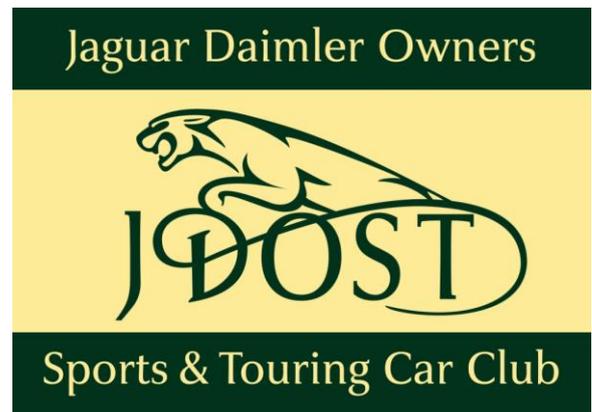


JDOST Gazette



Issue No.72
November 2015

betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

- Alternde Raubkatze im Test -
Jaguar XJR macht noch immer Druck! Seite 2
- Jaguar XF 2016 schon gefahren: Die Neuauflage der
Sportlimousine im Kurzttest
2015 ist „The Year of the cat“ Seite 4
- Jaguar Land Rover drosselt Kosten
wegen China-Absatzkrise Seite 7
- JDOST - Termine Vorschau Seite 8
- Zeitgenössischer JDOST-Bericht -
Des Teufel's Werk - Jaguar-Anomalien Seite 9



Alternde Raubkatze im Test - Jaguar XJR macht noch immer Druck!



Es muss schlimm gewesen sein für Jaguar-Fans, als der Nobelhersteller den Zwölfzylinder im Jahr 1997 endgültig einstellte. Immerhin bildete Jaguar seit den 70er-Jahren zusammen mit Ferrari und Lamborghini lange Zeit einen exklusiven Dreierclub mit dem König der Motoren. Der inzwischen auf sechs Liter Hubraum angewachsene Zwölfzylinder mit 311 PS war alt geworden, bot eine geringe spezifische Leistung, dafür aber einen fürstlichen Verbrauch.

Schon lange vor der Ford-Ära, also noch zu Leyland-Zeiten, begann Jaguar in Eigenregie mit den Entwicklungsarbeiten an einem neuen, verhältnismäßig effizienten Achtzylinder. Das fertige Triebwerk mit der internen Bezeichnung "AJ-V8" ging als Vierliter an den Start und löste als AJ26S respektive AJ27S die V12-Versionen des X300 ab in jener XJ-Baureihe, die seit 1994 angeboten wurde. Und so sehr der Verlust von vier Töpfen auch schmerzte - mit den neuen Leistungswerten war die Jaguar-Klientel wohl herumzukriegen. Immerhin wurde die nicht einmal 1,8 Tonnen wiegende Luxuslimousine jetzt von 363 PS befeuert, die noch dazu einem Kompressor-Triebwerk entstammten, was vor allem unten herum jede Menge Dampf bedeutete.

Der XJR respektive Daimler Super V8 (die Gentlemen-Version) läuft auch für heutige Verhältnisse noch richtig gut. Obendrein bietet sein Wandlerautomat fünf statt ehemals vier Gänge beim V12. Was hat heute eine Ausfahrt mit der alternden Raubkatze XJR zu bieten? Ihr Vierliter-Achtzylinder agiert nahezu unmerklich und bleibt selbst unter Ausnutzung des gesamten Drehzahlbandes geschmeidig. Obwohl heute durchweg besser gedämmt wird, ist der X308 auch Komfortliebhabern ein patenter Genosse.

