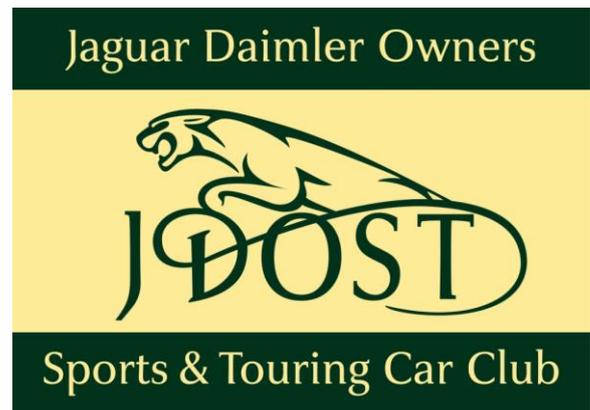


JDOST Gazette

Issue No.69
August 2015



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Hier fährt das getarnte F-Type-Topmodell	Seite 2
Jaguar testet den F-Pace	Seite 3
Autogramm Jaguar Project 7: Achtung, Sturmwarnung	Seite 4
JDOST - Termine Vorschau	Seite 6
JDOST-Fahrbericht Jaguar E-Type Lightweight: Wie fährt ein neuer Oldtimer?	Seite 7
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 10



Hier fährt das getarnte F-Type-Topmodell



Der Jaguar F-Type bekommt Zuwachs: Die R-S-Variante wartet mit brachialer Optik und noch mehr Leistung auf.

Mit Hochdruck arbeitet Jaguar an einem neuen Topmodell der F-Type-Baureihe. Ein stark verspoilertes und getarntes Coupé mit dem Namen R-S haben wir am Nürburgring erwischt.

Auffällig sind die im Vergleich zum F-Type R nochmals größeren Kühllöffnungen in der Frontschürze. Dazu befindet sich mittig unter der Schürze ein zusätzlicher Splitter. Beim Blick in den Innenraum erkennt man einen massiven Überrollkäfig. Ob der Bügel auch standardmäßig im Serienmodell verbaut sein wird, ist nicht klar. An der Vorder- und Hinterachse bremst der Top-Jag serienmäßig mit Carbon-Keramik-Bremsen.

Vermutlich liefert Jaguar mit dem F-Type R-S einen Gegner für den Porsche 911 GT3 RS. Dem Porsche wird das Jaguar-Coupé leistungsmäßig allerdings überlegen sein. Auf etwa 600 PS wird seine Leistung taxiert. Und im Gegensatz zum GT3 soll es den Jaguar F-Type R-S auch als Cabrio geben

Jaguar testet den F-Pace



Jaguar präsentiert auf der IAA 2015 (17. bis 27. September) sein erstes SUV – oder Performance-Crossover, wie es die Briten nennen. Unter extremen Klimabedingungen und Temperaturen von -40 bis +50 Grad Celsius haben die Ingenieure den F-Pace getestet – "eines der härtesten Testprogramme in der Geschichte des Unternehmens", wie die Briten in ihrer Pressemeldung stolz behaupten. Damit sollten vor allem der Allradantrieb, die Fahrassistenten aber auch die Klimaanlage oder der Touchscreen des Infotainmentsystems erprobt werden.

Da SUVs bekanntermaßen eher selten ins Gelände fahren, haben die Entwickler auch Testfahrten im Stadtverkehr absolviert. In den Handel kommt das SUV Anfang 2016. Der F-Pace teilt sich die technische Basis mit den jüngst vorgestellten Modellen XE und XF.

Heißt konkret: Die Karosserie besteht hauptsächlich aus Aluminium und soll den Jaguar zum leichtesten Modell in seiner Klasse machen. Der F-Pace tritt vor allem gegen BMW X3 und Porsche Macan an. Unter der Haube kommen komplett neu konstruierte Vier- und Sechszylinder zum Einsatz. Die Benziner leisten bis zu 380 PS (V6-Kompressor), der stärkste Diesel kommt auf 300 PS. Der sparsamste Diesel mit 163 PS dürfte nach Norm nur wenig mehr als vier Liter pro 100 Kilometer verbrauchen.

Die Einstiegsmodelle sind wohl auch mit Hinterradantrieb lieferbar. Der bei den größeren Motoren serienmäßige Allradantrieb wurde mit der Schwestermarke Land Rover entwickelt. Im Innenraum kommt ein neues Multimediasystem mit einem 10,2 Zoll großen Bildschirm zum Einsatz. Vorbild der Erweiterung der Produktpalette ist Porsche.

