



Jaguar E-Type Concept Zero  
(Seite 2)



Jaguar I-Pace eTROPHY  
(Seite 3)



Jaguar FUTURE-Type im Jahr 2040  
(Seite 5)



25 Jahre XJ220 & 60 Jahre XKSS  
(Seite 7)

**JDOST-Termine:**

- 23.09.2017  
JDOST Herbstausfahrt
- 30.09.2017  
Beautyday + Lichtschranken-  
training bei Histo-Tech
- 14./15.10.2017  
Jubiläumsfeier 10 Jahre JDOST
- 19.10.2017  
JDOST Clubabend

**Inhalt:**

- Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XJR  
Seite 10
- Zeitgenössischer Bericht:  
Rover 3500 – der Salonlöwe  
Seite 11
- JDOST – Events und Sponsoren  
Seite 14

## Jaguar E-Type Concept Zero: "Das schönste Elektroauto der Welt"

Zero-Emission-Version des legendären Jaguar E-Type. Jaguar E-Type Concept Zero. Jaguar elektrifiziert die Vergangenheit. 0-100 in 5,5 Sekunden. Der elektrifizierte E-Type wurde im Classic Works Center, dem neuen Hauptsitz von Jaguar Land Rover Classic, in Coventry entwickelt. Präsentation Seite an Seite mit dem Jaguar I-PACE Concept statt - dem ersten elektrisch angetriebenen Jaguar, der 2018 in den Handel gehen wird.



Jaguar Land Rover Classic präsentiert heute auf dem in London beginnenden Tech Fest einen rein elektrisch angetriebenen Jaguar E-Type. Das Modell „Concept Zero“ basiert auf einem restaurierten Originalfahrzeug und erhielt einen emissionsfreien Antriebsstrang bei Jaguar Land Rover Classic Works in Coventry – nicht weit entfernt vom Geburtsort des legendären Originals.

„Concept Zero vereint das Handling des E-Type mit einer, dank Elektrifizierung, weiter gesteigerten Performance. Diese einzigartige Kombination erzeugt ein atemberaubendes Fahrerlebnis“, sagt Tim Hannig, Direktor, Jaguar Land Rover Classic.

„Mit dem Concept Zero wollen wir auch für die Zukunft sicherstellen, dass Liebhaber weiterhin in den Genuss klassischer Jaguar-Modelle kommen können. Im nächsten Schritt prüfen wir auf Basis der Publikumsreaktionen eine kleine Produktion des Concept Zero.“

Das Jaguar E-Type Concept Zero besitzt nicht nur die Optik und das Fahrverhalten des E-Type, sondern bietet auch außergewöhnliche Fahrleistungen: Aus dem Stand ist der elektrische Roadster mit 5,5 Sekunden eine Sekunde schneller auf Tempo 100 als ein E-Type Serie 1.

„Um eine nahtlose Kombination aus dem elektrischen Antriebsstrang und der Fahrwerksabstimmung des Originals zu erreichen, haben wir die Leistung gedrosselt. Wir denken, so das optimale Fahrerlebnis geschaffen zu haben“, sagt Tim Hannig.

Das auf dem Tech Fest erstmals gezeigte Concept Zero basiert auf einem bei Jaguar Land Rover Classics restaurierten E-Type der Serie 1.5. Bis auf

den Antrieb sowie dem – gleichwohl vom historischen Vorbild inspirierten – Armaturenbrett inklusive dort untergebrachter Anzeigen, ist das Fahrzeug absolut original. Zugunsten maximaler Energieeffizienz kommen LED-Scheinwerfer zum Einsatz. Doch auch hier orientierte sich das Team von Jaguar Land Rover Classic am Designtema des historischen Serie 1.

### Maßgeschneiderter Antriebsstrang

Der 220 kW starke Antriebsstrang wurde speziell auf das E-Type Concept Zero abgestimmt. Die Lithium-Ionen-Batterie entspricht in ihren Abmessungen und im Gewicht ziemlich genau dem normalerweise unter der Haube sitzenden XK-Sechszylinder – auch die Einbaulage ist identisch. Der Elektromotor und das Untersetzungsgetriebe liegen gleich hinter der Batterie – und damit an gleicher Position wie die Viergang-Schaltbox des historischen Vorbilds. Eine neue Kardanwelle leitet die Kraft an das Differential und den Achsantrieb weiter. Insgesamt ist das Concept Zero 80 Kilogramm leichter als der „klassische“ E-Type.

Dank eines Elektroantriebs mit ähnlichen Gewichten und Abmessungen wie der zuvor installierte Benzinmotor, übernimmt das Concept Zero die gesamte Struktur, darunter Aufhängungen und Bremsen, vom Originalmodell. Das erleichterte Jaguar Land Rover Classic den Umbau und die Homologation. Auch die Gewichtsverteilung ist identisch. Folge: E-Type Concept Zero fährt, brems und federt exakt so wie das Original des Jahres 1968.

„Wir haben den neuen elektrischen Antriebsstrang in die bestehende Struktur des E-Type implantiert. Das heißt, dass jederzeit auch wieder ein konventioneller Motor eingebaut werden kann. Wir denken, das ist

sehr wichtig, um die DNA eines historischen Jaguar nicht zu beschädigen“, betont Tim Hannig.

Jaguar hat den XK-Reihensechszylinder von 1949 bis 1992 gebaut. Über diesen langen Zeitraum kam er in so verschiedenen Modellen wie dem E-Type, dem XK120, dem MKII und dem XJ6 zum Einsatz. Der neue elektrische Antriebsverbund könnte in jedem der hier aufgeführten Fahrzeuge eingebaut werden. „Wir können diese Technologie für alle klassischen Jaguar mit XK-Motor nutzen“, betont Tim Hannig.

### „Das schönste Auto aller Zeiten“ (Enzo Ferrari)

Der 1961 in Genf enthüllte Jaguar E-Type gehört zu den legendärsten Sportwagen. Sogar Enzo Ferrari war beeindruckt und bezeichnete ihn als „das schönste jemals gebaute Auto.“

Der elektrische Antriebsstrang des Concept Zero wurde nach exakten Vorgaben durch Jaguar Land Rover Classics von einem Spezialisten für Elektroantriebe und Ingenieuren von Jaguar Land Rover gemeinsam entwickelt. Dabei nutzten die Teams auch Technologien und Komponenten aus dem kommenden I-PACE; dem ersten in Serie produzierten elektrisch angetriebenen Jaguar.

Das E-Type Concept Zero bietet dank des niedrigen Gewichts und der guten Aerodynamik unter Alltagsbedingungen eine Reichweite von bis zu 270 Kilometern. Die 40 kWh Batterie lässt sich, je nach Stromquelle, in sechs bis sieben Stunden neu aufladen.

