

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T 

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.45

July 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

**Unterwegs im Traum-Cabrio –
Der neue Jaguar F-Type erobert Rom**

Seite 3

**Jaguars Comeback:
Die angriffslustige Wildkatze**

Seite 5

Dynamisches Denkmal

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 8

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den
JAGUAR D-Type „Le Mans gut, alles gut!“**

Seite 12

INSERATE – ANZEIGENTEIL

Unterwegs im Traum-Cabrio - Der neue Jaguar F-Type erobert Rom



Er hat Temperament wie die Italiener: der neue Jaguar F-Type. Im Mai kam der neue Roadster der britischen Traditionsmarke auf den Markt – und eroberte jetzt Italien. Genauer gesagt: die Region Umbrien und die Hauptstadt Rom. Der offene Zweisitzer (ab 73 400 Euro) sorgte dort für viel Furore – kein Wunder, denn schöne Sportwagen gehören zu Italien genauso dazu wie Pizza und Pasta.

Los geht die Testfahrt in Assisi. Das berühmte Mittelalter-Städtchen (Geburtsort des Heiligen Franziskus) wird an diesem Tag zu einer Pilgerstätte für F-Type-Fans. Das Wetter scheint den F-Type zu mögen: strahlender Sonnenschein, 34 Grad Celsius, kein Wölkchen am Himmel. Das Verdeck kann also unten bleiben.

Durch die verwinkelten Gassen von Assisi geht es, vorbei an Kirchen und kleinen charmanten Cafés, auf die Landstrasse. Dank Heckantrieb und ausgeglichener Gewichtsverteilung bringt der Jaguar jede Menge Fahrspaß. Bei den Einheimischen und Urlaubern macht er mächtig Eindruck: bei der Fahrt durch die Dörfer Umbriens verdreht er Wanderern und Rennradfahrern den Kopf. Der schnittige Brite erntet bewundernde Blicke aller Altersklassen: vom Schuljungen bis zum Opa – alle machen große Augen. Einfach „fantastico“. Kein Wunder – der ausfahrbare Heckspoiler, versenkte Türgriffe und alles in allem ein puristisches und verführerisches Design machen ihn zum Anwärter für jeden Design-Preis. Sein serienmäßiges Achtstufen-Automatikgetriebe ermöglicht auch eine manuelle Bedienung über einen zentralen Wählhebel oder Schaltwippen am Lenkrad. Auch der Sound ist ein Genuss: dank eines aktiven Auspuffsystems öffnen oberhalb von 3.000 U/min Ventile im Auspuffstrang, woraufhin ein Crescendo ertönt.

Neben dem per Kompressor beatmeten 5.0 Liter V8 mit 495 PS stehen zwei ebenfalls aufgeladene 3.0 Liter V6 mit 380 PS und 340 PS zur Wahl. Alle Motoren leiten ihre Kraft über eine Achtstufen-Quickshift-Automatik weiter. Der F-Type V8 S beschleunigt in nur 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Spitze von 300 km/h. Die entsprechenden Werte für die V6-Versionen lauten 4,9 Sekunden und 275 km/h beziehungsweise 5,3 Sekunden und 260 km/h. In bester Roadster-Manier entschied sich Jaguar beim F-Type für ein

Stoffverdeck anstelle eines Stahlklapptdachs.

Die Preise für den Roadster beginnen bei 73 400 Euro, das S-Modell kostet 84 900 Euro, der F-TYPE V8 S liegt bei 99 900 Euro.

Jaguar F-Type Coupé: Erster Blick auf den geschlossenen Sportler

Ab 2014 wird Jaguar den F-Type auch als Coupé anbieten. Erste Bilder zeigen den Sportwagen bei der Erprobung auf dem Nürburgring, zuvor gaben schon Zeichnungen zur Patentanmeldung einen Blick auf das endgültige Design.