Mäusekino lädt zum Schmunzeln ein

Fahrstufe "D" und los geht's: Druckvoll nimmt der Brite Fahrt auf. Wer das Gaspedal tiefer drückt, erlebt den Jaguar unter einem Soundmix aus dezentem Pfeifen und Säuseln. Sie kann es noch, die fast zwei Jahrzehnte alte, grazile Limousine. Besser vielleicht, als ihr mancher Verkehrsteilnehmer auf der linken Spur zutraut. Stramm marschiert die Tachonadel Richtung 200 km/h - gar kein Problem. Auch 250 km/h sind locker drin: 363 Pferdchen sind auch 2015 einfach noch eine Menge, über die selbst neue Oberklassen keineswegs zwingend verfügen.

Dass dieser XJ jedoch nicht mehr ganz taufersch ist, merkt man ebenfalls schnell. Beispiel Interieur. Infotainment wurde damals noch nicht so groß geschrieben, und über die grün beleuchteten Flüssigkristalle im Mäusekino muss man heute schmunzeln. Dennoch, es gab sogar ein integriertes Navigationssystem ab Werk - zwar nur mit vergleichsweise winziger Anzeige, aber durchaus zielführend. Die klassischen Rundskalen sehen schön aus und erfüllen ihren Zweck.

Und bei allem englischen Pomp, hat der Jaguar auch funktionale Züge. Dazu gehört die niedrige Dachlinie indes nicht gerade, die dem Luxusliner diese schöne Silhouette beschert, ihm aber andererseits auch viel zeitgenössische Kritik einbrachte. Hutträger können sich abschminken, den XJ elegant zu entern. Und die richtige Sitzposition zu finden, ist vor allem für Großgewachsene ein wahres Kunststück. Dafür sind die Polster recht komfortabel, und die Federung ist es auch. Ganz schön nobel geht es zu mit üppig eingesetztem Wurzelholz - freilich noch etwas mehr im langen Super V8 als im sportiv angehauchten XJR mit Maschendraht-Grill.

Was es beim Kauf zu beachten gilt

Viel Luxus gibt es theoretisch für wenig Geld. Ein Blick in die einschlägigen Autobörsen offenbart, dass man einen XJR bereits für unter 5000 Euro anschaffen kann. Doch wer etwas mehr Freunde an seinem Neuerwerb haben möchte, sollte ein paar Tausender mehr anlegen oder zumindest in der Hinterhand haben. Bei der Probefahrt ist vor allem auf eine polternde Hinterachse zu achten - ein klares Signal für das Dahinscheiden der Buchsen. Hinzu kommen nervende Kontroll-Lampen, die wegen etwaiger Elektronik-Probleme gerne mal aufleuchten.

Aber bevor die erste Testrunde vor dem Kauf überhaupt durchgeführt wird: Den X308 bitte gründlich auf Korrosion untersuchen. Das beginnt mit den üblichen Stellen wie beispielsweise der hintere Scheibenrahmen, geht über die Radläufe und endet nicht an schwer zugänglichen Ecken im vorderen Radkasten am Längsträger im Bereich der Federn und Stoßdämpferaufnahmen.

Als vergleichsweise wenig problematisch in Sachen Haltbarkeit darf der Motor gelten, der bei ordentlicher Wartung hohe Laufleistungen erzielt. Auch der Eaton-Kompressor ist eher pflegeleicht. Allenfalls auf den Kunststoffkettenspanner, der in den frühen Baujahren zum Einsatz kam, muss man achten. Unter dem Strich bietet der stark motorisierte X308 mit Aufladung jede Menge Auto für vertretbares Geld.

Jaguar XF 2016 schon gefahren: Die Neuauflage der Sportlimousine im Kurzttest 2015 ist „The Year of the cat“



Generation zwei der sportlichen Business-Limousine

Was Jaguar und die Schwestermarke Land Rover in den letzten Monaten auf die Beine bzw. Räder stellt, ist wirklich beachtlich. Die Briten brachten im Frühsommer gerade ihre neue Mittelklassemodell XE auf den Markt. Aktuell feiert auf der IAA gerade das kommende SUV F-Pace seine Weltpremiere. Und mal so eben nebenbei wurde auch die Businesslimousine XF erneuert. Wohlbemerkt nicht als Facelift, sondern als komplett neu entwickelte Generation mit neuer Karosserie-Struktur, neuem Fahrwerk und neuen Antrieben.

