

JAGUAR DAIMLER OWNERS



**J D O S T** Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

## ***JDOST – Gazette***

**Issue No.48**

***Oktober 2013***

***betreffend Jaguar – Land Rover***

***einst und jetzt!***

**Inhalt:**

**Jaguar F-Type ist das schönste Cabrio**

**\***

**Jaguar will Fabrik in Saudi-Arabien bauen**

**\***

**Der Star aus Tokio und LA - Jaguar F-Type Coupé**

**Seite 3**

**Unterwegs im Jaguar XJR: Bei Nacht sind alle Katzen wow!**

**Seite 4**

**Jaguar F-Type: Hurra, es ist ein Prolet!**

**Seite 6**

**Termine – Vorschau**

**Seite 7**

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den  
JAGUAR XJC**

**„Eine Stilikone holte Jaguar aus der Krise“**

**Seite 9**

**INSERTATE – ANZEIGENTEIL**

## Jaguar F-Type ist das schönste Cabrio



Die auto motor und sport-Leser haben entschieden: Der Jaguar F-Type ist das schönste Cabrio im Jahr 2013. Der Aston Martin DB9 Volante landet auf Platz zwei, das Mercedes E-Klasse Cabrio belegt den dritten Rang.

Der britische Sportler Jaguar F-Type bekam hervorragende 32%, der elegante Aston Martin DB9 Volante 26,8% der Stimmen. Bronze geht mit 7,5% an das Mercedes E-Cabrio. Dicht dahinter landet das Audi RS5 Cabrio mit 5,2% Stimmanteil.

Weniger gut kamen bei den Lesern Cabrios der Kompaktklasse an. Auf dem letzten Platz rangiert der Citroën DS3 in der Cabrio-Variante. Er erhielt -37,6% und damit mehr negative Votes als positive. Das Käfer-Remake VW Beetle Cabrio erhielt -14,1% der Stimmen und belegt den vorletzten Rang. Auffällig ist auch das eher durchschnittliche Abschneiden des neuen Porsche 918 Spyder auf Position neun (2,1%).

## Jaguar will Fabrik in Saudi-Arabien bauen

Der Luxusauto-Hersteller Jaguar Land Rover will einem Bericht zufolge eine komplette Autofabrik in Saudi-Arabien bauen. Die Verhandlungen mit dem Land seien „in einem fortgeschrittenen Stadium“, zitierte das „Manager Magazin Online“ am Freitag den Chef von Jaguar Land Rover, Ralf Speth. „Wir würden hier von Grund auf eine neue Fabrik errichten – mit einer kompletten Produktionslinie vom Presswerk bis zur Fertigung.“ Auch wenn Saudi-Arabien noch keine eigene Automobilindustrie habe, sei es ein aufstrebendes Land mit einem großen Marktpotenzial.

Saudi-Arabien verfüge über eigene Bauxitvorkommen und Energie, um Aluminium zu produzieren. Der Konzern Alcoa errichte gerade in der Wüste eine Aluminiumschmelze mit eigenem Kraftwerk. „Leichtbau spielt für uns eine sehr wichtige Rolle, und wir wollen sehr nah am Ursprung dieses wichtigen Materials sein“, betonte der Manager.

Der Hersteller hatte im vergangenen Jahr eine Absichtserklärung mit der saudiarabischen Regierung unterzeichnet. Theoretisch könnten die Verhandlungen aber auch noch scheitern, sagte Speth dem Magazin.

Der Autoproduzent gehört seit 2008 zur indischen Tata-Gruppe. Tata hatte die beiden britischen Marken 2008 dem US-Autobauer Ford abgekauft.



## Der Star aus Tokio und LA - Jaguar F-Type Coupé



Auf der 43. Tokyo Motor Show (vom 22. November bis 1. Dezember 2013) zeigt Jaguar das F-Type Coupé. Dann stellt sich heraus, wie viel Anleihen die Engländer an der 2011 präsentierten Studie CX-16 genommen haben. Denn bisher kurvt das Coupé noch stark getarnt über den Nürburgring. Bei den Motoren wird es wohl wie beim Cabrio eine Auswahl zwischen dem 3,0-Liter-V6 mit 340 PS oder 380 PS sowie dem 5,0-Liter-V8 mit 495 PS geben.

