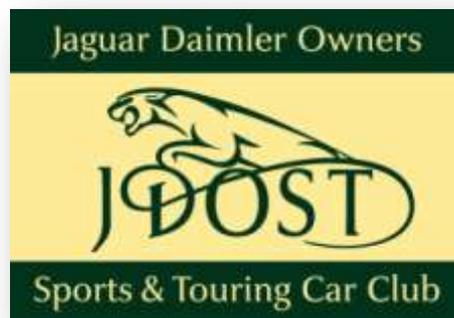


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 79

Juli 2016



Inhalt:

**Jaguar XKSS: Debut in Los Angeles
mit Spannung erwartet** **Seite 2**

Jaguar Land Rover erzielt bestes Halbjahresergebnis **Seite 4**

**Innovative Technologien für vernetzte und autonome
Fahrzeuge – Test unter realen Bedingungen** **Seite 5**

Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht Juli 2017 **Seite 8**

Zeitgenössischer Bericht:

Leisetreter mit Stil **Seite 9**

Jaguar XKSS: Debut in Los Angeles mit Spannung erwartet

Jaguar Classic bestätigt die mit Spannung erwartete Weltpremiere des ersten Modells der fortlaufenden Serie des XKSS auf der Los Angeles Auto Show im November 2016. Am kommenden Wochenende tritt bei den Le Mans Classics erstmals ein originalgetreu nachgebauter E-type Lightweight (Chassis #15) in Aktion



Im Februar 1957 hatte ein Brand im Werk Browns Lane unter anderem neun noch nicht komplettierte XKSS zerstört. Sie gehörten zu einer Serie von 25 Fahrzeugen, die Jaguar auf Basis des dreifachen Le Mans-Siegers D-type zu Straßensportwagen für den amerikanischen Markt umbauen wollte. Die in Handarbeit und nach Originalplänen bei Jaguar Classic neu geborenen XKSS schließen nun diesen „missing link“ in der Markenhistorie. Alle Modelle sind bereits verkauft; das erste Auto wird Anfang 2017 ausgeliefert. Nach den sechs „Neubauten“ des legendären E-type Lightweight von 1963 ist dies das zweite Projekt, bei dem die Spezialisten von Jaguar Classic eine Ikone der Marke originalgetreu neu auflegen und damit Mythen der Jaguar Markenhistorie wieder neu aufleben lassen.



Rückblick: Nach den Le Mans-Siegen von 1955, 1956 und 1957 sowie dem Rückzug des Werkes aus dem Motorsport hatte Jaguar-Chef Sir William Lyons am 14. Januar 1957 entschieden, 25 verbliebene D-type-Monocoques zum weltweit ersten Supersportwagen umzubauen. Die Original-Version des 230 km/h schnellen XKSS war für

den Export in die USA vorgesehen, doch nur 16 Fahrzeuge wurden vor Ausbruch des großen Feuers fertig. Die von Jaguar Classic beim Nachbau von sechs originalgetreuen E-

JDOST - Gazette

type Lightweight 2014/2015 gesammelten Erfahrungswerte fließen nun auch in die neun „fehlenden“, mit fortlaufenden Fahrgestellnummern versehenen XKSS ein.

Der Lightweight E-type mit Fahrgestellnummer 15 gehört zu jenen sechs nie gebauten Modellen des legendären Sportwagens. Er befindet sich im Besitz von Stratstone Jaguar London und tritt mit TV-Moderator und Journalist Chris Harris am Steuer im Juli 2016 bei den Le Mans Classics zum ersten Mal in Aktion.

Im Mai 2014 hatte Jaguar bekannt gegeben, die 1963 auf ursprünglich 18 Fahrzeuge ausgelegte Serie des „Special GT E-type“ nach über 50 Jahren zu komplettieren. Verbunden mit der Zusicherung, die Chassis 13 bis 18 nach den exakt gleichen Spezifikationen wie das letzte, 1964 an einen Kunden ausgelieferte Modell zu rekonstruieren. Für die Wiederbelebung des Mythos Lightweight E-type setzte Jaguar alle verfügbaren Ressourcen ein, um die Nachbauten nicht nur absolut authentisch, sondern auch mit den höchsten Qualitätsstandards herstellen zu können. Dabei wurden Werkzeuge und Produktionsmethoden der 1960er Jahre mit modernen Fertigungsverfahren kombiniert.