Der Jaguar XF ist für die Briten von enormer Bedeutung, denn noch immer ist diese gehobene Mittelklasse das meistverkaufte Modell der Marke mit der Raubkatze. Die allgemeine Markteinführung in Deutschland startete noch während der IAA am 26. September 2015. Die Briten reklamieren für sich eine optimale Kombination aus Sportlichkeit und Komfort.

Hat die zweite Generation des Jag XF das Zeug dazu, Maßstäbe in der oberen Mittelklasse zu setzen? Wir hatten nun in Hamburg Gelegenheit den neuen XF als 2.0d R-Sport sowie 3.0d Portfolio zu fahren und zu überprüfen, wie sich die zweite Generation schlägt.

Leichtbau

Wie XE und F-Pace baut auch der neue XF auf der neuen besonders leichten Aluminium-Struktur „iQ“ von Jaguar auf. Der knapp fünf Meter lange Wagen wird damit leichter. Den XF 20d mit 180-PS-Diesel geben die Briten mit einem Leergewicht von 1.585 Kilogramm an. Das sind 150 Kilogramm weniger als beim Vorgänger. Die Briten setzen als erste auf eine Aluminium-Architektur in diesem Klassen-Segment. Dies soll die Limousine zum leichtesten Auto im Wettbewerbsumfeld werden lassen.

Der neue XF wiegt deutlich weniger als seine drei großen deutschen Wettbewerber BMW 5er, Audi A6 und Mercedes E-Klasse im direkten Vergleich und ähnlicher Motorisierung bringt der XF zwischen 110 und 150 Kilogramm mehr auf die Waage. Dem Jaguar müsste dies gravierende Vorteile in Bezug auf Verbrauch und Fahrdynamik verschaffen. Der britische Hersteller bringt das optimierte Zusammenspiel aus Fahrwerk, Antrieb, Lenkung, Gewicht und dessen Verteilung mit dem neuen Claim der sogenannten „Jaguar-Dynamik-DNA“ zum Ausdruck.

Optik

Der Jaguar setzt neue formale Akzente. Jaguar wandelt, was das Packaging angeht, auf dem Trend zu breiteren aber dafür flacheren Bauart. Der Radstand wuchs um 51 Millimeter auf 2.960 Millimeter, was für deutlich mehr Platz im Fond sorgt. Die Gesamtlänge schrumpfte hingegen um sieben auf 4.954 Millimeter. Auch die Höhe der zweiten XF-Generation ist mit 1.465 Millimetern (minus 3mm) nahezu identisch.

Dank steiferer Architektur benötigt der Jaguar weniger Verstrebungen und erhält so mehr Platz. Obwohl der XF ein paar Millimeter kürzer und flacher wird, bietet er vor allem im Fond spürbar mehr Knie- und Kopffreiheit. Mit einem Kofferraumvolumen von 540 Litern ist die Wildkatze im direkten Klassenumfeld voll konkurrenzfähig. In keinem anderen Jaguar fahren Mitfahrer im Fond so gut wie im XF. Übrigens auch nicht in der Langversion des XJ.

Interieur

Neben das harmonische Exterieur-Design gesellt sich ein schicker Innenraum. Auch der XF verfügt über ein gediegenes Ambiente, das vermutlich keiner so gut beherrscht wie die Briten. Bei der Material-Qualität und der Verarbeitung braucht sich der XF nicht mehr zu verstecken. Die analogen Instrumente sind nicht mehr ganz zeitgemäß.

Abhilfe schafft hier die in wenigen Wochen erhältliche umfangreichere Infotainment-Option „InControl Touch Pro“. Ein Quadcore-Prozessor von Intel macht die Bildschirmanzeige blitzschnell und flüssig, auch wenn man sich via Smartphone Satellitendaten oder Bilder von Google StreetView ins Auto holt.

