

# JDOST Gazette

Issue No.53  
March 2014



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

PERFORMANCE UND EFFIZIENZ! Seite 2

Jaguar auf dem Genfer Automobilsalon 2014 Seite 4

Land Rover auf dem Genfer Automobilsalon 2014 Seite 7

JDOST - Termine Vorschau Seite 9

JDOST-Bericht über Jaguar E-Type  
Das war schon ein Auto! Seite 10

Inserate – Anzeigenteil Seite 18



## PERFORMANCE UND EFFIZIENZ!

Jaguar XF Modelljahr 2015 wird in Genf enthüllt

NEU: Jaguar XFR-S Sportbrake – der Hochleistungs-Kombi mit 550 PS

XFR-S Sportbrake ist ein 300 km/h schneller Lademeister und bietet bis zu 1.675 l Kofferraumvolumen

Beschleunigt in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h

Neues R-Sport-Paket akzentuiert die sportliche Note der XF-Baureihe.



**Salzburg / Coventry, 25. Februar 2014** - Der neue XFR-S Sportbrake ist das dritte Modell der in den High Performance-Bereich vorstoßenden R-S-Linie von Jaguar. Als Weltpremiere auf dem 84. Genfer Automobil-Salon gezeigt, folgt es dem Jaguar XKR-S und seinem XFR-S-Limousinen-Pendant in den exklusiven „300-km/h-Club“. Die Kombination aus alltagstauglicher Vielseitigkeit und atemberaubender Performance macht den ganz besonderen Reiz des neuen Jaguar XFR-S Sportbrake aus. Die Leistung des 5,0-Liter-V8 wurde im Vergleich zum Jaguar XFR um nochmals 40 PS und 55 Nm auf 405 kW (550 PS) und 680 Nm angehoben. Im Verbund mit einer Achtstufen-Automatik samt „Quickshift“-Funktion beschleunigt der stärkste XF Sportbrake in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine auf 300 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit.

Um dem im Vergleich zur Limousine etwas schwereren Sportkombi eine ebenso souveräne Agilität und Einlenkpräzision zu sichern, hat Jaguar die Abstimmung der mit einer Luftfederung kombinierten Hinterachse modifiziert. Mit der Luftfederung ist zudem dank automatischer Niveauregulierung stets auch bei voller Beladung eine waagrechte Lage des Aufbaus garantiert.

Dezente Änderungen auch im Design: Für optimierte Atemwege des Kompressor-V8 sorgt ein tiefer gezogener Stoßfänger mit vergrößertem zentralen Lufteinlass und großflächigen seitlichen Einlassschächten. Ein Frontsplitter stellt zusammen mit einem geänderten Heckspoiler und größeren Seitenschwellern sicher, dass der Jaguar XFR-S Sportbrake auch über Tempo 250 ruhig und sicher bleibt. Zusätzlicher

erzeugt ein noch weiter als beim XFR in den Unterboden gezogener Diffusor aus Kohlefaser verstärkt Abtrieb auf der Hinterachse.

Alle Chrom-Zierteile der braveren XF-Modelle sind am XFR-S Sportbrake in einem glänzend schwarzen Finish gehalten. Fünf Farben stehen zur Wahl: Ultra Blue, Ultimate Black, Stratus Grey, Polaris White und Italian Racing Red.

Im Interieur spiegeln Akzente aus Karbonleder an den Polstern und den Armablagen in den Türen den Einsatz von Kohlefaser an der Karosserie wider. Die Sitze mit eingepprägtem R-S-Emblem und die Oberseite des Instrumententrägers sind optional mit kontrastfarbigen Kedern und Nähten in Rot, Blau oder Ivory zu gestalten.

### **Jaguar XF mit R-Sport Pack: Dynamische Optik betont sportliche Jaguar Attribute**

Zum Modelljahrgang 2015 erweitert Jaguar die XF- und XF Sportbrake-Baureihe um ein attraktives R-Sport Pack. Damit debütiert in Genf eine neue sportliche Ausstattungs-Linie, die Jaguar künftig und über alle Modelle hinweg einführen wird. Anders als die R- und R-S-Derivate, bei denen die Ingenieure auch das Fahrwerk und den Antriebsstrang auf High Performance trimmen, wird bei den R-Sport-Modellen primär das sportliche Erscheinungsbild betont.

Das als Ausstattungspaket erhältliche R-Sport Design-Pack für XF Limousine und XF Sportbrake umfasst unter anderem einen aerodynamisch optimierten Frontstoßfänger, einen dezenten Heck-/Dachspoiler, größere Seitenschweller, edlere Materialien im Interieur sowie neu entworfene R-Sport-Embleme.

