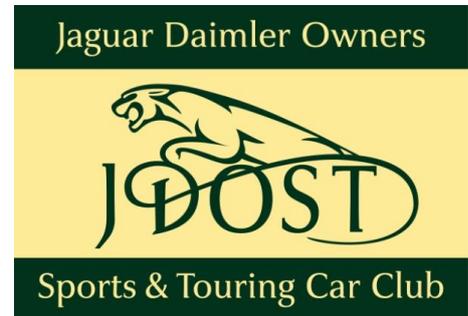


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 73

Dezember 2015/Januar 2016



Inhalt:

Jaguar will Tesla und Audi mit Elektro-SUV herausfordern	Seite 2
Der charismatische Manager - Interview: Ratan Tata über Jaguar Land Rover und seine Autosammlung	Seite 3
Los Angeles Auto Show 2015: Jaguar XE 20d jetzt auch mit Allradantrieb erhältlich	Seite 4
Zehn Sterne für zwei Raubkatzen	Seite 6
Was fährt Ian Callum? - Die Autos des Jaguar-Designchefs	Seite 8
Jaguar Land Rover baut Werk in der Slowakei	Seite 9
Jaguar kehrt in den Motorsport zurück	Seite 11
Jaguar F-Type British Design Edition	Seite 11
<u>Zeitgenössischer Bericht:</u> Le Mans lässt grüßen	Seite 14

Jaguar will Tesla und Audi mit Elektro-SUV herausfordern

Jaguar will 2017 mit einem Elektro-SUV gegen Konkurrenten wie das Tesla Model X antreten. Der Allrader soll, wie das britischen Magazin "Autocar" in seiner Printausgabe berichtet, eine Reichweite von knapp 500 Kilometern bieten und um die 85.000 Euro kosten. Als Basis dient die leichte Aluminium-Plattform, die bereits die konventionellen Modelle XE und F-Type nutzen.

Jetzt liegt die Annahme nah, dass die Briten den neuen F-Pace als Basis für den elektrisch getriebenen Kraxler nutzen. Das soll aber nicht der Fall sein. Dem Bericht zufolge soll sich das Elektro-SUV deutlich von der aktuellen Linie der Marke abheben. Als Vorbild dient der Stil des Supersportwagens C-X75 aus dem neuen James-Bond-Film. Erstmals gezeigt werden könnte das Design des SUV in Form einer Studie auf dem Pariser Salon im Herbst 2016.

Jaguar reagiert mit dem Elektro-SUV nach Angaben des Magazins auch auf den anhaltenden Erfolg des Elektroautoherstellers Tesla. Mit dem Model S jagen die Kalifornier den etablierten europäischen Premiummarken zunehmend Kunden im kleinen Oberklasse-Markt ab. Das gerade vorgestellte elektrische Fünfmeter-SUV Model X schickt sich an, das Geschäft mit luxuriösen SUV in eine neue Richtung zu drängen. Denn auch Audi hat vor diesem Hintergrund für 2018 ein Elektro-SUV angekündigt, Porsche will im gleichen Zeitraum einen Elektro-Sportwagen ins Programm hieven.



Der charismatische Manager - Interview: Ratan Tata über Jaguar Land Rover und seine Autosammlung

Mitten in der Finanzkrise 2008 kaufte Ratan Tata (77) Jaguar Land Rover und brachte die kriselnde Traditionsmarke zurück in die Erfolgsspur. Dafür erhält der charismatische Manager das Goldene Ehrenlenkrad. Von 1991 bis 2012 war Tata Vorstandsvorsitzender der Tata Group. Der größte Privatkonzern Indiens ist ein gigantischer Gemischtwarenladen. Es gibt Tata-Uhren, Tata- Laster, Tata-Autos, Tata-Strom und Tata-Hotels.

Wir besuchten Ratan Tata in Mumbai.



War es ein Kindheitstraum von Ihnen, Jaguar Land Rover (JLR) zu kaufen? Ratan Tata: Das denken viele. In Wahrheit hat Ford über Mittelsmänner angefragt, ob wir Interesse hätten. Ich habe das Angebot angenommen, da wir bereits SUV in Indien produzierten und das Land Rover-Portfolio als Topmarke ideal dazu passte.

Und Jaguar? Da hatte ich lange gar keine Idee, was wir mit der Marke anstellen sollten. Ich habe verhandelt, ob wir die Marken nicht trennen könnten. Das wollte aber Ford nicht.