Das System soll mit einer höheren Rechenleistung als ein Airbus A380 arbeiten. Das Touchdisplay in der Mittelkonsole präsentiert sich dann statt der serienmäßigen Achtzoll-Variante mit einem 10,2-Zoll-Display. Und auch die analogen Instrumente müssen dann zugunsten einem 12,3-Zoll-HD-TFT-Zentraldisplay weichen. 2.600 Euro sind allerdings auch eine Ansage, auf das es sich zu warten lohnt, weil InControl Touch Pro neben der besseren Display- und Tachoeinheit auch über eine verbesserte Konnektivität zur Smartphone-Einbindung sowie ein Premium-Soundsystem beinhaltet.

Antriebe

Zur Markteinführung stehen aktuell fünf Motorisierungen zur Wahl: Den neuen 2,0-Liter-Turbodiesel der neuen Ingenium-Motorenreihe gibt es in den beiden Leistungsstufen 163 und 180 PS. Oberhalb dessen rangiert noch ein weiterer Selbstzünder als 3,0-Liter-V6-Diesel mit 300 PS. Für die Liebhaber von Benzinern bieten die Briten einen 3,0-Liter-V6 mit 340 oder 380 PS. Den bis zu 550PS starken Achtzylinder, den es im alten XF noch gab, hat Jaguar dagegen mangels Nachfrage aus dem Programm genommen. Auch ein Vierzylinder-Benziner oder Hybrid-Antrieb wird es auf absehbare Zeit nicht geben.

Der neue 180 PS starken Zweiliter-Diesel verfügt der XF über ein maximales Drehmoment von 430 Nm. Den kombinierten Normverbrauch nach NEFZ gibt Jaguar mit 4,3 Litern an. Unser Testverbrauch lag laut Bordcomputer bei etwas mehr als sechs Liter. Das ist soweit okay. Mit dem ebenfalls neuen Zwei-Liter-Diesel mit 163 PS fällt der Normverbrauch auf 4,0 Liter Diesel je hundert gefahren Kilometer, entsprechend einer CO₂-Emission von 104 g/km. Das sind ungefähr 25 Prozent weniger als beim Vorgänger und die besten Verbrauchswerte im direkten Wettbewerbsumfeld, sofern man von den Hybridversionen der Mercedes E-Klasse und Audi A6 abstrahiert.

Der XF 30d zu Preisen ab 61.510 Euro inklusive Achtgang-Automatik ist sicherlich eine Empfehlung. Der 300 PS starke V6-Selbstzünder überzeugt mit einer seidenweichen Kraftentfaltung. Ist bereits der 20d schon mit 430 Newtonmetern alles andere als untermotorisiert, so ist dies immer noch kein Vergleich zum 30d mit seinem souveränen Drehmoment von bis zu 700 Newtonmetern. So befeuert, beschleunigt der Antriebsstrang die 1.750 Kilogramm schwere Limousine in 6,2 Sekunden von null auf 100 km/h.

Noch nicht gefahren sind wir den aktuellen Top-Benziner. Trotzdem möchten wir auch kurz auf dessen technische Daten eingehen. Der 3,0 Liter große V6-Motor mobilisiert 380 PS und verspricht vehement zur Sache zu gehen. Er stemmt ein brachiales Drehmoment von bis zu maximal 450 Newtonmetern auf die Kurbelwelle. Nicht zuletzt trägt auch der Leichtbau dazu bei, dass der V6-Benziner mit dem XF relativ leichtes Spiel haben sollte und ihm zu sportlichen Fahrleistungen verhilft.

Optional bieten die Briten das Aggregat für eine noch bessere Traktion auch mit intelligenten Allradantrieb an. Allrad bleibt den Diesel vorenthalten. Den Paradesprint von null auf hundert Stundenkilometer erledigt die Wildkatze nach nur 5,3 Sekunden. Eine weitere Beschleunigung endet erst bei der Höchstgeschwindigkeit von 250 Stundenkilometern. Der Fahrspaß hat allerdings seinen Preis. Schon für den Hecktriebler des XF-S verlangen die Briten mindestens 67.790 Euro. Der Preisaufschlag für Allrad beträgt 2.600 Euro.

