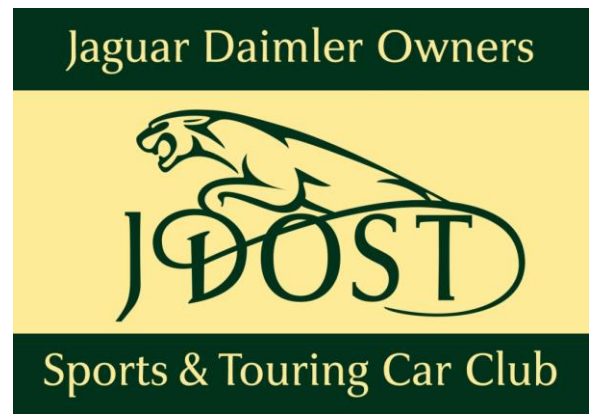


JDOST Gazette

Issue No.59
September 2014



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Stärkster F-Type R leistet 700 PS	Seite 2
Jaguar Mark 2 von Ian Callum: Chef-Designers Traumwagen geht in Serie	Seite 3
Sitzprobe Jaguar XE	Seite 4
JDOST - Termine Vorschau	Seite 7
Zeitgenössischer JDOST-Bericht Die Katze und der Elefant Jaguar MK 2 und Rover P5B im Fahrbericht	Seite 8
Inserate – Anzeigenteil	Seite 10



Stärkster F-Type R leistet 700 PS

2012 feierte Jochen Arden mit seiner Edelschmiede 40. Geburtstag. 2014 den wohl stärksten Jaguar F-Type der Welt. Bis zu 700 PS schieben den berechtigten Nachfolger des legendären E-Type an.

Trotz "R" im Namen schickt sich gewöhnliches Rabauken-Gehabe für einen feinen Jaguar nicht.

Mit satten 700 PS im Gepäck bleibt aber auch einem frisierten F-Type nichts weiter übrig, als die linke Spur zu seinem Jagdrevier zu erklären.



Tuner Arden, ein Traditionsbetrieb mit Sitz in Krefeld, ist für den satten Leistungszuwachs im F-Type R Coupé von Serie 550 PS auf 680 und bis zu 700 PS verantwortlich. Die "Katze", die bei Arden übrigens dreidimensional und verchromt ihre Krallen ausfährt, gewinnt durch das Motortuning außerdem rund 150 Newtonmeter zusätzlich.

Realisiert wird die Extra-Leistung durch einen leistungsfähigeren Schraubenkompressor, spezielle Schmiedekolben, ein Upgrade der Ansaugung und der Motorelektronik, und nicht zuletzt durch eine Tuning-Abgasanlage mit Metallkatalysatoren. Kostenpunkt des Motortunings: rund 28.000 Euro.

21-Zöller halten den Kontakt zur Straße

Ab Werk beschleunigt sein Fünfliter-V8 den F-Type R in 4,2 Sekunden auf das maximal erlaubte Landstraßentempo. Das Arden-Pendant düpiert seinen Serien-Bruder in dieser Disziplin vermutlich um eine gute Sekunde. Und in puncto Höchstgeschwindigkeit ist bei 300 Sachen in Zukunft noch lange nicht Schluss.

Optisch lässt der Tuner dem F-Type weitestgehend sein Seriengewand und ändert bis auf zusätzliche Front- und Gurney-Flaps nichts. Auf Wunsch tritt an die Stelle des Serien-Grills ein Edeltstahlgewebe mit Arden-Logo. Geht es um die Kurvenagilität der "Katze", behält sie zwar die Seriendämpfer, erweitert werden die jedoch um einen Arden-Federnsatz mit sportlicherer Kennlinie und einer homogenen Tieferlegung. Für rund 8200 Euro hält Arden einen Komplettradsatz in 21 Zoll bereit.

So richtig Kohle lassen dürfen Kunden, wenn ihnen das Interieur ihres Jags zu gewöhnlich erscheint: Kleidet Arden beispielsweise das komplette Cockpit in Leder und baut die eigene Bi-Color-Sitzanlage nebst Fußmatten und Pedalerie ein, werden über 12.000 Euro fällig.

Jaguar Mark 2 von Ian Callum: Chef-Designers Traumwagen geht in Serie

Jaguar Design-Chef Ian Callum hat in Zusammenarbeit mit dem Restaurierer Classic Motor Cars Limited einen Jaguar Mark 2 innerhalb von 18 Monaten technisch und optisch überarbeitet.