Das R-Sport-Pack ist in Kombination mit 5 Antriebsvarianten des Jaguar XF verfügbar, darunter drei Diesel-Motoren (2,2 l D mit 200 PS, 3,0 V6 D mit 240 PS und 3,0 V6 D S mit 275 PS) sowie zwei Benziner (2,0 l Turbo mit 240 PS und 3,0 V6 Supercharged-Motor mit 340 PS, letzterer mit und ohne Allradantrieb erhältlich). Darüber hinaus rüstet Jaguar zum Modelljahreswechsel alle XF/XF Sportbrake mit einer Schaltpunktanzeige und einer Reifenluftdruckkontrolle aus. Ebenfalls generell neu: Ein unterhalb des springenden Jaguar „Leaper“ zusätzlich auf der Heckklappe angebrachter Jaguar Schriftzug.

Die Preise des neuen Jaguar XFR-S Sportbrake sowie des Ausstattungspakets „RSport“ werden nächste Woche auf dem Automobilsalon in Genf bekannt gegeben.

Fahrzeuge können ab sofort mit dem R-Sport Paket bestellt werden, ebenso der XFR-S Sportbrake. Die ersten Kundenauslieferungen starten im Juli 2014.

©JDOST – Bericht by  
PR Jaguar Land Rover Austria

## Jaguar auf dem Genfer Automobilsalon 2014



**Jaguar XE** – Die neue Sportlimousine mit „Ingenium“- Motoren und intelligenter Aluminium-Plattform

**F-TYPE Coupé** – Markante Erweiterung der F-Reihe

**XFR-S Sportbrake** – Der Powerkombi von Jaguar

### Salzburg/Genf, 4. März 2014

Jaguar hat heute den Namen der neuen, unterhalb des Jaguar XF positionierten Premium-Sportlimousine bekanntgegeben: **Jaguar XE**

Der neue Jaguar XE ist das erste Modell seiner Klasse mit Aluminium-Monocoque. Erstes Fahrzeug auf Basis der intelligenten Aluminium-Architektur iQ Al, die Jaguar erstmals anhand der Konzeptstudie C-X17 zeigte

Die Bezeichnung für die neue Familie effizienter Benzin- und Dieselmotoren von Jaguar ist Ingenium. Der neue Jaguar XE wird als erstes Modell mit den Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren ausgestattet sein, die im neuen Jaguar Land Rover-Motorenwerk in den britischen Midlands gefertigt werden.

Die neue Motorenfamilie wird ein breites Modellspektrum abdecken: Sparsam mit Emissionen von unter 100g CO<sub>2</sub>/km bis zu Modellen mit 300 km/h Spitze  
Jaguar Land Rover-CEO Dr. Ralf Speth sagte heute in Genf: „Vor wenigen Wochen haben wir eine neue Familie leichter und hocheffizienter Vierzylinder-Benzin- und Dieselmotoren angekündigt.“

Als erstes Modell wird die neue Jaguar Sportlimousine in der Mittelklasse mit einem Motor der „Ingenium“- Familie ausgestattet sein. Das Fahrzeug wird Jaguar XE heißen, und wir werden es noch in diesem Jahr in der Serienversion präsentieren.“

Der unter dem internen Code X760 entwickelte neue Jaguar ist das erste Serienmodell des Unternehmens auf der neuen intelligenten Aluminium-Plattform.

Erstmals gezeigt hat Jaguar den modular aufgebauten High-Tech-Unterbau anhand der Crossover-Studie Jaguar C-X17.

Der neue Jaguar XE ist das erste Modell des C/D-Segments mit einem Aluminium-Monocoque. So kommen seinen Käufern alle Vorteile des Leichtbau-Konzepts direkt zugute. Denn das gewichtsoptimierte und extrem verwindungssteife Chassis wirkt sich positiv auf das Handling, die Performance und die Effizienz des Antriebs aus.

Die neuen Ingenium-Motoren decken ein breites Leistungsspektrum ab. Sie sind auf Höchstleistung getrimmt, nutzen aber ebenso die modernsten Kraftstoff-Spartechiken, ohne die Jaguar-Performance zu schmälern. Die Aggregate sind darüber hinaus auch sehr variabel einsetzbar – sie eignen sich für Modelle mit Heck- oder Allradantrieb sowie für Quer- und Längseinbau. Sie werden in über 300 km/h schnellen Modellen ebenso ihren Dienst verrichten wie in Fahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-Emissionen von unter 100 g/km.

Kevin Stride, Baureihenleiter für den Jaguar XE, sagt: „Wir wollen unseren Kunden einfach die fortschrittlichste, effizienteste und kultivierteste Sportlimousine des Segments anbieten.“

Und Jaguar Designdirektor Ian Callum sagt: „Der neue XE ist in jeder Faser ein moderner Jaguar; kompakter im Format, aber visuell sehr anziehend. Die Erwartungen der Kunden an einen Mittelklasse-Jaguar sind sehr hoch – er muss praktisch wie hochwertig sein. Das heißt: Das Auto muss genauso aufregend aussehen wie es sich fährt. Wir sind überzeugt, dass wir genau das beim Jaguar XE umgesetzt haben.“

Die Typenbezeichnung Jaguar XE folgt einer logischen Nomenklatur, ist er doch in punkto Abmessungen und Preispositionierung unterhalb des Jaguar XF und Jaguar XJ angesiedelt.