Wie schon bei der Cabrioversion, die gerade Markteinführung ab 73.400 Euro feiert, orientiert sich der Jaguar F-Type als Coupé ganz klar an der IAA-Studie C-X16 aus dem Jahre 2011. Front, Heck und auch die Seitenlinie bleiben in der Serienversion erhalten, die Dachlinie entspricht der des C-X16. Lediglich kleine Änderungen an Felgen, Außenspiegeln und an den Schürzen wird das Jaguar F-Type Coupé als Serienversion tragen.

Jaguar F-Type Coupé auch mit kleinem Vierzylinder

Unter der Haube wird sich der Sportwagen (4,47 Meter lang, 1,92 Meter breit und 1,30 Meter hoch) beim Cabrio-Bruder bedienen dürfen. Hier stehen neben dem Dreiliter-V6 mit 340 PS und einer weiteren Leistungsstufe mit 380 PS als F-Type S noch ein Fünfliter-Kompressor-V8 mit 495 PS zur Auswahl.



Als weiteres Aggregat im Jaguar F-Type Coupé soll der aus dem neuen Land Rover Freelander bekannte 2,0-Liter-Vierzylinder-Benziner mit 240 PS das Motorenportfolio nach unten ergänzen. Alle Motoren sind serienmäßig mit einer Achtgangautomatik mit manueller Eingriffsmöglichkeit und einem Start-Stopp-System gekoppelt. Wilden Gerüchten zufolge soll es noch eine 700 PS starke R-S-Version geben. Dies soll sich bei der Gasturbinen-Studie C-X75 bedienen und Komponenten in das F-Type Coupé übertragen

Jaguars Comeback: Die angriffslustige Wildkatze

Jaguar Land Rover schien am Ende. Doch unter indischer Führung hat die britische Wildkatze wieder neue Angriffslust entwickelt. Der rassige F-Type ist nur der erste Schritt einer großen Produktoffensive.



Als Ratan Tata kam, glaubte kaum noch jemand an den Erfolg. Jaguar Land Rover (JLR), die britische Traditionsmarke aus Coventry, schien am Ende. Vorbesitzer Ford hatte den Ruf der Marke mit dem X-Type, einem Ford Mondeo im Jaguar-Kleid, ruiniert. Die Briten schrieben Jahr für Jahr neue Millionenverluste. Und nun sollte ausgerechnet der Milliardär aus der ehemaligen Kolonie und sein Billigauto-Hersteller der Sportwagen- und

Geländewagenmarke zu neuem Glanz verhelfen. Die Branche war skeptisch, vor allem angesichts des hohen Kaufpreises von 2,3 Milliarden Dollar (1,75 Milliarden Euro).

Doch die Experten haben sich geirrt. Unter indischer Führung haben Jaguar und Land Rover zu alter Stärke zurückgefunden. Das liegt auch am deutsch-schottischen Führungsduo aus Jaguar-Chef Ralf Speth und Chefdesigner Ian Callum. Keine Zentrale bestimmte mehr den Kurs, unter indische Führung bekamen die Briten weitgehend freie Hand und frisches Geld. Trotz ihrer Ford-Vergangenheit wagten die beiden erfahrenen Automanager 2009 mit einer Milliarde Pfund „Entwicklungshilfe“ aus Indien den Neuanfang – und brachen mit alten Traditionen.

Allein die Entwicklung des Range Rover Evoque sorgte bei der Stammkundschaft für Stirnrunzeln und teilweise sogar Protest. Anstelle des klobigen Range-Rover-Designs hatten die Entwickler eine futuristische Hülle entworfen und auf einen serienmäßigen Allradantrieb verzichtet. Der Ford-Motor im Evoque weckte böse Erinnerungen an den X-Type. Doch die Konzentration auf den lukrativen SUV-Sektor hat sich ausgezahlt. „Mit dem Evoque hat Land Rover das Segment der Stadt-SUV miterfunden“, sagt Ferdinand Dudenhöffer, Leiter des Center of Automotive Research (CAR) der Uni Duisburg-Essen. Seit Verkaufsstart im Jahr 2011 ist Evoque mittlerweile mehr als 140.000 Exemplare verkauft worden. Nun denken die Briten sogar über eine Cabriovariante nach. Es wäre ein weiterer Tabubruch.