Jetzt hat sich CMC entschlossen, nach der großen positiven Resonanz, das Modell in einer limitierten Auflage zu bauen.



"Innerhalb von wenigen Stunden", so der Chef von CMC Peter Neumark, "haben viele Interessierte aus aller Welt angerufen und gefragt, ob sie ein Modell kaufen könnten. Daraufhin haben wir Ian Callum gefragt, ob wir eine limitierte Serie bauen können und er hat ja gesagt."

Der Jaguar Mark 2 wird umgerechnet zwischen 440.000 und 470.000 Euro kosten. Die Käufer können bei dem Modell die Außen- und Interieur-Farbe wählen.

Jaguar Mark 2 redesignt für Ian Callum

Ursprünglich sollte der Jaguar Mark 2 ein ganz besonderes Redesign für Ian Callum selbst sein. Das Fahrzeug wurde zur Eröffnung von CMCs neuen Räumlichkeiten in Shropshire in Anwesenheit von Rennfahrer John Surtees gezeigt.

Der personalisierte Jaguar Mark 2 verfügt nicht mehr über den Original-Motor – stattdessen wird er von einem überarbeitetem 4,3-Liter-Aggregat aus dem XK befeuert. Dieser leistet von zwei SU HD8-Vergasern versorgt, 260 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 280 Nm bei 2.800 Nm bereit. Um die Mehrleistung auch adäquat auf die Hinterräder leiten zu können, wurde ein manuelles Fünfganggetriebe und eine neue Hinterradaufhängung verbaut. Zudem kommt an der Vorderachse eine neue Bremsanlage zum Einsatz.

Infotainmentsystem mit 16 Zoll-Klappmonitor

Der Jaguar Mark 2 wurde um 30 Millimeter tiefergelegt und steht beziehungsweise rollt auf 17 Zoll großen Leichtmetallfelgen. Der Radstand legte ebenfalls zu. Einige Retuschen am Blechkleid nahm Callum ebenfalls vor.

Für die Unterhaltung im von 1959 bis 1969 gebauten Mark 2 sorgt eine Clarion Multimediastation mit einem ausfahrbaren 16-Zoll-Monitor. Des Weiteren wurde der gesamte Innenraum überarbeitet. Unter anderem mit einem verchromten Drehzahlmesser inklusive der Initialen des Chef-Designers.

Sitzprobe Jaguar XE

Zu fünft wird es ungemütlich
Der neue Jaguar XE ist eben erst
präsentiert worden, schon durften wir
in dem neuen Mittelklassler Platz
nehmen.

Ein komplett neuer Jaguar, ein
komplett neuer Stil? Weit gefehlt, denn
bei der ersten Begegnung mit dem XE
fühlt man sich an den größeren XF
erinnert, der bereits 2007 debütierte.



Der Jaguar XE wirkt kraftvoller und sportlicher als der XF. Designchef Ian Callum weiß eben ganz genau, wie weit er sich von gängigen Standards absetzen kann: "Unsere Autos dürfen zehn Prozent spezieller sein und aussehen als die anderen, aber nicht wie von einem anderen Stern."

Das Ergebnis gibt ihm recht: Mit seinen knapperen Außenmaßen (Länge 4.665 mm, Breite 1.850 mm, Höhe 1.416 mm) wirkt der neue Jaguar XE kraftvoller und sportlicher als der XF, kommt ohne sinnfreien Zierrat aus und zeigt gerade in seiner straffen Klarheit eine enorme Präsenz.

Das gilt besonders für den gezeigten S-Trim mit bis zu 20 Zoll großen Alufelgen, größeren Lufteinlässen vorn, Spoilerlippe am Heck und schwarzen Fensterrahmen, der in Kombination mit dem 340 PS starken Dreiliter-V6-Kompressormotor serienmäßig ist. Passend dazu präsentiert sich das hochwertige Interieur in Klavierlack, Alublenden und coolem Schwarz oder feurigem Rot, wahlweise aber auch ganz klassisch mit Chrom, Holz und hellem Leder.

Geborgenheit statt Weite. Der erste Eindruck vom Innenraum erinnert an den Sportwagen F-Type: lange Fronthaube, flache Windschutzscheibe, breite Mittelkonsole, tiefe, etwas nach hinten gerückte Sitzposition.

