

JDOST – Gazette

Issue No.33

June 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Mille Miglia 2012:

Sir Stirling Moss und Norman Dewis auf der Mille Miglia

*

Jaguar XKX Designstudie: Je schneller, desto mehr Energie

Seite 3

Tata Motors profitiert von Jaguar

Seite 4

Jaguar F-Type: Kleiner Roadster als Porsche-Schreck

Seite 5

Termine – Vorschau

Seite 6

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJ V8 Sovereign
„Jag-Revier“**

Seite 11

INSERATE – ANZEIGENTEIL

Mille Miglia 2012: Sir Stirling Moss und Norman Dewis auf der Mille Miglia



Jaguar Chef-Entwicklungsingenieur Norman Dewis gefahren wurde. Beide Rennlegenden stehen auch in diesem Jahr in einem C-TYPE am Start.

Auch das Jaguar Heritage Racing war bei der Mille Miglia 2012 (16. bis 20. Mai) mit drei legendären Fahrzeugtypen mit von der Partie: dem C-TYPE, dem MK VII und dem XK 120. Jaguar feiert damit zugleich das 60. Jubiläum einer der wichtigsten technischen Errungenschaften im Automobilbau: Auf der Mille Miglia 1952 setzte Jaguar als erster Automobilhersteller weltweit die Scheibenbremse in einem C-TYPE ein, der von Sir Stirling Moss und dem damaligen

Jaguar Heritage Racing geht mit sechs Autos an den Start (3x C-TYPE, 2x XK 120, 1x MK VII). Erinnert werden soll damit an den Lauf von 1952, bei der erstmals ein C-TYPE mit einem Brems Scheiben-Prototyp fuhr. Dies war der erste Langstreckentest für die damals neue Technologie. Stirling Moss und Norman Dewis, die das Fahrzeug seinerzeit bewegten, sind heute 82 bzw. 91 Jahre alt. Nichtsdestotrotz sind sie auch in diesem Jahr an den Start der Mille Miglia gegangen, um die 1.000 Meilen durch Italien zu absolvieren. Der besondere C-TYPE XKC 005 war auch das erste Auto mit Brems Scheiben, das Ende 1952 mit Sir Stirling Moss am Steuer bei ein Sportwagen-Rennen in Reims gewann.

Für Moss hat die Mille Miglia besondere Bedeutung. 1955 gelang dem damals 25-Jährigen mit einer Zeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden ein Streckenrekord, der bis heute nicht geknackt wurde. Moss und die Startnummer 722 seines Mercedes 300 SLR sind in die Historie eingegangen. Abgeliefert hat der Engländer sein Meisterstück mit seinem Beifahrer Denis Jenkinson am 1. Mai 1955. Sie hatten die 1.000 Meilen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 157,65 km/h abgewickelt und fuhren an jenem Sonntag um 17 Uhr 29 über die Ziellinie.

Jaguar XKX Designstudie:

Je schneller, desto mehr Energie

Die Designstudie Jaguar XKX gewährt einen möglichen Ausblick in die Zukunft der britischen Marke. Der Elektro-Roadster verwandelt Fahrtwind in Strom, ist energieeffizient und macht dabei noch eine ausgesprochen attraktive Figur. Die beiden freien Designer Marin Myftiu und Hussain Almosawi ließen sich bei ihrem Kunstwerk vom legendären Jaguar E-Type inspirieren. In der Seitenansicht des XKX soll sich der springende Jaguar, das Markenzeichen der Marke widerspiegeln. Die Scheinwerfer erinnern an den zornigen Ausdruck einer angreifenden Katze.

Neben der Optik kommen auch die Themen Leichtbau, Aerodynamik und Energieeffizienz nicht zu kurz. So ist der Jaguar XKX zum Beispiel mit einem Elektromotor ausgestattet, der sich während der Fahrt selbst mit Energie versorgt. Wie das geht? Die Außenhaut des Wagens ist mit einer druckempfindlichen Oberfläche überzogen, die mittels piezoelektrischer Zellen Strom erzeugen soll. Dabei nutzt sie Luftdruck und Reibung, die während der Fahrt an der Front des Fahrzeugs entstehen. Je schneller der Wagen also fährt, desto mehr Energie kann auch erzeugt werden. Jaguar XKX mit versenkbaren Außenspiegeln. Allzu heftig dürfte der Luftwiderstand aber nicht ausfallen. Denn an der Front, unterhalb der Scheinwerfer ist die Jaguar-Studie mit extra-großen Lufteinlässen versehen. Diese sollen möglichst viel Luft aufnehmen und an die Ausströmer hinter den Vorderrädern leiten.