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Jaguar lädt den neuen I-Pace mit einer elektrischen Rennserie auf

Die Jaguar I-PACE eTROPHY – die weltweit erste Meisterschaft mit Fahrzeugen auf Basis elektrisch angetriebener Serienmodelle. „Arrive and Drive“-Paket für bis zu 20 Teilnehmer, darunter jeweils ein VIP-Starter pro Event. Hongkong, Paris, Rom, New York und Sao Paulo sind nur ein Teil der Weltmetropolen, in denen die zehn Rennen umfassende innovative Serie Halt machen wird. Exklusiver Markenpokal im Rahmenprogramm der Ende 2018 startenden fünften FIA Formel E-Saison. Die I-PACE Rennversion entsteht bei Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations (SVO) und basiert auf dem I-PACE Concept.



Der mit speziell vorbereiteten Rennversionen des Jaguar I-PACE ausgetragene Markenpokal gibt Nachwuchsfahrern die Chance, ihr Talent auf der weltweit führenden Bühne für elektrischen Motorsport zu zeigen.

Mit der I-PACE eTROPHY unterstützt Jaguar die Einführung des künftigen I-PACE-Serienmodells. Der fünfsitzige und elektrisch angetriebene Performance-SUV von Jaguar wird Ende 2018 auf die Straßen rollen.

Im Rahmen von zehn Rennen, die in Weltmetropolen wie Hongkong, Paris, Rom, Sao Paulo und New York ausgetragen werden, gehen bis zu 20 elektrische Rennversionen des I-PACE an den Start. Aufgebaut und vorbereitet werden die Fahrzeuge bei Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations in Warwickshire (UK).

Diese Ankündigung folgt auf den Beschluss der britischen Regierung, ab 2040 den Verkauf von Neufahrzeugen mit Benzin- oder Dieselmotor zu verbieten. Jaguar Land Rover gab bereits bekannt,

dass ab 2020 jedes neue Modell mit Hybrid- oder komplett elektrischem Antrieb angeboten wird.



Gerd Mäuser, Vorstandsvorsitzender, Jaguar Racing, sagt: „Jaguar ist 2016 mit der Mission ‚Race to Innovate‘ in den internationalen Motorsport zurückgekehrt. Mit der Jaguar I-PACE eTROPHY bestärken wir unser Bekenntnis zu elektrischen Antrieben, zum internationalen Rennsport und zur Formel E. Als britisches Team sind wir stolz darauf, heute die weltweit erste Rennserie mit elektrischen Produktionsfahrzeugen aus der Taufe heben zu können.“

Wir haben immer betont, dass wir unsere elektrischen Technologien auf der Rennstrecke erproben – und dies ist ein weiterer Beleg dafür. Ich freue mich schon Ende 2018 beim ersten Rennen ein volles Feld mit Rennversionen des I-PACE am Start zu sehen. Am Ende wird diese innovative Serie die Weiterentwicklung unserer elektrischen Serienantriebe befruchten und auch unseren Kunden Nutzen bringen.“



„Nachdem wir im letzten Jahr als erste Premium-Marke eingestiegen sind, hat sich die Formel E phantastisch weiterentwickelt. Audi, Mercedes-Benz, BMW und Porsche haben sich seitdem ebenfalls für eine Teilnahme entschieden. Die Jaguar I-PACE eTROPHY wird das Spektakel für die Fans erhöhen und jungen Fahrern als Karriereleiter für einen Aufstieg in die Formel E dienen.“

Alejandro Agag, Gründer und CEO der Formel E, sagt: „Jaguar war ein willkommener Neuzugang zur Formel E und ist ein großartiger Verfechter des elektrischen Straßenrennsports. Ich freue mich sehr, dass nun zusätzlich zum Panasonic Jaguar Racing Team für die Formel E, unser Programm aber der 5. Saison um eine sehr attraktive Rennserie ergänzt wird. Die Jaguar I-

PACE eTROPHY wird den Fans zwischen den Trainingssitzungen zusätzliche Action bieten. Zugleich ist sie ein weiterer Beleg für die fortschreitende Batterietechnologie und die aufregende elektrische Performance. Ich hoffe, Jaguar wird es mir erlauben, meinen Helm und Rennanzug mitzubringen...vielleicht setze ich mich dann selbst ans Steuer!“



Die technischen Spezifikationen, der Rennkalender und die Kosten für einen Einsatz in der Jaguar I-PACE eTROPHY werden 2018 bekanntgegeben.

Kunden, die sich für weitere Details interessieren, können sich per E-Mail an das Jaguar Racing Team wenden: [general.enquiries@jaguarracing.com](mailto:general.enquiries@jaguarracing.com)

Jaguar erwartet eine starke Nachfrage und die Startplätze werden nach dem Prinzip „First come, first serve“ vergeben. Voraussetzung für eine Teilnahme ist eine internationale Rennfahrerlizenz.



#### Das „Arrive and Drive“-Paket

Jaguar Racing bietet allen Teilnehmern der I-PACE eTROPHY ein „Arrive and Drive“-Paket an, das im Einzelnen folgendes beinhaltet:

- Startberechtigung im Rahmenprogramm von zehn weltweit ausgetragenen Rennen der FIA Formel E (Saison 2018/19)
- Professionelle technische Unterstützung – von der Vorbereitung des Rennwagens bis zur Auswertung der Rennzeiten
- Übernahme der gesamten Logistik für Fahrzeuge, Ersatzteile sowie weiteres Equipment und das weltweit
- Alle Reifen und Verschleißteile
- Bereitstellung von Boxen am Rennwochenende

- Promotion und Marketing über die Kanäle von Jaguar Racing und der Formel E
- Reservierte Hospitality-Bereiche für Teilnehmer; mit der Möglichkeit, weitere Plätze für Sponsoren zu erwerben
- Rennbekleidung im einheitlichen Meisterschafts-Look
- Fernsehübertragung

Ein typisches Rennwochenende im Rahmen der I-PACE eTROPHY umfasst ein freies Training, das Qualifying sowie das 30 minütige Rennen.

Die Austragungsorte und der Rennkalender gelten vorbehaltlich der Bestätigung durch die FIA.