Mit Ihnen kam das Glück zurück. Was haben Sie anders gemacht? Wir haben immer an den Erfolg der Marken geglaubt. Sie hatten acht Vorbesitzer. Niemand wusste, wer morgen das Ruder übernimmt. Wir mussten den Arbeitern ihren Stolz zurückgeben. Also habe ich ihnen gesagt: Lasst uns diese wunderbaren Marken wieder zum Leben erwecken.

JDOST - Gazette

Das klingt schön, bringt aber keine Firma auf Vordermann. Es hat wohl auch damit zu tun, dass ich Autos liebe, Spaß daran hatte, mit den Designern zu diskutieren, sie ermutigt habe, neue Produkte zu entwickeln. Na ja – und der Rest ist Glück. Wissen Sie, nachdem wir JLR gekauft hatten, haben uns viele für verrückt erklärt. Die Benzinpreise waren damals auf dem Höchststand, SUV ein schmutziges Wort. Viele sagten: Wir könnt ihr so blöd sein? Heute sagen dieselben Leute: Haben wir doch gleich gesagt.

Was war Ihr bislang größter Erfolg? Schwer zu sagen. Ich habe einfach immer das Beste gegeben. Leider kam die Rente dann viel zu schnell.

Sammeln Sie Autos? Ja. Aber meine Sammlung ist absurd. Ich kaufe einfach jedes Jahr das, was mir gefällt. Gerade fange ich an, amerikanische Muscle Cars zu sammeln.

Sie erinnern mich an meine Zeit am College in den USA.

Was muss ein Auto für Sie haben, damit Sie es kaufen? Autos sind für mich in erster Linie eine emotionale Sache. Ich verliebe mich in sie wegen ihres Designs.

Wie sieht ein guter Tag für Sie aus? Schnelle Autos fahren und ein Flugzeug fliegen. Schaffe ich beides an einem Tag, bin ich glücklich.

Los Angeles Auto Show 2015: Jaguar XE 20d jetzt auch mit Allradantrieb erhältlich

180 PS starker Turbodiesel der neuen Ingenium-Motorenbaureihe mit Allradantrieb

Knapp ein halbes Jahr nach seiner deutschen Markteinführung erweitert Jaguar die Modellpalette der Sportlimousine XE um eine Allradversion. Auf der Los Angeles Auto Show, die am 20. November ihre Tore öffnet, kündigt Jaguar den 180 PS starken Turbodiesel der neuen Ingenium-Motorenbaureihe mit Allradantrieb an. Das neue Modell verbessert die Fahrsicherheit besonders bei schwierigen Straßenverhältnissen und wird in Deutschland ab sofort zu Preisen ab 41.900 Euro (Ausstattungsline Pure) angeboten.

JDOST - Gazette

Der Allradantrieb des neuen Jaguar XE 20d AWD kommt bereits erfolgreich im Jaguar F-Type und im neuen Jaguar XF zum Einsatz.

Er sichert vor allem auf trockener Fahrbahn den für Jaguar so typischen Heckantriebscharakter, denn das „Torque-on-demand“ Prinzip leitet nur dann Kraft in Richtung Vorderachse, wenn es die Verhältnisse erfordern. Eine öl-gekühlte Lammellenkupplung sorgt dafür, dass das Drehmoment über einen Kettentrieb im Verteilergetriebe bedarfsgerecht („on demand“) nach vorn verteilt wird. Die Zeitspanne für den Wechsel von Heck- zu Allradantrieb erfolgt blitzschnell in gerade einmal 165 Millisekunden. Auf trockenerer Fahrbahn sind 100 Prozent des Drehmoments auf der Hinterachse.

Über die exakte Kraftverteilung entscheidet die komplett in-house entwickelte und kalibrierte Regelstrategie Intelligent Driveline Dynamics (IDD). Mit Hilfe von Sensordaten über die Gierrate, den Lenkwinkel und die Querschleunigung errechnen innerhalb des Steuergeräts hinterlegte Algorithmen permanent die Fahrbahnreibungswerte. Meldet IDD, dass zum Beispiel die Hinterreifen an ihre Traktionsgrenze kommen, wird nahtlos Drehmoment an die Vorderräder geleitet. Umgekehrt kann IDD über eine Veränderung der Kraftverteilung ein Übersteuern in schnellen Kurven unterbinden.