Aber auch für langjährige Markenfans haben die Briten neue Modelle im Angebot. Das Einsteigermodell, der Land Rover Freelander, wurde komplett überarbeitet und punktet im kleinen SUV-Segment. Für Traditionalisten erschien die Ikone des Konzerns, der Range Rover, in einer neuen Auflage. Land Rover ist bisher der große Umsatztreiber des Konzerns. Doch auch Jaguar begeht beim Design neue Wege. Mit dem XF Sportbrake haben die Briten die erste Kombi-Variante aufgelegt und wollen so Audi A6 Avant und BMW 5er Touring attackieren.

Der große Erfolg der neuen Modelle lässt sich an den Zahlen ablesen. Weltweit konnte der Absatz im vergangenen Jahr um 22 Prozent auf 374.600 Fahrzeuge zulegen. Allein in China stieg der Absatz um 48 Prozent auf 71.940 Einheiten. „Ich gehe davon aus, dass der chinesische Markt weiter wachsen wird“, ist Speth überzeugt

Auch in Deutschland wachsen die Briten gegen den Trend: Während der deutsche Automarkt im ersten Quartal um fast 13 Prozent eingebrochen ist, können Jaguar und Land Rover ihre Rekordergebnisse des Vorjahres erneut überbieten. Acht Prozent konnte Jaguar in den ersten drei Monaten zulegen, Land Rover verkaufte sogar 16 Prozent mehr Autos. Nun sollen der Jaguar F-Type und der Range Rover Sport neue Käufer anlocken

Wildern bei den Deutschen

Seit einem Monat steht der neue F-Type bei den Händlern. Anfang 2014 soll die Coupé-Variante des Jaguar Roadsters folgen. Preislich bewegt sich der F-Type unterhalb der deutschen Klassenkonkurrenz. Mit einer aufwändigen Werbekampagne fordert Jaguar den Porsche Boxster und den Mercedes SL heraus. Der rassistige Roadster ist der Nachfolger des legendären E-Type und kann sowohl laut als auch leise. Mit der kleinsten Motorisierungsvariante, einem V6-Motor mit 340 PS, schnurrt der F-Type dank Leichtbauweise sehr dynamisch. Die V8-Variante mit 495 PS röhrt dagegen ohrenbetäubend über den Asphalt und zeigt auch seine wilde Seite.

Der wilde Roadster leitet eine neue Produktoffensive der Briten ein. Insgesamt planen Jaguar und Land Rover 39 neue Modellvarianten bis 2017. Drei Milliarden Euro sollen dafür jährlich investiert werden. In der WirtschaftsWoche spekulierte Jaguar-Chef Ralf Speth offen über ein neues Crossover-Modell. Die Typkürzel Q-Type und XQ hat sich Jaguar bereits beim europäischen Patentamt gesichert.

Im Kampf um die Spitzenkräfte wildern die Briten auch bei den deutschen Autobauern. Zuletzt wechselte Wolfgang Stadler, Leiter des größten BMW-Werks, zur britischen Konkurrenz. Der 55-Jährige wird neuer Produktionschef bei Jaguar. Es dürfte viel Arbeit auf ihn warten.