## Unterwegs im Jaguar XJR: Bei Nacht sind alle Katzen wow!

Skylines können sie in den USA, das muss man ihnen lassen. Auch in Seattle. In einer schlaflosen Nacht durch die nordwestlichste Metropole der Vereinigten Staaten – in Jaguars neuem Top-Modell der XJ-Reihe.

Der Skater ist überzeugt: "Der Fahrer muss berühmt sein, ein Filmstar oder so", ruft er seinem Kumpel zu, als sie am Jaguar XJR vorbeifahren. Es ist Nacht in Seattle – und offensichtlich wirkt die Luxuslimousine um diese späte Stunde in der fast menschenleeren Innenstadt so abgehoben, dass sie nur von einer bedeutenden Persönlichkeit chauffiert werden kann.

Berühmtheiten hat Seattle tatsächlich zu bieten. So wurde etwa die schwarze Gitarrenlegende Jimi Hendrix in der nordwestlichsten Großstadt der USA geboren, ebenso übrigens Kurt Cobain, der Sänger und Gitarrist der Grunge-Superstars Nirvana. Beide haben zu ihrer Zeit die Rockmusik so fundamental geprägt, dass sie danach nicht mehr dieselbe war.

Was hätten die unangepassten Musiker wohl im Jaguar angestellt, nachts in Seattle? Der überdrehte Hendrix hätte sich wahrscheinlich im fein beleuchteten Fond mit zwei Mädels vergnügt und eine orgiastische Rücksitz-Party gefeiert. Cobain dagegen hätte möglicherweise völlig in sich gekehrt im abgeschotteten Luxus-Refugium einen die Seele sezierenden Songtext verfasst. Und wäre morgens früh um fünf völlig ausgezehrt als erster Kunde in einen Coffee-Shop geschlurft.

### Jaguar XJR wird überall bewundert

Neben der gitarrenschweren Rockmusik ist Kaffee das zweite große Thema Seattles: Hier, am Public Market, also dem öffentlichen Markt, eröffnete 1971 die erste Starbucks-Filiale. Der kleine Laden ist heute auch eine Berühmtheit und Anlaufstelle für Fans der To-go-Kultur aus aller Welt; sie stehen geduldig Schlange – für einen überbezahlten Pappbecher voll Cappuccino von zweifelhafter Qualität. Die Einheimischen trinken ihre Latte woanders.

Natürlich steuern sie, ganz amerikanisch, die Coffee-Shops mit dem Auto an – es ist nach wie vor Transportmittel Nummer eins. Im Vergleich zu anderen Großstädten überwiegen aber kleinere Fahrzeugklassen; V8-Trucks bilden sogar die Ausnahme. Wo immer das Topmodell der XJ-Reihe auftaucht, wird es bestaunt, der Fahrer wegen seines tollen Autos bewundert und nach Preis sowie Leistung gefragt. Es sind 550 PS, in Deutschland muss man dafür mindestens 141.310 Euro anlegen, wenn die Luxuslimousine ab Dezember ausgeliefert wird.

### Ein Cop klopft an die Scheibe

Nun ist es für den Jaguar XJR einfach, begehrenswert zu erscheinen: Seine elegante, gestreckte Form mit dezent sportlichen Akzenten wie der Frontlippe, dem schwarzen Maschendraht-Kühlergrill, den Lufteinlässen in der Motorhaube, dem Heckspoiler und nicht zuletzt den 20-Zoll-Rädern sticht er aus dem amerikanischen Straßenbild heraus. Und es dauert nicht lange, bis an einer roten Ampel ein Cop ans Fenster klopft.

Allerdings will der Ordnungshüter nur wissen, wie viel Drehmoment beim Ampelstart an der Hinterachse anliegen würden. Mit der Antwort 680 Nm kann er wenig anfangen – in den USA sind Footpound, also Pfund mal Fuß als Einheit gebräuchlich. Der Officer kennt sich aber mit transatlantischer Technik aus, ihm ist sogar aufgefallen, dass der Jaguar eine Start-Stopp-Funktion besitzt. Was ist mit den Cops los?