Obwohl das Raumgefühl eher Geborgenheit als Weite und Ausblick vermittelt, reicht das Platzangebot bequem für vier Erwachsene, erst mit einem weiteren Mitfahrer in Fondmitte wird es ungemütlich. Verantwortlich dafür ist neben dem langen Radstand - 10 Zentimeter mehr als beim BMW 3er - auch die nicht zu früh ins stämmige Heck abgleitende Dachlinie.

Die Rundinstrumente und der zentrale Farbbildschirm liegen gut im Blick, die sinnvoll platzierten Bedienelemente in Reichweite des Fahrers. Klimatisierung, Sitze und Fahrwerk lassen sich per Tasten direkt einstellen, Infotainment und sonstige Funktionen entweder per acht Zoll großem Touchscreen, am Lenkrad oder per Spracheingabe. Als Extras stehen ein Head-up-Display und ein Meridian-Soundsystem zur Wahl.

Nicht nur schön, sondern auch praktisch
Bei allen Benzinern gehört eine Achtgang-Automatik zu Grundausstattung, deren Fahrprogramme über den beim Start ausfahrenden Drehregler in der Mittelkonsole gesteuert werden.

Gegen Mehrpreis gibt es sie auch für die Modelle mit Vierzylinder-Diesel, doch erstmals seit vielen Jahren bei Jaguar sitzt dort in der Basis des neuen Jaguar XE ein klassischer Schalthebel für das serienmäßige Sechsganggetriebe.

Sogar Stoffbezüge sind wieder zu haben, und für sperriges Gepäck kann man die Rücksitzlehnen im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Der neue Mittelklasse-Jaguar ist eben nicht nur ein schönes, sondern auch ein schön praktisches Auto.



©JDOST - Berichte im Zeitraum August - September 2014
by Wolfgang Schöbel



JDOST Outdoor-Kartrennen ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf

JDOST - Termine

Vorschau:

11.10.2014 ab 10:00h
1.JDOST Technik-Workshop
bei Firma Histo-Tech
Kernstockgasse 2
2620 Neunkirchen
Anmeldung bis 26. September 2014

Anmeldung auf **Doodle**
oder per Mail: office@jdost.at
Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen
Es sind noch Plätze FREI!!!



16.10.2014 ab 19:30h
JDOST – Clubabend
Restaurant Panoramashenke
Filmteichstraße 5
(im Kurpark Oberlaa)
1100 Wien
<http://www.hotel-eitljoerg.at>

Anmeldung unter:
office@jdost.at



18.10.2014 ab 08:30h
JDOST – Herbstausfahrt 2014
Mit den edlen Rassekatzen durch das südliche
Niederösterreich“
Treffpunkt: Hotel Cafe Sacher
Helenenstraße 55
2500 Baden

Anmeldung auf Doodle
oder per Mail: office@jdost.at
Organisatoren: Harald und Helene



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775
Redaktion: Wolfgang Schöbel office@jdost.at
Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at
Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht

Die Katze und der Elefant

Jaguar MK 2 und Rover P5B im Fahrbericht



Sie teilen allein das typisch Englische in ihrem limousinenhaften Wesen. Sonst sind Jaguar Mark II und Rover P5B so verschieden, wie Katze und Elefant es nun mal sind. Sie gilt als diszipliniert und schnörkellos. Blau soll zu ihren Lieblingsfarben zählen, Darjeeling zum Frühstück serviert und die Kruste vom Marmeladensandwich bitte abgeschnitten werden.

Als große Tierfreundin mag sie vor allem Pferde und Hunde. Nicht weiter bekannt ist hingegen, was sie vom Automobil versteht, auch nicht, was sie an einem Wagen besonders schätzt.

Queen Elisabeth besaß zwei Rover P5B

Klar ist allerdings, dass sie der Katze den Elefant vorzog. Zwei zumindest befanden sich in ihrem Besitz, einer dunkelgrün, Baujahr 1971, Kennzeichen JGY 280. Und gerne soll sie selbst das Steuer des Rover 3.5-Litre ergriffen haben, um in der als Elefant titulierten Limousine standesgemäß in Fahrt zu kommen. Was in ihrem Fall nicht weniger heißt als: majestätisch. Der Rover P5B genoss die Gunst von Queen Elizabeth II.