Denn um auch künftig weiter wachsen zu können, muss das Gewicht der britischen Sport- und Geländewagen massiv sinken. Ab 2020 schreibt die EU einen Grenzwert beim CO₂-Ausstoß von 95 Gramm pro Kilometer vor. Neben dem Einsatz von Aluminium feilen die Briten darum auch an Kunststoff-Karbon-Verbindungen. „Die Gewichtsreduzierung wird die größte Herausforderung für Jaguar Land Rover“, sagt Dudenhöffer. Derzeit liegt der CO₂-Ausstoß bei Jaguar noch zwischen 149 und 292 Gramm, bei Land Rover sogar zwischen 129 und 348 Gramm auf 100 Kilometern

Auch bei den Kapazitäten hat JLR Nachholbedarf: Als Jaguar Land Rover 2008 am Boden lag, lästerte die Branche über die Überkapazitäten der Briten. Heute muss JLR dringend neue Fabriken eröffnen, wenn der Expansionskurs nicht gebremst werden soll. In den kommenden zwölf Monaten will der Konzern dafür 2,75 Milliarden Pfund (3,2 Milliarden Euro) investieren. Ein neues Motorenwerk in Großbritannien wird gerade gebaut. Rund elf Milliarden Yuan investieren die Briten gemeinsam mit dem chinesischen Partner Chery Automobile in ein neues Werk in Ostchina. Auch eine neue Fabrik in Saudi-Arabien wird geprüft. Außerdem wird das Werk im westindischen Pune erweitert. Innerhalb von zwei Jahren wurden fast 8.000 neue Mitarbeiter eingestellt.

Für Deutschland hätte sich der Ausbau der Jaguar-Kapazitäten fast ebenfalls ausgezahlt. Branchenkreisen zufolge verhandelte Jaguar mit Opel-Mutter GM über das Werk in Ellesmere Port. Wäre es zu einer Einigung gekommen, hätte das Opel-Werk in Bochum wohl nicht geschlossen werden müssen. Doch die Verhandlungen scheiterten. Und während Opel weiter leidet, geht das Wachstum von Jaguar und Land Rover weiter.

Und auch für Mutterkonzern Tata hat sich die Übernahme ausgezahlt. Der Markenwert von Jaguar Land Rover hat sich seit der indischen Übernahme mehr als versechsfacht und beträgt mittlerweile nach Schätzungen von Bloomberg rund 14 Milliarden Dollar. Beim ADAC Markenranking schaffte Jaguar den Sprung von Platz 23 auf Platz 8. Die Startinvestition hat Jaguar mittlerweile zurückgezahlt. Und allein im letzten Jahr erwirtschafteten die Briten einen Gewinn von fast zwei Milliarden Euro.

Dynamisches Denkmal

Der Jaguar Project 7 ist ein fahrendes Denkmal. Jaguar zeigt den Roadster auf F-Type-Basis in Goodwood und erinnert damit an seine Erfolge in Le Mans.

Jaguar wird auf dem Goodwood Festival of Speed den Prototypen "Project 7" vorstellen. Mit dem Namen erinnert Jaguar an die sieben Siege in Le Mans, die das Traditionsunternehmen mit seinen Sportwagen bisher erringen konnte.



Das Unikat wurde von Chef-Designer Ian Callum kreiert. Als Basis für den Project 7 bediente man sich unverkennbar am neuen **Jaguar F-Type**, wandelte den Roadster aber in einen Einsitzer um, entfernte die komplette Dachmechanik und garnierte die Karosserie mit einem Überrollschutz rechts hinter dem Fahrer.