Optimiert wird der Allradantrieb des Jaguar XE 20d durch Adaptive Surface Response (ASR). Aufbauend auf dem Terrain Response System von Land Rover passt ASR die Kennfelder und Programme der Drosselklappe, des Automatikgetriebes und der Stabilitätskontrolle DSC situationsgerecht an. Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich kann der Fahrer den Jaguar XE 20d AWD selbst unter schwierigsten Bedingungen weiter sicher manövrieren.

Allwetter-Sportlimousine

Zusammen mit den aufwändig konstruierten Einzelradaufhängungen des Fahrwerks und der geballten Rechenpower aus AWD, ASR und der auf niedrige Geschwindigkeiten ausgelegten Geschwindigkeitsregelung All Surface Progress Control ermöglicht dem XE-Fahrer so auch auf Fahrbahnen mit schlechtem Grip mehr Vertrauen in die Fähigkeiten seines Autos zu gewinnen.

Turbodiesel der Ingenium-Baureihe

Der 180 PS starke Turbodiesel der Ingenium-Baureihe verbindet auch mit dem Allradantrieb einen niedrigen Verbrauch von 4,7 Litern/100 km (123 g/km CO₂) und den kraftvollen Anzug von maximal 430 Nm Drehmoment.

JDOST - Gazette

Das über die Jaguar Drive Control (Drehwählschalter auf der Mittelkonsole) und Lenkrad-Schaltwippen betätigte Achtstufen-Automatikgetriebe 8HP45 von ZF verbindet ruckfreies Anfahren mit nahtlosen Gangwechseln und hoher Effizienz.

Der Jaguar XE 20d kann ab sofort bestellt werden. Zu den deutschen Händlern rollt der neue Jaguar ab März 2016.



Zehn Sterne für zwei Raubkatzen

Jaguar XE und XF geben sich beim Euro-NCAP-Crashtest im Dezember 2015 keine Blöße. Der Mittel- und der Oberklassen-Brite holen jeweils fünf Sterne.

Mit Sportlichkeit und Komfort mischt der neue Jaguar XF seit dem Sommer die Oberklasse auf. Schon etwas länger buhlt der etwas kleinere Bruder XE mit Audi A4, BMW 3er und der Mercedes C-Klasse in der feinen Mittelklasse um Kunden. Dass die Sicherheit bei beiden Briten nicht zu kurz kommt, zeigt der letzte Euro-NCAP-Crashtest des Jahres 2015.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

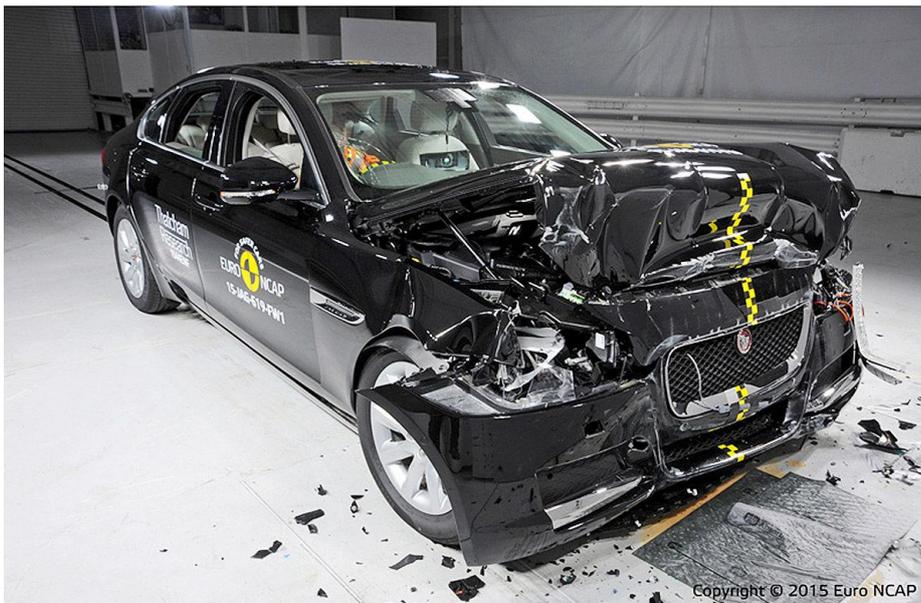
JDOST - Gazette

Die edlen Engländer holen auf dem Crashkurs jeweils fünf von fünf möglichen Sternen und zeigen dabei in keiner der vier Bewertungskategorien "Erwachsene Insassen", "Kinder", "Fußgänger" und "Sicherheitsunterstützung" eine echte Schwäche.

Die beste Note erreichen der Jaguar XE und XF mit 35 respektive 35,3 Punkten oder jeweils 92 Prozent beim Insassenschutz.