Wer nun meint, das verschaffe dem Auto eine untadelige, weil immerhin königliche Empfehlung, dem sei gesagt, dass auch Margaret Thatcher sich zum Amtsantritt als Premier-Ministerin 1979 in einem P5B nach Downing Street 10 chauffieren ließ.

Königin, Premiers und Gangster

Zwar war die Produktion des ersten Rover-Modells mit selbsttragender Karosserie da schon sechs Jahre ausgelaufen. Doch hatte sich der Elefant als Favorit der Königin und Diener mehrerer Premiers so etabliert, dass die Britische Regierung 1973 die letzte Charge von fast 100 schwarzen Fahrzeugen gekauft hatte, um sie einzumotten und bei Bedarf neu zuzulassen.

Auch dem Jaguar Mk II kam schließlich staatstragende Funktion zu. Doch lag das an ganz anderen Umständen. Während der Rover P5B sich als Wagen der Wahl derer qualifizierte, die bei aller Würde und klassenbewusster Distanz nach außen auch genügend Zurückhaltung transportieren wollten, kam in den 1960ern Scotland Yard nicht umhin, einige Mark II in Dienst zu stellen.

Denn solange die Polizei nicht selbst den schnellen Jaguar fuhr, hatte sie keine Chance, dem in kriminellen Kreisen nur allzu gern genommenen Fluchtfahrzeug hinterherzukommen. Das größte Problem, das man als Gangster mit einem Jaguar Mk II haben konnte, war, dass einem der Wagen, den man selbst gestohlen hatte, gestohlen wurde, weil er bei den Kollegen so beliebt war.

Der Jaguar war für Gangster nicht unauffällig genug

Das zumindest erzählte Bruce Reynolds, Kopf der Bande, die 1963 beim Großen Postzugraub eine Beute von umgerechnet 47 Millionen Euro abgreifen konnte. Der ursprüngliche Plan sei gewesen, sich nach dem Ding mit zehn Jaguar Mk II aus dem Staub zu machen. Einer seiner größten Vorzüge jedoch soll dem Jaguar diese Hauptrolle versaut haben: So attraktiv wie er ist, wäre er für den Job als Fluchtfahrzeug nicht unauffällig genug gewesen.

Der Rover P5B hätte sich diesbezüglich angeboten. Er ist frei von jeder aufdringlichen Gefälligkeit, die einer nüchternen Einschätzung seiner tatsächlichen Güte im Weg stehen könnte. Doch trägt er den Beinamen Elefant eben nicht, weil er schnell wäre wie ein Jaguar. Seine Massen vereiteln größere Dynamik ebenso wie sein Antrieb. Bei seiner Vorstellung 1958 schleppt das Topmodell aus Solihull einen langhubigen Sechszylinder auf dem vorderen Hilfsrahmen. Der atmet durch im Kopf hängende Ventile ein und hustet über im Block stehende ab. Wobei zahme 107 PS entstehen. Mehr als gut 130 will die eigentümliche Konstruktion trotz einiger Kopfarbeit bis 1967 nicht hergeben.

Buick-V8 mit wenig Temperament

Und obwohl der Motor des P5 ausgesprochen sanft läuft und kaum kleinzukriegen ist, muss er im Rover P5B einem Achtzylinder weichen. Den hatte Rover aus dem Orkus von Buick gekramt - daher das "B" in der Typenbezeichnung des 3.5-Litre - und ihm erfolgreich Standfestigkeit und Laufruhe beigebracht. Temperament weniger.

Es fehlt nicht. Der Rover P5B ist nicht das Auto derer, die selbst in großer Eile noch Contenance bewahren. Es ist ein Wagen, der die Eile selbst vergessen macht. Schüchtern knarzen die Federn im weich belederten Fahrersitz dieses schönen 1972er Exemplars, das beim Classic Car Shop in Garmisch-Partenkirchen auf neues Pflegepersonal wartet. Aus dem Rover-Emblem in der Mitte des dünnen Lenkrads - Servounterstützung Serie - guckt streng ein behelmter Wikinger, das Radio beinahe zwei Armlängen entfernt. So viel zu den Platzverhältnissen.

Schwer und trocken fällt die Tür ins Schloss, tantchenhaft umkränzt eine Teppichbordüre die Fenstersimse aus Nussbaum. Besänftigend untermalt das Brabbeln des amerikanischen Implantats eine Fortbewegung, die Geschwindigkeit stets der Erhabenheit nachstellt. Zumal auch dem Fahrgestell das besser passt. So kommt vor allem die starre Hinterachse nicht aus dem Tritt, wenn die Straße an Güte verliert.