Das spezielle Karosserie-Element hat bei Jaguar Geschichte: Der Höcker zitiert nämlich den Renn-Roadster **Jaguar D-Type**, der in den Jahren 1955 bis 1957 das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann. Ebenso ist die Lackfarbe eine Reminiszenz an die siegreichen D-Types, die in den Jahren 1956 und 1957 in Blau lackiert waren. Vom Serien-F-Type distanziert sich der Project 7 – abgesehen vom auffälligen Überrollschutz – durch einen neuen Frontsplitter, spezielle 20-Zoll-Felgen aus geschmiedetem Alu, zusätzlichen Abtrieb erzeugende Seitenschweller sowie einen großen Heckspoiler. Zudem fällt die Windschutzscheibe deutlich kürzer aus, was für verstärkten Luftdurchsatz im Innenraum sorgen dürfte. Angetrieben wird der Project 7 von Jaguars aufgeladenem V8 mit Vortex-Kompressor, der in diesem Fall aus seinen 5,0 Litern Hubraum 550 PS und 680 Newtonmeter an den Achtgang-Automaten schickt. Der leichte Alu-Sportwagen beschleunigt so in gerade einmal 4,2 Sekunden auf 100 km/h. Bei 300 Sachen beendet die Elektronik den Vortrieb. Aller Wahrscheinlichkeit nach bleibt es bei einem Einzelstück, obwohl einige Jaguar-Fans beim Anblick des Project 7 auf eine Kleinserie hoffen werden.

©JDOST - Berichte im Zeitraum June – July 2013
by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

22.08.2013 ab 19.30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

<http://www.hotel-eitljoerg.at/>



07.09.2013

**JDOST Seminar - Jaguar Historie
Swallow Sidecar bis Mk IV und MK V**

JDOST Garage

Stammersdorferstrasse 318 /Ecke Roseggerweg

2201 Gerasdorf

Anmeldeschluss ist der 31. August 2013

Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen

JAGUAR DAIMLER OWNERS
JDOST Daimler
www.jdost.at
SPORTS & TOURING CAR CLUB

**JAGUAR HISTORIE
SEMINAR AM 7.September.2013**
JDOST
FREUT SICH SIE ZU EINER VORSTELLUNG DER
URSPRUNGE (1927-1970) EINLADEN ZU KÖNNEN.

WAS SIE SCHON IMMER WISSEN WOLLTEN

- Der Beginn der Swallow Sidecars Corporation
- Vom Coachbuilder in die Standard Area
- SS1 bis SS100 die Vorkriegszeit
- MK VI und MK V
- Grace, Space, Pace die Modell MK VII, VIII, IX
- Kurz die sportliche Mittelklasse MK1+MK2+S-Type
- PREISBÄNDER, RESTAURIERUNG, SCHWÄCHEN

VERANSTALTUNGSDETAILS
TERMIN: 7-9-2013, 10:30 BIS 17:30 UHR
ORT: JDOST Garage, Stammersdorferstrasse 318 ;
Ecke Roseggerweg in 2201 Gerasdorf
Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg

KOSTEN: Für JDOST Mitglieder 30 €
Für Nicht Mitglieder 60 €
(BEGLEITUNG Kostenlos)
INKLUDIERT SIND UNTERLAGEN,
PAUSENGETRÄNKE UND SNACKS

VERANST.: JDOST
WEB.: www.jdost.at
EMAIL: office@jdost.at
ANMELDUNG BIS 31-8-2013 ERBETEN.
DIE VERANSTALTUNG FINDET STATT AB 10 PERSONEN

powered by
www.jaguardream.at

14.09.2013

3. JDOST Spezial-Oldtimertraining in Teesdorf

ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf

2524 Teesdorf bei Baden

Anmeldung unter:

office@jdost.at

Anmeldeschluss ist der 17.August 2013

Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen

JAGUAR DAIMLER OWNERS
JDOST Daimler
SPORTS & TOURING CAR CLUB

Einladung
zum 3. JDOST – Oldtimer-Spezial-Training

am 14.9. 2013 von 9:00 bis 16: 00 Uhr
am ÖAMTC Fahrtechnikzentrum, 2524 Teesdorf
Spezialpreis nur für JDOST - Mitglieder Eur 145,- (Gäste auf Anfrage)

Wir ersuchen um Anmeldung unter: office@jdost.at
Teilnehmeranzahl auf max. 12 Fahrzeuge begrenzt !
!!! Anmeldefrist ist der 17.August 2013 !!!
Mit freundlicher Unterstützung durch Fahrzeugleihgaben
von Jaguar Austria!

