



JDOST – Gazette

Issue No.29/1

February 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

**Jaguar XF 2.2 D und Mercedes E 220 CDI im Test –
Diesellimousinen der Vernunft**

Seite 4

**Alles im grünen Bereich?
Hier hat ein echter Künstler eingeparkt**

**Jaguar XKR-S Cabrio:
Offener Superlativ im Zeichen des Leaper**

Seite 5

Jaguar Heritage Museum

Termine – Vorschau

Seite 6

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den
JAGUAR XJ 220 S**

Seite 8

Einladung zum 1. JDOST SLOT-CAR-RENNEN

Jaguar XF 2.2 D und Mercedes E 220 CDI im Test - Diesellimousinen der Vernunft



Der Jaguar XF 2.2 D - ein sparsamer Vierzylinder-Diesel soll den Einstieg in die feine Jaguar-Welt erleichtern. Dabei könnte es der neuen Basis sogar gelingen, im Terrain des Mercedes E 220 CDI zu wildern. Test.

Eine Luxusmarke muss ihr Ansehen lange erarbeiten – und ebenso gründlich gegen den Ruch des Unvernünftigen kämpfen. Genau das versucht Jaguar seit Jahren mit diversen Einstiegsmodellen, aktuell mit dem Jaguar XF. Den gibt es seit

kurzem mit einem sehr vernünftig erscheinenden 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel samt serienmäßiger Achtgang-Automatik. Der 190 PS starke Jaguar XF 2.2 D kostet 44.900 Euro und damit sogar etwas weniger als ein Mercedes E 220 CDI mit 170 PS und optionaler Siebengang-Automatik.

Bei nahezu gleicher Höhe und Breite ist der Jaguar XF einige Millimeter länger, misst fast fünf Meter. Seine repräsentative Statur wirkt nach dem jüngsten Facelift an den Scheinwerfern noch sehniger und damit alles andere als stattlich – bei einem Mann ist dieses Attribut schließlich nur eine Verklausulierung für dick. Im Gegenteil: Der Jaguar XF scheint den Bauch geradezu einzuziehen mit dem Effekt, dass vor allem seine Rückbank deutlich weniger Platz bietet als die der Mercedes E-Klasse.

Eingeengt oder gemütlich - Definitionssache im Jaguar XF

Objektiv betrachtet ist das ein Nachteil, subjektiv aber auch ein typisches Jaguar-Merkmal: das gemütliche Geborgensein, das Hineinschlüpfen in die Behaglichkeit von einer Extraportion Leder, die sich an den Körper schmiegt. Wer im Jaguar XF sitzt, weiß, wo er angekommen ist – auch wenn er dafür beim Einsteigen den Kopf etwas mehr einziehen muss. Da fordert die schwungvoll auslaufende Dachlinie ihren Preis. Der Innenraum ist einzigartig und für Liebhaber moderner Architektur ein Genuss an schlichter Eleganz – wobei die Verarbeitungs-Akribie erst im Kofferraum mit labberigem Teppich nachlässt.

Die Skalierung der Instrumente könnte im Jaguar XF allerdings deutlicher sein. Vor diesem Hintergrund wirkt die E-Klasse zwar schlichter, aber bis ins Detail durchdacht und lässt sich nach Gusto individualisieren. In seiner dicken Aufpreisliste warten viele teure Verlockungen, darunter auch eine größere Auswahl an Assistenzsystemen als beim Jaguar XF. Wer allerdings zum Vierzylinder-Diesel greift, wird den Geldbeutel beim Thema Optionen wohl nicht allzu bereitwillig zücken. Schließlich liegt der zurückhaltenden Motorenwahl ein gewisser Eco-Gedanke zugrunde, zumal Jaguar ebenso wie Mercedes den Basistyp serienmäßig mit Start-Stopp-Automatik liefert. In Sachen schwäbischer Sparsamkeit lässt sich der Mercedes E 220 CDI natürlich nichts vormachen, sowohl beim Minimal- als auch beim Durchschnittsverbrauch benötigt er spürbar weniger als der Jaguar XF. Dessen 20 PS mehr verhelfen ihm andererseits zu den etwas besseren Fahrleistungen – ohne dass er die Mercedes E-Klasse in der Realität abhängen würde. Die Unterschiede betreffen eher den Gefühlsbereich: Der Vierzylinder des Jaguar XF lässt sich etwas mehr Zeit, bevor er zur Sache geht, was sich dann dramatischer anfühlt als beim Mercedes. Dessen 2,1-Liter muss etwas weniger Luft holen, bevor er anschiebt, und entfaltet sein Drehmoment gleichmäßiger.