Zwar wuchs Jaguar 2014 weltweit mit 81.570 verkauften Autos um sechs Prozent und feierte das erfolgreichste Jahr seit fast einer Dekade. Absolut gesehen ist die Stückzahl aber ernüchternd, Porsche verkauft rund doppelt so viele Autos. Das liegt vor allem daran, dass die Schwaben mit Macan und Cayenne zwei erfolgreiche SUVs im Programm haben.

Autogramm Jaguar Project 7: Achtung, Sturmwarnung



Special Operations heißt Jaguars neugegründete Abteilung für Extrawürste. Zum Einstand präsentieren die Entwickler mit dem Project 7 den schnellsten Serienwagen der Firmengeschichte. Eine Testfahrt mit einem Auto, das Geschick verlangt - vor allem bei Regen.

Der erste Eindruck: Dieser Jaguar macht auf Hai - hinter dem Fahrersitz taucht eine markante Finne auf. Überhaupt gleicht dieses Auto mehr einer Bestie als einem eleganten Raubtier.

Das sagt der Hersteller: "Für Autos wie den Project 7 haben wir unsere Special Operations gegründet", sagt John Edwards. Er ist Leiter von Jaguars Abteilung für exklusive Extrawürste, in der rund 150 Mitarbeiter Kleinserien und Rennwagen entwickeln oder Oldtimer restaurieren. Als Basis diente ihm und seinem Team der Jaguar F-Type R: Aus dessen V8-Aggregat wurden weitere 25 PS mehr herausgekitzelt, der Project 7 hat damit 575 Pferdestärken.

Bei der Präsentation darf Jaguars Chef-Testfahrer Mike Cross somit den Superlativ verkünden: "Wir haben das stärkste Serienmodell in der Firmengeschichte auf die Räder gestellt."

Das ist uns aufgefallen: Auf dem Papier sind die Änderungen des Project 7 zum F-Type R marginal. Denn niemand wird die weiteren 25 PS tatsächlich herausfahren. Niemand spürt, ob der Computer für die elektronischen Dämpfer 500 Mal pro Sekunde tatsächlich andere Werte berechnet. Und ob der Project 7 dem F-Type R nun wirklich vier Sekunden auf der Nordschleife abnimmt und eine Rundenzeit von 7,35 Minuten aufgestellt hat? Geschenk! Selbst die 300 km/h Spitze wird man wahrscheinlich nur ein einziges Mal ausprobieren - nur damit man weiß, dass der Wagen sie schafft und damit wirklich der schnellste bisher gebaute Jaguar ist.

Und trotzdem fühlt sich dieses Auto ganz anders an als der normale F-Type Roadster: ungehobelter, intensiver, direkter, brutaler und brachialer. Schon beim Anlassen macht er noch mehr Krawall, weil die vier Endrohre noch dicker sind und die Entwickler der heißen Luft auf dem Weg nach draußen nahezu jeden Widerstand aus dem Weg geräumt haben. Wo beim Roadster nur ein laues Lüftchen ins Cockpit fächelt, tobt hinter der um gute zehn Zentimeter gekappten Frontscheibe im Project 7 schon kurz nach dem Ortschild ein Orkan wie bei einem normalem Roadster erst auf der Autobahn.

Und der fünf Liter große Kompressor-Motor rotzt seine 575 PS noch unflätiger auf den Asphalt: Beim Schalten knallt das Zwischengas wie ein Silvesterfeuerwerk, wenn man den Fuß vom Gas nimmt, klingt es, als würde ein Riese gurgeln, und wenn man ihn wieder drauf stellt, holen die Mütter ihre Kinder noch drei Dörfer weiter von der Straße, so laut brüllt der Motor dann auf.

Selten war ein Auto so ungeniert, so ungehobelt wie dieses - und hat dabei trotzdem so gute Manieren. Denn allem Imponiergehabe zum Trotz lässt sich auch der Project 7 noch vergleichsweise leicht beherrschen, zielsicher um die Kurven zirkeln und mit der nötigen Selbstbeherrschung auch ganz entspannt zum Schaulaufen durch die Stadt führen.

Das muss man wissen: Der Project 7 ist eine Hommage an den legendären D-Type, mit dem Jaguar in den Fünfzigern drei seiner insgesamt sieben Siege bei den 24 Stunden von Le Mans holte. Und wer Lust verspürt, sich dieses Erinnerungsstück in die Garage zu stellen - und die dazu nötigen 155.000 Euro auf dem Konto hat - wird jetzt enttäuscht sein: Das Auto gibt es nämlich nur 250-mal und die Kleinserie ist bereits ausverkauft. Nach Deutschland gehen laut Jaguar 20 Exemplare.