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 Bericht über den JAGUAR D-Type

„Le Mans gut, alles gut!“



Jaguar D-Type - MWS-302 Jaguar D-Type (Archivbild)

Der Zustand ist egal, ein Jaguar-D-Type ist immer einige hunderttausend Euro wert, obwohl das Modell nur wenige Rennen gewonnen hat.

Der **Wert eines Jaguar-Rennsportwagens**, sei es nun ein Type C oder D, **bemisst sich vornehmlich nach den Siegen**, die der Wagen in den 24-Stunden-Rennen von Le Mans eroberte. Die C-Types machten die Weltöffentlichkeit mit ihren Siegen 1951 und 1953 auf die Marke Jaguar aufmerksam, und die D-Types sicherten mit ihren Siegen in den Jahren 1956 bis 1958 den dauernden Verkaufserfolg.

Blättern wir jedoch in den Büchern über den Rennsport, so nehmen wir einigermaßen erstaunt zur Kenntnis, dass die **legendären D-Types** ausser in Le Mans **nur in sehr wenigen Rennen gewonnen** haben. Anfangs 1955 errang das Modell einen umstrittenen Sieg im 12-Stunden-Rennen von Sebring und gewann ebenfalls in Reims. Aber dieses Rennen zählte nicht für die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Nach heutigen Massstäben, wo eben nur die Meisterschaftsläufe wirklich zählen, muss man sagen, dass der **D-Type nur sehr mässig abgeschnitten** hat. Nimmt man alle Weltmeisterschaftsläufe aus der Zeit, in der die D-Types auf den Circuits mitfahren, zusammen, also die Periode 1954 bis 1958, kommt man auf **30 Rennen**. Bei diesen Veranstaltungen trug Ferrari mit 14 Siegen den Löwenanteil davon. Maserati gewann viermal, Jaguar, Mercedes und Aston Martin je dreimal, und Lancia, OSCA und DB-Panhard je einmal. Das Le-Mans-Rennen, in dem Jaguar siegt, zählte nicht für die Weltmeisterschaft.

Jaguar nie Weltmeister

Auf der Liste der Weltmeister fehlt Jaguar also. Dieser Titel ging 1953 und 1954 sowie 1956 bis 1958 an Ferrari, 1955 an Mercedes und 1959, zu jedermanns Erstaunen, an Aston Martin. Abgesehen von einem zweiten Platz 1953 wurde Jaguar in all diesen Jahren immer nur Dritter. Auf Jaguars Siegerliste stehen noch die 12-Stunden-Rennen von Reims 1954 und 1956 sowie die ersten Ränge bei der Ulster-Trophy, in der Coupé de Paris, im St-Etienne-Cup, in den GP von Spa und von Helsinki neben einigen weniger wichtigen Rennen in Goodwood. Doch **richtig überragend waren die D-Types nur in Le Mans** und auf dem vergleichbaren Strassencircuit von Reims-Gueux. Was aber wollte Jaguar ursprünglich erreichen?

Wofür hatte man den D-Type eigentlich gebaut?

Die Antwort darauf ist, dass der Wagen offensichtlich **speziell für diese Veranstaltung in Le Mans entwickelt** worden ist, wogegen sich Jaguar nie ernsthaft auf die Weltmeisterschaften einlassen wollte. So wurde und wird der Ruhm dieser Firma durch ihre Siege in Le Mans begründet und aufrechterhalten. Verglichen mit dem promotionellen Wert dieses 24-Stunden-Marathons verblasst nämlich die Weltmeisterschaftsehre völlig. Die Weltmeisterschaft war zwar wichtig für die Organisatoren und vielleicht noch für die wahrhaft Rennbegeisterten. Aber das grosse **Publikum betrachtete Le Mans als Hauptereignis** des Jahres. Es war das einzige Rennen, das sich wirklich lohnte, gewonnen zu werden.