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## FUTURE-Type: Jaguar-Vision eines Premium-Kompaktautos des Jahres 2040

Virtuelle Konzeptstudie eines auf Abruf bereitgestellten und autonom fahrenden Elektrofahrzeugs. Wahl zwischen einem vollautonomen und assistierenden Fahrmodus für all jene, die gelegentlich noch selbst ins Lenkrad greifen wollen. In einer Welt mit hohem Carsharing-Anteil, werden Autofahrer nur noch das Lenkrad, nicht aber mehr das ganze Auto besitzen. Dazu erforscht Jaguar Land Rover die Zukunft mit „Sayer“ – das vernetzte, intelligente und abnehmbare Lenkrad, mit dem man sprechen kann. Fortschrittliche Technologien machen das Autofahren der Zukunft noch sicherer – auch, wenn noch ein Mensch am Steuer sitzt. Innovatives schmales Karosseriekonzept des FUTURE-TYPE mit einer 2+1-Sitzanordnung für optimiertes Fahren und Parken in der Stadt. Um die Interaktion an Bord und die sozialen Kontakte zu verbessern, bietet sich im Fahrgastraum die Möglichkeit einer vis-à-vis-Bestuhlung.



„Sayer“ – das mit künstlicher Intelligenz ausgestattete Lenkrad der Zukunft – ist der zentrale Baustein des Jaguar FUTURE-TYPE. Es ist benannt nach Malcolm Sayer, dem Designer des legendären Jaguar E-Type. Das futuristische Lenkradkonzept reagiert auf Spracheingabe und hat seinen Standort nicht im Auto, sondern in den heimischen vier Wänden, wo es die Rolle eines vertrauensvollen Helfers und Kumpanen übernimmt. „Sayer“ kann ein Auto bestellen, Musik spielen, einen Tisch reservieren und weiß sogar, was gerade im Kühlschrank liegt. Und natürlich dient es auch weiterhin als Lenkrad zum Steuern des Autos – falls dieses nicht voll autonom unterwegs ist.

Darüber hinaus bestätigt „Sayer“ die Mitgliedschaft seines Besitzers in einem Service Club, der ein exklusiv auf das Mitglied zugelassenes oder ein mit anderen Mitgliedern der Community gemeinsam genutztes Auto auf Anfrage zur Verfügung stellt.

Reales Beispiel aus der Welt von morgen: Ein Meeting für 8 Uhr am Morgen steht an, Fahrzeit dorthin: zwei Stunden. Man frage „Sayer“ vom behaglichen Wohnzimmer aus nach der besten Reiseplanung: Wann aufstehen? Wann soll der autonom fahrende Wagen vor der Tür stehen? Welcher Abschnitt der Fahrt ist abwechslungsreich genug, um vielleicht selbst das Steuer zu übernehmen?

„Sayer“ ist zugleich das Herzstück einer hochentwickelten Mensch/Maschine-Schnittstelle, die den Nutzer während der gesamten Fahrt mit seiner persönlichen Welt verbindet – oder auch nicht, wenn er alleine sein und sich auf eine genussreiche Fahrt konzentrieren will. Ansonsten können die Insassen Informationen aus allen Bereichen ihres Lebensumfelds abfragen und dank der Bordsysteme zum Leben bringen. Sei es Haus und Hof, der Familien- und Bekanntenkreis oder das Arbeitsumfeld – man kann prüfen, was gerade anliegt oder passiert.

Alle Bereiche sind einzeln oder gemeinsam anwählbar. So kann jeder jeweils die Informationen aufrufen, die für ihn gerade relevant oder interessant sind.



„FUTURE-TYPE bietet einen Einblick in das Potenzial künftiger Fahr- und Kaufverhalten. Die Studie ist Teil unserer Vision, wie sich eine Premiummarke wie Jaguar weiterentwickeln kann, um auch in einer digitalisierten und autonomen Welt weiterhin begehrenswert zu sein“, sagt Jaguar Designdirektor Ian Callum.

„Unser FUTURE-TYPE Concept ist ein Forschungsprojekt, das einen möglichen ‚On-demand‘-Jaguar für das Jahr 2040 thematisiert und visualisiert. Sei es für das Pendeln zur Arbeit, für das autonome Abholen der Kinder von der Schule oder für einen Wochenendausflug aufs Land, bei dem man noch selbst das Steuer in die Hand nimmt - wenn es eine Auswahl zwischen den dafür zur Verfügung stehenden ‚On demand‘-Fahrzeugen gibt, müssen wir sicherstellen, dass Kunden unseren 24/7-Service dem Wettbewerb vorziehen.“



Ein, in einer voll vernetzten Welt, bei Bedarf abrufbarer FUTURE-TYPE könnte mit einer variablen Bestuhlung die soziale Interaktion an Bord fördern. Will man zum Beispiel das Kind zur Schule bringen, und benötigt dafür nur zwei Sitze, könnte man ein Modell mit einer 2+1-Sitzanordnung ordern. Damit wäre es möglich,

während der autonom zurückgelegten Fahrt von Angesicht zu Angesicht mit Sohn oder Tochter zu plaudern. Derweil wählt das Fahrzeug von alleine jene zeitsparendste und energieeffizienteste Route aus.

Der FUTURE-TYPE wird auch mit anderen Fahrzeugen kommunizieren und kooperieren, um gemeinsam mit diesen im Verbund kooperative Fahrtechnologien anzuwenden. Folge: Die Autos können mit kürzeren Sicherheitsabständen fahren und zugleich sicherer und effizienter Fahrspurwechsel oder Abbiegemanöver an Kreuzungen vornehmen. Als weitere Vorteile ergäben sich eine bessere Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche und eine bessere Unfallverhütung. Darüber hinaus beansprucht der FUTURE-TYPE dank seiner geringeren Breite weniger Platz auf der Straße und auf Parkplätzen.

Der Fahrer kann den FUTURE-TYPE bitten, bei stressreichen und ermüdenden Passagen einer Fahrt, wie im dichten Verkehr oder in Baustellenbereichen, komplett autonom zu fahren. Ebenso in Situationen, in denen er lieber arbeiten oder sich beispielsweise einen Film anschauen möchte. Für Gelegenheiten, bei denen der Fahrer auf offener Straße auch einmal selbst das Steuer in die Hand nehmen möchte, behält die Jaguar Studie auch weiterhin ein Lenkrad.



Dieser doppelte Ansatz erlaubt die Wahl zwischen einem autonomen und einem nur assistierenden Fahrmodus. Wobei im zweiten Fall der Fahrer von den gleichen Assistenzsystemen profitiert, die auch dem FUTURE-TYPE beim voll autonomen Betrieb zur Seite stehen. Diese Technologien arbeiten im Hintergrund, um das Autofahren in Zukunft noch angenehmer und sicherer zu machen, denn der Wagen ist zu jeder Sekunde auf mögliche Gefahrensituationen vorbereitet und entsprechend vorprogrammiert.