Der Luftstrom gleitet an der Fahrzeugflanke entlang und nimmt die gleiche Abkürzung durch die hinteren Radhäuser um anschließend durch die großen Öffnungen am Heck wieder auszutreten. Auf diese Weise soll ein Großteil der Antriebsenergie eingespart werden und die Reichweite des Elektroantriebs signifikant erhöht werden.

Ein weiteres durchdachtes Merkmal sind die Außenspiegel des Jaguar XKX. Hier reagieren die beiden Designer auf die Anfälligkeit von konventionellen Spiegeln gegen Beschädigungen. Wird das Auto geparkt, falten sich die kaum mehr als einen Zentimeter dicken Spiegel zusammen und verschwinden in einem kleinen Schacht in der Tür. Sobald das Auto gestartet wird, fahren sie automatisch wieder aus.

Nähere Angaben über die Motorisierung machen die beiden Designer nicht. Unwahrscheinlich ist auch, dass der Jaguar XKX jemals in Serie gehen wird. Allerdings hegen die beiden Designer die Hoffnung, dass Elemente des Designs in zukünftigen Jaguar-Modellen zu sehen sein werden.

Tata Motors profitiert von Jaguar



Nicht nur in Schwellenländern legen Jaguar und Land Rover kräftig zu. Davon profitiert der indische Mutterkonzern, Tata Motors. Sein Gewinn hat sich im vierten Quartal verdoppelt. Auch dank des neuesten Range Rover. In den letzten drei Monaten des bis zum 31. März laufenden Geschäftsjahres fuhr die Autosparte des indischen Mischkonzerns Tata mit einem Nettoergebnis von 62,3 Milliarden Rupien (knapp 900 Millionen Euro) einen neuen

Bestwert in der Firmengeschichte ein, wie das Unternehmen gestern mitteilte. Im Vorjahresquartal lag der Tata-Gewinn nur bei 26,4 Milliarden Rupien. Das Rekord-Quartalsergebnis übertraf auch die Erwartungen der Experten. Analysten hatten im Durchschnitt lediglich mit 38,2 Milliarden Rupien gerechnet. Mit der Übernahme der britischen Luxusmarken Jaguar und Land Rover hatte das Unternehmen 2008 Industriegeschichte geschrieben. Zunächst mussten die Inder jedoch hohe Verluste der beiden Marken wegstecken. Inzwischen hat sich der Kauf der beiden Luxusmarken aber zum Gewinntriebener entwickelt. "Das Ergebnis wurde vor allem von der starken Entwicklung der Jaguar-Land-Rover-Marken geprägt", sagte Deven Choksey von der in Mumbai ansässigen Investmentgesellschaft K.R. Choksey Shares & Securities der Nachrichtenagentur Bloomberg. Selbst bereinigt um einen Steuerertrag für Jaguar habe dies die Marge mächtig klettern lassen. Der Chef von Jaguar-Land-Rover, der deutsche Manager Ralf Speth, berichtete von einer Rekordnachfrage in Schwellenländern wie China und Russland, die helfe, die Marktschwäche in Europa zu kompensieren.

Die beiden britischen Nobelmarken profitieren derzeit - ebenso wie die deutschen Premiumhersteller - davon, dass der Markt für Luxusautos weiter deutlich wächst. Zudem sorgen neue Modelle für zusätzlichen Schub. Vor allem der neue, kleine Range-Rover-Geländewagen Evoque treibt die Umsätze bei der Tochter Jaguar Land Rover (JLR). Die Wartezeit für einen neuen Evoque beträgt laut Herstellerangaben derzeit drei Monate.

