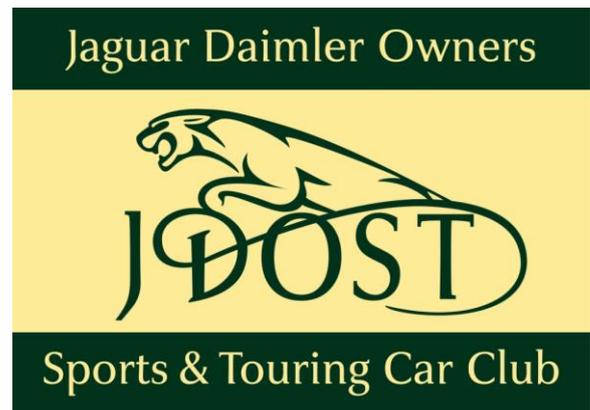


JDOST Gazette

Issue No.62
January 2015



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

**Hennessey Jaguar XFR-S HPE650:
Die böse Katze aus dem Sack**

Seite 2

Unsichtbare Fahrzeugsäulen

Seite 3

**General Motors und Jaguar Land Rover
stoppen Autoverkauf in Russland**

Seite 4

**James Bond-Film Spectre: Bösewicht fährt
Jaguar C-X75**

Seite 5

**Böse Blicke im Preis inbegriffen - Jaguar F-
Type V8 Coupé im Detail**

Seite 6

Jaguar F-Type S vs. Audi RS5 im Vergleichstest

Seite 9

JDOST - Termine Vorschau

Seite 13

Zeitgenössischer JDOST-Bericht Das kurze XJ-C Vergnügen

Seite 14

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

Seite 15



Hennessey Jaguar XFR-S HPE650: Die böse Katze aus dem Sack

Es ist noch gar nicht so lange her, da wirbelte Hennessey noch mit dem Jaguar F-Type durch das Netz.

Über 600 Pferdchen verpasste der Tuner dem Verkaufsschlager aus Großbritannien. Nun gibt es neue Höhenflüge für diejenigen unter uns, die für Einkauf, Kind oder großen Freundeskreis einen Viertürer benötigen. Der ganze Spaß hört dabei auf den Namen „Hennessey HPE650“ und basiert auf dem ab Werk 550 PS starken Jaguar XFR-S.



Um eine biedere Familienlimousine handelt es sich beim Jaguar XFR-S nicht, aber dank Hennessey schafft man es nun samt Kind und Kegel in Rekordzeit zur nächsten Kindertagesstätte. Der aufgeladene V8 erreicht nämlich dann, unter kräftiger Mithilfe eines neuen Ansaugsystems und einer Steuergerät-Optimierung, bei 6.300 Umdrehungen pro Minute fröhliche 659 PS.

Endlich genug, um mal eben bei Aldi ohne Schamgefühle einkaufen gehen zu können.

Beschleunigungswerte und anderes Zeug zum Angeben nannte Hennessey noch nicht. Aber bereits der serienmäßige Jaguar XFR-S erledigt den Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden und erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von elektronisch begrenzten 300 km/h. Mit dem Leistungs-Upgrade dürfte dann schon fast die passende Beschleunigung für den Sprung in den Hyperraum erreicht sein.

Apropos große Sprünge: Jene müsste auch mein Gehalt machen, denn den normalen XFR-S bekommt man momentan erst ab einem Einstiegspreis von 99.000 US-Dollar. Dazu kommt noch der Preis für den Hennessey-Umbau. Schnäppchenjäger könnten aber momentan ein wenig sparen; denn der berühmte Tuner verkauft den ersten umgebauten HPE650 für schlappe 99.996 US-Dollar.

Bei dem Schnäppchen handelt es sich um die Version, welche die Macher extra für den Geschäftsführer anfertigten. Dieser hat aber wahrscheinlich bereits den ganzen Hof voll mit Fahrzeugen, nach denen sich Otto-Normal-Fahrer die Finger lecken würden. Die Laufleistung des Erstlingswerks beträgt nur 6.557 Meilen - dementsprechend noch nicht mal wirklich eingefahren. Wer Lust hat, Geld zu sparen, kann zuschlagen.

Unsichtbare Fahrzeugsäulen

Jaguar und Land Rover arbeiten dank Kameratechnik am perfekten Rundumblick. Außerdem soll ein "Ghost Car" die Navigation erleichtern.

Jaguar Land Rover will Unfallrisiken minimieren, indem die Übersicht im Fahrzeug optimiert wird. Nachdem die Briten in Los Angeles 2014 mit der durchsichtigen Motorhaube "Transparent Bonnet" das Rangieren mit ihren meist eher großformatigen Fahrzeugen in den Innenstädten erleichtern will, folgt jetzt die nächste Stufe.



Die Studie "360 Virtual Urban Windscreen" mit "durchsichtigen" Fahrzeugsäulen soll für eine perfekte 360-Grad-Rundumsicht sorgen.

Wann und wo wir die Studie zuerst zu sehen bekommen, ist nicht bekannt, ein erstes Video steht aber bereits im Netz (siehe unten). Außerdem soll ein auf die Frontscheibe projiziertes "Ghost Car" im Stadtverkehr vorausfahren und soll so den Fahrer zuverlässig und sicher ans Ziel führen.

Und so funktioniert der virtuelle Rundumblick: Spezielle Digitalkameras liefern Live-Aufnahmen der Außenbereiche des Fahrzeugs, die normalerweise im toten Winkel der A-, B- und C-Säulen verborgen liegen. In die Dachsäulen eingebettet, zeigen hochauflösende Bildschirme die erfassten Außenbereiche.