Fahreigenschaften

Auf gut ausgebauten Landstraßen punktet der flinke und wendige Brite mit hoher Lenkpräzision. Den Kompromiss zwischen Abrollkomfort und Sportlichkeit haben die Briten zugunsten einer straffen Grundabstimmung etwas weniger Komfort als bisher übrig gelassen. Zum Teil trugen auch die großen Räder in 20 Zoll unseres Testwagen sicherlich auch zu dem ungewollt harten Setting bei. Ansonsten überzeugt die Raubkatze mit Traktion und viel Fahrspass.

Preise und Ausstattung

Bei dem aktuell angesagten Wettrüsten bei den Assistenzsystemen können kleine Hersteller trotz Unterstützung durch ihre Zulieferer nicht immer mithalten. Hier setzen weiterhin die deutsche Business-Klasse allen voran die Mercedes E-Klasse den Benchmark in der oberen Mittelklasse. Jaguar bietet für den neuen XF ab Marketeinführung einen Abstandsregeltempomat, Spurverlassenswarner, Parkassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie automatischen Notbrems-Assistenten.

Der Einstiegspreis beträgt 41.350 Euro für den 163-PS-Diesel mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Der sinnvollste Basis-XF ist allerdings die 180 PS starke Selbstzünder-Variante mit Achtgang-Automatik. Sie kostet mindestens 45.060 Euro. Zu Preisen ab 61.510 Euro erhält der Kunde den 300 PS starken V6-Diesel der 700 Newtonmeter mobilisiert. Das Topmodell XF S mit 380-PS-V6-Kompressor und Allradantrieb erfordert gemäß aktueller Preisliste eine Mindestinvestition von 70.390 Euro.

Fazit: Business-Klasse auf Britisch

Mit der zweiten Generation legt Jaguar einen eindrucksvollen Kompromiss in der gehobenen Mittelklasse hin. Die Limousine hat während unserer kurzen Ausfahrt ihr Potential zur attraktiven Alternative für Audi A6, Mercedes E-Klasse oder 5er BMW-Fahrer eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Neben der technischen Perfektion ist aber auch die Aufpreis-Politik den deutschen Wettbewerbern in vielerlei Hinsicht vollkommen ebenbürtig

Jaguar Land Rover drosselt Kosten wegen China-Absatzkrise

Der Luxusauto-Hersteller Jaguar Land Rover hat einem Zeitungsbericht zufolge wegen des Absatzrückgangs in China ein Programm zur Kostensenkung von umgerechnet 6,3 Milliarden Euro gestartet.

Ein Personalabbau im Rahmen des bis Ende des Jahrzehnts angesetzten Projekts sei aber nicht geplant, berichtete die "Sunday Times" unter Berufung auf mit dem Vorgang vertraute Personen.

Vorgesehen sei aber, mehr Fahrzeuge auf demselben Grundgerüst zu bauen. Bis zum Ende des Jahrzehnts solle die Produktion auf rund eine Million Autos mehr als verdoppelt werden. Mit dem Sparprogramm sollen dem Bericht zufolge auch Kosten aufgefangen werden, die zum Erreichen der Emissionsvorschriften anfallen.

Der indische Mutterkonzern Tata Motor war für eine Stellungnahme zunächst nicht erreichbar. Das Unternehmen hat in China in den Monaten Juli bis September fast ein Drittel weniger Fahrzeuge verkauft. Vergangenes Jahr war China noch der am schnellsten wachsende Markt von Jaguar Land Rover.

Mitte September hatte Jaguar Land Rover erklärt, trotz der Probleme in China im Gesamtjahr 2015 insgesamt mehr Autos als 2014 verkaufen zu wollen, als knapp 463.000 Fahrzeuge abgesetzt wurden.