Alle Details zu den technischen Spezifikationen und Ausstattungen wird Jaguar in der zweiten Jahreshälfte bekanntgeben. Die Markteinführung des Jaguar XE startet Mitte 2015.

### **Die beiden weiteren Highlights von Jaguar in Genf:**

#### **Jaguar F-TYPE Coupé**

Das komplett aus Aluminium gefertigte Jaguar F-TYPE Coupé ist das dynamischste und sportlichste Serienmodell der bisherigen Jaguar-Geschichte. Es erscheint in drei Versionen als F-TYPE R, F-TYPE S und F-TYPE.

Das neue Coupé setzt die Design-Vision der im Jahr 2011 gezeigten Studie Jaguar C-X16 originalgetreu in die Serie um. Neben der weit nach hinten gerückten Fahrgastzelle machen drei so genannte „Herzlinien“ den besonderen Reiz des Coupés aus.

Die beiden ersten übernimmt das Coupé vom F-TYPE Roadster – sie formen die Bugpartie und die kraftvoll ausgestellten hinteren Kotflügel. Die dritte bildet das schwungvolle Profil des Coupé-Daches ab. Als ununterbrochene Silhouette betont es zugleich die nach hinten eingezogene, zwischen den kraftvoll ausgestellten Hüften sitzende Kabine. Jaguars große Erfahrung im Umgang mit Aluminium beschert dem F-TYPE Coupé eine zugleich leichte wie verwindungssteife Karosserie.

In allen drei Motorvarianten schickt eine eng abgestufte Achtstufen-„Quickshift“-Automatik die Leistung zu den Hinterrädern.

Das Jaguar F-TYPE Coupé kann bereits zu folgenden Ab-Preisen bestellt werden und wird ab Mai 2014 in Österreich ausgeliefert.

F-TYPE Coupé 3.0 V6 € 80.100,- (340 PS)

F-TYPE Coupé 3.0 V6 S € 95.150,- (380 PS)

F-TYPE R Coupé 5.0 V8 € 132.150,- (550 PS)

### **Jaguar XFR-S Sportbrake**

Der neue XFR-S Sportbrake ist das dritte Modell der in den High Performance-Bereich vorstoßenden R-S-Linie von Jaguar. Die Kombination aus Vielseitigkeit und Performance macht den ganz besonderen Reiz des neuen Jaguar XFR-S Sportbrake aus.

Die Leistung des 5,0-Liter-V8 wurde im Vergleich zum Jaguar XFR um nochmals 40 PS und 55 Nm auf 405 kW (550 PS) und 680 Nm angehoben.

Im Verbund mit einer Achtstufen-Automatik samt „Quickshift“-Funktion beschleunigt der stärkste XF Sportbrake in nur 4,8 sec von 0 auf 100 km/h und erreicht eine auf 300 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit.

Der Ab- Preis des XFR-S Sportbrake beträgt € 144.050,-.

Die Kundenauslieferungen starten im Juli 2014.

©JDOST – Bericht by  
PR Jaguar Land Rover Austria

## Land Rover auf dem Genfer Automobilsalon 2014

**25 Jahre Discovery** – Ankündigung „New Age of Discovery“  
**Range Rover Evoque** – mehr Luxus, mehr Leistung, mehr Technik

**Salzburg / Genf / Gaydon**, 4. März 2014. Land Rover feiert auf dem Genfer Salon 2014 das 25-Jahr-Jubiläum seines vielseitigsten Fahrzeuges – des Discovery. Bei seinem Erscheinen 1989 hat der Discovery eine neue Fahrzeugklasse mitbegründet, jene des familien- und freizeittauglichen Allzweck-Mobils, das gleichzeitig für härteste Einsätze gebaut ist.

Das Jubiläum nützte heute Land Rover, um auf der Stand-Pressekonferenz ein „New Age of Discovery“ anzukündigen und gibt die Erweiterung der Discovery-Reihe zu einer Modellfamilie bekannt, mit einem Modell, das 2015 auf die Straße kommen wird.



Range Rover Evoque Autobiography und Autobiography Dynamic  
Land Rover zeigt weiters eine Erweiterung des Modellangebots beim Range Rover Evoque:  
Für das Modelljahr 2015 präsentiert sich das Erfolgsmodell mit mehr Luxus, mehr Leistung und mehr Technik.

Die beiden neuen Premiumversionen heißen „Autobiography“ als Topvariante und „Autobiography Dynamic“ als noch sportlichere Variante des Evoque. Verbunden mit dem Autobiography Dynamic ist eine leistungsgesteigerte Version des 2,0-Liter-Turbo-Benzinmotors mit 210 kW (285 PS).