Jaguar XF 2.2 D fordert mehr Aufmerksamkeit

Gangwechsel finden nahezu komplett im Hintergrund statt, wie die E-Klasse generell ihren Fahrer pietätvoll in Ruhe lässt – würdevolles und entspanntes Fortbewegen. Deutlich mehr Aufmerksamkeit fordert der Jaguar XF. Negativ betrachtet fällt darunter das schwer erfassbare Bediensystem mit dem berührungssensiblen Bildschirm. Bis auf die Grundbedürfnisse wie Klimatisierung finden sich die meisten Elemente in Unter-Menüs, wobei sich nicht alle Funktionen ohne Studium der Anleitung auf Anhieb finden lassen.

Doch der Jaguar XF bindet seinen Fahrer auch positiv ins Geschehen ein: Das beginnt bei der Sitzposition – tief ins Auto integriert –, geht weiter bei den Lüftungsdüsen, die beim Öffnen quasi einen Salto schlagen, und endet beim ausfahrenden Gang-Drehsteller in der Mittelkonsole. Ein Schauspiel, das selbst bei wiederholter Aufführung den Reiz des Außergewöhnlichen behält. Wer möchte, kann sich einbringen, etwa die Fahrstufen per Paddelzug anfordern. Das ist zwar nicht nötig, denn abgesehen von etwas ruppigeren Gangwechseln in den unteren der acht Gänge sortiert der ZF-Automat die Zahnräder gewissenhaft. Aber es macht Spaß, vor allem dann, wenn der Fahrer querdynamischen Tatendrang entwickelt und vor Kurven manuell herunterschaltet.

Der leichtgängigen und dennoch präzisen Lenkung ist es zu verdanken, dass der schwerere Jaguar XF trotz riesigen Wendekreises handlicher als die E-Klasse erscheint. Dessen stoischer Geradeauslauf festigt das Bild der Reiselimousine, die mit satter Schwere über die Autobahn spurt und dabei Störfaktoren wie Wind- und Abrollgeräusche auf ein Minimum reduziert – ebenso übrigens wie die entbehrlichen Informationen über den Straßenzustand. Wer aus dem Jaguar XF in die E-Klasse umsteigt und die gleiche Strecke noch einmal absolviert, würde Stein und Bein schwören, dass der Fahrbelag erneuert wurde.

Mercedes E 220 CDI für Genießer

Nicht dass ein Missverständnis aufkommt: Die Mercedes E-Klasse kann dem Jaguar XF selbst auf kurvigen Sträßchen auf dem Fuße folgen; allenfalls den in sich ruhenden Fahrer drängt es weniger danach. Er genießt stattdessen etwa die erstklassigen Sitze: Vorne nimmt man in großzügigen Sesseln Platz und steigt selbst nach Urlaubsfahrten ohne Rückenschmerzen aus. Selbst auf der Fondbank fühlt man sich jederzeit gut und sicher aufgehoben – auch angesichts der zahlreichen aktiven wie passiven Schutzsysteme. Bei jedem Motorstart etwa macht sich Pre-Safe mit einem Zupfer am Gurt bemerkbar.

Im Sicherheitskapitel offenbart sich der größte Abstand zwischen den Rivalen, denn speziell bei den Assistenzsystemen zeigt Jaguar noch Nachholbedarf. Der Jaguar XF erweist sich eher als stilvolle Alternative – schließlich vermitteln nur wenige Modelle dieser Klasse ihren Käufern das Gefühl, sich etwas Außergewöhnliches geleistet zu haben. Dass er ausstattungsberbereinigt günstiger ist als die E-Klasse, bestätigt die Kaufentscheidung für den XF nur noch. Bei den laufenden Kosten zeigt sich allerdings schnell, dass ein Jaguar noch nie zum Sparen taugte: Sowohl die Versicherungsprämien als auch die Wartungskosten liegen deutlich über denen des Mercedes. Nach Punkten ist die E-Klasse die klar bessere Wahl – beim Thema Vernunft sowieso. Doch noch nie war es weniger unvernünftig als jetzt, einen Jaguar XF zu fahren. Und: Einen besseren Jaguar gab es innerhalb der Oberen Mittelklasse ebenfalls noch nie.