JDOST - Termine

Vorschau:

21. - 22. 11. 2015

8.JDOST- Ganslessen

Sebastiankeller

in Oggau am Neusiedlersee

Anmeldung unter:

office@jdost.at

zum Essen ist der 15. November 2015

Sowie im Anschluss am

22. NOVEMBER 2014 um 17:00h wieder:

Theaterabend in Tulbing



12.12.2015 FREITAG ab 18:00h

Jährliches JDOST –Punschtrinken sowie

Weihnachtsfeier und großem Jahresrückblick

in der JDOST-Garage



Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg
2201 Gerasdorf

Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg
sowie Stammersdorferstraße



Verbindliche Anmeldung

bis 5.12.2015 unter:

office@jdost.at oder 0676/6408511

21.1.2016 ab 19:30h

JDOST – Clubabend mit Generalversammlung

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Anmeldung unter:

office@jdost.at

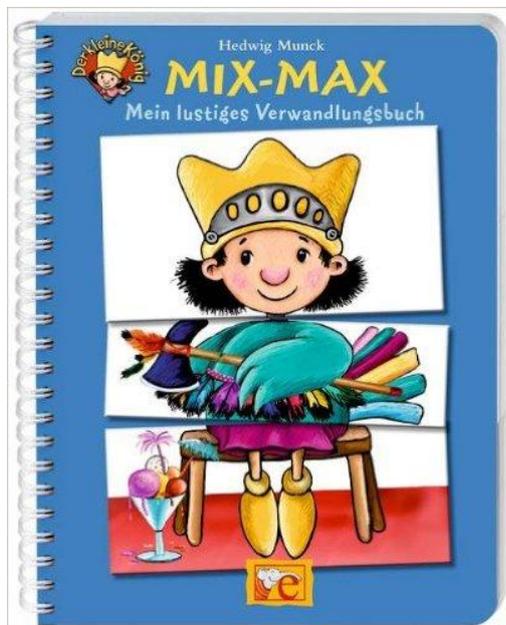


Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775
Redaktion: Wolfgang Schöbel office@jdost.at
Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at
Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht - Des Teufel's Werk - Jaguar-Anomalien



Eine Anomalie ist gemäß Duden unter anderem eine Abnormität, Krankhaftigkeit, Widernatürlichkeit, Fehlbildung oder Missbildung.



Viele kennen es: ein Kinderbuch mit vielen Figuren, getrennt in Kopf, Rumpf und Beine. Jeder Kopf ist mit jedem Rumpf und jeder Bein-Art zu kombinieren. Daraus ergeben sich Figuren, bei denen Kinder aber oft auch Erwachsene Lachsalven loslassen.

Also Anomalien, die recht lustig sind. Mix-Max Mein lustiges Verwandlungsbuch

Wie schlage ich die Brücke zu Jaguar - dieser großartigen Automarke mit noch viel großartigeren, über alles erhabenen Modellen, die unsere Herzen im 4-Takt-Rhythmus jublieren lassen? Und... was bitteschön hat ein Jaguar mit Anomalie zu tun?

Ein Beispiel gefällig?

Man nehme...

- ein Jaguar Modell als Basis für unsere Schöpfung (XJ, XK8, S-Type, E-Type, MK II, XJ-S,...)
- eine passende Karosserieform (Cabrio, Limousine, Coupe, PickUp, Kombi, Leichenwagen, Anhänger, Dragster, Rennwagen,...)
- eine Grund-Farbgebung (schwarz, rot, blau, grün, grau, mint, pink, bunt,...)
- eine spezielle Oberflächen-Gestaltung (Barbie- oder Snoopy-Style, Raubkatzenfell, Rallyestreifen, Camouflage, Racing-Outfit,...)
- das Felgen-Material (Stahl-, Alu- oder Speichen-Felgen)
- den gewünschten Einsatzbereich der Reifen (OffRoad, Racing-Slick, Balloon-Reifen, Sport-Reifen, Straßen-Reifen)
- die Größe der Reifen (klein, normal, groß, bistdudeppat)
- den Einsatz-Bereich des Raubkätzchens (1/4-mile Dragstrip, Rundstrecken-Rennen, Rallye-Sonderprüfung, OffRoad, Warentransport, Leichentransport, Urlaubsfahrt, Show und Lifestyle,...)