Der Range Rover Evoque Modelljahr 2015 ist ab Spätsommer in Österreich erhältlich.

Voraussichtliche Ab-Preise sind:

Range Rover Evoque Autobiography ab € 67.400,- und  
Range Rover Evoque Autobiography Dynamic ab € 69.800,-

### **Land Rover Defender: Silver Pack / Black Pack**

Auf dem Genfer Auto-Salon präsentiert Land Rover heute neue Ausstattungspakete „Black Pack“ und „Silver Pack“ für den Land Rover Defender.

Weiters sind zum Modelljahr 2015 alle Defender-Varianten serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm DSC sowie mit ABS und elektronischer Traktionskontrolle ausgerüstet.

Dazu bekommen auch noch alle Modellversionen der unverwüchtlichen Ikone eine Reihe neuer Optionen, wie zweifarbige Ledersitze, Aluminium-Schweller, getönte Scheiben und einen edlen Dachhimmel in Alston Velour.

Die Design-Pakete Black Pack und Silver Pack

sind in Österreich voraussichtlich ab € 1.500,- erhältlich (incl. 20% MwSt.).

Details zu Preisen und Verfügbarkeit der weiteren neuen Ausstattungsoptionen werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

©JDOST - Bericht im Zeitraum February – March 2014  
by Dieter Platzer

## JDOST - Termine

### Vorschau:

17.04.2014 ab 19:30h

#### JDOST – Clubabend

inkl. Fachvortrag über FIVA ID-Card sowie Typisierungsthematik von Hr.Ing.Karl Eder / zert. SV f.hist. Fahrzeuge u.Veranstaltungen sowie Gen.-Skr. des ÖMVV

#### Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

#### Anmeldung unter:

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



26.04.2014 (Samstag) ab 15:00h

#### 1.JDOST Stadtführung

“Verborgene Schätze von Wien“

Treffpunkt: Alte Feldapotheke

1010 Wien, Stephansplatz 8a

#### Anmeldungen unter:

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



15.05.2014 ab 19:30h

#### JDOST – Clubabend

#### Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

#### Anmeldung unter:

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



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST  
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775  
Redaktion: Wolfgang Schöbel [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
Layout: Kar Schwoiser [karl@jdost.at](mailto:karl@jdost.at)  
Erscheinungstermin: monatlich

## JDOT-Bericht über den Jaguar E-Type Das war schon ein Auto!



Unter dem Kapitel „Pflege“ wird in der Betriebsanleitung darauf hingewiesen, dass die Teppiche gebürstet, aber auch mit dem Staubsauger gereinigt werden können. Und im Prospekt steht schlicht: „Ein idealer Wagen für Sport und Reise“. Ein Satz, so abgestanden wie das Öl in der Motorwanne eines stillgelegten Vorkriegswagens.

Blättert man in der Betriebsanleitung, so findet man eine Anweisung über „das Ölen mit dem Kännchen“ – darin sind zehn Teile aufgeführt, die man alle 8000 Kilometer mit dem Kännchen ölen sollte.

Einfach niedlich, nicht? Und wenn man dann noch liest, dass er bei 80 km/h nur mit 2200/min dreht, dann möchte man am liebsten die schnelle Sportmütze zu Hause lassen. Schauen wir nun mal nach, welche Reifendrucke er braucht, denn es macht einen albernem Eindruck, wenn man erst an der Tankstelle zu blättern beginnt.

Da haben wir ihn: „Reifendruck: Für normale Fahrgeschwindigkeiten bis 210 km/h vorn 1,6 und hinten 1,75 atü. Ein Druckfehler ist das nicht.“

Ich klappe das Heft zu und entschieße mich für „normale Fahrgeschwindigkeit bis 210“. Was die Reifen haben müssen, wenn man mal schnell fahren möchte, das will ich gar nicht wissen. Ich bin verheiratet, habe ein Kind und allerlei Zukunftspläne...

Ich gehe erst mal um das Auto rum. Das dauert seine Zeit, denn es ist ein langer Weg. Das Auto ist genau 175,38 Inches lang und keinen Inch kürzer. Dabei geht die halbe Incherei für den Motor drauf; es ist ein Motor mit zwei Notsitzen.

Und das Auto ist offen, denn es steht vor meiner Tür. Wir haben schon Ende Oktober, aber ich singe Ram-ta-ta-tam, das ist meine Lieblingsmelodie. Das Auto ist silbergrau und hat rote Lederpolster und natürlich Speichenräder. Die Lollo könnte zwei Fuß neben ihm im Bikini auf dem Zaun sitzen, ich würde sie nicht bemerken.

Das Lenkrad ist aus Holz, und die breiten Speichen sind mehrfach durchbohrt. Es sieht aus, als hätte einer Fünfmarkstücke rausgestanzt und Groschen und Pfennige. Hinter solchen Lenkrädern sitzt man nicht alle Tage, sie fühlen sich an wie ein Maimorgen am Lago Maggiore.