Durch die transparent dargestellten Fahrzeugsäulen vergrößert sich der Blickwinkel für einen Gesamteindruck über das aktuelle Verkehrsgeschehen. Dank der so erzeugten Rundumsicht lassen sich laut Jaguar Land Rover andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer oder andere Fahrzeuge sofort erkennen, der "tote Winkel" sei endgültig passé.

In Kombination mit einem Head-up-Display sei die Technik in der Lage, den Piloten über die Bewegungen der Verkehrsteilnehmer mit Hilfe einer farblich hervorgehobenen dynamischen Anzeige im Sichtfeld des Fahrers zu informieren.

Dabei sei es egal, ob der Fahrer zum Abbiegen ansetzt, für ein Überholmanöver einen Blick über die Schulter wirft oder an eine Kreuzung gelangt – die Dachsäulen der betreffenden Fahrzeugseite zeigen die Echtzeit-Bilder der Digitalkameras. Die "360 Virtual Urban Windscreen"-Technologie erreiche seinen optimalen Wirkungsgrad bei einer Verknüpfung der digitalen Windschutzscheibe mit einer Cloud.



Durch die Vernetzung mit der straßennahen Infrastruktur samt Geschäften, Gaststätten sowie anderer Einrichtungen im Umkreis bietet das System außerdem eine Fülle von Informationen.

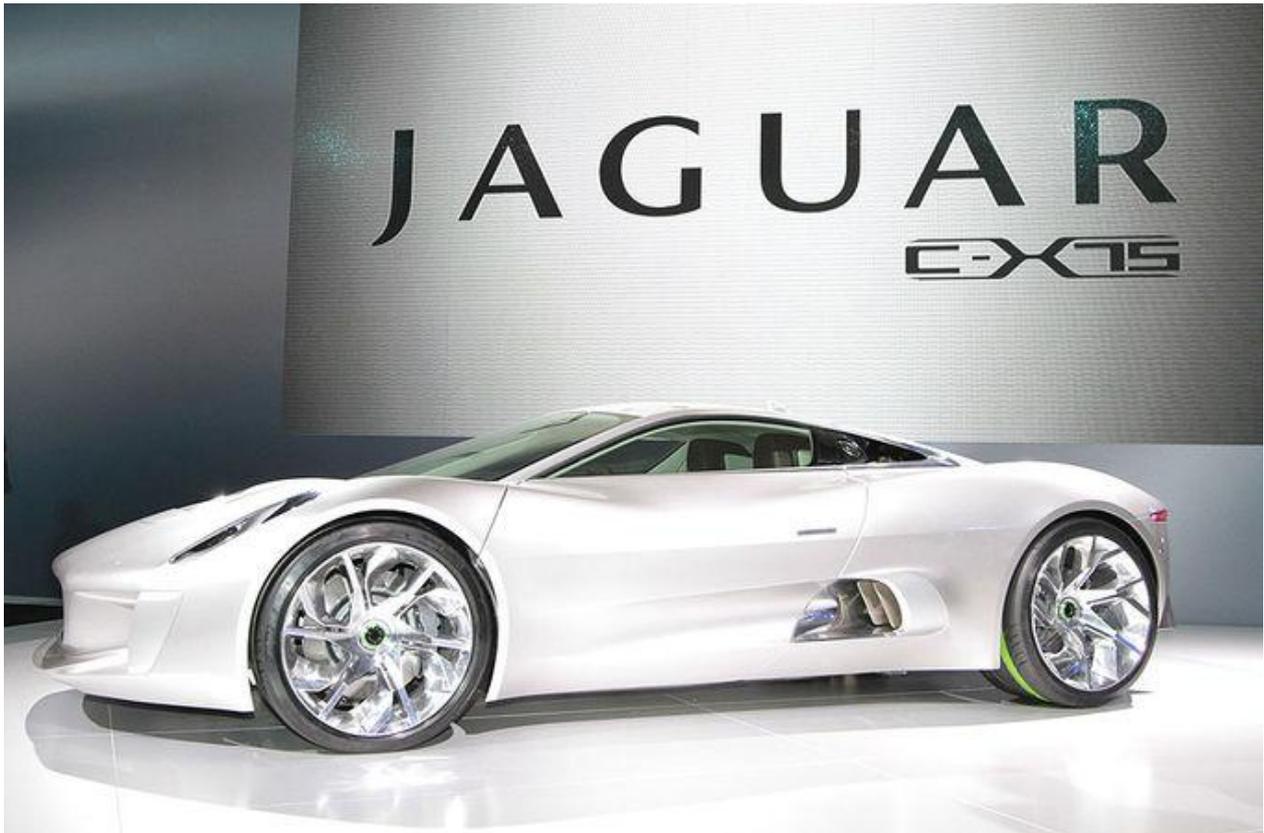
Neu ist auch die "Follow-Me Ghost Car Navigation". Der virtuelle Assistent projiziert ein virtuelles Fahrzeugabbild auf die Windschutzscheibe, das sich nahtlos in das aktuelle Verkehrsgeschehen einfügen soll. Ausgestattet mit präzisen Navigationsdaten, fährt der virtuelle Fremdenführer voraus. Bei einem Ampelstopp verschwindet der "Geist" und erscheint erst wieder, wenn es weiter geht. Wann solche Systeme in Serie kommen könnten, ließ Jaguar Land Rover offen.

General Motors und Jaguar Land Rover stoppen Autoverkauf in Russland

Angesichts des Einbruchs beim russischen Rubel stoppen die Autobauer General Motors (GM) und Jaguar Land Rover vorübergehend ihre Verkäufe in Russland. Die Opel-Mutter habe damit schon am 16. Dezember begonnen, teilte GM am Donnerstag mit. Wegen der Kursschwankungen beim Rubel wolle man die Geschäftsrisiken im Griff behalten, hieß es. Bereits bestellte Modelle der Marken Cadillac, Opel und Chevrolet würden aber noch zu den vereinbarten Preisen ausgeliefert. Jaguar Land Rover will seinen Verkauf bis zu diesem Freitag aussetzen.