Leichte Abstriche gibt es lediglich beim geringen Schutz vor einem Schleudertrauma auf dem Rücksitz sowie im Brustbereich des Fahrers beim XE. In beiden getesteten Limousinen funktioniert der Notfall-Bremsassistent für die Stadt einwandfrei. Bei der Kindersicherheit überzeugen ebenfalls beide Jaguar mit 84 Prozent (XF) bzw. 82 Prozent (XE), wobei vor allem rückwärts sitzende Kleinkinder auf der Rückbank in Sicherheit sind. Allerdings können sowohl Isofix- als auch "i-Size"-Sitze nicht hinten in der Mitte platziert werden.

Zum guten Resultat beim Fußgängerschutz (80 und 81 Prozent) trägt vor allem die "aktive Motorhaube" bei beiden Modellen bei, die sich bei einem Aufprall automatisch hochschiebt und so den Kontakt des Körpers zu harten Motorteilen verhindert. Allerdings endet die Protektion für den Kopf am Übergang zur Windschutzscheibe. Und auch bei den Sicherheitsystemen konnten sich die beiden britischen Raubkatzen dank Geschwindigkeitsbegrenzer, elektronische Fahrodynamikregelung, Gurtwarner, Spurassistent und AEB-Notbremsassistent für außerorts (alles serienmäßig) für fünf Sterne (83 und 82 Prozent) qualifizieren.



Was fährt Ian Callum? - Die Autos des Jaguar Designchefs

Jaguars Chefdesigner über frühe fremde und spätere eigene Autos, schöne Probleme, seinen speziellen MK 2 und einen alten unerreichbaren Streckenrekord.

Wie fing das bei Ihnen an mit Autos? Callum: Mein Vater war ein Rechtsanwalt, meine Mutter Bibliothekarin, beide interessierten sich gar nicht für Autos. Aber es muss passiert sein, als ich sehr jung war. Das Auto, das alles auslöste, war ein Porsche 356, der an unserem Haus vorbeifuhr. Auch heute noch liebe ich Porsche. Ich kenne Porsche-Designer Michael Mauer gut. Ich glaube, den 911 immer wieder aktuell sein zu lassen, ist ein sehr erstrebenswertes Problem.

Ihr erstes wirklich wichtiges Auto? Callum: Der Vauxhall Victor 2300 meines Vaters, mit dem ich als Teenager viel gefahren bin. Mein erstes eigenes Auto kaufte ich von Peter Stevens, dem Designer des McLaren-F1: ein Volvo 445. Dann hatte ich einen Morris Minor, einen Vauxhall Chevette, über den ich ungern rede, ein paar Mini, drei Käfer und ein VW 1303 Cabrio. Das hätte ich behalten sollen.

Wie viele Autos haben Sie heute? Callum: Sieben, fast acht. Den MK 2, einen echten Mini Cooper, einen 56er Chevrolet-Hot-Rod, einen 1932er Ford-B-Hot-Rod mit 450 PS, einen Triumph TR6, einen Jaguar XJ-C, ich habe einen Defender bestellt, und mein Dienstauto ist ein F-Type.

Was ist das Besondere Ihrer Autos? Callum: Keines davon ist serienmäßig. Manche Leute mögen das nicht, wie bei meinem auf neue Technik umgerüsteten Jaguar MK 2. Aber wir haben 18 Monate daran gearbeitet, und ich wollte ihn genau so.

Wo fahren Sie am liebsten? Callum: Daheim in Schottland. Alle fünf, sechs Wochen bin ich da oben, auf den alten Straßen, auf denen ich im Vauxhall Victor fahren lernte. Ich liebe diese Straße, vor allem die Strecke zwischen Dumfries und Edinburgh. Sie ist exakt 115 Kilometer lang. Meine Bestzeit lag im Vauxhall Victor früher bei 70 Minuten. Das schaffe ich heute im F-Type nicht mehr.

Trotz 550 PS nicht? Warum? Callum: Sagen wir mal: Respekt. Und heute bremsen wir vor Ortschaften.

Wenn Sie da den jungen Ian trafen ... Callum: ... würde ich ihm sagen: Hey, geh mal vom Gas, du hast ein tolles Leben vor dir.