Als die Lichtzeichen auf Grün springen, geben wir nur kurz Vollgas – so stürmisch, wie der Jaguar XJR loslegt, ist das Stadt-Limit praktisch sofort erreicht. Die Lässigkeit des Tempo-Zuwachses passt zum coolen Äußeren des Jag – nach 4,6 Sekunden stehen im besten Falle bereits 100 km/h auf dem Tacho. Es ist gut, dass die Limousine nicht zu sehr versportelt ist; so bleibt sie ihrem stilsicheren Auftreten treu.

### Jaguar XJR verleiht Star-Appeal

Die um 30 Prozent strafferen Fahrwerksfedern lassen den großen Wagen jetzt noch besser einlenken als bisher und erhalten dennoch reisetauglichen Federungskomfort. Zudem verkneift es sich der Fünfliter-Kompressor-V8, das hubraumschwangere Bollern der US-Bigblocks nachahmen zu wollen. Bei Vollgas tönt er zwar arttypisch, aber nicht angeberisch laut.

Es wirkt fast schon wie ein Protest der Reichen gegen das lächerlich niedrige Highway-Tempolimit von häufig 55 Meilen (88 km/h), dass die USA weltweit der größte Markt für Sport-Modelle wie den Jaguar XJR sind. Man darf dabei allerdings den hauptsächlichen Beweggrund nicht verkennen: bigger is better – wer sich den größeren/stärkeren/teureren Wagen leisten kann, liegt im Ansehen vorn. Dass der Jaguar XJR seinem Fahrer offensichtlich auch noch einen gewissen Star-Appeal verleiht, dürfte dem Erfolg dabei noch zuträglich sein.



## Jaguar F-Type: Hurra, es ist ein Prolet!



Feine englische Art? Up yours! Jaguar hat ein großartiges Auto gebaut, das sich endlich mal die andere Hälfte der britischen Gesellschaft zum Vorbild nimmt: Der F-Type ist so laut, eng und aggressiv wie ein Pub voller Hooligans.

In meiner Oberschulklasse hatte ich so einen Mitschüler, wie ihn wahrscheinlich jeder kennt: Arztsohn, Bratschenspieler, Klassenbester trotz einer Vier in Sport. Als es dann in die Pubertät ging, fing dieser Arztsohn plötzlich an zu saufen und schlechte Noten zu schreiben. Als wolle er allen zeigen: Nein, ich bin nicht das verwöhnte

Muttersöhnchen, für das ihr mich alle haltet.

So ähnlich ist es auch mit dem F-Type. Jahrzehntlang galten Coupés und Cabriolets von Jaguar als verspielte Chippendale-Kommödchen, vortrefflich geeignet, um in Bel Air von Boutique zu Boutique zu rollen oder auf irgendwelchen Kiesauffahrten herumzustehen. Aber einen echten, kompromisslosen Sportwagen hat Jaguar seit dem legendären E-Type nicht mehr in Serie gebaut - und dessen Produktionsende liegt auch schon fast 40 Jahre zurück.

### Mehr Franz Ferdinand als Queen Mum

Mit seinen beiden Limousinen-Baureihen XF und XJ hat Jaguar es bereits geschafft, die altenglische Behäbigkeit hinter sich zu lassen. Ihr Innenraum verströmt eine moderne Eleganz, die zwar immer noch britisch wirkt. Aber immerhin erinnern XF und XJ eher an Franz Ferdinand als an Queen Mum.

Beim F-Type geht Jaguar noch einen Schritt weiter. Das Auto sollte auf keinen Fall als bratschespielender Oberschicht-Schnösel enden - und ist darüber gleich zum rüpelhaften Hooligan geraten: Laut, anstrengend und jederzeit zum Zuschlagen bereit. Wurzelholz fürs Armaturenbrett gibt es beim F-Type nicht einmal als Sonderausstattung. Dafür aber serienmäßig einen Schalter, mit dem sich das Motorengeheul beim Anlassen zwischen den Stufen "puh, ganz schön laut" und "boah, unfassbar laut" dosieren lässt.

Möglichst unauffällig versuche ich den F-Type aus meiner Hamburger Jugendstil-Wohnstraße (Zweitstimmenanteil der Grünen: 15,6 Prozent) zu bugsieren. Angesichts des unablässigen Auspuffgebells und Motorengeknurres fühle ich mich dabei etwa so sozial integriert, als führte ich einen Pitbull an der Leine über den Kinderspielplatz.