Ein schwacher Rubel sorgt dafür, dass die russischen Autopreise umgerechnet in US-Dollar oder Euro an Wert verlieren. Das lässt den dortigen Umsatz und am Ende auch den Gewinn der Autobauer schwinden. Der Rubel steht unter anderem wegen des fallenden Ölpreises seit Monaten unter Druck. Zwischenzeitlich verlor die Währung im Vergleich zum Dollar seit Jahresbeginn über 50 Prozent. Deswegen wirft die Regierung Teile ihrer Devisenreserven auf den Markt, das stützte den Kurs etwas. Eine drastische Zinserhöhung der russischen Zentralbank war dagegen verpufft.

James Bond-Film Spectre: Bösewicht fährt Jaguar C-X75



"It's good to be bad!"

Passend zu dem neuen Jaguar-Slogan wird es im neuen James Bond-Film Spectre ein Wiedersehen mit einem der spektakulärsten Supersportler der letzten Jahre geben.

Rückblende: 2010 präsentierte Jaguar auf dem Pariser Autosalon eine Hybrid-Supersportwagenstudie mit fast 800 PS. Vier 145 kW (195 PS) starke E-Motoren bieten ein Gesamtdrehmoment von 1.600 Nm auf. 330 km/h sollte der C-X75 schnell sein, den Spurt auf 100 Sachen in 3,4 Sekunden schaffen und die 300-km/h-Marke in 15,7 Sekunden durchbrechen. Die Reichweite: 110 Kilometer, dank zwei Micro-Gasturbinen als Range Extender sollten es bis zu 900 Kilometer sein.

Rückblende II: 2013 sollte der Jaguar C-X75 in einer Auflage von 250 Exemplaren auf den Markt kommen. Die Gasturbinen soll ein kleinvolumiger Verbrenner ersetzen, aus vier sollten zwei E-Motoren mit zusammen immer noch 800 PS werden. Daraus wurde ... nichts.

Für den neuen James Bond-Film wird der Jaguar C-X75 wieder angepasst. Die spektakuläre Optik bleibt, statt Hybrid-Gasturbinen-E-Motoren wird der Gegenspieler von James Bond einen C-X75 mit konventionellem 5,0-Liter-V8 fahren ...

Manchmal ist es doch schön, böse zu sein!

Böse Blicke im Preis inbegriffen - Jaguar F-Type V8 Coupé im Detail

Sieht geil aus, ist bärenstark, und superschnell. Wie kein anderes Modell versinnbildlicht das F-Type V8-Coupé Jaguars Werbespruch „It's good to be bad“. Aber es ist auch böse eigenwillig.

Und verboten laut. „It's good to be bad“ – mit diesem Spruch wirbt Jaguar für das F-Type Coupé. Das mag zunächst ungewöhnlich wirken für einen Autobauer, der eher damit assoziiert wird, große, elegante Limousinen an ein eher gesetztes Publikum zu verkaufen. Das Wort „böse“ scheint da gar nicht ins Marketing zu passen. Bis man einem F-Type begegnet.

Sobald der fünf Liter große Achtzylinder des R-Modells zum Leben erwacht, wird allen Anwesenden sofort klar, dass „böse“ hier voll und ganz zutrifft. Diese akustische Duftmarke mit einem schlichten Aufheulen zu beschreiben, greift viel zu kurz. Ein nahes Donnerrollen trifft es viel besser. Fast möchte man ihm zurufen: „Gut gebrüllt, Löwe!“ Wenn es nicht ein Jaguar wäre.

Zu dem akustischen kommt der optische Eindruck. Bei dem Testwagen sticht natürlich die Lackierung in „Firesand“, einem Orange-Metallic mit leichtem Kupferstich, ins Auge.



Es steht dem F-Type gut, auch wenn die Kunden in der Regel eher zu einem der neun Weiß-Silber-Grau-Schwarz-Abstufungen greifen dürften.

Neben den genannten Farben sind noch zwei Rottöne (uni und metallic) sowie das klassische British Racing Green im Programm.

Egal ob in dem klassischen Renn-Grün vergangener Tage oder unserem Feuersand-Metallic: Beim Coupé werden die Querverweise zum legendären E-Type viel deutlicher als beim 2013 vorgestellten F-Type Cabriolet. Eine lang gezogene Motorhaube und einen nach hinten versetzten Innenraum hatte auch bereits der offene F-Type. Mit der langsam abfallenden Dachlinie kommt das Coupé dem historischen Vorbild aber um Welten näher.

Wie der Platzhirsch im Sportwagen-Segment, der Porsche 911, trifft das F-Type Coupé die moderne Interpretation eines klassischen Designs hervorragend. Was den Porsche aber besonders macht: Seine Form wurde über all die Jahre seit dem 901 nur behutsam verändert, wirkte aber dennoch nie altbacken.

Dass auch Jaguar aus dem F-Type eine solche Ikone machen kann, müssen die Briten mit den künftigen Generationen erst noch beweisen. Eine gute Grundlage hat Chefdesigner Ian Callum mit dem aktuellen Modell aber gelegt.

Jaguar hat noch ein weiteres Attribut für das F-Type Coupé. Es soll nicht nur böse sein, sondern auch das dynamischste Jaguar-Serienmodell aller Zeiten. Dazu haben die Briten ihre beiden stärksten Waffen kombiniert: Das handliche Fahrverhalten des F-Type Cabrios mit der 550 PS starken V8-Wuchtbrumme aus dem XFR-S – im Cabrio leistet der Fünfliter-Motor „nur“ 495 PS.