Bei der komplett aus Aluminium bestehenden Karosserie des Leichtbau-Modells stellten die Karosseriebauer von Jaguar Classic ihre große Expertise beim Umgang mit dem bei Jaguar traditionell favorisierten Leichtmetall unter Beweis. Das Triebwerk des Lightweight E-type basiert auf dem 3.868 cm³ großen XK-Sechszylinder des D-types. Mit Aluminium-Block, „Wide angle“-Zylinderkopf und vom Rennwagen übernommener Trockensumpfschmierung galt das Aggregat damals als „state-of-the-art“.

Die „neuen“ Jaguar Lightweight-E-type werden als klassische Rennfahrzeuge geführt und sind nach FIA Reglement für den historischen Motorsport homologiert.

©JDOST – Juli 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Jaguar Land Rover erzielt bestes Halbjahres-Ergebnis

Jaguar und Land Rover auf Erfolgsspur unterwegs. Der britische Premium-Autohersteller konnte im ersten Halbjahr 2016 (Jänner bis Juni) sowohl global als auch in Österreich ein deutliches Verkaufs-Plus gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres erzielen.

Verkaufszahlen 1.Halbjahr 2016 (Jaguar Land Rover gesamt):

- Österreich: 1.626 Fahrzeuge , plus 45%
- Global: 291.556 Fahrzeuge, plus 23,4%

Verkaufszahlen 1.Halbjahr 2016 (nur Jaguar, ohne Land Rover):

- Österreich: 464 Fahrzeuge, plus 329%
- Global: 61.651 Fahrzeuge, plus 64,4%



Jaguar steigert global seinen Absatz deutlich um 64,4% auf 61.651 abgesetzte Fahrzeuge im ersten Halbjahr 2016. Der Zuwachs bei Jaguar beruht auf der erweiterten Modellpalette, die zuletzt mit dem **Jaguar XE** und **XF** sowie dem neuen **Jaguar F-TYPE SVR** mehrere attraktive Modelle in die Schauräume brachte. Wesentlichen Anteil an der Steigerung der Verkaufszahlen hat der Performance-Crossover **Jaguar F-PACE** – er dürfte den Jaguar-Absatz in den kommenden Monaten noch weiter vorantreiben.

„Harte Arbeit und Mut zu Innovationen zahlen sich aus: Wir freuen uns, dass die Autokäufer in Österreich die Anstrengungen von Jaguar Land Rover mit guten Verkaufszahlen belohnt haben.“, so Peter Modelhart, Geschäftsführer Jaguar Land Rover Austria GmbH.



Der Österreich-Chef führt weiter aus: *„Die neue Modellpalette und allen voran der Jaguar F-PACE und das Range Rover Evoque Cabriolet treffen*

auf begeisterte Kunden. Doch auf dem Markterfolg ruhen wir uns keinesfalls aus. Mit enormen Investitionen in Produkte und Technologien sowie den Investitionen unserer Händler, wollen wir unseren Premiumauftritt, unsere Servicequalität verbessern, und unsere Position auf dem anspruchsvollen österreichischen Automarkt weiter ausbauen."

©JDOST – Juli 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Innovative Technologien für vernetzte und autonome Fahrzeuge – Test unter realen Bedingungen

Jaguar Land Rover plant, innerhalb der nächsten vier Jahre eine Flotte von mehr als 100 Forschungsfahrzeugen aufzubauen, um damit ein breites Spektrum an Technologien für vernetzte und autonome Fahrzeuge (Connected and Autonomous Vehicle, CAV) zu entwickeln und zu testen. Das erste dieser Forschungsfahrzeuge wird noch dieses Jahr auf einer neuen, 66 Kilometer (41 Meilen) langen Strecke aus Schnellstraßen und Stadtverkehr rund um Coventry und Solihull unterwegs sein.

In der Anfangsphase der Tests kommen Technologien für **Car-to-Car** und **Car-to-Infrastructure** Kommunikation zum Einsatz, die Fahrzeugen erlauben, untereinander sowie mit Straßenschildern, Schilderbrücken und Ampelanlagen zu kommunizieren. Dieser Datenaustausch soll es zukünftigen vernetzten Fahrzeugen ermöglichen, zu kooperieren und den Fahrer zu unterstützen, um Spurwechsel sowie das Überqueren von Kreuzungen einfacher und sicherer zu gestalten.