Am Ende des Autos ist eine Klappe. Wenn man sie aufmacht, geschieht noch weniger, als wenn man etwa eine Keksdose öffnet. Unter diesem Deckel hat ein Koffer erst dann Platz, nachdem man ihn durch eine Dampfmangel gedreht hat. Aber Castrol-Dosen gehen rein, genug, um das Auto für die Reise zu benutzen. Und sie sind auch drin, zehn handliche Literdosen und ein Fünf-Liter-Kanister. Das ist beruhigend.

Dieses Exemplar ist eine sogenannte „geschrubbte Flunder“. Eine solche entsteht, wenn man seinen Jaguar dreißigtausend Kilometer lang an Hinz und Kunz verpumpt. Hinz und Kunz waren in diesem Fall Händler, Kunden und Tester. Aus der Reihenfolge dieser Aufzählung wollen Sie bitte eine panische Steigerung der Gefahren entnehmen, denen das Auto bereits ausgesetzt war. Ich hätte auch eine frische Flunder kriegen können - aber ich brauchte eine für Männer, die Pfeife rauchen. So griff ich freudig zu der geschrubbten. Sie roch abenteuerlich. Nicht nach Flunder, sondern nach Ölsardine, denn sie verbrauchte im Stand einen halben Liter Castrol pro Nacht (im Winter mehr, weil die Nächte dann länger sind).

Ich öffne also erst mal die Haube. Das ist ganz einfach: Man angelt sich aus dem Cockpit einen kräftigen Vierkantschlüssel (er ist am Kardantunnel aufgehängt) und steckt ihn in ein passendes Loch an der rechten oder linken Wagenseite. Dann dreht man ihn um und begibt sich auf die andere Wagenseite, wobei es ziemlich egal ist, ob man den Weg hinten oder vorn rum wählt – man spart im Höchstfalle zwei Minuten.

Dann steckt man den Vierkant drüben in das Loch und dreht ihn abermals rum. Nun hebt man das Auto kräftig an. Das, was stehen bleibt, ist das Chassis, was hochgeht, ist die Karosserie. Wenn beides hochkommt, haben Sie einen Fehler gemacht. Sie müssen nämlich erst noch eine Zunge lösen, die in der Mitte vor der Windschutzscheibe am Haubenrand auftaucht. Wenn die Haube dann offen ist (es ist eigentlich gar keine, sondern das halbe Auto), dann muss Ihr Anzug zur Reinigung. Die Zunge erreichen Sie nämlich nur durch eine innige Vermählung Ihres Körpers mit der Karosserie.

Sollten Sie mit diesem Auto einmal ernstlich an einem Wettbewerb teilnehmen, und Sie müssen mittendrin mal unter die Haube, dann ist – wenn Sie sie wieder geschlossen haben – das Rennen bereits gelaufen.

Jetzt ist sie erst mal offen, und ich werde für meine Mühe fürstlich belohnt. Das Auto hat Striptease gemacht, es hat fast nichts mehr an, und seine edelsten Teile liegen einladend vor mir. Die Spucke gerinnt in den Adern.

Hauteng muss die Haube über den Motor geschneidert sein, denn ich bezweifle nun, dass ich den Deckel je wieder zukriege. Der Motor quillt mir förmlich entgegen, die Ansaugluft wird in einem Gehäuse von der natürlichen Größe eines Marmeladeneimers gefiltert. Alles ist von gewaltigen Dimensionen, man könnte einen Lastzug damit bewegen. Vor meinen Augen scharren 265 ungeduldige SAE-Pferde im Ölsumpf, und ein Drehmoment von 36 mkg fletscht förmlich die Zähne.

Dass ich mir aber auch immer solche Sachen einbrocken muss! Meine Hand, die nach dem Ölstab greift, vibriert verhalten.

Ich verspreche ihr, heute nicht über „normale Geschwindigkeit bis 210“ hinauszugehen. Dann kippe ich Öl nach und mache ein harmloses Gesicht dabei, denn es haben sich bereits Leute eingefunden. In dieser Gegend findet man noch nicht allzu viele Fernsehantennen, und die Leute sind für Dinge, die sich wirklich abspielen, noch empfänglich und dankbar.

Kinder lesen den Tacho ab und verkünden in jenem Tonfall, in dem man früher an Kaisers Geburtstag zu jubeln pflegte, dass er bis zweihundertsechzig geht. Der Herr mit der randlosen Brille, der den Jubel auf „hundertsechzig“ zu berichtigen versucht, setzt sich nicht durch, ein Knabe mit hochrotem Kopf belehrt ihn brüllend eines Besseren. Es wird nun offensichtlich, dass das Publikum einiges von mir erwartet. Meine Handflächen beschlagen, ich greife zu den alten Fahrerhandschuhen, aus denen sich notfalls ein mittlerer Ölwechsel herauswringen ließe, und streife sie über.