Möglicherweise kamen in Südeuropa noch die Mille Miglia dazu, aber nicht in den nördlichen Ländern. Ferrari verfügte weder über die Public-Relations-Abteilung noch über den Verkaufsapparat, um die Weltmeisterschaften auszuschlachten. Ausserdem baute diese Firma sowieso nicht Autos für die Massen. Hingegen funktionierte Sir William Lyons Taktik, die Weltmeisterschaften zu negieren und alle Kräfte auf Le Mans zu konzentrieren, ausgezeichnet und entsprach seiner Art von Fabrikation und Kundschaft. Der Einsatz für Le Mans war also zweckgebunden und zahlte sich mit zwei Siegen für den C-Type und drei für den D-Type aus.

Die verschiedenen D-Types

Eigentlich hat es drei verschiedene Versionen des D-Types gegeben. Der **erste Werksprototyp von 1954** besass ein **selbsttragendes Monocoque-Chassis** mit einem vorn angeschweissten **Hilfsrahmen aus Alummiumrohr**. Wegen Schwierigkeiten beim Bau und Unterhalt sowie bei der Reparatur nach einem Unfall, schraubte man **1956 anstelle des Alu-Hilfsrahmens einen solchen aus Stahlrohr** auf. Die ursprüngliche, von Malcolm Sayer entworfene Ausführung war sehr kompakt und hatte eine kurze, direkt vor den Scheinwerfern abgeschnittene Schnauze. Die **fünf Werkswagen von 1955 bekamen eine längere, zierlichere Motorhaube** mit einem um 20 cm weiter vorne platzierten Lufteinlass. Die kurzen Versionen besaßen eine einfache, aerodynamische Kopfstütze, an die als Zubehör eine Heckflosse montiert werden konnte. Bei der längeren Version war die Heckflosse in der Kopfstütze integriert und endete am Heck des Wagens.

Die Triumphe der Ecurie Ecosse

Das Auto auf unserem Bild trägt die **Chassisnummer XKD 502**. Es war der zweite Produktionswagen von 1955 mit dem demontablen Hilfsrahmen und der kurzen Carrosserie. Wie das Schwestermodell XKD 501 war das Auto für das **Ecurie-Ecosse-Team** aus Edinburgh bestimmt. Beide Wagen wurden im Mai 1955 abgeliefert und gaben am 7. Mai ihr Debut in Silverstone. Während Jimmy Stewart beim Training mit dem 501 verunfallte und deshalb nicht starten konnte, erreichte Desmond Titterington mit dem 502 den 6. Platz im Gesamtklassement.

Eine Woche später gewann «Old Tit» mit dem 502 die Ulster-Trophy auf Dundrod. Zwei Wochen später schickte man die beiden Wagen zum 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring nach Deutschland. Aber sowohl Titterington als auch Stewart verunfallten schwer beim Training. Dabei verletzte Stewart erneut seinen Arm, den er schon im Jahr zuvor in Le Mans gebrochen hatte, worauf er sich entschloss, die Rennerei aufzugeben. Die beiden Rennwagen beteiligten sich aber schon bald wieder an den kommenden Rennen, denn die neue Konstruktion hatte offenbar die Reparaturarbeiten

vereinfacht. Der 502 wurde auf englischen Circuits eingesetzt, und aus dem Logbuch geht hervor, dass der Wagen sehr zuverlässig war, was sich als einer der wichtigsten Vorteile gegenüber der Konkurrenz erwies. Ninian Sanderson gewann im September 1955 auf Aintree, und auch im GP von Spa im Mai 1956 trug der 502 den Sieg davon.