Beide Autos – der XFR-S und das F-Type Cabrio V8S – sind keineswegs langsam. Dass der Motor aber in einem Sportcoupé statt in einer Limousine oder einem Kombi steckt, ist genauso zu spüren wie die im Vergleich zum Cabrio 50 Prozent steifere Karosserie des F-Type Coupés. Das Ergebnis kann sich auf dem Papier sehen lassen: Mit einem Spurt von 0 auf 100 km/h in 4,2 Sekunden ärgert der F-Type R so manch teureren Sportwagen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ist auch heute noch etwas besonderes. Um diesen Geschwindigkeiten noch Herr zu werden, hat Jaguar auch das Fahrwerk angepasst.

Das V8-Cabrio ist lediglich als S-Variante erhältlich. Im Coupé ist er ein „R“ wie „Race“: Soll heißen, das Fahrwerk ist nochmals ein bisschen straffer.

Im Dynamic-Modus vermittelt das einstellbare Fahrwerk einen noch engeren Kontakt zur Fahrbahn. Fahrer und Beifahrer spüren also ständig, was los ist. Vom kleinen Rutscher, wenn die 550 PS über die Hinterräder herfallen bis zum kleinsten Kieselstein, der gerade im Weg rum liegt.

Was super auf verlassenen Landstraßen und nicht nur angesichts der hohen Leistung auf der Rennstrecke ist, kann auf der Autobahn oder in der gullydeckel-verseuchten Stadt schnell nervig werden. Im sanftesten Modus federt der F-Type Kieselsteine und Gullydeckel recht souverän weg. Seine Sportwagen-Gene will und kann er aber nie ganz verbergen. Die Gene kommen auch im Innenraum zum Tragen. Die Schalensitze umschließen Oberschenkel und Schultern sanft, aber nachdrücklich. Die breite Mittelkonsole lässt das Cockpit etwas enger wirken, als der Wagen eigentlich ist.

Wegen der abfallenden Dachlinie wird es nicht nur am Kopf für Menschen über 1,90 Meter etwas eng, die schmalen Seitenscheiben lassen es bei dem schwarzen Dachhimmel innen etwas düster wirken. Wer es hell und luftig mag, der muss in diesem Fall zum Cabrio greifen.

Gegenüber dem offenen F-Type hat der geschlossene aber an anderer Stelle einen handfesten Vorteil: Der Kofferraum ist endlich als solcher zu benutzen. Während beim Cabrio selbst ein Handgepäck-Trolley kaum Platz hat, bietet das Coupé schon fast Kompaktklassen-artige 407 Liter Stauraum. Das Cabrio taugt selbst mit intelligentem Packen nur für ein Wochenende zu zweit, das Coupé kann auch auf etwas größere Fahrt gehen.

Er sieht sexy aus, ist bärenstark und superschnell, dazu auch langstreckentauglich und Platz für den ein oder anderen Shopping-Ausflug hat er auch noch. Klingt perfekt, oder? Ist es aber nicht, denn einige Schwachpunkte des Cabrios kann auch das Coupé nicht ausräumen. Der ab Tempo 100 ausfahrende Heckspoiler ist damit nicht unbedingt gemeint. Er verhunzt zwar das Design und die Sicht durch den Innenspiegel, aber was der Sicherheit und Fahrstabilität hilft, ist bei so schnellen Autos absolut unabdingbar. Dass der F-Type rund zwölf Zentimeter breiter ist als etwa ein Porsche 911 lässt ihn natürlich geduckter und dynamischer aussehen. Es hat auch seine Wirkung, in schnell gefahrenen Kurven wirkt die breitere Spur geradezu Wunder.

Doch jede Autobahnbaustelle wird mit dem F-Type zum Nadelöhr, so manches Parkhaus dürfte F-Type-Fahrer zur Verzweiflung bringen. Der Wagen passt zwar exakt in die Lücke, nur leider geht die Tür dann keinen Zentimeter weit auf.

Auch im Innenraum hat sich im Vergleich zum Cabrio wenig getan. An der ein oder anderen Stelle, etwa der Abdeckung rund um die Bedientasten auf der Mittelkonsole oder die Drehregler der Klimaanlage, wirken die Kunststoffe für ein Auto der 100.000-Euro-Preisklasse etwas billig. Ich persönlich finde das halb so wild, für andere ist es ein echtes Manko.

Bei mir bekommt zum Beispiel das Navi ein Minus. Die Menüführung auf der Touchscreen-Oberfläche ist alles andere als optimal, bei der Eingabe von Navi-Zielen reagiert das System zum Teil sehr langsam. Abhilfe ist zwar in Sicht, der Jaguar XE und Land Rover Discovery Sport bekommen eine vollkommen neue Version des Jaguar-Navis, inklusive Apps und überarbeiteten Menüs. Muss es nur noch in den F-Type eingebaut werden.



Was bald in den F-Type eingebaut werden kann, ist ein Allradantrieb. Beim 911er gehören die AWD-Modelle zu den meistverkauften Varianten. Einige Ableger, wie der Targa oder der Turbo, werden bei Porsche sogar ausschließlich mit Allradantrieb geliefert. Jaguar hat den F-Type sowohl als Cabrio als auch als Coupé immer betont hecklastig ausgelegt. Der passionierte und geübte Sportwagenfahrer kann auch weiter mit dem Heckantrieb auf seine Kosten kommen. Wer aber auch auf feuchtem Untergrund die volle Traktion haben will, sollte in den Allradantrieb investieren. Dieser kostet zwar je nach Motorisierung zwischen 6.000 und 8.500 Euro Aufpreis, bei einer Anfangsinvestition von 106.800 Euro im Falle des 550 PS starken F-Type R fällt der Aufpreis auch nicht mehr so stark ins Gewicht.