Nach den Sommerferien beginnt die Produktion, bei der die Roadster auf Basis des F-Type R weitgehend von Hand umgebaut werden. Übrigens werden auch die Besitzer an dem Auto selbst Hand anlegen müssen, denn wie einst beim D-Type schließt das Verdeck nicht automatisch.

Das werden wir nicht vergessen: Kein noch so radikaler Roadster kann das ungestüme, ungefilterte Fahrgefühl der Boliden aus den Fünfzigerjahren zurückbringen. Doch spätestens wenn man bei aufziehendem Regen aus dem Project 7 hüpfet und mit bangem Blick zum Himmel so lange an den vier Verdeckteilen nestelt, bis alle Schotten dicht sind, wird eines klar: Früher war nicht alles besser.

©JDOST - Berichte im Zeitraum July-August 2015
by Wolfgang Schöbel

JDOST - Termine Vorschau:

21. – 23.08.2015

**Vienna Classic Days mit JDOST Präsentationsstand
Präsentationsstand am Rathausplatz
und Jaguar Wertung/Präsentation**

Info unter:

office@jdost.at

Organisator: Wolfgang Schöbel



05.09.2015 (Samstag) ab 16:00h

2.JDOST Stadtführung

“Zeter und Mordio -

Schauplätze berüchtigter Straftaten in Wien“

Treffpunkt: vor der Universität am Ring

1010 Wien, Universitätsring 1

Anmeldungen unter:

office@jdost.at

Organisatorin: Magda K.



13.09.2015 (Sonntag) ab 09:00h

**2.JDOST-Bocciaturnier
im Wirtshaus "Oliver"**

Hauptstraße 3

3012 Wolfsgraben

Anmeldung bis 31. August 2015

oder unter: office@jdost.at

Organisator: Heinz W.

wirtshaus
Oliver

17.09.2015 ab 19:30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramashenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Anmeldung unter:

office@jdost.at



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

JDOT-Fahrbericht Jaguar E-Type Lightweight: Wie fährt ein neuer Oldtimer?



Der E-Type Lightweight ist legendär, selten und begehrt. 52 Jahre nach Produktionsende erhöht Jaguar die Stückzahl um 50 Prozent – mit neu gebauten Autos. Das macht den Lightweight kaum weniger selten, denn insgesamt gibt es dann 18 Stück – aber die Nachzügler fahren besser.

Nach der Fahrgestellnummer 850669 des legendären E-Type Lightweight fängt die große Lücke an. Dann folgen leere Seiten im penibel geführten Buch der Seriennummern aller gebauten **Jaguar**-Modelle, bevor es regulär mit Nummer 850676 weiter geht. Nun endlich wird diese Lücke geschlossen: 52 Jahre später fertigt Jaguar tatsächlich die fehlenden sechs Lightweight - und zwar in originaler Spezifikation.

Die Herausforderung war es, ohne die zeitgenössischen Formen und Werkzeuge ein möglichst akkurates Abbild zu schaffen. Um möglichst exakte Daten zu erhalten, wurden diverse E-Types vermessen und gescannt - epochentypische Abweichungen in der Passgenauigkeit inklusive. Anhand der erhobenen Daten entstand ein Prototyp. Dieser wurde wiederum auseinandergelegt und seine Karosserieteile dienten als Schablone zum Anfertigen der Werkzeuge. Die bislang 12 gebauten Lightweights waren schon untereinander nicht gleich, ihre rechte Seite jeweils anders als die linke. Heutzutage verbietet es sich allerdings von selbst, ein unsymmetrisches Auto zu bauen, weshalb die Unterschiede ausgeglichen wurden.

Jaguar E-Type Lightweight neu kostet 1 Million

Die zweite Auflage des Lightweights ist das erstes Werk von Jaguar Heritage, einer Abteilung von Jaguar Land Rover Special Operations im historischen Stammsitz Browns Lane in Coventry. Endmontiert wird in einem Bereich der neuen Werkstatt, der nur wenige hundert Meter von den Originalschauplätzen der Sechziger entfernt ist. Hier werden auch klassische Jaguar-Modelle restauriert.