Entspannt ans Ziel

„Unsere vernetzte und automatisierte Technologie kann helfen, den Verkehrsfluss zu optimieren, Staus zu reduzieren und das Unfallrisiko zu verringern.“, führt Tony Harper, Head of Research bei Jaguar Land Rover, aus.

Optimal durchs Nadelöhr

Der **„Roadwork Assist“** (Baustellen-Assistent) nutzt eine nach vorne gerichtete

JDOST - Gazette



Stereokamera, um eine dreidimensionale Ansicht des vor dem Fahrzeug befindlichen Streckenabschnitts zu erzeugen und kann im Zusammenspiel mit fortschrittlicher Bildverarbeitungssoftware Verkehrspylenen und Absperrungen erkennen. Das System bemerkt, wenn sich das Fahrzeug einer Baustelle nähert, berechnet den

optimalen Weg durch anspruchsvolle Baustellenverläufe mit Gegenverkehr und benachrichtigt den Fahrer über die vor ihm liegende Straßenverengung. Mittels einer leichten Lenkunterstützung hilft der Assistent dem Fahrer anschließend dabei, in der Mitte der Spur zu bleiben.

Sicherheit für nah und fern

Das Assistenzsystem **„Safe Pullaway“** (Sicheres Anfahren):

Während eines Staus oder beim Einfahren in eine Kreuzung zu wenig Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten, ist eine häufige Unfallursache. Fahrer können Auffahrunfälle mit geringen Geschwindigkeiten auch verursachen, wenn sie beim Anfahren statt dem Rückwärtsgang den ersten Gang einlegen und gegen Mauern, Garagentore oder parkende Fahrzeuge stoßen.



Das Assistenzsystem hilft, diese Art von Auffahrunfällen zu verhindern. Es nutzt die Stereokamera, um den Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug zu überwachen. Erkennt der Assistent Objekte wie Fahrzeuge oder Mauern und erhält gleichzeitig Signale vom Gaspedal oder dem Getriebe, die auf eine bevorstehende Kollision schließen lassen, aktiviert er automatisch die Bremsen und warnt den Fahrer über ein akustisches Signal.

„Over the horizon“ (Jenseits des Horizonts):

Diese Warnungen sind Teil eines Forschungsprojekts, in dem Geräte getestet werden, die über Funksignale relevante Daten zwischen Fahrzeugen übertragen. Wenn Fahrzeuge in der Lage sind, unabhängig zu kommunizieren, können Fahrer und autonome Fahrzeuge vor Gefahren und Hindernissen jenseits des Horizonts oder hinter unübersichtlichen Kurven gewarnt werden.

JDOST - Gazette

Wenn ein Fahrzeug langsamer wird oder zum Stehen kommt und somit ein Risiko für andere Verkehrsteilnehmer darstellt, sendet es eine „**Hazard Ahead**“ (Gefahr Voraus)-Warnung an Fahrzeuge in der Nähe. Diese informieren den Fahrer dann mittels eines optischen und akustischen Signals über die Gefahrensituation.

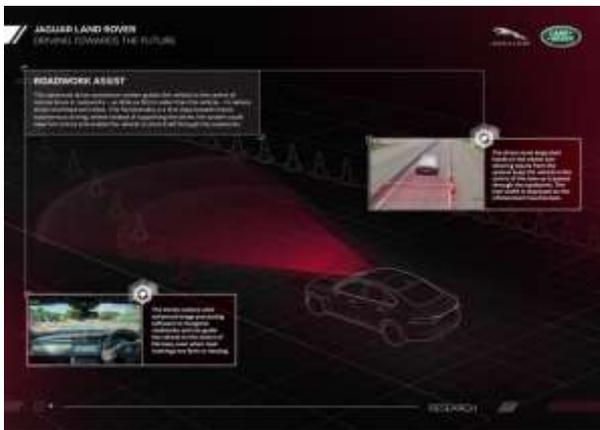
Virtuelle Rettungsgasse

„**Emergency Vehicle Warning**“ (Einsatzfahrzeug-Warnung):



Dieses System erlaubt vernetzten Rettungs-, Polizei- oder Feuerwehrfahrzeugen, mit anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren. Ein Gerät im herannahenden Einsatzfahrzeug sendet ein Warnsignal, noch bevor der Fahrer das Blaulicht sehen oder das Martinshorn hören kann.