Ja, dieses Auto ist sehr laut - und sehr breit. Mit 1,93 Meter ohne Außenspiegel misst es satte 30 Zentimeter mehr als der E-Type, bei etwa vergleichbarer Länge. Selbst ein aktueller Porsche 911 ist noch rund zwölf Zentimeter schmaler. Auf engen Innenstadtstraßen wirft der F-Type bei jedem entgegenkommenden Müllwagen zwei Fragen auf: Passt das noch? Und wie kann ein Auto, das außen so breit ist, innendrin bloß so eng wirken? Bei zurückgefahrenem Vordersitz lässt sich hinter den Sportsitzen nicht einmal mehr eine Jacke aufhängen. Die Mittelkonsole vom Format einer taktischen Nuklearwaffe verbietet jeden Gedanken daran, Beifahrer oder Beifahrerin den Oberschenkel zu tätscheln. Das Handschuhfach trägt seinen Namen zu Recht - mehr als der Name vermuten lässt, passt auch nicht rein. Also muss alles in den Kofferraum. Bei 150 Liter Volumen ist allerdings auch der schnell voll, zumal das Gepäckfächlein zerklüftet ist wie Cornwalls Küste. Keine Frage: Verglichen mit dem F-Type ist ein 911er ein durch und durch praktisches, alltagstaugliches Familienauto.

### Die einzige Begrenzung ist der Mut des Fahrers

So, endlich die enge Autobahnauffahrt. Mal ausprobieren, ob die Fahreigenschaften des F-Type halten, was die Breite des Autos verspricht.

Sie halten es - und mehr als das. In dieser und allen weiteren Kurven, die wir fahren, gilt: Die einzige Begrenzung für das Tempo scheint der Mut des Fahrers zu sein. An diesem trockenen Spätsommertag gelingt es mir nicht ein einziges Mal, die Elektronik zum Eingreifen zu bewegen. Nicht nur die breite Spur, auch der extrem niedrige Schwerpunkt und die ausgeglichene Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse machen sich bezahlt. Aber wahrscheinlich war ich auch einfach zu feige, um mich mit diesem Hooligan von einem Auto auf ein echtes Kräfteressen einzulassen.

Auf der freien Autobahn von Hamburg in Richtung Heide erzeugt der F-Type nur noch Glücksgefühle. Der 380 PS starke Sechszylindermotor der S-Version hat leichtes Spiel mit dem 1600 Kilo schweren Auto - dank an die Jaguar-Konstrukteure, die dem F-Type eine Vollaluminiumkarosserie verpasst haben. Ruckzuck geht es bis Tempo 200, danach etwas gemächlicher bis 260. Die Höchstgeschwindigkeit von 275 erreiche ich nicht ganz, weil ein vorwitziger Audi TT die Spur nicht freigibt.

Die Achtgang-Automatik von ZF schaltet seidenweich. Wer Lust auf Daddelspielchen hat, kann jedereit auf die Schaltpaddel neben dem Lenkrad umsteigen. Und sei es nur, um sich von Zeit zu Zeit kindlich-naiv am Aufröhren des Motors beim Runterschalten zu erfreuen. Dazu zucken unsere Köpfe verzückt zum Takt der Bodenrillen, denn so etwas wie eine Federung im engeren Sinne scheint dieses Auto nicht zu besitzen. Eine gesunde Härte gehört halt nicht nur zum englischen Fußball.

Zurück nach Hamburg geht es dann in gemächlicherer Fahrt mit offenem Stoffverdeck, das in rekordverdächtigen 15 Sekunden im Kofferraum verschwindet, und das bei bis zu 50 Stundenkilometern. Dank der tiefen Sitzposition und des Windschotts bleibt es sogar bei mäßigem Autobahntempo schön ruhig im Cockpit.

Nichts auszusetzen? Doch. Die Klimautomatik des F-Type scheint mit einem Zufallsgenerator gekoppelt zu sein. Die mächtigen Lufthutzen auf dem Armaturenbett fahren nervös auf und zu und pusten nach Belieben eiskalte oder muffigwarme Luft in den Innenraum. Die Luftdüse werde mithilfe "komplexer Kontroll-Algorithmen" gesteuert, heißt es im Preetext zum Fahrzeug. Offensichtlich haben sich die Jaguar-Ingenieure da aber verrechnet.