Bild (9/37): Jaguar D-Type - Mike Hawthorn gewinnt 1955 die 24 Stunden von Le Mans (Archivbild)

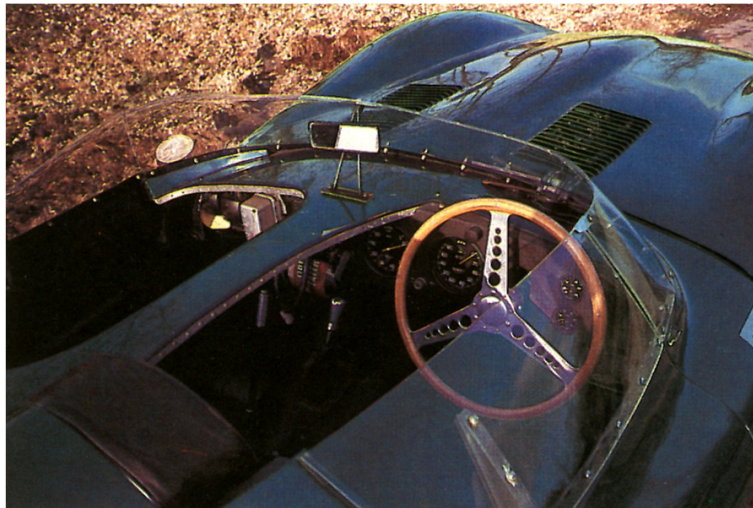


Bild (12/37): Jaguar D-Type - Sir William Lyons präsentiert Königin Elisabeth stolz den Siegerwagen von Le Mans 1955 (Archivbild)

Die **Ecurie Ecosse** siegte **1956 auch in Le Mans**, nachdem die Werks-Jaguar ausgefallen waren. Siegerauto war der **501** mit den Kennzeichen **MWS 301**. Ein Jahr später fuhr das Auto im selben Rennen nochmals mit. Zwei andere D-Types, der 502 inklusive, waren verkauft worden. An ihre Stelle traten drei Ex-Werkswagen mit den langen Carrosserien und den Chassisnummern 504, 603 und 606. Die Nummern 606 und 603 belegten in Le Mans 1957 die Plätze 1 bzw. 2.

Die letzten Stationen des 502

Der Garagist Maurice Charles kaufte den Wagen Nr. 502 und fuhr ihn, zusammen mit John Young, 1958 wiederum in Le Mans. Nach drei Stunden mussten sie aber wegen eines Unfalls aufgeben. Um den obligatorischen Gepäckraum zu schaffen, erhielt das Auto später ein erhöhtes Heck. Der neue Besitzer, Mike McGrath, nahm damit an Clubrennen teil. Bei den ersten Rennen für historische Fahrzeuge war der Wagen eine bekannte Erscheinung. Doch als sein Wert immer höher stieg, wollte man ihn keinem Risiko mehr aussetzen. Er wurde **gründlich restauriert** und in den ursprünglichen Zustand mit langer Nase und tieferem Heck zurückversetzt.



Jaguar D-Type - Jaguar D-Type von oben (Archivbild)



Impressionen vom GP Suisse 2009 - Ecurie Ecosse



GP Suisse 2009 in Bern - Jaguar D-Type



Jaguar D Type von 1956



Jaguar D Type von 1956

©JDOST - Berichte recherchiert
by Wolfgang Schöbel

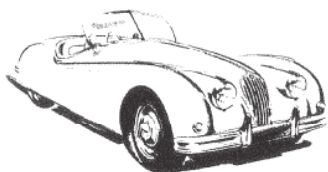


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

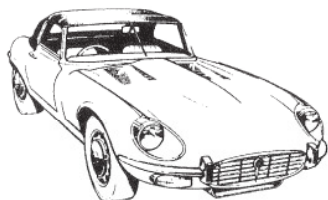
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



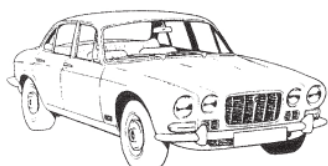
XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

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 Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 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 1327 · 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