Wählen wir nun ein Element aus jeder der oben angeführten Kategorie, kombinieren wir diese und lassen uns von den Ergebnissen überraschen.

Dr. Google lässt sich da nicht lumpen und liefert uns einige Ergebnisse, die uns staunen lassen. Bei manchen Schöpfungen hat sich der Schöpfer dermaßen verschöpft, so dass Beschreibungen wie 'hässlich', 'schiach', 'grauslich', etc. nicht reichen, um das Gesehene nur annähernd zu veranschaulichen.

Doch lassen wir einige Beispiele kurz (manche bitte wirklich nur sehr kurz!!!) für sich selbst sprechen.

Basis: XJ S2 4.2L ;

Karosserie: Limo;

Grundfarbe: hellgrün;

Oberfläche: Rallye-Design;

Felge: Stahl;

Reifen: OffRoad - groß;

Einsatz: Rallye



Basis: XJ S3 4,2L;
 Karosserie: Limo;
 Grundfarbe: blau;
 Oberfläche: eh normal;
 Felge: Stahl;
 Reifen: Ballon - bistdudeppat;
 Einsatz: OffRoad



Basis: Ford
 Front: S-Type-Optik;
 Karosserie: PickUp;
 Grundfarbe: schwarz;
 Oberfläche: OK;
 Felge: Alu;
 Reifen: Straße - groß;
 Einsatz: Transport

Basis: XJ S3;
 Karosserie: PickUp;
 Grundfarbe: schwarz;
 Oberfläche: passt; Felge: Stahl;
 Reifen: OffRoad - groß;
 Einsatz: OffRoad-Transport

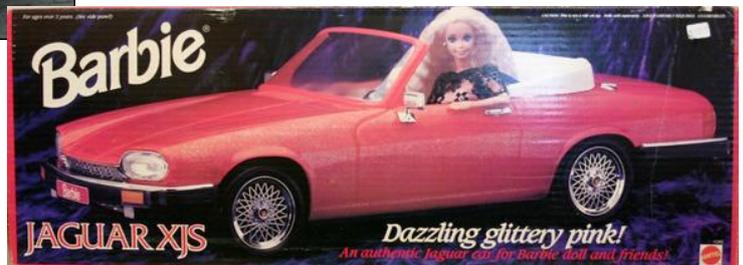


Basis: XK8;
 Karosserie: Leichenwagen;
 Grundfarbe: schwarz;
 Oberfläche: gediegen;
 Felge: Speichen;
 Reifen: Straße - normal;
 Einsatz: Personen-Transport

Basis: E-Type;
 Karosserie: Leichenwagen;
 Grundfarbe: schwarz;
 Oberfläche: glänzend;
 Felge: Speichen;
 Reifen: Straße - normal;
 Einsatz: Personen-Transport
 Movie Car: Harold und Maude '71



Basis: XJ-S;
 Karosserie: Cabrio;
 Grundfarbe: pink;
 Oberfläche: Barbie-Style;
 Felge: Speichen;
 Reifen: Straße - normal;
 Einsatz: Life-Style
 Prototype: Barbie XJS '91



Basis: XJ S3?
 Karosserie: Limo;
 Grundfarbe: bunt;
 Oberfläche: Raubkatzen-Fell;
 Felge: Stahl;
 Reifen: OffRoad - bistdudeppat;
 Einsatz: puuh...



Und hier noch ein paar Anomalien:





Fotos: Internet über Google-Suche

©JDOST – Zeitgen. Bericht Nov. 2015 Text by Andreas Icha