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## 25 Jahre XJ220 & 60 Jahre XKSS – zwei Jaguar Supersportwagen zu Besuch in der Eifel

Mit knapp 350 km/h war der Mittelmotor-Supersportler XJ220 bis Mitte der 90er-Jahre der schnellste Serienwagen der Welt. Der XJ220 wurde zwischen 1992 und 1994 zum Preis von einer Million DM nur 281 Mal gebaut; Twin-Turbo V6 schickten 542 PS auf die Hinterachse.

Nach Original-Werksunterlagen neu aufgebauter XKSS („Car Zero“), als Blaupause für eine Serie von neun Kundenfahrzeugen erstmals vor deutschem Publikum zu sehen. XKSS von 1957 auf technischer Basis des in Le Mans siegreichen D-Type gilt als erster Supersportwagen der Automobilgeschichte.



### XJ220: „Saturday Club Car“ – im Geheimen entwickelter Supersportwagen

Die späten 1980er Jahre waren eine Blütezeit für Hochleistungs-Sportwagen. Porsche brachte den 959, Ferrari den F40 und ebenfalls in Italien entstand sogar ein neuer Bugatti. Da wollte auch Jaguar nicht zurückstecken und entwickelte unter Leitung des damaligen Chefkonstruktors Jim Randle den XJ220. Weil er von den Jaguar Ingenieuren in ihrer Freizeit und auf freiwilliger Basis aufgebaut wurde, lief er intern unter der Bezeichnung „Saturday Club Car“. Nach dem Vorbild früherer Projekte aus Coventry war die Ziffer im Typennamen Programm: „220“ stand für die angestrebte Höchstgeschwindigkeit von 220 Meilen pro Stunde, was rund 350 km/h entsprach.



Als Konzeptstudie zeigte Jaguar den vom südafrikanischen Designer Keith Helfet gezeichneten XJ220 auf der British Motor Show von 1988 in Birmingham. Zu diesem Zeitpunkt noch mit nach oben

aufschwingenden Scherentüren („Scissors doors“) und einem gut 500 PS starken V12-Saugmotor mit 6,2 Litern Hubraum. Das direkt von den siegreichen Jaguar Gruppe C-Sportwagen abgeleitete Triebwerk schickte seine Kraft im Verhältnis 31 Prozent (vorn) und 69 Prozent (hinten) noch auf alle vier Räder.



Der in der Eifel gezeigte Wagen ist das achte Modell aus einer Serie von zehn Entwicklungsprototypen und befindet sich heute im Besitz des Jaguar Heritage Trust. Er wurde von Prinzessin Diana aus Anlass der offiziellen Eröffnung des eigens für den XJ220 errichteten Werkes in Bloxham am 1. Oktober 1991 enthüllt und später von Jaguar als Presse- und Showcar genutzt — öffentlich gezeigt wurde „Nummer acht“ auf der Tokio Motor Show am 23. Oktober 1991.

Ebenso wie im 1992 angelaufenen Serienmodell sorgte hier bereits ein mit 542 PS noch kräftigerer 3,5-

Liter-V6 mit Bi-Turbo-Aufladung und Vierventil-Köpfen für mächtig Vortrieb. Zugleich hatten die Ingenieure von Jaguar Sport und Tom Walkinshaw Racing das Chassis um 25 Zentimeter gekappt und den Allrad durch einen Heckantrieb ersetzt. Die Modifikationen drückten das Gewicht von 1.564 auf 1.350 Kilo und machten den nun „nur“ noch 4,85 Meter langen XJ220 satte 25 Zentimeter kürzer. Statt durch die Scherentüren schlängelten sich die beiden Passagiere nun durch zwei konventionelle Einstiegsöffnungen in das hautenge Cockpit.

### „Ein Tyrannosaurus Rex im Reich der Eidechsen“ (ams, Heft 19/94)

Als Jaguar bekannt gab, mindestens 220 und bei entsprechender Nachfrage maximal 350 Einheiten bauen zu wollen, gingen in wenigen Tagen 1.200 Bestellungen für den, laut auto motor und sport-Tester Götz Leyrer, „Tyrannosaurus Rex im Reich der Eidechsen“ ein. Die Endmontage lief Anfang 1992 an, erste Auslieferungen folgten im Juli. Zu den Erstkunden gehörten Popstar Elton John und der Sultan von Brunei.



Zwar entsprach das Chassis des XJ220 mit seiner Aluminium-Lamellen-Bauweise dem Anspruch an einen Hochleistungs-Sportwagen, doch zugleich verströmten feine Ledersitze, hochflorige Teppiche und ein hochwertiges Soundsystem jenes Ambiente, das Kunden nur von der Raubkatzenmarke erwarteten. Eine echte Besonderheit waren auch die vier in die Fahrertür integrierten Rundanzeigen — im Armaturenbrett war schlicht kein Platz mehr für sie.

Wie schnell der XJ220 tatsächlich fuhr, testete Jaguar mit Hilfe seiner Werks-Rennfahrer auf geschlossenen Prüfgeländen. 1991 erreichte Andy Wallace auf der Firestone-Testbahn in Fort Stockton (Texas) eine 341,6 km/h. Im italienischen Nardò verbesserte Martin Brundle dann im Jahr darauf diesen Wert auf 349,4 km/h, was den XJ220 endgültig zum damals schnellsten Serienfahrzeug der Welt machte.

Zum Verkauf der angestrebten 350 Autos kam es trotz aller fraglos vorhandenen Qualitäten und des spektakulären Designs dann aber nicht. In der einsetzenden Rezession stornierten viele Kunden ihre Bestellungen, sodass zwischen 1992 und 1994

insgesamt nur 281 Exemplare des eine Million DM teuren XJ220 das Werk verließen. Umso begehrt ist dieser einst schnellste Serienwagen der Welt bis heute bei passionierten Sammlern.



### Sieg in der GT-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans 1993

Zu Rennsportruhm kam der XJ220 dann noch bei den 24 Stunden von Le Mans des Jahres 1993: Unter Bewerbung von TWR traten drei XJ220 C (C für Competition) in der GT-Klasse gegen Porsche, Lotus, Ferrari und Venturi an. Die in der IMSA-Kategorie genannten Autos zeigten sich gegenüber der Serienversion vor allem aerodynamisch stark verbessert und trugen anstelle der Aluminium-Karosserie eine Hülle aus superleichtem Kohlefaser-Verbundmaterial. Die Motorleistung blieb als Folge von zwei dem Reglement geschuldeten Luftmengengrenzern jedoch auf etwa 550 PS beschränkt. Nach 24 Stunden gingen David Coulthard, John Nielsen und David Brabham als Sieger der Klasse durchs Ziel, nur um kurze Zeit später disqualifiziert zu werden. Ob die XJ220 nun tatsächlich, wie vom veranstaltenden ACO gefordert, mit Katalysatoren hätten fahren müssen oder nicht, bleibt bis heute ein Streitpunkt. Die Pokale zumindest wollten die Franzosen nie zurückhaben.