Dann lasse ich die Karosserie wieder auf das Fahrgestell herab und mache mich mit dem Vierkantschlüssel auf den Weg.

Ich habe das Gefühl, dass mir der Herr mit der randlosen Brille eine Lebensversicherung andrehen will, aber die Jungen boxen ihn stets wieder in die hinteren Reihen. Die besten Plätze sind hoffnungslos vergriffen. Ich möchte am liebsten wieder reingehen, mich auf den Balkon setzen und ein paar Kekse knabbern, aber ich darf jetzt nicht kneifen. Die Bengels würden es meiner Tochter erzählen...

„Pass auf beim Anfahren!“ rede ich mir ins Gewissen. „Der wischt dir hinten weg wie der Schwanz eines wütenden Alligators!“ Es gibt Autos, die schleudern im Stand, so wie es Pferde gibt, die vor lauter Ungeduld vorne hochgehen. Das hat ein Pferd einmal mit mir gemacht – aber niemand redet da von Sicherheitsgurten...

„Das ist ne Bombe!“ sagt ein Junge, der beim Rollerfahren immer durch die Zähne heult wie ein 250er Goggomobil.

Ich sage: „Ja, man kann die Teppiche sogar mit der Bürste absaugen.“ Ich glaube, meine Nerven schleifen bereits an der Bordsteinkante. Wenn ich mal ein Rennen fahre, dann muss das unter Ausschluss der Öffentlichkeit stattfinden – oder ich sinke bereits vom Startschuss getroffen zusammen. Ruft mich denn niemand ans Telefon?

Wenn ich jetzt ein Kännchen hätte, ich würde alles ölen, was ein Loch hat, und die Menge würde sich dann womöglich zerstreuen. Aber ich habe kein Kännchen.

Was ich plötzlich in der Hand halte, das ist der Zündschlüssel, ich werfe ihn hoch, aber er kommt prompt zurück. Das mag nun ausgesehen haben, als ob Eddie Constantin die Pistole noch einmal um den Zeigefinger wirbelt, ehe er abdrückt.

Und genau das hatte ich nicht gewollt.

Durch die Leute geht jenes unvermittelte Schweigen, wie man es vom Theater her kennt, wenn das Licht verlischt und der Vorhang zu zittern beginnt.

Ich kann es dem Vorhang nachfühlen...

Die Detonation, die von den Leuten beim Druck auf den Starterknopf mit verstopften Ohren erwartet wurde, bleibt aus. Der Motor dreht ganz brav mit 650 – aber auch das Pferd hat mich damals mit der einschläfernden Naivität eines alten Ohrensessels angeguckt, ehe es vorne hochging. Ich trete vorsichtshalber mal kurz drauf, und die Leute flüchten spontan hinter die Strohballen. Das stärkt mein Selbstbewusstsein erheblich.

Gang rein und ab! Ich blicke über eine lange, silbrig glänzende Schnauze auf den schwarzen Asphalt und habe beim ersten zornigen Aufwiehern der Pferde die geschrubhte Flunder im Blut.

Wenn jetzt noch jemand zittert, dann kann es nur einer aus dem Publikum sein.

Der E beginnt, die Straße aufzufressen, und es erweist sich wieder einmal als segensreich, dass ich meine Wohnung mit Bedacht gewählt habe. Am Ende des ersten Ganges hört nämlich auch der Ort auf, ich gehe in den zweiten, der sich ein wenig sträubt, und nehme die ersten Kurven mit neunzig, um dann in den dritten zu gehen, der bis hundertachtzig gut sein soll. Nach sieben Kilometern bin ich bereits auf der Autobahn und endlich im vierten. Er revanchiert sich schlagartig mit 160 bei 4200.

Ho-lah! Erst mal langsam kommen lassen, das Fahrgefühl abtasten, bremsen, beschleunigen, ein paar Lenkausschläge. Oh, es ist ein Gefühl!

Der Wagen ist an meinem Hosenboden angenietet, so fest wie ich sitze, liegt er. Ich fahre nicht Auto, sondern mein Hintern hat Räder. Ich denke, und das Auto handelt so, als wäre das Auto meine Beine. Diesen Satz müssen Sie notfalls noch mal lesen. Verzeihen Sie mir diesen Stil, aber ich habe nur ihn.

Nun fahre ich mit „normaler Geschwindigkeit“, der Drehzahlmesser zeigt auf fünftausend, die Tachonadel auf hundertneunzig. Bis zweihundertzehn könnte ich ja gehen mit meiner Luft in den Reifen, aber ich begnüge mich mit zweihundert. Es ist nichts!

Man muss nur rechtzeitig den Mützenschild nach hinten drehen, so wie es unsere Väter schon bei siebzig taten. Die Ecken des hochgeschlagenen Kragens versetzen mir fröhliche Ohrfeigen – das ist alles. Nichts sonst.