Der enorme Aufwand erklärt dann auch den Preis von mehr als einer Millionen Euro je nach Spezifikation. Angeblich hatte Jaguar trotz dieser exorbitanten Summe rund 100 Anfragen. Nun gehen die sechs E-Types an Kunden, die sie auch im Motorsport einsetzen werden, einer davon nach Festlandeuropa – das werden die Fahrer der noch erhaltenen originalen Lightweights sicher mit Argusaugen beobachten. Schließlich dürften die neu gebauten alleine schon wegen ihrer unbelasteten Karosserie sowie dem jungfräulichen Radaufhängungen wesentlich präziser zu fahren sein. Und damit im Zweifel bei einem Oldtimer-Rennen deutlich schneller. Aber die FIA hat keine Bedenken gegen die um 52 Jahre verspätete Fertigstellung der Lightweight-Serie.

Schwieriger Einstieg in den Jaguar Lightweight

Mittlerweile ist Nummer 13 fertig gestellt und läuft neben dem Circuito de Navarra in Spanien warm. Wie seine zwölf Vorgänger bietet er einen Überrollkäfig als wesentlichsten Schutz bei Unfällen. Das macht den Einstieg durch die kleine Türöffnung nicht gerade leichter.



Es ist ein Rechtslenker, weshalb zunächst das linke Bein in den kaum vorhandenen Platz zwischen Sitz und Holzlenkrad stochert, endlich einen Weg daran vorbei findet und der Rest des Körpers etwas ratlos und unschlüssig folgt, wobei das Tragen eines Helmes die Situation nicht verbessert. Mit der mitteleuropäischen Durchschnittsgröße ist Mann streng genommen bereits zu groß für den E-Type-Rennwagen. Wer Yoga zu seinen Hobbies zählt, hat dennoch eine Chance, den Fahrersitz ohne Rückenschaden zu erklimmen.

Man sitzt in einem Cabrio mit Hardtop – damals nicht unüblich im Motorsport. Chassis sowie die Karosserie samt Türen, Kofferraumdeckel, Hardtop und Motorhaube sind aus Aluminium hergestellt. Zu den Stahlmodellen des E-Type ergibt sich eine Gewichtersparnis von 114 Kilogramm. Besonders stolz ist die Special Operations darauf, die gleichen Nieten zu verwenden, wie in den Sechzigern; sie stammen aus dem Flugzeugbau.

Spontan ansprechende 340 PS

Getreu den Richtlinien für Langstreckenrennwagen gibt es einen Anlasser. Doch zunächst muss die Benzinpumpe via Kippschalter geweckt werden, dann darf am Zündschlüssel gedreht werden. Unerwartet schnell kulcht der 3,8 Liter los. Auf Gasgeben reagiert er spontan, was auf eine verhältnismäßig geringe Schwungmasse an Kupplung samt Schwungscheibe schließen lässt. Basis des Triebwerks ist der 3,8-Liter, mit dem 1957 ein D-Type letztmals die 24 Stunden gewann. Für den Lightweight wird das Gehäuse allerdings aus Aluminium gegossen und mit stählernen Laufbuchsen ausgerüstet.

Bei Nummer 13 übernimmt eine mechanische Lucas-Einspritzanlage die Gemischaufbereitung. Stramm rückt die Kupplung aus, hat aber nichts von der bissigen Aggressivität der Sinterscheiben heutiger Rennkupplungen.



Dennoch muss man vorsichtig mit dem Gas nachhelfen und relativ lange schleifen lassen. Der erste Gang geht bis 80 Meilen, was fast 130 km/h entspricht. Weil die 380 Nm erst bei 4500 U/min und die 340 PS sogar erst bei etwa 6200/min anliegen, muss man den Reihensechszylinder bei Laune halten. Zumal die Lucas-Einspritzung eigentlich nur zwei Zustände mag: an oder aus, sonst ruckelt der Motor.

Bremsen mit zeitgenössischer Leistung

Lange vor der ersten Kurve sollte man sich über die begrenzte Verzögerungsleistung einer Sechziger-Jahre-Bremsanlage bewusst geworden sein. Auch darüber, dass keinerlei Hydraulik oder gar Servomotoren mithelfen. Der Lightweight bremsst also rein mit der Kraft der rechten Waden und teilweise mit der Kraft der Fußspitze, denn die Ferse muss beim Herunterschalten Zwischengas geben. Es dauert ein paar Kurven, bis der Vorgang flutscht. Im optimalen Fall löst man am Einlenkpunkt die Bremse wieder, rollt mit Schwung um den Scheitelpunkt und geht dann wieder hart ans Gas. Eine ausbrechende Hinterachse muss man dabei nicht befürchten – die 380 Nm gehen eher sanft ans Werk und die 340 PS entwickeln mehr Lautstärke als Vortrieb.