Eine akustische Warnung und ein visuelles Signal informieren den Fahrer über die Richtung und die Distanz des Einsatzfahrzeugs. Er kann somit gefahrlos zur Seite fahren und das Einsatzfahrzeug vorbei lassen. Dies minimiert Verzögerungen für Rettungskräfte und verhindert Unfälle.

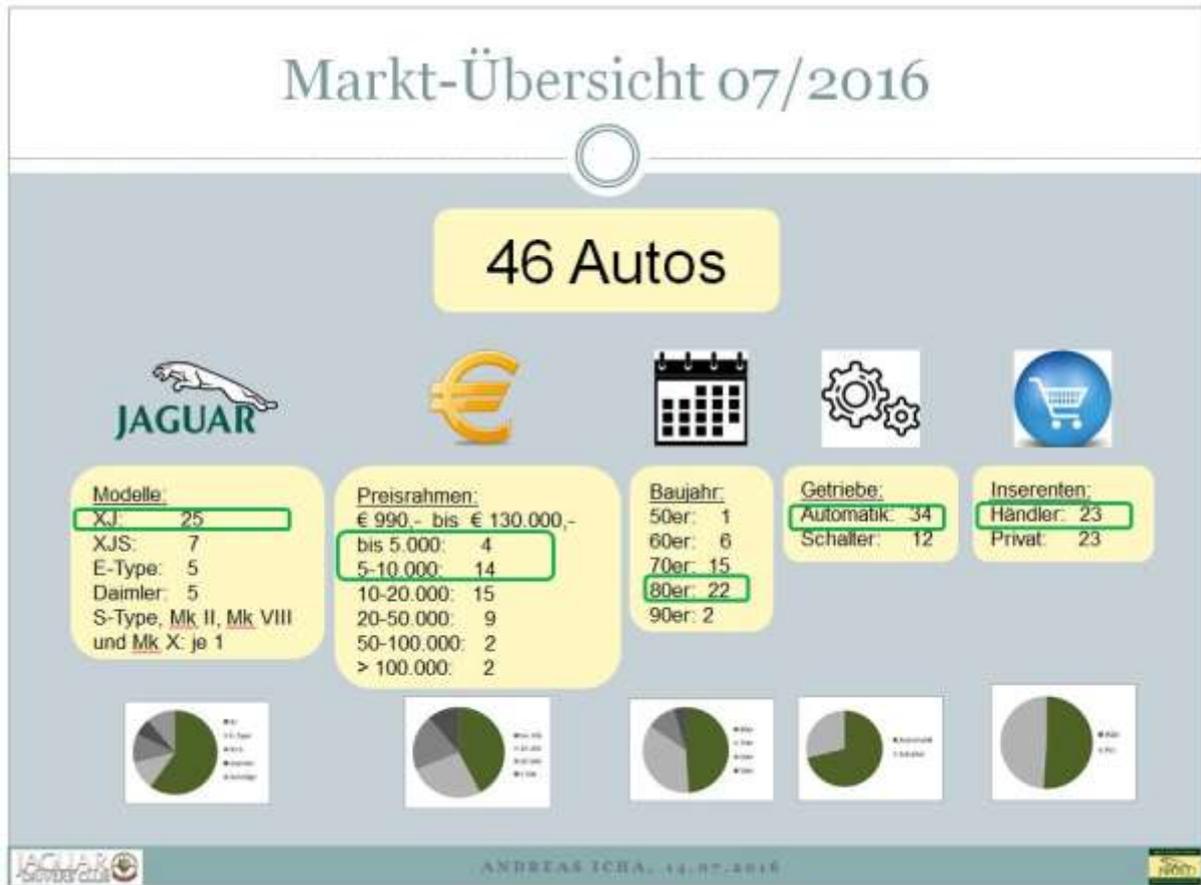


©JDOST – Juli 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

JDOST - Gazette

Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht Juli 2016

Jaguar/Daimler bis Bj.1990 aus willhaben.at



Veränderung zum Vormonat: keine Veränderung der Reihenfolgen

©JDOST – Juli 2016 by Andreas Icha

Zeitgenössischer Bericht

Leisetreter mit Stil

Sportwagen? Der Jaguar ist ein leiser Riese. Das lauteste Geräusch im XJ 5.3 C bleibt das Knirschen der kleinen Steinchen unter seinen Rädern, wenn er über die Kieseinfahrt rollt.