Ich habe nicht das Gefühl, schnell zu sein – ich habe genau dieses Gefühl: Ich wundere mich darüber, dass die anderen heute so langsam fahren. Ein 400er Lloyd, der mit allem, was drin ist, einem fernen Ziel entgegenrobbt, scheint langsam rückwärts zu rollen.

Und der E tut so, als absolviere er einen munteren Tag, mehr nicht. Ich habe die Kurbelfenster oben, das Verdeck unten und die Heizung auf „Volle Kraft voraus!“ So genieße ich Ende Oktober eine sommerliche Fahrt.

„Ram-ta-ta-tam“ möchte man singen, und man würde es sogar hören, denn der Wagen brüllt nicht, er zersägt die Luft, und nur das ist sein Geräusch.

Immer, wenn man ein Gefühl zum erstenmal hat, ist es am schönsten. Aber es kommt selten vor, denn so viele Gefühle gibt es gar nicht. Nun habe ich auch dieses hinter mir. Es ist das zweitschönste.

Nicht wegen der zweihundert, das sind nur zehn mehr als neulich - sondern wegen des besonderen Charmes, den diese zweihundert an sich haben. Das ist kein Ritt auf einer unrunder Kanonenkugel, das ist, als würde man wie ein Faden auf einer Wirkmaschine abgespult. Ich möchte ein endloser Faden sein.

Aber dieser und jener macht mir einen Knoten rein. Da setzt sich ein Amerikaner, den ein Belgier fährt, mit 160 vor meine Nase und hält sich für den schnellsten Mann der Welt. Nur ein Trick bringt mich an ihm vorbei: Ich falle ab auf 150 und gehe, scheinbar resignierend, nach rechts, "Aha!" mag er denken, "der gibt auf!".

Und er begibt sich befriedigt ebenfalls zur Seite. Und nun wird aus dem E wirklich ein Jaguar, wie eine Raubkatze schnellt er vor und faucht von hundertfünfzig auf hundertneunzig hoch, dass es nur so eine Lust ist.

36 mkg haben auf rund 1150 kg Wagengewicht doch allerhand Einfluss, und ein Leistungsgewicht von rund 4,3 kg pro PS muss man letztlich im Gaspedal - und in der Magengegend - spüren. Beim Beschleunigen gibt der Magen Fahrtstuhl-Alarm! Und es kostet nichts als ein Lächeln.

Die Nerven ruhen einsatzbereit auf Watte, und wenn man sie dann wirklich braucht, sind sie knackfrisch.

Nicht das Fahren beansprucht sie, sondern nur diese und jene Situation.

Denn keiner fährt für sich allein!

Eine leichtere Limousine, die speziell für die Partie "Blatt im Herbstwind" konstruiert zu sein scheint, wedelt über den Strich. Ein Lastzugfahrer vermutet in dem aufkommenden silbrigen Fisch nicht mehr als einen Sonnenreflex und schwenkt auf die Überholspur. Ein MG-Fahrer will mir schnell noch entkommen und begibt sich ebenfalls auf die Linke, um an allem übrigen vorbeizustechen. Er ahnt nicht, dass es müde Spatenstiche sind, die er da tut.

Ich stelle überhaupt fest, dass man den aufkommenden Jaguar oft unterschätzt. Vielleicht sieht er von weitem wie ein Karmann-Ghia aus? Und doch, wenn er erstmal den Rückspiegel ausfüllt, gibt es spontane Seitensprünge. er sollte einen roten Strich bekommen, und ein roter Strich sollte sich als schnelles Zeichen einbürgern. Man belästigt ja niemanden, man bittet ja nur um vorschriftsmäßiges Fahren.

Steif weht der Wind das Herbstlaub von links über die Bahn, die Bäumchen neigen sich wie Angelruten und die bewussten Limousinen zerran an den Nerven ihrer Fahrer, die den Ehrgeiz haben mögen, wenigstens hundert oder neunzig zu halten.

Nur um den Jaguar herum ist völlige Windstille, oder?

Er spult den Faden ab, unbeirrt.

Man sitzt ganz tief in ihm und überschaut ihn doch gut, denn er ist selbst zum Drauftreten niedrig. Mit dem ganz langen Arm lässt er sich nicht fahren, nur mit dem ziemlich langen. Unten an den Pedalen stimmt etwas nicht, denn der Fuß trifft das Bremspedal nie voll, sondern immer schräg rechts. Dass die Bremswirkung nicht darunter leidet, stimmt zwar, aber der Bediengenuss wird dadurch getrübt. Vielleicht ist es Gewohnheit, so wie das Schalten. Zwischen dem ersten und dem zweiten muss man eine Pause einlegen, eine halbe Sekunde, sonst kracht es.

Eine Gattungskrankheit der Flunder? Aber sie ist so herrlich schnell, sie beschleunigt so mühelos wie ein junger Hecht.