Wer fahren will, muss schuften

Dennoch kommt man schnell ins Schwitzen, was alleine an den hohen Bedienkräften liegt: Einen Lightweight schnell zu bewegen, bedeutet harte Schufterei und vollen Körpereinsatz. Das Fahren ist von mechanischen Tätigkeiten begleitet, die man in heutigen Sportwagen schlicht nicht mehr gewohnt ist. Das gilt im übrigen auch für weitere Sinneseindrücke: Man riecht förmlich die Gefahr in Form von Benzindämpfen. Dem Wissen um die Konstruktion folgt die Klarheit, dass nichts schief gehen darf. Dass der volle Tank fast ungeschützt im Kofferraum liegt. Dass es bei einem Frontalaufprall den Reihensechszylinder Richtung Innenraum schieben und dass der Kopf wohl am Scheibenrahmen landen würde.

Das alles erhöht den Respekt vor der Leistung der furchtlosen Rennfahrer der Sechziger Jahre. Dass man anders als in einem restaurierten Rennwagen das zeitgenössische Fahrverhalten in diesem originalgetreuen Nachbau unverfälscht erleben kann, ist der größte Charme, den die nachträglich gebauten sechs Lightweights zu bieten haben.

©JDOST – Zeitgen. Ber. August 2015
by Wolfgang Schöbel

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

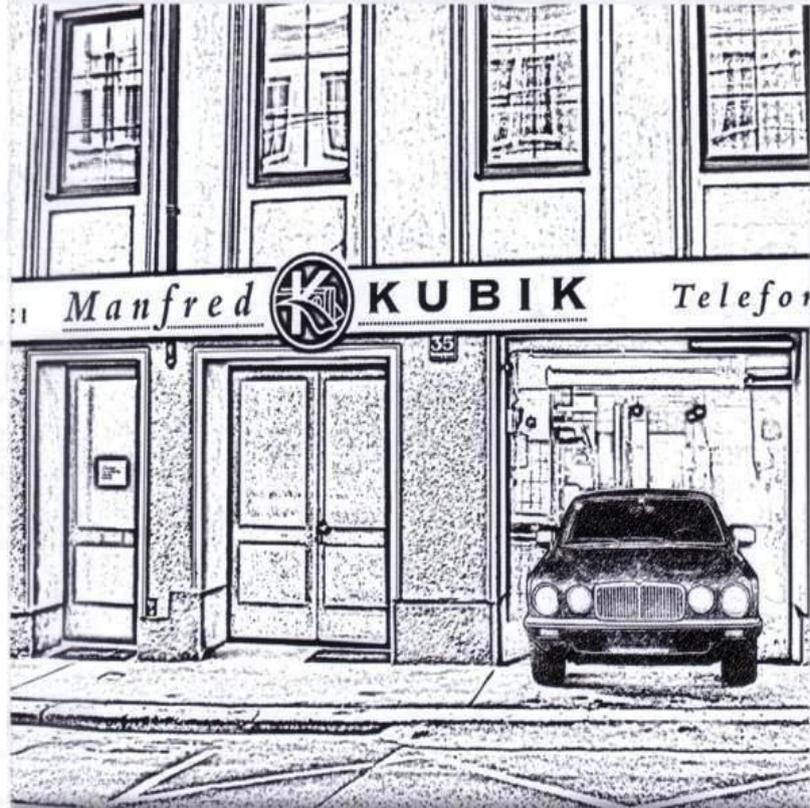


KONTAKT



**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>



STAHL

Auto | Bike | Service



SAAB



A– 1200 Wien, Heistergasse 4–6
A– 1230 Wien, Brunner Straße 81a
www.autostahl.com

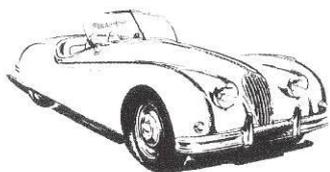


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

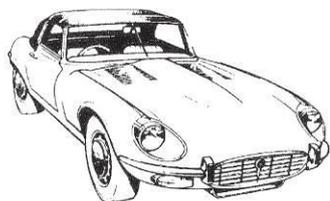
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



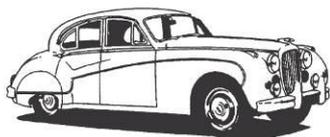
XK120, XK140, XK150



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