Es gibt Zahlen, die sind mystisch. Wie die Zwölf. Unser Tag zählt zweimal zwölf Stunden, das Jahr zwölf Monate, es gibt zwölf Apostel, die Europaflage trägt zwölf goldene Sterne auf blauem Grund. Und im Jaguar-Motor garantieren zwölf Zylinder ein ganz besonderes Fahrgefühl. Dabei nimmt man ihn als durchschnittlich begabter Zuhörer kaum wahr. Zu leise,

fast schon unheimlich und nahezu ohne Vibrationen beschleunigt das volle Zylinder-Dutzend den 1,9-Tonnen-Jag-Pot. Das fühlt sich so an, als würde der Wagen an einem straff gespannten Gummiband über den Asphalt gezogen. Erst über 3000 Umdrehungen sickert ein unheimliches Motorzischeln in das britische Coupé.



Der Wind bereitet dem gespenstischen Treiben bald ein Ende: Ab spätestens 80 km/h zerrt er geräuschvoll an den rahmenlosen Seitenscheiben des XJ, überdeckt den Motorsound. Schade. Oder auch nicht. Denn am wohlsten fühlt sich der vornehme Engländer auf einer genüsslich knirschenden Kieseinfahrt, danach eine gemütliche Landpartie mit anschließendem Picknick. Die Nase voll vom Duft britischer

Kuhhäute, in unserem XJ leicht tabakgewürzt, der Rücken kuschelt sich in die weichen Sessel, und das Fahrwerk gibt sich erfolgreich Mühe, den wahren Straßenzustand zu verschleiern. Dann und wann unterbricht ein kleiner Schaltruck der Dreistufenautomatik die beschauliche Idylle, ab und zu röchelt die Klimaanlage wie der asthmatische Darth Vader hinter seinem schwarzen Lungenautomaten.



Keine Angst: Das Imperium schlägt zurück. Spätestens wenn der Jaguar ein paar schnelle Runden drehen muss, kommt Leben in den Salon. Die Passagiere rutschen haltlos auf ihren glatten Plätzen hin und her, der Fahrer dreht fassungslos am dünnen

JDOST - Gazette

Lenkrad – Modell Twiggy – und stellt die bange Frage: Ja, sind die Vorderräder denn überhaupt mit dem Steuerrad verbunden? So leicht, so gefühl- und ziellos arbeitet nicht einmal die Lenkung eines US-Cars. Jaguar-Freunde, macht lieber langsam. Mit Ruhe und Gemütlichkeit kommt man im XJ 5.3 C viel weiter und muss nicht so oft an die Zapfstelle. 20,9 Liter fehlen alle 100 km in den zwei Tanks. Es können aber auch zweimal zwölf werden - oder dreimal.

Fahrzeugdaten	Jaguar XJ 5.3 C
Motor Bauart/Zylinder	V12
Ventile/Nockenwellen	24/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	5307 ccm
kW (PS) bei U/min	211 (287)/5750
Nm bei U/min	399/4500
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/70 VR 15
Radgröße	7,0 x 15"
Verbrauch (Werksangabe)	circa 24,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	91 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	2190 kg
Kofferraumvolumen	480 l
Außengeräusch	74 dB (A)
Abgas CO2 (berechnet nach Werksverbrauch)	569 g/km
Messwerte	
Beschleunigung 0–50/0–80 km/h	3,6/6,9 s
0–100/0–130 km/h	9,8/14,8 s
Zwischenspur 60–100 km/h	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	47,6 m
Leergewicht/Zuladung	1852/338 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	55/45 %
Wendekreis	12,8/12,2 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	59/66 dB (A)
Testverbrauch – CO2	20,9 l – 495 g/km
Reichweite	440 km
Kosten	
Steuern pro Jahr (H-Kennzeichen)	191 Euro
Versicherung (HPF/100 %)	129 Euro
Werkstattintervalle	10.000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	380/720 Euro
Zeitwert (Zustand 1-2)	35.700 Euro

©JDOST – Zeitgenössischer Bericht Juli 2016 by Wolfgang Schöbel