### XKSS: Continuation Car-Programm des ersten Supersportwagens der Welt



Der am Nürburgring ausgestellte Jaguar XKSS darf als spiritueller Vorläufer des XJ220 gelten. 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. Der mit seinem 3,4 Liter großen Reihensechszylinder 230 km/h schnelle und nur 920 Kilo schwere XKSS war primär für den US-Export bestimmt, doch nur 16 Autos wurden vor Ausbruch des großen Feuers vom Februar 1957 fertig.



Die für die Straßenzulassung durchgeführten Änderungen umfassten im Vergleich zum Genspender D-Type eine höher gezogene Windschutzscheibe mit massivem Chromrahmen, Seitenscheiben, eine zweite Tür auf der Beifahrerseite, vordere und hintere Stoßstangen, geänderte Scheinwerfer und Rückleuchten sowie die Demontage der Trennstrebe zwischen Fahrer und (imaginärem) Beifahrer sowie der ikonischen Heckflosse. Ein Stoffdach bot rudimentären Schutz vor Wind und Regen, statt eines Kofferraums gab es nur einen Gepäckträger, und eine Sitzverstellung fehlte völlig. Ins Auto gelangte man über empfindlich hohe Seitenschweller.



Beim Oldtimer Grand Prix zu bestaunen ist der Vorläufer („Car Zero“), einer Serie von neun Kundenfahrzeugen des XKSS, die noch im Laufe des Jahres an eine weltweite Kundschaft ausgeliefert werden. Die nach Originalplänen neu geborenen

XKSS schließen nun diesen „missing link“ in der Markenhistorie, sprich die nach dem Feuer im Werk Browns Lane nicht mehr fertiggestellten neun Chassis.

Die von Jaguar Classic beim Nachbau von sechs originalgetreuen E-Type Lightweight 2014/2015 gesammelten Erfahrungswerte fließen dabei auch in die mit fortlaufenden Fahrgestellnummern versehenen XKSS ein.

### **10.000 Stunden Handarbeit fließen in jeden „neuen“ XKSS**

Anders als bei den Reborn-Programmen von Jaguar und Land Rover handelt es sich bei „Continuation Cars“ wie den neun XKSS um von Grund auf neu und in rund 10.000 Stunden per Hand aufgebaute Modelle historischer Markenkönige. Anhand des im Werksbesitz bleibenden Vorläufers der Neuner-Serie des XKSS können Besucher des Oldtimer Grand Prix en detail die hohe Fertigungsgüte dieser wunderschönen Nachbauten bewundern.



Wie anno 1957 besteht auch die Karosserie der „neuen“ XKSS aus einer Magnesium-Legierung. Die Original-Holzformen, über die die Bleche per Hand in Form geklopft werden, rekonstruierte Jaguar Classic mithilfe von Karosserien aus den 1950er-Jahren. Die Rahmen werden auf Originalbasis computergestützt nachkonstruiert und die Bestandteile werden getreu des für das Original angewendeten Schweißverfahrens mit Bronze zusammengefügt. Ebenfalls authentisch sind die Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern und die auf genieteten zweiteiligen Felgen aus einer Magnesium/Aluminium-Legierung aufgezogenen Dunlop-Pneus. Auch im Interieur ist vom Holzlenkrad über die Narbung der Ledersitze bis zu den Smiths-Rundinstrumenten alles so wie vor 60 Jahren.

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XJR

**Besitzer: Michael Brockmann**

**Jaguar XJR 4.0 AT S/C (X300), Bj. 1995, schwarz, schwarzes Leder, 6 Zylinder Kompressor, 3.980 ccm, 320 PS, 0-100: 6,4 Sek., 253 Km/h, ca. 17 l/100 Km**



Michael nennt die Sport-Limousine seit Juni 2003 sein Eigen. Eine Freundin macht ihn auf das Auto aufmerksam, da ein Bekannter von ihr den XJR auf den Markt werfen will - ein neuer SUV soll her. Da Micheal auf der Suche nach einem Jaguar ist, ist seine Telefonnummer schnell gewählt und der Kontakt wird hergestellt. Kurz besichtigt und schon war der Tausch – Kompressor-Katze gegen Bares – unter Dach und Fach.

Faszinierend ist der Spagat zwischen ruhigem und sanftem Dahingleiten und kraftvoller Beschleunigung, die Brigitte's oben aufgesteckte Brille schon mal in Richtung Rückbank sausen lassen kann.

Die Marke Jaguar übt auf den neuen XJR-Besitzer eine gewisse Faszination aus, der hauptsächlich auf den klassischen, englischen Stil zurückzuführen ist aber auch in der Individualität zu finden ist. Jaguare stehen nicht an jeder Ecke herum.

Das schönste Erlebnis mit dem 320-PS-Schlitten war die Hochzeit mit Brigitte, die das Auto begleiten durfte.



Wo Licht ist, ist auch der Schatten nicht weit. Die schlimmste Panne ist ein Motorschaden. Eine Schraube eines Pleuels löst sich und schießt ein Loch durch die Ölwanne. Totalschaden ☹

Michael würde das Auto jedenfalls wieder kaufen, da er so viele schöne Erinnerungen damit verbindet.

Beim Kauf war der Jaguar in einem gut gepflegten Zustand. Nach mittlerweile drei Jahren Standzeit ist er nicht mehr ganz frisch – aber nichts, was sich nicht durch einige Werkstatt-Stunden wieder herstellen ließe.



Auf die Frage, ob er seinen XJR verkaufen würde meint Michael: „Natürlich. Allerdings nur, wenn es keinen Benzin mehr gibt und die Welt morgen untergeht!“. Das sagt wohl alles, oder?

Von 2003 bis 2011 dient der Jag als Alltagsfahrzeug – im Sommer genauso, wie zur Winterszeit. Die weiteste Strecke war von Wien nach Beziers in Süd-Frankreich zu einem zweiwöchigen Hausboot-Urlaub. Insgesamt wurden mehr als 3.200 Kilometer mit dem Reisewagen zurückgelegt. Auch nach 1.600 Kilometer Nonstop-Fahrt stiegen wir leicht müde aber trotzdem entspannt wieder aus.

„Die Kosten für Benzin, Reparaturen und Versicherung bewegen sich über die Gesamtlaufzeit bei... Naja... egeal. Ich will es eigentlich garnicht so genau wissen“, so Michael mit stoischer Ruhe. Ob da nicht eine kleine Träne in den Augen zu sehen ist...