Wenn ich an dieser Stelle das früher im Jahr getestete F-Type Cabrio mit dem 380 PS starken V6 mit dem F-Type Coupé R samt V8-Dampfhammer vergleiche, käme meinem Ideal eine Kombination aus beiden nahe: der kleine Motor im Coupé. Es macht immer noch höllisch viel Spaß, der Verbrauch bleibt eher knapp über zehn als knapp unter zwanzig Litern, hat mehr Platz und kostet auch 7.000 Euro weniger als das Cabrio. Ob es jetzt gut ist, böse zu sein, sei dahingestellt. Ein gutes Auto ist der Jaguar F-Type R allemal. Und ein bisschen böse noch dazu.

Jaguar F-Type S vs. Audi RS5 im Vergleichstest

Audi RS5 und Jaguar F-Type unterscheidet ihr Ansatz, das Ziel und der Weg dorthin, dennoch trennen sie in der Basis nur 1.150 Euro voneinander. Zwei Coupé-Philosophien irgendwo zwischen Herz und Nieren.



Bemisst man den Audi RS5 und Jaguar F-Type rein an ihrer Performance, mießt das Duell natürlich ein bisschen nach Mittelfeld. Der eine ist die letzte Bastion des Saugmotors in der Power-Mittelklasse, seit 2010 im Amt und schon damals nicht ganz dran an der Messlatte, die der BMW M4 gerade noch ein ganzes Stückchen höher gelegt hat. Der andere ist zwar endlich der ersehnte Sportwagen, den Jaguar in zwei Generationen XK auch mit den wildesten Kreationen nie hinbekommen hat, leidet damit aber unter dem bitteren Umstand, dass in dieser Klasse nun mal der Porsche 911 regiert.

Im Falle des Audi RS5 mischt sich auch noch Sentimentalität dazu. Anderthalb, vielleicht zwei Jahre hat er noch, der RS5, dann werden sie das Kapitel V8-Saugmotor schließen in Ingolstadt. Endgültig, ein für alle Mal, definitiv – und zurückkehren zum V6-Biturbo wie weiland im allerersten RS4. Doch auch wenn einem der scheidende Vier-Zwo mit dem Faustkeilcharme und dem molligen Auspuffbass durchaus fehlen darf: Das, was er sein sollte, war er nicht, ist er nicht und wäre er auch nicht mehr geworden. 450 PS, 430 Newtonmeter, 8.250/min – das liest sich immer ein bisschen nach eierlegender Wollmilchsau, ist am Ende aber vielleicht weder Fisch noch Fleisch. Die Audianer sagen, der Direkteinspritzer drücke und drehe, seine Kritiker, er könne weder noch. Krux ist die langhubige Zylinderarchitektur. Sie stemmt ihm zwar einen breiten Kraftrücken in die Drehzahlmitte, lähmt aber die Athletik obenraus.

So gräbt sich der Audi RS5 immer etwas gemächlich aus dem Keller, stampft eher als dass er strampelt und wirkt im Sprint dadurch behäbiger als er faktisch ist. In imposanten 15,1 Sekunden donnerbolzt er auf zwohundert. Nur zum Verständnis: So ein aufgeladener BMW M4, der der landläufigen Meinung zufolge ja geht wie die wilde Wutz, ist da gerade mal 1,4 Sekunden in Front. Und nein, der Allradvorteil relativiert diesen Umstand keineswegs. Der Jaguar bekommt am Ende sogar vier Sekunden eingesehen.

Vom Audi wohlgermerkt. Okay, seinem aufgeladenen V6 fehlen knappe 1.200 Kubik und 70 PS, die er mit dem – trotz Kompressor – nur marginalen Drehmomentvorteil von 20 Newtonmetern nicht ganz aufgewogen bekommt. Vor allem jedoch ist der F-Type für den Sportwagen, der er so unbedingt sein wollte, schlicht zu schwer. Mit gewogenen 1.712 Kilo bewegt er sich jedenfalls nicht nur weit nördlich des Werksversprechens, sondern lediglich gute 60 Kilo unter dem Audi RS5. Der Grund dafür liegt zum Großteil in der Struktur seiner Alu-Karosserie, die zugunsten der – fühlbar hohen – Steifigkeit Elemente des Cabrios einbezieht.

Doch irgendwie kann ihn all das nicht davon abhalten, ein wunderbares Auto zu sein. Über Schönheit zu schreiben ist für gewöhnlich Meinungsjournalismus, beim F-Type Coupé ist es Objektivität. Dieses Profil, dieses Heck, diese subtile Ode an den frühen E-Type, jener Ikone, deren Strahlkraft es womöglich die gesamte Marke Jaguar zu verdanken hat, dass sie trotz diverser Selbstmordversuche immer noch lebt. Ein Kniefall dafür!

Die V6S-Version markiert die Mitte der derzeitigen F-Type-Palette. Die goldene Mitte. In den oberen Drehzahlbereichen macht sie deutlich mehr Musik als die Basisversion, untenrum kickt sie nicht ganz so stumpfsinnig wie das R-Modell, sodass sich ein recht ausgewogenes Verhältnis aus Power und Vortrieb ergibt. Gar so unerbittlich wie der Audi RS5 rammt er seine Kraft zwar nicht in den Asphalt, dank Launch-Modus und Sperrmechanik schmettert sie ihn aber durchaus deftig vom Fleck.