Fazit:



1. Mercedes E 220 CDI Avantgarde 531 Punkte

Die E-Klasse ist ausgereift und nahe an der Perfektion. Mit der neuen Automatik sind nun auch bisherige Antriebsschwächen ausgemerzt.

2. Jaguar XF 2.2 D 486 Punkte

Weniger Platz und Sicherheitsausstattung, aber viel mehr Exklusivität. Mit dem Basis-Diesel die vernünftigste Art, Jaguar zu fahren.



Technische Daten

Motor und Kraftübertragung

	Jaguar XF 2.2 D	Mercedes E 220 CDI
Bauart (Zylinderzahl):	R 4	R 4
Hubraum:	2179 cm ³	2143 cm ³
Aufladung:	Abgasturbolader	Abgasturbolader
Leistung:	190 PS (140 kW) bei 3500 U/min	170 PS (125 kW) bei 3000 U/min
Drehmoment:	450 Nm bei 2000 U/min	400 Nm bei 1400 U/min
Antriebsart Serie:	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe:	8-Gang Automatik	7-Gang Automatik

Abmessung und Gewichte

Türen:	4	4
Sitzplätze:	5	5
Radstand:	2909 mm	2874 mm
Außenmaße (Länge × Breite × Höhe):	4961 × 1877 × 1460 mm	4868 × 1854 × 1464 mm
Leergewicht:	1745 kg	1735 kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	2320 kg	2270 kg
Kofferraumvolumen:	540 / 963 Liter	540 Liter
Anhängelast gebremst:	1850 kg	2000 kg

Fahrleistung

Beschleunigung (0-100 km/h):	8,5 s	8,4 s
Höchstgeschwindigkeit:	225 km/h	227 km/h
Verbrauch (L/100 km ECE):	5,4	4,9
CO2 Ausstoß:	149 g/km	129 g/km

Alles im grünen Bereich? Hier hat ein echter Künstler eingeparkt



Ein Oldtimer ist die neueste Sehenswürdigkeit in Bordeaux (Südfrankreich). Hoch über den Köpfen der Fußgänger ragt der Jaguar MK II aus einem Parkhaus.

Aber irgendetwas stimmt da nicht. Haben Sie es bemerkt? Die dicke Betonwand ist durchbrochen, aber der Jaguar hat nicht mal einen Kratzer davongetragen.

Die Erklärung: Den Gag hat sich ein Künstler ausgedacht, Bauarbeiter haben den Jaguar als Hingucker halb über dem Gehweg schwebend verankert.

Jaguar XKR-S Cabrio: Offener Superlativ im Zeichen des Leaper

Es ist das stärkste, schnellste und das teuerste Cabrio von Jaguar aller Zeiten: Wenn der britische Sportwagenhersteller im März den XKR-S mit Faltdach in den Handel bringt, müssen Kunden dafür mindestens 138.100 Euro bezahlen.

Das Jaguar XKR-S Cabrio wird ab 138 100 Euro erhältlich sein. Das teilte der Hersteller bei der Präsentation in San Diego mit. Dafür gibt es einen offenen Sportwagen mit einem kompressorgeladenen V8-Motor, der aus 5,0 Litern Hubraum 405 kW/550 PS schöpft und eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erreicht.

Der Verbrauch des um einen Zentimeter tiefer gelegten und mit zahlreichen Aerodynamik-Teilen optimierten Cabrios liegt den Angaben nach bei 12,3 Litern (CO₂-Ausstoß von 292 g/km).



Jaguar Heritage Museum

Die folgende Erklärung wurde von Ken McConomy, Jaguar Global PR Director und Jaguar Heritage Treuhänder ausgestellt!



Der Jaguar Heritage Treuhänder und JLR sind sich den zunehmenden Gerüchten um die Zukunft des Jaguar Heritage Museum und seine Operationen bewusst.

Ich möchte allen versichern, dass wir eine mittelfristige Lösung vereinbart haben, bei der Jaguar Heritage Mitarbeiter in die neuen Büroräume in der Nähe der Konzernzentrale Jaguar Land Rover in Whitley bei Coventry umziehen werden.

Die längerfristige Vision ist, dass wir ein komplett neues Jaguar Heritage Museum haben, im Moment ist es uns aber leider nicht möglich, nähere Details bekanntzugeben.

Wir hoffen damit die Dinge etwas aufklären zu können, für das neue Jaguar-Führungs Team ist Jaguars Geschichte sehr wichtig, im nächsten Monat werden wir über die künftige strategische Ausrichtung des Jaguar Heritage berichten. Das unschätzbare Erbe der Marke Jaguar werden wir immer schützen und bewahren!