Im kommenden Jahr soll ein neuer kleiner Roadster die Modellpalette vervollständigen. Die Tata-Tochter ist dabei, ihre Produktionskapazitäten deutlich auszubauen, nachdem der Absatz binnen Jahresfrist um 51 Prozent zugelegt hatte. Mit Jaguar und Land Rover wollen die Inder zu einem ernstzunehmenden Rivalen von BMW werden - und weltweit Fuß fassen. Erst jüngst hatte Tata Motors den Sprung nach China angekündigt. Die aktuelle Land Rover/Jaguar-Erfolgsstory wird laut einer Untersuchung des Marktforschungsunternehmens Jato Dynamics aber auch vom Jaguar XF getragen. Ein Plus von 47 Prozent verzeichnet die britisch-indische Schwestermarke mit der im Vergleich zu früheren Jahrzehnten völlig veränderten Business-Limousine. Das starke zweistellige Absatzplus dürfte auch damit zu erklären sein, dass (im Gegensatz zum V8 des hier gezeigten R-Modells) nun nach dem Facelift für Europa ein kleinerer 2,2-Liter-Diesel-Motor zur Verfügung steht.

Jaguar F-Type:

Kleiner Roadster als Porsche-Schreck

Mit dem Jaguar F-Type wird die britische Marke Mitte 2013 einen kleinen Roadster unterhalb der XK-Familie auf den Markt bringen. Seine Publikumspremiere wird der Zweisitzer auf dem Pariser Auto Salon feiern.

Neuer Jaguar F-Type zwischen Cayman/Boxster und 911

Auf der Detroit Motor Show 2001 präsentierte Jaguar erstmals eine F-Type-Studie, zehn Jahre später auf der IAA 2011 folgte die spektakuläre Coupéstudie C-X 16, die den künftigen Jaguar F-Type erstmals näher skizzierte. Das Modell wird ab dem kommenden Jahr zwischen Porsche Cayman/Boxster und Porsche 911 positioniert und soll auf einer neuen Aluminium-Plattform aufbauen, die auch die nächsten Generationen von XK und XF ihr Eigen nennen werden.

Preise zwischen 60.000 und 80.000 Euro

Für den Antrieb des zwischen 60.000 und 80.000 Euro teuren Jaguar F-Type auf Basis des C-X16 soll ein V6-Kompressormotor wahlweise auch eine Vierzylinder-Turbo-Version sorgen. Der Vierzylinder mit zwei Liter Hubraum leistet 240 PS und 340 Nm. Der Sechszylinder wird im Jaguar F-Type R 380 PS und 460 Nm abgeben. Beide Aggregate werden mit einer Achtgangautomatik gekoppelt. Inwieweit eine Hybrid-Version die Showrooms erreicht, steht noch in den Sternen.

Exklusiv konnte unser Erlkönig-Fotograf auch einen Blick in den Innenraum werfen. Dort zeigen sich Sportledersitze und ein typisches dreispeichiges Jaguar-Lenkrad. Dahinter befindet sich ein Cockpit mit Rundinstrumenten, die in angeschrägten Tuben liegen. Die Mittelkonsole wird von einem riesigen Navigations- oder Multimedia-Bildschirm dominiert.

Optisch kommt der Jaguar F-Type mit kurzen Überhängen, einer kurzen Windschutzscheibe und einem knackigen Heck, inspiriert vom Jaguar XF daher. Am Heck ragen die doppelten Auspuffrohre mittig aus der Schürze. Augenfällig ist der sich leicht nach unten neigende Kofferraumdeckel sowie der kantige Heckabschluss mit schmalen Leuchten. Kräftige hintere Kotflügel geben dem Jaguar F-Type einen dynamischen Touch. Gebaut wird der Jaguar XF im britischen Jaguar-Werk Castle Bromwich.



©JDOST - Berichte im Zeitraum Mai - Juni 2012 by Wolfgang Schöbel



Termine – Vorschau:

19.7.2012 ab ca. 19:30h

JDOST – Clubabend

Marina Wien

Handelskai 343

1020 Wien

Vortrag-Fotoworkshop von Hr. Michael Alschner

<http://www.alschner.com/index.php>

(wir ersuchen um zahlreiches Erscheinen unserer Mitglieder)



image © Michael Alschner 2012

16.8.2012 ab ca. 19:30h

JDOST – Clubabend

Marina Wien

Handelskai 343

1020 Wien

08. + 09. SEPTEMBER -

**JDOST-Präsentationsstand am Heldenplatz
anlässlich Vienna Classic Days**

<http://www.motormythos.at/rallye/semperit/index.aspx>

Heldenplatz

1010 Wien



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

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

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den JAGUAR XJ V8 Sovereign „Jag-Revier“



Noch vor einem Jahr schien alles klar: Deutsche Karossen kauft der Mensch mit dem Verstand, den britischen Jaguar aber mit dem Herzen. Das war auch gut so. Denn nur aus der Sicht des Liebhabers konnte man dem Katzenauto sein Mucken verzeihen. Ein Jaguar war schön und individuell, doch ansonsten setzte die Konkurrenz die Maßstäbe.