Jedenfalls möchte Michael demnächst mehr Zeit in der Werkstatt verbringen und möglichst alle Reparaturen selbst erledigen. Dafür wünschen wir alles Gute, viel Erfolg und wir freuen uns schon auf die erste Teilnahme mit dem Kraftprotz bei einer JDOST-Ausfahrt.



©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: Michael Brockmann

## Zeitgenössischer Bericht: Rover 3500 (P5) – der Salonlöwe

Man kann nicht bestreiten, daß seit einiger Zeit der gediegene Ruf englischer Automarken leicht angekratzt ist. Dazu mögen auch zahllose Streiks und Produktionsengpässe nicht unwesentlich beigetragen haben.

Am Rover scheint dieses Geschehen spurlos vorbeigegangen zu sein. Denn nicht nur auf der britischen Insel, auch in unseren Breiten umgibt er sich mit einem Flair von Solidität und Komfort, das nichts von dem ehemals makellosen Image der englischen Automobilindustrie eingebüßt hat.

Für viele ist er gewissermaßen zum Statussymbol geworden, seine Exklusivität wird von Mercedes kaum erreicht und nur von wenigen anderen Marken übertroffen, die allerdings auch in der Preisliste einige beachtliche Stufen höher stehen.



### Noblesse und Unerstatement

Die Noblesse des Rover fühlt man bereits beim ersten Betrachten. Daran ändert auch der neu geschaffene, eher sportliche Kühlergrill nichts, auf dem ein kleines Schildchen „V8“ prangt. Diese kleinen Schilder sind von nicht zu unterschätzender Bedeutung, denn nur an ihnen erkennt man äußerlich den Unterschied zwischen 2-Liter- und 3,5-Liter-Version. Die Differenz ist beträchtlich, sie beträgt immerhin über 50 PS.



Daß man den 151 PS starken V8-Motor in die Karosserie des Zweilitermodells eingebaut hat, ergab keinerlei Schwierigkeiten. Denn bereits der Zweiliter-Rover besitzt alle Voraussetzungen, die ein modernes Auto dieser Leistungsklasse haben muß: eine aufwendige, daher auch kostspielige Mechanik, dazu zählt unbedingt die De-Dion-Hinterachse, die bekanntlich vom Konstruktionsprinzip her die beste Lösung einer Starrachse darstellt, weiters ungewöhnlicher Komfort und gediegene Ausstattung.

### Salon-Atmosphäre

Das echtlederne Innenleben mit dem großen Holzlenkrad und der Fülle von Kippschaltern und Drehknöpfen, die weit vor dem Fahrer liegende Windschutzscheibe und die reichhaltige Instrumentierung schaffen eine Atmosphäre, die einer Kombination aus Flugzeugkanzel und englischem Salon nahekommmt.



Auch die eher hochbeinigen Sitze, die sehr bequem sind und eine ausreichende Seitenführung aufweisen, erinnern an steiflehnige englische Club-Fauteuils. Allerdings bietet der Innenraum nicht diejenige Ellbogenfreiheit, die man sich bei einem V8 dieser Größenordnung erwartet. Hier gibt es etliche andere Modelle, deren Volumen innerhalb des Blechkleides besser genutzt wurde.

### Anlernen empfohlen

Die Bedienung der unzähligen Kippschalter, Dreh- und Druckknöpfe läßt einen Uneingeweihten anfangs verzweifeln. Kennt man sich auf dem Armaturenbrett allerdings einmal aus, stellt sich heraus, daß alles sehr sinnvoll und funktionell angeordnet ist, vor allem mit allen möglichen Raffinessen abgerundet.

### Moderne Technik

Die Mechanik im Rover ist zum Unterschied von vielen anderen englischen Modellen keineswegs verstaubt, im Gegenteil, sie ist hochaktuell und entspricht dem modernen Stand der Technik. Das beginnt bei der De-

Dion-Hinterachse und endet bei der Sicherheitsbauweise der Karosserie.

### Viel Stauvolumen

Wie der Innenraum, so ist auch der Kofferraum nicht sehr üppig bemessen. Vor allem ist er mehr hoch als breit, diese Dimensionierung entsteht durch das senkrecht stehende Reserverad, hier ergeben sich manchmal gewisse Unterbringungsschwierigkeiten.



### Drehzahlschonende Automatik

Den Rover gibt es serienmäßig nur mit Automatik. Klar - bei dieser Motorleistung ist für eine Luxuskarosse ein handgeschaltetes Getriebe überflüssig. Die vorhandene Kraft ist derart üppig, daß der Verlust durch die Automatik nicht ins Gewicht fällt. Für den 3,5-Liter-V8-Stoßstangenmotor charakteristisch ist sein gigantisches Drehmoment im unteren Bereich.

Hohe Drehzahlen bringen absolut keinen Vorteil, man spürt die bullige Kraft und kann keinen entscheidenden Leistungszuwachs im oberen Drehzahlbereich registrieren.

Aus diesem Grund ist die Automatik auch so ausgelegt, daß sie selbst bei Kickdown-Effekt bereits bei knapp über 4000 U/min schaltet.

In der Stellung „D“ des Automatik-Wählhebels kann man also gar nicht höher drehen, selbst wenn man wollte. Diese Möglichkeit bietet sich lediglich in den Stellungen für den ersten und zweiten Fahrbereich, hier kann man den Motor voll ausdrehen und dann den Gang manuell wechseln.

### Fahrwerks-Komfort

Die aufwendige technische Konzeption des Fahrwerks macht einen überaus ausgereiften Eindruck. Besonders deutlich wird es bei ganz niedrigen Geschwindigkeiten über starke Bodenunebenheiten. Die Federung spricht tadellos an, schluckt alle Wellen und Löcher, ohne daß man das Gefühl hat, in einer weichen Schaukel zu sitzen. Die Dämpfung ist eher straff, dadurch wird dem Fahrer immer ein guter Kontakt mit der Straße vermittelt, ohne daß der Komfort darunter leidet.

### Ruhe im Sturm

Eine Charakteristik hochwertiger Automobile war es immer schon, die Insassen nichts von der tatsächlichen Geschwindigkeit merken zu lassen. Der Rover ist ein Beispiel ersten Ranges für dieses Phänomen. Die 151 Pferde tut ihre Pflicht, ohne viel Aufhebens davon zu machen. Die Geräuschdämpfung des V8-Motors ist erstklassig, ganz gleich ob auf der Autobahn oder einer Bundesstraße, vom Motorlärm vernimmt man nie mehr als ein sanftes Sausen, das bei Standgasdrehzahl bis zur Unhörbarkeit absinkt.

Beim vollen Beschleunigen hingegen bekommt man dennoch zu spüren, daß man in einem überaus punchfreudigen Auto sitzt. Trotz nahezu völliger Geräuschlosigkeit wird man in die Sitzlehnen zurückgepreßt, und das in fast jedem Geschwindigkeitsbereich.