Was folgt, ist strammer Schub, der sich ziemlich homogen zwischen Startdrehzahl und Limiter verteilt, irgendwie aber doch dramatischer klingt, als er sich anfühlt. Kehliges Röhren beim Hochdrehen, Endrohrabatz beim Hoch-, bronchiales Gurgeln beim Runterschalten. Hart, herrlich, mit geöffneter Auspuffklappe aber vielleicht ein klitzekleines bisschen zu offensiv. Denn eigentlich ist der Jaguar F-Type kein Hardliner, keiner, der manisch am Innencurb entlangrüsselt, keiner, den man allein in Zehntelsekunden ermessen kann, sondern ein reines Hochgenussmittel wie viele Jaguar Coupés zuvor – mit dem entscheidenden Unterschied, dass er sich nun voll auf den Fahrer konzentriert. Oder, um es mit den Worten von Chefdesigner Ian Callum auszudrücken: Der XK ist ein klassischer 2+2, ein Auto für zwei also, das zur Not zwei weitere aufnehmen könnte. Der Jaguar F-Type hingegen sei nun – jetzt kommt's – ein 1+1.

Und er gibt sich alle Mühe, als solcher wahrgenommen zu werden. Man sitzt schön tief, dank der optionalen Performance-Sitze mit weniger Spiel im Hüft- und Schulterbereich, wenngleich nicht ganz so schraubgestockt wie in den Audi-Schalen. Statt der schrulligen Wählwalze spitzt ein schlanker Wählhebel durch den Mitteltunnel, daneben der Kippschalter für die Fahrtaktik, oben das nicht mehr ganz taufrische Touchscreen-Infotainment, das man mit der Zeit immerhin etwas entheddert hat. Wie beim Audi RS5 reckt sich ab 100 km/h ein Ausfahrspoiler ins Heckfenster, während die in Echtzeit angebundenen Schaltpaddel, rote Gurte und eine Schaltblitzanimation etwas Rennsportstimmung verbreiten. Einzig im Handling will der Funke nicht so richtig überspringen.

Das fluffige Lenkgefühl, das auf Verwerfungen zappelige Fahrwerk und die – vor allem beim Anfahren – überforsche Gasannahme suggerieren zwar eine gewisse Unbeschwertheit, den Fahrbahnkontakt fördern sie jedoch nicht. Mit anderen Worten: Statt nach Fahrerschuhen und Rennanzug fühlt sich der Jag eher nach Schlabbershirt und Flipflops an.

Zumal auch das Hinterteil eher leger angebunden ist. Kurvenausgangs benimmt es sich zwar um Welten gesitteter als beim F-Type R, der gar nicht anders kann, als jeder Kurve

eine Rauchfahne hinterherzuschwenken. Doch beim Einlenken plagt den Jaguar F-Type V6S derselbe Übersteuerdrang. Zugegeben, das kann durchaus reizvoll sein. Insbesondere weil sich dank der freizügigeren ESP-Zwischenstufe auch mal ein Kreisverkehr "durchqueren" lässt, ohne dass die kleine Gaudi danach reut. Das unvermeidliche Aber: Es kostet Fahrdynamik. Bestes Beispiel: Der 18-Meter-Slalom, in dem er trotz der drahtigeren Anatomie, der besseren Balance und des bissigen Vorderachsgrips auf den Audi RS5 verliert.

Der Audi RS5 kurvt letztlich genauso wie er auch motorisiert. Effektiv auf der einen Seite, fleischig und stumpf auf der anderen. Problemzone ist vor allem die Gewichtsverteilung. Ein paar Prozent der Kopflastigkeit mag die kurz angebundene Lenkung zwar kaschieren, an ihrer physikalischen Bedeutung ändert sich damit aber nichts. Will heißen: Grobmotorik wird mit Untersteuern bestraft. Gnadenlos.

Bei angemessener Behandlung greift das zuzahlungspflichtige Gegenmittel in Gestalt des sogenannten Sportdifferenzials. Es verteilt die Momente entlang der Hinterachse und generiert dadurch einen Eindrehimpuls im Hüftbereich, der sich zusammen mit der heckbetonten Kraftverteilung des Allradsystems – bis zu 85 Prozent kommen hinten an – sogar zu zarten Drifts ausweiten lässt. Das System funktioniert. Auch im Alltag, und hier besser als in jedem Audi sonst. Einzige Einschränkung: Im Slalom bringt es genau wie die Dynamik-Stellung der Lenkung zu viel Unruhe in die Bewegungen, sodass die Bestwerte letztlich in den zahmeren Set-up-Steps entstehen.

Viel Theorie – doch die drückt auch in die Praxis durch. Lenkung, Pedale, Getriebe – alles wirkt ausgesprochen technokratisch, fasst sich grundsätzlich zwar leibhaftig an, ist aber mit einem feinen synthetischen Schleier belegt. Bestimmt kennen Sie diese Mikrofasertücher, dieses befremdliche Gefühl, wenn man darüberstreicht. Ungefähr so.

Obwohl diese kühle Ader auch den Innenraum durchzieht, ist der Audi RS5 durchaus in der Lage, Blut in Wallung zu bringen. Anders als der Jaguar F-Type spricht der Audi RS5 jedoch nicht ständig die niederen Triebe an, sondern flirtet eher diskret. Mit den ausgestellten Radbacken etwa, die Fachkundige an Zeiten erinnert, in denen Audi auf den Rallye-Pisten dieser Welt noch nach Anerkennung wühlte. Mit der erlesenen Qualität, die sich nirgendwo besser illustriert als am metallischen Klicken des Infotainment-Controllers. Und mit vermeintlichen Belanglosigkeiten wie dem nun wahlweise wieder kreisrunden Lenkradkranz, der beweist, dass das, was wir hier schreiben, auch gehört wird.