Dann kam der XK8. Daß er todschick dasteht, das konnte nicht überraschen. Aber daß er auch unterwegs Begeisterung auslöst, das war neu. Ein Jaguar fast ohne Mängel: shocking.

Das deutsche Oberklasse-Establishment, soviel steht seither fest, muß dem Konkurrenten aus dem Vereinigten Königreich künftig etwas genauer auf die Finger sehen. Denn der XK8, wahlweise als Coupé oder Cabrio erhältlich, war erst die Vorhut. Nun folgt die Offensive: Mit den überarbeiteten Limousinen der XJ-Reihe beabsichtigt Jaguar, ab sofort auch das Kernsegment der Oberklasse aufzumischen.

Und erwartungsgemäß stand der XK8 dabei Pate. Der XJ V8, so der Sammelbegriff der Limousinenbaureihe, mag sich äußerlich vom bisherigen XJ kaum unterscheiden. Aber das ist nur Kulisse. Dahinter verbirgt sich die adaptierte Technik des XK8, und die unterscheidet sich gründlich. Der XJ V8 besitzt – nomen est omen – nicht nur das neue V8-Triebwerk, sondern auch Fahrwerk, Lenkung und Bremsen des hochgelobten XK, wenn auch angepaßt an die anderen Rahmenbedingungen der Limousine. Reihensechszylinder- und V12-Motor, die klassischen Leistungsspenders des Jaguar, sind damit Vergangenheit.



Ersatzweise darf der XJ-Kunde fortan zwischen drei V8-Ausführungen wählen. Den alten 3,2 Liter-Sechszylinder ersetzt ein gleich großer Achtzylinder mit 237 PS (zuvor 219 PS). An die Stelle des sechszylindrigen Vierlitermotors tritt der Vierliter-V8 aus dem XK8, dem 284 Ps (zuvor 249 PS) nachgesagt werden, während eine Kompressorversion davon in einem Aufwasch

den legendären V12 und den kompressorbeflügelten Sechszylinder des ehemaligen XJR ablöst. Zum Trost gibt es auch hier eine Extraportion Leistung: 363 Ps statt bisher 318 PS (XJ12) und 326 PS (XJR). Hier im Test die Vierliter-Variante ohne Kompressor, schon deshalb, eil der XJ V8 4,0 auf dem deutschen Markt die Hauptrolle spielen wird. Außerdem verspricht gerade diese Kombination eine vortreffliche Harmonie zwischen Leistung, Fahreindruck und Preis.

Letzterer hängt freilich auch vom Ausstattungspaket ab. Das Vierlitermodell kommt in den Preislagen Executive (111.700 DM), Sovereign (118.900 DM) und Daimler mit längerem Radstand (151.900 DM). Getestet wurde der Sovereign (zu deutsch Herrscher), und das verdankt er vorwiegend seiner Schönheit.

Anders als der schmucklosere Executive badet er geradezu in Chrom, was die altertümliche Eleganz der XJ-Karosserie aufs prachtvollste unterstreicht. Da kommt dann auch der eindrucksvolle Grill voll zur Geltung, der sich nun üppig nach außen wölbt. Kenner werden zudem die etwas runderen Bug- und Heckschürzen bemerken und auch dieses Funkeln in den Augen, das der Jaguar seinen neuen Scheinwerferreflektoren verdankt.

Drinne empfängt den Fahrgast das markentypische Ambiente – luxuriös, aber nicht protzig und nun mit zeitgemäßerem Flair. Das neue Armaturenbrett erinnert an den XK8. Hier wie dort befinden sich die Rundinstrumente in tiefen Höhlen. Die Bedienungshebel gruppieren sich um das Lenkrad und auf der Mittelkonsole. Rundungen und helle Farben dominieren das neue Innendesign mit der hauseigenen Stilsicherheit.