Nur aus dem Stand heraus läßt die Beschleunigung zu wünschen übrig. Daran ist die Automatik schuld, deren Drehmomentwandler die zur Verfügung stehende Kraft nicht plötzlich auf die Räder bringt. Kavaliertests sind mit diesem Wagen nicht möglich, das würde allerdings auch der Charakteristik des ganzen Autos schmerzlich widersprechen.

Der Borg-Warner-Getriebeautomat schaltet sehr weich, mit etwas Gefühl im Gasfuß kann man die Übergänge beim Gangwechsel völlig verwischen.

### Spielerisches Handling

Erstaunlich ist das Handling des mehr als 1300 Kilo schweren Autos. Dank der Servolenkung läßt sich der gewichtige Wagen spielerisch leicht manövrieren, auch im dicksten Verkehr und beim Einparken hat man den Eindruck, eher einen Mittelklassewagen zu rangieren. Das Lenkrad, das etwas überdimensioniert wirkt, könnte allerdings kleiner sein.

Den gediegenen Komfort lernt man erst bei langer Überlandfahrt richtig schätzen. Die Sitze, die anfangs keinen besonders weichen Eindruck machen, rufen keine Ermüdungserscheinungen hervor, das Lüftungssystem zeigt an heißen Sommertagen eine erstaunliche Wirkung: Im Wagen kann man es jederzeit angenehm kühl haben.

Die Straßenlage des Rover wird von einem leichten Untersteuern im Grenzbereich charakterisiert. Allerdings ist in jeder Situation trotz der Automatik genügend Kraft an den Hinterrädern vorhanden. In schnellen Kurven wird die Untersteuerungstendenz geringer, der Wagen liegt ziemlich neutral. Eine relativ starke Neigung des Wagenkastens in scharf gefahrenen Kurven beeinträchtigt die Straßenlage keineswegs, es ist eine komfortbedingte Begleiterscheinung.

### Fading-Risiko bei den Bremsen

Für durchschnittliche Ansprüche sind die Bremsen völlig ausreichend, das Pedal erfordert infolge der Servounterstützung nur einen sanften Druck. Lediglich bei schnellen Bergabfahrten, bei denen man jede Kurve scharf anbremsst, ist Zurückhaltung geboten. Hier entsteht bald ein Fading, das von den Bremsklötzen mit Rauchentwicklung und penetrantem Geruch quittiert wird.

### Preiswert für einen vornehmen Wagen

Zweifellos ist der Rover mit seinem Preis von nur 129.900.- Schilling ein sehr preiswertes Auto. Vor allem kauft man hier für relativ wenig Geld einen exklusiven Hauch von Gediegenheit, für den man bei anderen Autos eine schöne Stange Geld mehr auf den Tisch blättern muß.

Und für ein Auto, das in England immerhin als einer der vornehmsten Wagen gilt, ist diese Vereinigung von solchen Eigenschaften und diesem Preis eine schöne Leistung.



©JDOST – September 2017 by Zwischengas.com (Text.: Peter Karner; Fotos: Zwischengas.com)



# JDOST - Events

## Clubabend im August 2017



Am 17. August trafen sich einige JDOST - Mitglieder/Freunde zum monatlichen CLUBABEND im Clublokal "Hotel Rest. Panoramaschenke" zum gemütlichen Gedankenaustausch ein, und genossen wieder einen sehr gemütlichen Clubabend.

Unsere Themen an diesem Abend waren u.a. Vienna Classic Days 2017; Einladung 2.Dartturnier; Einladung zum Outdoorkartevent; Clubpräsentation anlässlich Vienna ASCOT; Einladung zur Herbst-/Schlussfahrt 2017; Einladung zur Jubiläumsfeier 10 Jahre JDOST; Neuanschaffung Clubequipment Trainingsset sowie zahlreiche Presseinformationen von JLR und natürlich die Vorstellung der brandneuen Ausgabe unserer JDOST-Gazette Issue No.90 Juli/August 2017 durch unseren lieben Andreas Icha durfte nicht fehlen.

Der nächste Clubabend wird am 21. September wie gewohnt in der Panoramaschenke stattfinden.

©JDOST – September 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST

## JDOST bei den Vienna Classic Days

Die Sommerferien neigen sich dem Ende zu. Traditionell finden in Wien die von Motor-Mythos Bromberger veranstalteten Vienna Classic Days 2017 von 25.-27. August statt. 238 Teilnehmer sind bei dem Event registriert. Für die Mannschaft von JDOST ist es auch diesmal wieder eine Herausforderung.

werden im Rahmen der ‚großen‘ Preisverleihung am Sonntag übergeben.



Wie bereits in den Vorjahren organisiert das JDOST-Team eine Sonderprüfung im Rahmen der Oldtimer-Rallye am Samstag bei der Wiener Börse. Eine Quiz-Frage aus dem Jaguar-Dunstkreis muss richtig und so schnell wie möglich beantwortet werden. Der Lohn dafür: ein praktisches JDOST-Werbegeschenk und die Prämierung der besten drei Teilnehmer. Die wertvollen Preise werden auch heuer wieder von Jaguar Land Rover Austria zur Verfügung gestellt – die Gewinne

Vor dem Wiener Rathaus, direkt beim ‚red carpet‘ bei der ersten Sonderprüfung erfreuen sich Jaguar-Fans an den wunderschönen Exponaten und holen Infos zum Club ein. Am JDOST-Club-Stand gibt es Jaguar- und JDOST-Fan-Artikel zu erwerben. Freudentränen in den Augen und wie Wassereis dahin schmelzende Jaguar-Liebhaber bewundern einen Ausschnitt britischer Sportwagenkultur. Ein roter Jaguar E-Type 2+2 4,2-litre (1974), bekannt aus dem Jerry Cotton Film-Klassiker ‚Der Tod im roten Jaguar‘ aus dem Jahr 1968. Ebenfalls in rot kann der der E-Type-Nachfolger Jaguar XJS in der Cabrio-Version mit dem 4-Liter-Reihensechszylinder bewundert werden. In

unschuldigem weiß präsentiert sich das garnicht so unschuldige Jaguar F-Type 400 Sport Coupé – ein limitiertes Sondermodell des aktuellen Modells.



Bei den Wertungsläufen ist JDOST ebenfalls vertreten. Das Team Wolfgang Schöbel und Marion Nussgraber nehmen mit ihrem roten Jaguar Mk II (Bj. 1963) teil

## JDOST Dart-Turnier

Am Samstag, dem 9. September trafen sich zum zweiten Mal die JDOST Mitglieder im Wirtshaus „Oliver“ in Wolfsgraben zum Dart-Turnier. Schon um 9 Uhr 30 kam die Sonne durch den Frühnebel und ein prachtvoller Spätsommertag begann.