Richtig streiten lässt sich damit jedenfalls nur noch über den Siebengang-Doppelkuppler. Einerseits arbeitet er sperriger als der vergleichsweise flockige Achtstufen-Wandler des Jaguar, schaltet auch im stinknormalen D-Programm immer wieder hektisch zurück, hält im Sportmodus zu lange die Drehzahl zu hoch und reagiert bisweilen etwas verschlafen auf Anfahrbefehle. Andererseits lässt er sich schön mit dem Gasfuß schalten und messert extrascharf durchs Drehzahlband, wenn man es bis zum Begrenzer dehnt.

Geschmackssache – genau wie das Fahrverhalten auf der Rennstrecke, das Audi RS5 und Jaguar F-Type unterm Strich um eine halbe Sekunde auseinanderdividiert.

Erst mal das Grundsätzliche: Beide fahren prinzipiell dieselben Pirelli-Reifen, beide bremsen mit unermüdlichen Keramikbremsen, und beide halten auch mehrere schnelle Runden am Stück problemlos durch. Die Frage ist also primär, wie man sie erleben will.

Der Audi RS5 ist eher ein Vertreter von Schema F: anbremsen, einlenken, rausbeschleunigen – und strikt in dieser Reihenfolge. Wer das beherzt, faustet mit Schmackes in den Scheitelpunkt und baut an den 275ern deutlich mehr Seitenführung auf als mit dem mischbereiften Jaguar. Allerdings betreibt Audi fahrwerkstechnisch auch um einiges mehr an Aufwand.

Der F-Type steift die Dämpfer im Dynamikmodus lediglich, im Audi sind sie zusätzlich durch Ölleitungen miteinander verbunden, über die sie dem Einnicken der Karosserie hydraulisch entgegenwirken. DRC heißt das Ganze, ist prinzipiell schon zwölf Jahre alt, funktioniert aber gerade auf dem kleinen Kurs in Hockenheim schon immer ausgesprochen gut.

Wirklich Laune macht dennoch vor allem der Jag. Er wirkt ungleich verspielter, tollt um die Lenkung herum, tänzelt jeden Lastwechsel mit, sodass sich der Rückstand am Ende primär antriebstechnisch erklärt. Zum einen durch die naturgemäß laxere Traktion, zum anderen durch den Motor. Im Alltag mag der nominell schwächere V6-Kompressor souveräner erscheinen, auf der Strecke jedoch, wo man den Audi-V8 permanent auf Flamme halten kann, ist er einfach nicht feurig genug.

©JDOST - Berichte im Zeitraum Dezember 2014 –Jänner 2015
by Wolfgang Schöbel

JDOST - Termine Vorschau:

17.01. 2015 ab 14:00h
JDOST- Clubbesuch -
Vienna Autoshow
Reed Messe Wien
Messeplatz 1
1020 Wien



19.02.2015 ab 19:30h
JDOST – Clubabend
Restaurant Panoramashenke
Filmteichstraße 5
(im Kurpark Oberlaa)
1100 Wien
<http://www.hotel-eitljoerg.at>
Anmeldung unter:
office@jdost.at



06.03.2015 ab 18.30h
3.JDOST-Kegelmeisterschaft
im Wirtshaus "Oliver"
Hauptstraße 3
3012 Wolfsgraben
Anmeldung bis 28. Februar 2015
bei Heinz unter:
Tel. +43 664 524 34 29 sowie
Mail winkler.heinrich@aon.at
oder unter: office@jdost.at



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775
Redaktion: Wolfgang Schöbel office@jdost.at
Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at
Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht Das kurze XJ-C Vergnügen



Selten schön war es, das Jaguar XJ Coupé, aber nur von kurzer Dauer. 1973 kam es raus, nur vier Jahre später löste es der XJ-S wieder ab. Mancher Mechaniker hat dies nicht bedauert.

Gab es in den 70er-Jahren eine schönere Limousine als den Jaguar XJ? Kaum. Schöner war höchstens das XJ Coupé, die zweitürige Variante mit zehn Zentimeter weniger Radstand. Verblüffend nur, dass sich wenige daran erinnern. Selbst bei Jaguar würden Mitarbeiter, die ihn erlebt haben, den XJC gern aus dem Gedächtnis streichen: zu nervig-zeitraubend die Produktion, wo Türen oft nur mit Gewalt einzupassen waren. Zu ärgerlich die Reklamationen der Kunden, die sich über exzessive Windgeräusche beklagten. Aber sei's drum: Optisch ist er ein Gedicht.

Das kann selbst das Vinyl Dach nicht verhindern. Es kam drauf, um den Aufbau graziler erscheinen zu lassen. Die B-Säule fehlt, alle Scheiben lassen sich versenken, was die Eleganz noch steigert. Nur vier Jahre lang wurde der XJC gebaut, dieser hier verfügt über den V12-Motor.

Innen zeigt sich bereits der Rotstift von Leyland, dem neuen Herrn im Hause Jaguar: Alles wirkt etwas billiger und liebloser als vorher. Aber das Fahrerlebnis zeugt nach wie vor von Klasse. Komfort nach Art des XJ ist heute ausgestorben. Ohne sportliche Ambitionen gleitet er samtpfötig über den Asphalt, der Zwölfzylinder summt diskret, das Lenkrad dreht sich fingerleicht und vermeidet jede Information über den Zustand der Straße – typisch (Alt-)Jaguar.

Technische Daten

Jaguar XJ 5.3 C

Motor: V12

Hubraum: 5343 cm³

kW (PS) bei U/min: 186 (253)/6000

Beschleunigung 0-100 km/h: 8,6 s

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Zeitwert (in Zustand 2, Stand 1/2014)

Jaguar XJ 5.3C ca. 24.700 Euro.