Gleichwohl läßt sich nicht leugnen, daß einem die Exklusivität eines Jaguar-Interieurs von heute nicht mehr den Atem verschlägt. Der Vorsprung in Sachen Flair ist geschrumpft. Typisch Britisches, wie die handwerkliche Gediegenheit oder die verspielten Details historischer Jaguar-Modelle, fiel dem Rotstift zum Opfer oder wurde wegoptimiert, was, zugegeben, auch sein Gutes hat.

Noch nie war ein Jaguar so einwandfrei verarbeitet wie heute – ein Trend, der sich mit dem neuen XJ V8 offenbar fortsetzt. Abgesehen von einigen billig wirkenden Plastikteilen und dem nicht besonders hochwertigen Leder gab es beim Testwagen keinerlei Beanstandungen.

Fortschritte lassen sich auch in puncto Funktionalität verzeichnen. Licht und Scheibenwischer kann man nun ganz konventionell über Lenkstockhebel einschalten. Neu sind ferner direkt am Lenkrad angebrachte Schalter für den Geschwindigkeitsregler und für die Radiofernbedienung. Schwieriger wird es bei den restlichen Funktionen, deren Betätigungselemente sich keyboardartig auf der Mittelkonsole zusammenballen. Übung macht hier den Meister.

Dagegen ist die Trefferquote beim Einstellen der Sitzposition inzwischen wesentlich höher. Nach Jahren des Beinkrampfs erfanden die Jaguar-Ingenieure die verlängerten Sitzschienen. So können nun selbst langbeinige Fahrer relativ entspannt Platz finden, vorausgesetzt, sich achten auf die Linie. Für korpulente Herrschaften entpuppt sich die schmale Jaguar-Sitznische weiterhin als Preßpassung.



Auch was die Unterbringung im Fond betrifft, bleibt alles beim alten.

Die idealen Fondpassagiere sind Sitzzwerge mit kurzen Beinen. Das gilt für den Jaguar nicht weniger als für profane Mittelklasseautos, denn es mangelt ihm nicht nur an Kopfraum, auch mit der Beinfreiheit ist es angesichts der flachen Sitzposition nicht allzu weit her.

Echte Jaguar-Freunde wird das nicht weiter stören. Schönheit steht bei Jaguar vor Raumökonomie. Wer sich damit nicht abfinden mag, so die interne Produktphilosophie, der verdient eben die S-Klasse.

Daß sich dieser Kompromiß bisher auch auf den Sitzkomfort erstreckte, war allerdings nicht unbedingt einzusehen. Sie Jaguar-Sitze sahen zwar immer schön aus, verdrossen aber im Gebrauch durch unschöne Komfortmängel. Beim XJ V8 übt Jaguar nun Nachsicht. Die neuen XJ-Sitze sind komfortabler, wenn auch nicht komfortabel genug. Vor allem der Lehne hapert es noch am rechten Profil, ein Mangel, den die verstellbare Rückenstütze eher verschärft als lindert.

Der wahre Fortschritt zeigt sich darin, daß man dem Jaguar diese Mängel heute leichter verzeiht als je zuvor. Man muß ihn nur fahren. Denn selbst wenn der neue XJ dem Vorgänger zum Verwechseln ähnlich sieht: Fahrdynamisch bewegt er sich in einer anderen Welt.

Dafür bürgt schon der neue Motor. Zweifellos ist dieser V8 das Beste, was dem XJ widerfahren konnte. Leicht, kompakt und technisch mit allen Wassern gewaschen, beseelt er den Jaguar mit geschmeidiger Kraft, die selbst den V12 vergessen läßt. Willig bewegt er sich in Drehzahlhöhen, die frühere Jaguar-Motoren allenfalls unter Protest erklommen (Drehzahlgrenze: 6700/min).