Apropos komplex: Bei der Betätigung des Navigationssystems mit Touchscreen fragt man sich wiederum, warum die Entschlüsselungsexperten von der NSA eigentlich nie zur Stelle sind, wenn man sie wirklich braucht.

#### **Wieviel Identität braucht ein Sportwagen heute noch?**

Zurück in Hamburg genieße ich vom Balkon den Ausblick auf den am Straßenrand abgestellten F-Type, dessen stahlgrauer Lack allmählich ein Sprengmuster aus herabtrudelnden Blättern erhält. Aus dem nahen Park ziehen die Spaziergänger nach Hause, lauter brave Bürgerkinder mit schwarzen Plastikbrillen und neckischen Strickjäckchen, Fleisch von meinem Fleische. Und oh Wunder: Kaum einer der Männer schafft es, an diesem Auto vorüber zu gehen, ohne sich die Nase an der Scheibe platt zu drücken oder zumindest einen Moment andächtig stehen zu bleiben.

Tja, Jungs - einfach mal aufhören mit Bratschspielen!

## Termine – Vorschau:

18.-20.10.2013

**JDOST - Präsentationsstand  
auf der Classic Expo Salzburg**

Halle 2 - Stand 204

Messezentrum Salzburg

Am Messezentrum 1

A-5020 Salzburg

A1 Abfahrt: Messezentrum / Salzburgarena



16. – 17. 11. 2013

**6. JDOST - Ganslessen  
Sebastiankeller**

in Oggau am Neusiedlersee

Anmeldung unter:

[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)

**Anmeldeschluss:**

**zum Essen ist der 12. November 2012**

**Nur noch wenige Zimmer FREI!!!**

**Sowie im Anschluss am 17. NOVEMBER 2012  
um 17:00h**

**Theaterabend in Tulbing**

**„Pension Schöller“**



**6. JDOST Ganslessen  
am 16.11.2013**  
im Sebastiankeller in Oggau.  
Organisiert von Familie Schwoiser

Es besteht die Möglichkeit mit oder ohne Übernachtung zu kommen,  
wer kein Gansl mag kann aus der reichhaltigen Speisekarte wählen.

Portion Gansl mit allen Beilagen ca. €17,00  
(Kroketten, Knödeln, Rotkraut, Specklinsen, Fülle, Bratäpfel, Preiselbeeren etc.)  
Gansl wird zerlegt auf Warmhalteplatte serviert.  
Ganslische und Beilagen zur freien Wahl!  
Getränke, Suppen, Vor- und Nachspeisen a la carte.

Eintreffen der Teilnehmer ab 18:00h  
Gansl ca. 19:15h mit Open End!!

Zur Übernachtung!  
Es gibt:  
1-Bett, 2-Bett, 3-Bett und 4-Bett-Zimmer  
Kinder und Hunde erlaubt (-:))  
Preisliste:  
DZ pro Nacht und Person inkl. Frühstück ca. € 31,-  
Hund pro Nacht € 4,00  
Bitte um Anmeldung bis 12.10.2013 wegen Zimmerreservierung.  
**ACHTUNG!** Zimmer im Haus nahezu ausgebucht!  
Gansl kann bis 1.4.11.2013 bestellt werden.

Die Anmeldung bitte persönlich beim Clubabend  
oder per E-Mail an: [fabricschwoiser@inode.at](mailto:fabricschwoiser@inode.at)  
oder Tel.: +43 664 256 20 76 Kart

21.11.2013 ab 19:00h

**JDOST – Clubabend**

**2.Generalversammlung des JDOST**

**Wir ersuchen um zahlreiches Erscheinen unserer Mitglieder!**

**Restaurant Panoramaschenke**

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

<http://www.hotel-eitljoerg.at/>

Anmeldung unter: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



06.12.2013 ab 18.00h

**Jährliches JDOST –Punschtrinken sowie  
Weihnachtsfeier in der JDOST-Garage**

Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg

2201 Gerasdorf

Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

**Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:**

[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)

**Tel: 0676/640 85 11**

**bis spätestens Freitag den 29.Nov.2013 hinweisen!!!**



**Einladung**

in die JDOST-Garage zum jährlichen Punschtrinken inkl. Weihnachtsfeier mit  
Weihnachtsbrot und großem Jahresrückblick 2013 bei reichhaltiger  
Guhachuppe und Buffet sowie Apfelmus und leckere Weihnachtskekse.