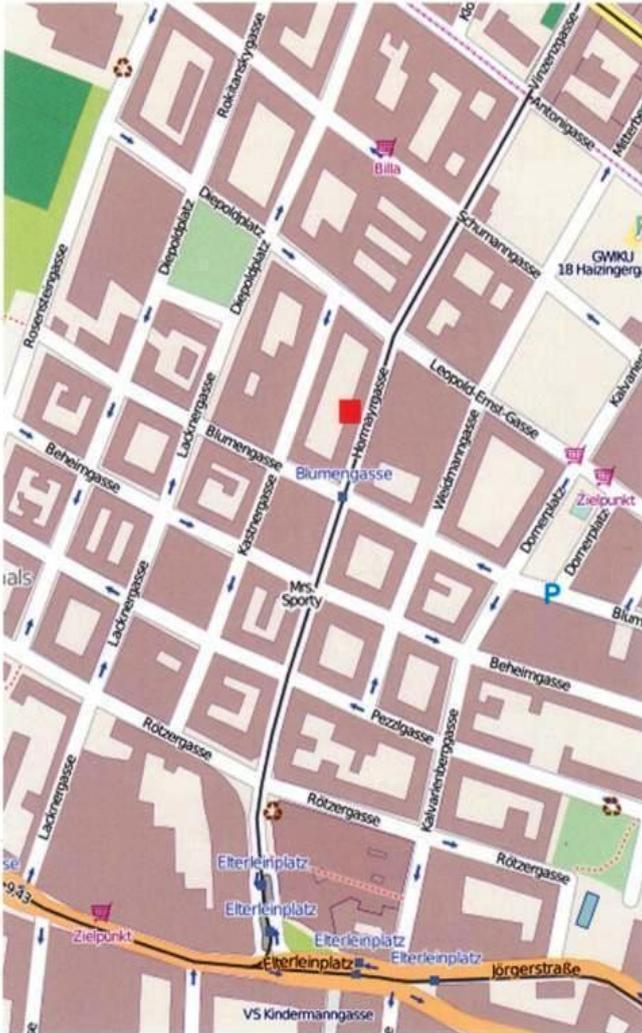
Daimler Double Six ca. 28.900 Euro

©JDOST /JDC Jan. 15 by Wolfgang Schöbel

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

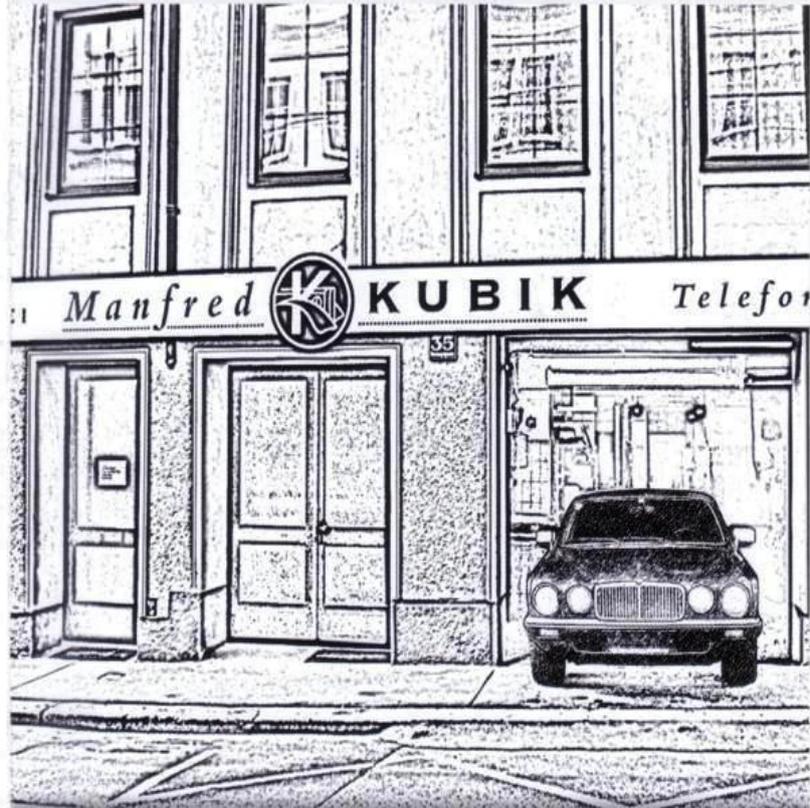


KONTAKT



**MANFRED KUBIK E.U.
AUTOSPENGLEREI UND LACKIEREREI**

Hormayrgasse 35 · 1170 Wien
 ATU45543005 · FN 327294s Handelsgericht Wien
 Landesinnung Wien der Karosseriebauer
 Telefonnummer: 01/485 46 00
 Fax: 01/485 46 00 - 13
 Email: office@autoreparatur-kubik.at
<http://www.autoreparatur-kubik.at>



AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI

1170 Wien, Hormayrgasse 35,
 Telefon 01/485 46 00, Fax 01/485 46 00-13
 e-mail: office@autoreparatur-kubik.at
<http://www.autoreparatur-kubik.at>

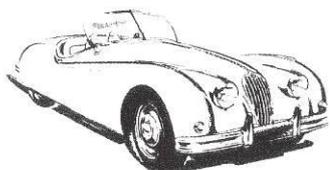


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

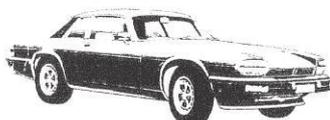
AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



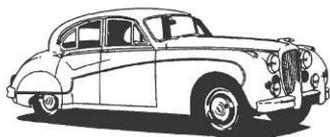
XK120, XK140, XK150



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 riesigen 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 13 27 · 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