Aber auch unten herum wirkt er vital, wobei ihm die perfekt abgestimmte und mit relativ wenig Wandler-schlupf operierende Fünfgangautomatik von ZF ebenso spontan wie unauffällig zur Seite



steht. Selbst im sportlicheren der zwei Schaltprogramme kommt keine Hektik auf. Am angenehmsten fährt es sich aber im Komfortprogramm, falls nötig mit manueller Nachhilfe. Daß etwas Handarbeit durchaus Freude macht, mehr als bei jedem anderen Automatikgetriebe (inkl. Tiptronic), das verdankt der Fahrer der jaguartypischen Zwei-Gassen-Schaltkulisse - rechts der Automatik-Modus, links die in Reihe angeordneten

Gänge für den Handbetrieb.

Unterdessen bewegen sich die Fahrleistungen auf dem Niveau eines BMW 740i, was Respekt verdient und zugleich verwundert. Schließlich kann der BMW-V8 nicht nur mehr Hubraum vorweisen (4,4 Liter), sondern auch ein klares Plus an Drehmoment (420 Nm statt 375 Nm).

Des Rätsels Lösung verrät die Testwaage: Im Vergleich zum 1975 kg schweren BMW ist der Jaguar mit 1770 kg ein Leichtgewicht.

So ändern sich die Zeiten. Kaum zu glauben, aber wahr: Auch im Verbrauch leistet die XJ-Limousine inzwischen Vorbildliches. Über die Testdistanz errechnete sich ein Durchschnittsverbrauch von 13,8 Liter/100 km, während es bei verhaltener Fahrweise sogar gelingt, die 10-Liter-Grenze zu streifen – alles in allem ein unerhörter Vorgang, zumal die Oberklassekonkurrenz durchweg ein bis zwei Liter mehr konsumiert. Aber es kommt noch besser: Nicht die motorischen Belange sind das Stärkste am Jaguar, die eigentliche Überraschung liefert das Fahrwerk. Denn der neue XJ beschleunigt nicht nur wie ein BMW, er liegt auch wie ein BMW. Und das hätte man ihm angesichts der durchwachsenen Fahreigenschaften des Vormodells am wenigsten zugetraut. Während der alte etwas behäbig und immer leicht schwankend um die Ecken schlurfte, tänzelt der neue XJ in einer bislang bei Jaguar-Limousinen ungekannten Leichtfüßigkeit über kurvenreiche Landstraßen. Spurtreu folgt er dem gewünschten Kurs, und diese Neutralität des Eigenlenkverhaltens reißt auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht ab.

In engen Kurven läßt sich spaßeshalber auch schon mal das Heck nach außen treiben, wobei die dezent einsetzende Antriebsschlupfregelung größere Ausrutscher zuverlässig verhindert. Einen erheblichen Beitrag zu diesen Handlingqualitäten leistet die neue, vom XK8 übernommene Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung und variabler Übersetzung. Sie arbeitet leichtgängig und präzise und vermittelt bei schneller Fahrt ausreichend Fahrbahnkontakt.

Die Freude am verbesserten Jaguar-Fahrwerk wäre allerdings nur halb so groß, würde der Fortschritt zu Lasten des Federungskomforts gehen. Man darf beruhigt sein. Die Gelassenheit, mit welcher der XJ selbst bombierte Fahrbahnoberflächen glatt bügelt, entspricht bestem Jaguar-Niveau. Nur bei geringem Tempo wirkt die Federung etwas hölzern. Da war das daunenweich abgestimmte Vormodell komfortabler.

Was nichts daran ändert, daß der Jaguar bezüglich Innengeräusch und Fahrkomfort zum Besten gehört, was die Oberklasse zu bieten hat. Von den Bremsen läßt sich das nicht behaupten. Bei den Messungen kam der neue XJ trotz seiner vergrößerten Bremsscheiben (innenbelüftet) nur auf durchschnittliche Verzögerungswerte und zeigte bei Höchstbeanspruchung meßbares Fading.

Den Jaguar deshalb als unsicheres Auto einzustufen wäre freilich stark übertrieben. Die Sicherheitsvorsorgen entsprechen dem Klassenniveau, inklusive Seitenairbags vorn (im Sitz integriert), pyrotechnischer Gurtstraffer und Antriebsschlupfregelung mit zusätzlichem Bremseneingriff.