Jaguar Land Rover baut Werk in der Slowakei

Der britische Luxusautobauer investiert 1,5 Milliarden Euro in den neuen Standort. Das Werk soll bis zu 4000 Mitarbeiter beschäftigen. Der Luxusautobauer Jaguar Land Rover (JLR) wird sich in der Slowakei ansiedeln und seine neue Fabrik im westslowakischen Nitra bauen. Das bestätigten Konzernvertreter und die slowakische Regierung nach der Unterschreibung eines Investitionsvertrags am Freitag in Bratislava.

Der zum indischen Konzern Tata Motors gehörende Autohersteller wird in der Slowakei insgesamt 1,5 Mrd. Euro investieren, wodurch bis zu 4.000 neue Arbeitsplätze entstehen werden. Zusammen mit Zulieferern soll die Investition rund 8000 neue Jobs bringen.

Baubeginn 2016 - Baubeginn der neuen Fabrikhallen im Industriepark bei Nitra ist für nächstes Jahr geplant, 2018 sollen die ersten Autos vom Fließband rollen. In der ersten Phase werden 150.000 Fahrzeuge pro Jahr gefertigt, die Produktion soll innerhalb der folgenden zehn Jahre auf 300.000 Autos jährlich ansteigen.

JDOST - Gazette

"Es ist ein gewaltiger Erfolg für unser Land, der bestätigt, wir haben ein stabiles und solides Unternehmerumfeld", erklärte der slowakische Ministerpräsident Robert Fico.

Die Slowakei werde die Investition mit staatlichen Subventionen in Höhe von 130 Mio. Euro unterstützen, unter dem Vorbehalt einer Zustimmung vonseiten der EU, erklärte der Premier.

Wichtiger Schritt der Wachstumsstrategie - Der Bau der ersten Fabrik von Jaguar Land Rover auf dem Festland Europas sei ein wichtiger Schritt im Rahmen der globalen Investitionsstrategie des Konzerns nach bedeutenden Investitionen in Großbritannien, Indien und China, meinte JLR-Chef Ralf Speth. Die Slowakei sei sehr gut etabliert als Produktionsstandort der Automobilfertigung und habe weltweit einen sehr guten Namen bei qualitativ hochwertiger Fertigung, betonte er.

JLR siedelt sich als vierter Autobauer in der Slowakei an, nach VW, PSA Peugeot Citroen und Kia. Schon jetzt werden dabei im Land weltweit die meisten Neuwagen pro Kopf gefertigt, die Autobranche beschäftigt rund 80.000 Menschen. Experten in der Slowakei erwarten, dass die neue Investition wesentlich zum weiteren Wirtschaftswachstum des Landes beitragen wird. Bereits in der Bauphase 2016 soll JLR das BIP um 0,3 Prozent erhöhen.



JDOST - Gazette

Jaguar kehrt in den Motorsport zurück

Zwölf Jahre hat sich der altehrwürdige Automobilhersteller eine Auszeit genommen, ab der kommenden Saison ist Jaguar im Motorsport wieder vertreten. Zunächst allerdings lediglich in der Formel E.

Jaguar steigt zur nächsten Saison in die Formel E ein und kehrt nach zwölf Jahren in den Motorsport zurück. Das verkündeten der britische Autohersteller und die Elektroserie am Dienstag. Der erste Start erfolgt im Herbst 2016.

"Ich bin stolz, bekannt geben zu können, dass Jaguar mit dem Einstieg in die innovative Formel E in den Rennsport zurückkehrt", sagte Nick Rogers, Technikdirektor von Jaguar Land Rover. "Elektroautos werden in der künftigen Produktpalette bei Jaguar Land Rover eine Rolle spielen. Die Formel E gibt uns die einmalige Gelegenheit, unsere Technologie weiterzuentwickeln." Jaguar war von 2000 bis 2004 in der Formel 1 unterwegs, das erfolglose Team wurde anschließend an Red Bull verkauft.



Jaguar F-Type British Design Edition

Sehr individuell und very british: 380 PS starker Zweisitzer

Jaguar präsentiert für alle Freunde des puristischen zweisitzigen Sportwagens Jaguar F-Type eine Sonderedition. In Verbindung mit dem 380 PS starken V6 Kompressor des F-Type S legt Jaguar die edel ausgestattete und sportlich nochmals stärker angehauchte British Design Edition auf.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Vom Moment seiner Enthüllung an erlangte der Jaguar F-Type in kürzester Zeit den Status eines zeitgenössischen britischen Automobildesigns der Spitzenklasse – manifestiert in der Auszeichnung „World Car Design of the Year 2013“.