Wir bestätigen auch die Teilnahme mit unseren historischen Sportwagen an einer Reihe von globalen Jaguar Heritage Events in diesem Jahr .

©JDOST - Berichte im Zeitraum January – February 2012 by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

15.3.2012 ab ca. 19:30h

JDOST - STAMMTISCH

**Marina Wien
Handelskai 343
1020 Wien in der**

21.03. - 25.03.

Techno Classica Essen

22.03.2012 ab 19:30h

1. JDOST SLOTCARRENNEN

**Slotcar Arena
Himbergerstr.2
1100 Wien**

www.hmcslot.com

Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at Anzeigen: Wolfgang Schöbel office@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJ 220 S



RM Auctions Arizona, Thursday, January 19, 2012 - Friday, January 20, 2012

LOT: 127 1993 Jaguar XJ220S Coupe

Estimate: \$ 225,000 - \$ 300,000 US

Chassis No. 784

AUCTION RESULTS: Lot was **Sold** at a price of \$ 230,000

Est. 700 bhp, 3.5-liter twin-turbocharged V-6 engine,

five-speed manual transmission,
four-wheel independent suspension
and four-wheel disc brakes.

Wheelbase: 104"

- One of only six built
- Recent major mechanical overhaul and restoration
- Twin-turbocharged, 700-horsepower engine
- Jaguar style and performance at its pinnacle



The original Jaguar XJ220 was introduced in the late 1980s as a concept; response was so strong that Jaguar enlisted Tom Walkinshaw Racing to conduct a feasibility study to determine if a production series would be possible. Although production was promised to be limited to just 350 units, Jaguar took deposits for 1,500 cars, which was then pared back to the originally promised limit.

The standard XJ220 had a body built of aluminum. TWR modified nine of these cars; three examples were transformed into the XJ220C to compete in GT racing, while the other six were designated as XJ220S. The XJ220S model, like this example, was comprised of five "standard" units and one additional "modified" version. They were produced as road-going cars built to comply with homologation requirements.

The Walkinshaw-built Jaguars were stripped of their aluminum body, save for the door skins. The original panels were replaced with carbon fiber and the XJ220Ss were also given a front splitter, wider sills and an adjustable rear spoiler. The additional body kit produced an even more menacing stance than that of the production XJ220. The carbon-fiber panels helped reduce the curb weight to a lithe 2,379 pounds, impressive for an 18-foot long Jaguar. The twin-turbo V-6 powerplant was overhauled to produce a whopping 680 horsepower and over 526 foot-pounds of torque.



The current owner of chassis number 784 has retained it for the last eight years. Over that period a great deal of time, effort and money have been expended to add substantial performance and value to this already impressive supercar. The owner opted to have a proper titanium exhaust system by Tom Walkinshaw Racing installed at a cost of nearly \$20,000. An expert from Spain was flown in to install the exhaust as well as perform a major service on the engine. This included replacement of all belts, injector cleaning as well as recalibrating and updating of the computer software. The result of this work is an outstanding output of approximately 700 horsepower. The brakes and clutch have also been serviced.

The XJ220S was painstakingly repainted to match the Lamborghini color of Reventon Gray, making this supercar even more intimidating in a very contemporary color. Furthermore the leather interior was completely refurbished, and Infiniti projector headlights were also added. The original magnesium wheels were also refurbished and fitted with brand new tires. Since the early 2000s the



owner has added about 1,200 miles to the odometer and only precious few since the cosmetic and mechanical overhaul completed this past year. It has been shown and won accolades at SEMA and is followed by a loyal group of devotees. Most other examples of the rare XJ220S reside in museums or in vast car collections and as a result have

attained a mythical status. These special Jaguars deliver style and performance that is truly on par with more contemporary supercars yet arguably remains the most undervalued member of the species.

**Please note this Jaguar comes with a USA DOT/EPA certificate
and is the only XJ220S known to have one.**

©JDOST – Report by Karl S.

EINLADUNG ZUM 1. JDOST-JEC SLOT CAR RENNEN

Wo: SLOTCAR ARENA
Himberger Strasse 2
1100 Wien

Wann: Donnerstag 22.03.2012 ab 19:30 bis 21:30

Kostenbeitrag: p./P. ca. € 16,00

Anmeldungen unter: office@jdost.at

Anmeldeschluss ist der 29. Februar 2012

!!! ACHTUNG !!!

Mindestteilnehmeranzahl: 10 Personen