**Wann:** 06.Dez.2013 (Freitag) ab 18:00  
**Wo:** Stammersdorferstrasse 318 ; Ecke Roseggerweg in 2201  
Gerasdorf - Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

Anmeldungen werden entgegen genommen unter:  
E-Mail: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
Tel.Nr.: 0676/640 85 11

Aus organisatorischen Gründen darf ich höflich auf Euro **verbindliche Zimmer** bis  
spätestens **Freitag den 29.Nov.2013** hinweisen !!



Auf Euro/lie kommen freut sich  
Wolfgang Schöbel  
Obmann JDOST/JDC Area Austria

**Impressum:** Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)

Layout: Karl Schwoiser [karl@jdost.at](mailto:karl@jdost.at)

Erscheinungstermin: monatlich

## *Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJC „Eine Stilikone holte Jaguar aus der Krise“*



Zwei Produktionsjahre genügten dem zweitürigen Jaguar XJ für einen Platz in der Reihe der schönsten Coupés aller Zeiten. Er war auf der IAA vor 40 Jahren der Hingucker.

Sie waren die Lieblinge des Jaguar-Chefs Sir William Lyons und wurden dennoch nach wenigen Jahren schon ein Opfer der Katerstimmung im Coventry der siebziger Jahre. Das hinderte die Jaguar XJ Coupés aber nicht an einer Karriere als stilvolle und zeitlos schöne Zweitürer. Das XJ Coupé deklassierte mit seinem 5,3 Liter großen Zwölfzylinder sämtliche Konkurrenten. Doch auch mit dem bescheideneren 4,2-Liter-Sechszylinder galten die 4,85 langen Hardtop-Coupés von 1973 bis 1977 als Inbegriff distinguerter Britishness.

Was bereits bei der XJ-Limousine von 1968 gelang, kam 1973 beim XJ Coupé in ungeahnter Brillanz zur Geltung: Proportionen und Details, die dem zweitürigen Jaguar erneut ein Alleinstellungsmerkmal im internationalen Automobilbau sicherten. Mit diesem Entwurf bestätigte Lyons, der bis 1972 die Unternehmensgeschichte direkt bestimmte, den Ruf von Jaguar, exklusive Fahrzeuge sportlicher Machart zu fertigen.

Die IAA-Weltpremiere im Herbst 1973 erlebte Lyons bereits aus der Perspektive des Ruheständlers. Die respektvollen Reaktionen der Jaguar-Konkurrenz dürften ihm aber Freude und Zuversicht gegeben haben. Zuversicht, dass Jaguar den Niedergang der einst mächtigen britischen Automobilindustrie überstehen würde. Jaguar fusionierte damals zuerst mit der British Motor Corporation zur British Motor Holding BMH und die BMH wiederum ging mit Leyland zusammen zum fast 20 Marken umfassenden Moloch British Leyland Motor Corporation (BLMC).

### **Ruf nimmt wegen Qualitätsproblemen Schaden**

In dieser Zeit der Wirren wurde Jaguar von der Edelmarke zur einfachen Modellreihe degradiert und in einem Atemzug genannt mit Volksautos wie Mini oder Morris. Zudem wurde die Verarbeitung zunehmend schlechter. Die Folge war ein Rufschaden, der Jaguar über Jahrzehnte anhaftete.

Aber die Marke mit der Raubkatze überstand diese Krise ebenso wie die Ölverknappung von 1973/74 und den damit einhergehenden Absatzeinbruch bei leistungsstarken Luxusfahrzeugen. Modelle wie das XJ Coupé waren die Retter in der Not. Boten sie doch bei aller Exklusivität *Value for Money* – wenigstens dieses Markencredo musste Jaguar trotz der neuen Konzernherren nicht aufgeben. Dafür wurden die Jaguar Coupés nach der Verstaatlichung der BLMC im Juli 1975 zeitweise stilllos als British Leyland XJ vermarktet.

Nach der IAA-Premiere dauerte es noch mehr als ein Jahr, bis die Produktion der zweitürigen Modelle XJ6 und XJ12 im Januar 1975 anlief. Der verspätete Serienstart geht allerdings nicht auf das Konto der Konzernwirren. Das Konzept eines Hardtop-Coupés ohne B-Säulen und mit vorn und hinten voll versenkbaren, rahmenlosen Seitenfenstern erwies sich als problematisch.