British Design Edition

Basierend auf der Plattform des F-Type S Coupés und Cabriolets bietet die British Design Edition neben optischen Verbesserungen auch neue Ausstattungsinhalte. Die Palette der Außenfarben orientiert sich mit Caldera Red, Glacier White und – neu für die F-Type-Palette – Ultra Blue an den Farben des britischen Union Jacks (Rot/Weiß/Blau). Als vierte Farbe steht Ultimate Black zur Wahl.

Das vielfach preisgekrönte Exterieur-Design gewinnt durch ein Sport Design-Paket an zusätzlicher Prägnanz; diskrete British Design Edition Logos an Front- und Bugpartie, an den Kopfstützen, der Mittelkonsole und den aus Edelstahl gefertigten Türeinstiegsleisten weisen auf den Status dieses ganz speziellen Modells hin.

Durch die Speichen der 20 Zoll großen Leichtmetallfelgen im Design Cyclone mit Finish in mattem Dunkelgrau schauen rot lackierte Bremssättel hervor – wer es weniger auffällig wünscht, kann alternativ auch schwarze Sättel ordern. Im Interieur versprüht hochwertig verarbeitetes Leder in Jet mit Kontrastnähten in drei verschiedenen Farben eine Zusatz-Prise Luxus. Sportliche Akzente setzt die in Kohlefaser gehaltene Mittelkonsole.

Die Jaguar Infotainment Systeme InControl Touch und InControl Touch Plus gelangen in Kombination mit Audio-Systemen der führenden britischen Experten von Meridian zum Einsatz. InControl Touch und InControl Touch Plus unterstützen eine Vielzahl von Apps.

Jaguar offeriert die British Design Edition des F-Type sowohl im Coupé- wie Cabriolet-Format. Der 3,0 Liter große V6 Kompressor mit 380 PS stemmt seine bis zu 460 Newtonmeter Drehmoment via Quickshift-Achtstufen-Automatik auf die Kurbelwelle. Das Coupé kostet 96.600 Euro, das Cabriolet steht mit mindestens 103.600 Euro in der Liste. Für die beiden allradgetriebenen Spielarten der British Design Edition erhöhen sich die unverbindlichen Preisempfehlungen auf 102.600 beziehungsweise 109.600 Euro.

JDOST - Gazette



©JDOST - Berichte im Zeitraum December 2015 – January 2016 by
Wolfgang Schöbel

Zeitgenössischer Bericht

Le Mans lässt grüßen!

Der Jaguar XK SS war der Ferrari F40 der 50er-Jahre, ein Rennwagen für die Straße.



Seine Produktion wurde jäh durch ein Feuer, das die Werkshallen vernichtete, beendet. Diese Tragödie macht ihn heute zur absoluten Rarität. XK120, E-Type – jeder kennt sie, die Favoriten unter den Jaguar-Sportwagen. Aber was sagt uns der Name XK SS? Nur fortgeschrittene Markenfans wissen Bescheid: Er ist der Eintrittscode in den siebten Jaguar-Himmel. 1956 beschloss die Firma, den ruhmreichen Rennwagen D-Type als Straßenversion zu verkaufen. Er bekam eine Windschutzscheibe, ein Verdeck, einen zweiten Sitz und ein Lochblech über den seitlichen Rennauspuff. Fertig war die wildeste Fahrmaschine, die sich ein Sportfahrer erträumen konnte. 250 echte PS befeuerten 921 Kilo, das genügte, um in 5,5 Sekunden Tempo 100 zu erreichen, unfassbar schnell für einen 50er-Jahre-Roadster.

JDOST - Gazette

Die Tragik: Nur 16 Stück wurden 1957 gebaut, dann vernichtete ein Feuer die Werkshallen, der XK SS war gestorben. Heute ist er der aufregendste und teuerste aller Jaguar-Klassiker.



Der Fahrer hockt in einer engen Nische, links brüllt der Auspuff, vorn schlürfen die Vergaser, und der kleine, schmalspurige Renner geht zur Sache wie ein Jagdbomber.

Promi-Besitzer Steve McQueen liebte den Nervenkitzler einst wie kein anderes Auto. Kein Wunder.

Technische Daten Jaguar XK SS

Motor: Reihensechszylinder • Hubraum: 3442 cm³ • kw (PS) bei U/min:
186 (250)/5750 • Beschleunigung 0-100 km/h: 5,5 s •
Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h • Zeitwert (in Zustand 2, Stand
1/2010): 5.000.000 Euro.

JDOST - Gazette



©JDOST – Zeitgen. Bericht Jänner 2016 by Wolfgang Schöbel