Auch sonst wird an der Serienausstattung nicht gespart. Lederausstattung, Klimaautomatik, elektrische Vordersitzverstellung mit Memory-Schaltung. Radio und Sitzheizung vorn sind beim Sovereign im Preis enthalten. Für 118.900 DM ist dieser Jaguar damit zwar immer noch ein teures Vergnügen, aber zweifellos auch ein großes Vergnügen.



TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegenden Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb) vier Ventile pro Zylinder, über Tasstenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter elektrisch betätigter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung. Geregelter Dreiwegekatalysator. Leistung 209 kW (284 PS) bei 6100/min, spezifische Leistung 52,3 kW/L (71,1 PS/L) Hubraum 3996 cm³, Bohrung x Hub 86,0 x 86,0 mm. Verdichtungsverhältnis 10,7:1. max. Drehmoment 375 Nm bei 4250/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,5 m/s - Ölinhalt Motor 6,5 L, Kühlsysteminhalt 10,1 L. Batterie 12 V 92 Ah, Drehstromlichtmaschine 1740 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Sperrdifferentialwirkung (25%). Fünfstufen-Automatikgetriebe. Übersetzungen: I. 3,750, II. 2,200, III. 1,510, IV. 1,000, V. 0,804, R. 4,100, Achsantrieb 3,060:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,0:1 - 2 3/4 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (ATE). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 7J x 16.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsbeiwert cw 0,35. Sitztiefe vorn/hinten 515/505 mm, Normsitzraum 760 mm, Wendekreis rechts/links 11,6/12,9m. Lenkraddurchmesser 380 mm. Tankinhalt 81 L. Leergewicht 1770kg Gewichtsverteilung vorn/hinten 51,5/48,5%. Zulässiges Gesamtgewicht 2260kg, Zuladung 490kg

Wartung

Inspektion alle 12000 km	Ölwechsel alle 12000km
Verbrauch (ECE-Norm)	Stadt 16,9L/100 km
Über Land 9,0L/100 km	Gesamt 11,9L/100 km

Serienausstattung

Airbag für Fahrer und Beifahrer sowie Sidebags vorn, Antiblockiersystem, Antischlupfregelung, Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar, Automatikgetriebe, Drehzahlmesser, Fensterheber elektrisch betätigt, Klimaautomatik, Lederpolsterung, Leichtmetallräder, Lenkrad längs- und höhenverstellbar, Metallic-Lackierung, Nebelscheinwerfer, sensorgesteuertes Fahrlichtsystem, Sitzheizung vorn, Traktionskontrolle, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

Zusatzausstattung

Sitzheizung hinten 960,00 DM
Scheinwerferwaschanlage 830,00 DM
Beheizbare Frontscheibe 530,00 DM

Grundpreis - 118.900,00 DM

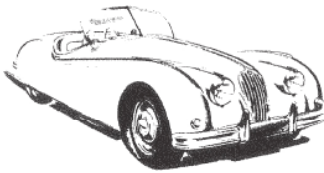


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

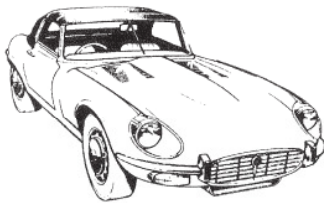
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



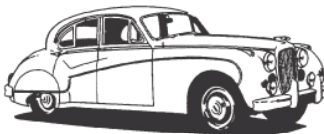
XK 120, XK 140, XK 150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



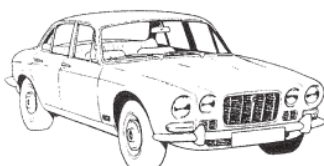
XJ-S



Mk 7, Mk 8, Mk 9



Mk 2 und Daimler V8



XJ 6 und XJ 12

Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ,
Fahrgestell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk 2 2.4/240
- JAGUAR Mk 2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ,
Fahrgestell-Nr.: _____

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon/Fax

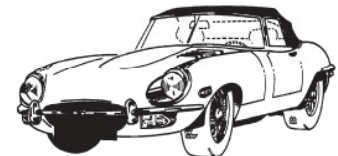
E-Mail-Adresse

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH.
Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite)

OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Postfach 13 27 · D-65503 Idstein
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

SERVICE

Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Telefon Verkauf: 06126 997333
Telefon Zentrale: 06126 99730
Fax: 06126 4084
E-Mail: info@oldtimer-shop.de
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de