Die 14 Teilnehmer genossen vorerst das vorzügliche und reichliche Wiesenfrühstück. Dann wurden die zwei

und erreichen den ausgezeichneten 4. Platz in der Klassenwertung "Klasse D" – herzliche Gratulation!

Eine Veranstaltung in diesem Format braucht eine Top-Organisation. Vielen Dank dafür an Rudi Bromberger und Martina Pitlik von Motor-Mythos. Großer Dank an alle JDOST Club-Mitglieder, die mit Ihrem Engagement zum Gelingen beigetragen haben. Sonderprüfung bei der Börse organisieren und durchführen, JDOST-Club-Stand beim Rathaus betreuen und die wunderschönen Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Ebenfalls ein herzliches Dankeschön an Jaguar Landrover Austria für den Jaguar F-Type 400 Sport und die tollen Geschenke für die Gewinner der JDOST-Sonderprüfung.

Das JDOST-Team freut sich bereits auf die ‚Vienna Classic Days 2018‘.

Sämtliche Informationen/Ergebnisse zu diesem Event: [www.viennaclasicdays.com](http://www.viennaclasicdays.com)

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: JDOST

Mannschaften verlost und auf uwei Scheiben wurde eine Proberunde gespielt, bei der wir viel Spaß hatten. Danach jedoch wurde es ernst, denn es wurde ja um Siege und Pokale gespielt. Die Pokale wurden wieder von Heinz besorgt, vielen Dank nochmals. Die besten Spieler aus beiden Mannschaften traten dann zum Endspiel an und der erste, zweite und dritte Platz wurde ermittelt. Den ersten Platz erreichte Michael B., den zweiten Renate R. und den dritten Lara B. Nach der Siegerehrung wurde noch länger geplaudert, Benzingespräche geführt das herrliche Ambiente und Sommerwetter genossen. Am frühen Nachmittag beendeten wir diese erfolgreiche Veranstaltung mit der Vorfreude auf das nächste Dart-Turnier im September 2018.

Die Stimmung war hervorragend und das 2. Dartturnier ein voller Erfolg. Nochmals herzlichen Dank an das Organisationsteam Winkler/Wagner.

©JDOST – September 2017 by Gerhard Wagner; Fotos: JDOST

## JDOST Outdoor-Kartrennen

... unter diesem Motto trafen sich am Freitag, den 15. September - 13 - von uns motorbegeisterten JDOST - Freunde wie schon die Jahre zuvor zu einem Kart-Rennen am ÖAMTC-Fahrtechnik Zentrum in Teesdorf ein. Da einige noch nie oder noch nicht sehr oft in einem Go-Kart saßen bzw. damit gefahren sind, bekamen wir zuerst eine Einschulung über das Verhalten auf der Strecke und über die Bedeutung der Flaggenfarben. Nach dem Driver's Briefing folgte das 10 minütige freie Training danach 5 Minuten Qualifying anschließend 15 Minuten Rennen.

Der 1. Platz wie auch die schnellste Runde im Rennen mit Sec. 38,193 ging völlig verdient an Andreas I. Der 2. Platz ging an Josef W. und den 3. Rang belegte diesmal Georg B.

Meine Gratulation ergeht natürlich an die ersten drei - ebenfalls möchte ich mich nachträglich bei jedem einzelnen von Euch recht herzlich bedanken!

Im Rebhof Schneider im benachbarten "Tattendorf" ließen wir bei einigen Benzingesprächen diesen Abend wieder gemeinsam ausklingen.

Ich hoffe es hat Euch genauso gut gefallen wie mir, und ich freue mich schon auf das alljährliche Kartrennen im nächsten Jahr.



©JDOST – September 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST

## JDOST beim Vienna Ascot 2017

Erstmals seit 18 Jahren findet am 16./17. September in der Wiener Freudenau wieder eine internationale Galopper-Veranstaltung statt. Der Event wird unter dem Titel 'Vienna Ascot 2017' präsentiert. Neben den internationalen Pferderennen hat auch JDOST die Möglichkeit, den Club zu präsentieren.



Ein Wermuthstropfen ist das regnerische Wetter, das viele Besucher davon abhält, in die Freudenau zu pilgern. In einem geräumigen Zelt präsentiert JDOST sein Angebot für Interessenten und teilt den Platz mit der Ledertaschen-Designerin 'Maggie B.'

.Die Highlights am JDOST-Stand sind die beiden Jaguar-Klassiker. Der E-Type von Ingrid und George B. und der Mk II von Helmut P. - an beiden Oldies drückten sich die Besucher die Nasen vor Begeisterung platt. Ingrid und George nehmen am abschließenden Sportwagen-Corso teil, der von 'Mr.Ferrari' Heribert Kasper organisiert wird.

Der JDOST-Vorstand bedankt sich für die Organisation und die Möglichkeit der Teilnahme bei den Veranstaltern der 'Vienna Ascot 2017' und allerherzlichsten Dank an die JDOST-Mitglieder, die Ihre Oldtimer zur Verfügung stellen und für die Unterstützung beim Auf- und Abbau des Club-Standes.

©JDOST – September 2017 by Andreas Icha; Fotos: JDOST

# J<sup>POST</sup> - Sponsoren



# PRESS RELEASE



## BOGE REAR SHOCK AND SPRING ASSEMBLY

FOR E-TYPE S1, S1.5, S2

Rear shock absorber and spring assemblies for E-Type Series 1 & 2. Supplied with OE Specification BOGE shock absorbers, springs, sleeves and spring rings all assembled in house at SNG Barratt UK. They're ready to fit and they remove all the hassle of trying to fit all the components together at home. Also available for a range of other classic models.

Contact your nearest sales team for more details.

C25951ASSY - E-Type S1, S1.5, S2

Retailing at £77.04 / \$102.72 / FR €87.83 / NL €88.56 / DE €87.10

All prices include tax.



  
UK  
+44 (0) 1746  
765 432  
sales.uk@  
sngbarratt.com

  
USA  
+1 800 452  
4787 (toll free)  
sales.usa@  
sngbarratt.com

  
France  
+33 (0) 3 85  
20 14 20  
france@  
sngbarratt.com

  
Holland  
+31 (0) 13  
52 11 552  
sales.nl@  
sngbarratt.com

  
Germany  
018 01 833 833  
(Germany only)  
sales.de@  
sngbarratt.com

PARTS & ACCESSORIES  
FOR  
CLASSIC & MODERN JAGUARS

WWW.SNGBARRATT.COM

Prices are inclusive of taxes and correct at time of going to press.