Dennoch wäre es unfair gewesen, die geschrubbte Flunder genau auszustoppen. Unfair gegen den Jaguar E und unfair gegen meine Familie. Denn die Flunder hatte ihre Tücken. In voller Fahrt machte sie Anstalten, sich zu entblößen, indem sich der Haubenverschluss von selber löste oder die eine Tür, die nur mit Gewalt zu schließen war, sich freiwillig öffnete.

Und am Ende einer Autobahnfahrt (Schnitt 175) waren links vorn die Profilrillen fast bis zur Leinwand durchgebrochen. Merke: Eine solche Flunder will zwar geschrubbt, aber mehr noch gepflegt und überwacht werden!

Denn 265 PS, wenn auch nur SAE, nagen fortgesetzt am Lebensnerv eines solchen Autos - wenn man sie nagen lässt.

Man sollte sie weise nutzen, es geht ganz leicht.

Man kann dieses Auto ohne viel Fingerspitzengefühl (außer beim Start, wenn sich die Pferde auf die Hinterräder stürzen) ganz zahm fahren. Im Stadtverkehr ist der IV. Gang noch für 49 km/h gut, im III. lässt sich so gut wie alles machen, und wenn man will, dann fährt man ganz leise. Auf Wunsch brüllt die Flunder aber auf, als ob sie am Spieß hänge. Sie liegt so gut, und zwar in jeder Art von Kurven, dass es sich lohnt, dafür ein neues Wort zu prägen: Sie liegt wie eine Flunder!

Man fühlt sich in ihr so sicher wie in (fast) keiner Limousine. Sie beweist dass Reserven alles sind - PS-Reserven, Bremsreserven, Fahrwerksreserven ergeben maximale Sicherheit. Man muss ja nicht zweihundert fahren oder mehr, man soll getrost einiges drinn lassen, was ohnehin nicht mehr auf die Straße passt, aber man wird unablässig von Befriedigung erfüllt, dass noch so viel drinn ist.

Nicht aus Snobismus, sondern mit dem Gefühl einer Hausfrau, die rechtzeitig und reichlich eingekellert hat.

Dieses Auto ist mit einer Flasche Whisky vergleichbar, mit der man einen Mann alleine lässt. Er muss entweder die Größe haben, sich zu beherrschen, sie also nicht hinunterzustürzen – oder die Routine und die Reife, sie wirklich verkraften zu können. Ein Greenhorn söffe sich einen Katzenjammer an.

Der Jaguar E ist im Grunde der Möglichkeiten, die in ihm schlummern, nicht führer-, sondern waffenscheinpflüchtig. Denn wenn man es auch nicht besonders spürt, daß man etwa hundertneunzig fährt - vergessen darf man es dennoch in keiner einzigen Zehntelsekunde!

Das Auto war silbergrau, hatte blanke Speichenräder und rote Lederpolster, einen kurzen, steifen Schaltknüppel auf dem hohen Getriebetunnel, neben dem man sich fast auf den Boden hockt, ein blindflugtaugliches Armaturenbrett und eine teleskopartig verstellbare Lenksäule.

Und ein Lenkrad aus Holz, das sich so anfühlt, wie ein Maimorgen am Lago Maggiore - so nämlich, dass man weiß, dass noch alles drinn ist in dem Tag, der vor einem liegt. Es war ein Auto, das man sogar noch mit dem Kännchen ölen durfte, ein Auto, das ich nur widerwillig zurückgab. Die Leute haben sich umgedreht, wo immer es auch fuhr oder stand, und die Mädchen an den Fußgänger-Überwegen haben mit Tricks gearbeitet, die mir den Schweiß aus den Poren trieben....

## **Der E-TYPE**

**Das war schon ein Auto!**

## **Daten & Fakten**

Der Jaguar E Type wurde von 1961 – 1975 gebaut. Insgesamt wurden 72 507 Exemplare gebaut. 6-Zylinder Motor, 3781 ccm Hubraum, 269 SAE-PS bei 5500 U/min, Höchstgeschwindigkeit ca. 240 km/h, Verbrauch ca. 15 l auf 100 km/h.

©JDOST - Bericht March 2014  
by Harald Haberl

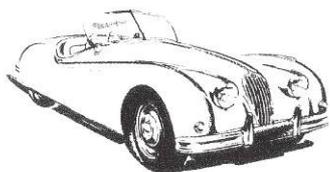


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

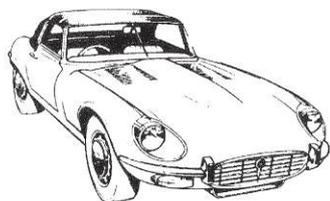
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



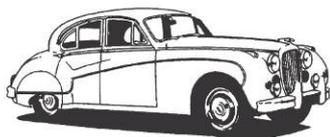
XK120, XK140, XK150



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 XK120
- JAGUAR XK140
- JAGUAR XK150
- 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