Die vorgesehenen Karosserieverstärkungen genügten anfangs nicht, die Passungen der hinteren Scheiben stimmten nicht. Auch nach Beseitigung dieser Mängel blieben laute Windgeräusche ein Kennzeichen der Coupés.

Beherrschendes Stilelement der Zweitürer war der filigrane und lichte Dachaufbau auf Basis der XJ-Limousinen mit einem stattlichen Radstand von 2,76 Metern. Hinzu kam ein modisches, schwarzes Vinyl Dach, das den Coupés die Optik eines geschlossenen Cabriolets verlieh und entscheidend für den Erfolg in Nordamerika war.

Nicht zu vergessen: die Motoren. Kein anderes viersitziges Coupé konnte mit einem bis zu 287 PS starken V12-Motor über den Hollywood Boulevard oder die Fifth Avenue in New York cruisen. So erhielten die XJ12 schnell den Rufnamen "schnellstes Vinyl Dach der Welt". Aufsehen erregte der XJ auch als erstes Zwölfzylinder-Coupé mit serienmäßiger Klimaanlage, eine Voraussetzung für die Exportoffensive nach Texas und in heiße Wüstenländer. Es blieb jedoch stets zu hoffen, dass das edle Triebwerk unter solchen Einsatzbedingungen keine thermischen Probleme bekam.

### **Nicht einmal zwei Jahre gefertigt**

Mit dem Zwölfzylinder kratzte das XJ Coupé an der Marke von 240 km/h. Dann allerdings leerte der Motor die zwei Tanks schneller, als mancherorts Tankstellen zu finden waren. 20,2 Liter Super pro 100 Kilometer versprach der Prospekt, von bis zu 36 Liter berichteten Vollgasfahrer. Andererseits kostete das Coupé mit 50.500 Mark in der Anschaffung nicht mehr als ein in der Leistung unterlegener Mercedes-Benz 450 SLC und deutlich weniger als vergleichbare Supercoupés wie Jensen Interceptor oder Bristol 411.

Beim kleineren Motor mit sechs Zylindern genügten 172 PS für ein maximales Drehmoment von 384 Nm. Das war kaum weniger Drehmoment als beim V12 und mehr, als die Achtzylinder-Coupés von Mercedes-Benz boten. Dazu kam ein vergleichsweise günstiger Benzinverbrauch von 14 bis 16 Liter auf 100 Kilometer. Damit konnte das XJ6 Coupé in damaligen Vergleichstests auch gegen BMW 3.0 CS und BMW 630 CS mit kleineren Hubräumen bestehen.

Doch schon nach einer kurzen Produktionszeit schickte die Jaguar-Führung ihre edelste Oberklasse im November 1977 in den Ruhestand.

Vielleicht, um dem 1975 lancierten Sportcoupé XJS keine markeninterne Konkurrenz zu machen. Heute zählen die zweitürigen Jaguar zu den gesuchtesten XJ-Typen, was sich jedoch kaum auf die Preise auswirkte. Wenige Traumcoupés sind erschwinglicher.

©JDOST /JDC Oct.13 by Wolfgang Schöbel



Auch als Model ein Traum!

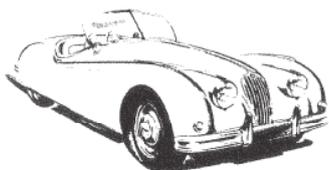


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

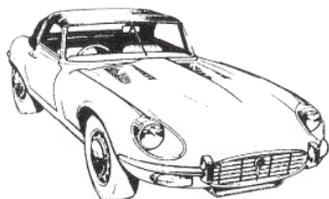
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

## Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

### KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_

Vorname, Name \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Telefon / Fax \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

### JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog  
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH.  
Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite)

**OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH**  
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein  
Postfach 1327 · D-65503 Idstein  
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084  
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

### SERVICE

#### Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr  
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH  
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein  
Telefon Verkauf: 06126 997333  
Telefon Zentrale: 06126 99730  
Fax: 06126 4084  
E-Mail: info@oldtimer-shop.de  
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de