Jaguar Mark II ist dem Wesen nach ein Sportwagen

Den Jaguar Mark II, auch er aus dem feinen Angebot des Classic Car Shop, lässt das lange ungerührt. Obwohl auch er die hinteren Räder nicht einzeln aufgehängt trägt, fühlt er sich der Straße verbundener und macht das Fahren zur Freude. Wiewohl er dazu unnachgiebig ambitioniertes Arbeiten fordert.

Mit rohen Kräften stemmt sich das 17-Zoll-Steuer engen Richtungswechseln entgegen. Erst bei höherem Tempo bleiben Ausfahrt und Anstrengung nicht gleichbedeutend. Auch im Moss-Getriebe des Jaguar Mk II findet der Stock dann besser den Weg durch die Kulisse, obwohl die Gänge nie wirklich flutschen wollen. An diesem Hebel bitte weder Nachlässigkeit noch Nachdruck. Sonst kracht's.

Dem Wesen nach ein Sportwagen, den seine Karosserie nur unzureichend als Limousine tarnen kann, will der Jaguar Mk II, der die Insassen auf niedrigen Sesseln viel tiefer platziert als der Rover, laufen, nicht schreiten. Servo und Automatik verändern den Eindruck. Beides aber waren teure Extras. Die Servolenkung kostete 900, ein Dreigang-Automat 2.000 Mark.

Was daran erinnert, dass der Mark II ein knapp kalkuliertes Angebot war. Von jedem Pfund Umsatz, das Jaguar mit dem Mark 2 machte, blieben nur sechs Pence Gewinn. Berühmt war die Fertigungsqualität dieses Autos nicht.

Jaguar spendiert dem MkII den XK-Motor

Der Motor schon. Er entstammt dem XK, und der Jaguar Mk II lebt, von den zahlreichen Rundlichkeiten des Blechs und den vielen schönen Kippschaltern einmal abgesehen, in der Hauptsache von diesem Sechszylinder - von seinen Tonlagen, seiner Kraftentfaltung, seiner Balance. Mustergültig und doch begeisternd, vor allem beim 3,4-Liter.

Dieser Antrieb im Rover, das wäre wie ein Marmeladensandwich mit abgeschnittener Kruste. Königlich. Und die Qualität sowie der Komfort des Rover P5B im Jaguar Mark II? Wäre majestätisch.

Fazit zu Rover P5B und Jaguar Mk II

Man wickelt einen frittierten Tiefkühlfisch in die Zeitung von gestern und stellt sich an einer heruntergekommenen Bushaltestelle in den Regen. Man kann britisches Ambiente natürlich billiger haben als mit einem Rover P5B oder einem Jaguar Mark II. Das Bekenntnis zu diesen beiden fällt ebenso leicht wie die Entscheidung zwischen ihnen.

Dass die Sympathien am Ende zum Rover gehen, liegt daran, dass der Jaguar Mk II, aus gutem Grund, längst so etabliert ist. Der Rover P5B erobert als seltener Sonderling das Herz. Auf die Frage, welcher besser sei, kam ohne Zögern: "Der Elefant. Seine Qualität macht den Unterschied."

©JDOST /JDC Sept. 14 by Wolfgang Schöbel

Inserate – Anzeigenteil

Manfred  KUBIK

KONTAKT



MANFRED KUBIK E.U.
AUTOSPENGLEREI UND LACKIEREREI

Hormayrgasse 35 · 1170 Wien

ATU45543005 · FN 327294s Handelsgericht Wien

Landesinnung Wien der Karosseriebauer

Telefonnummer: 01/485 46 00

Fax: 01/485 46 00 - 13

Email: office@autoreparatur-kubik.at

<http://www.autoreparatur-kubik.at>

Manfred  KUBIK



ALLE MARKEN



OLDTIMER



ABSCHLEPPDIENST



VERSICHERUNGS-
ABWICKLUNG



OPTISCHE
ACHSVERMESSUNG
EIGENE RICHTBANK



AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI

1170 Wien, Hormayrgasse 35,

Telefon 01/485 46 00, Fax 01/485 46 00-13

e-mail: office@autoreparatur-kubik.at

<http://www.autoreparatur-kubik.at>



Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

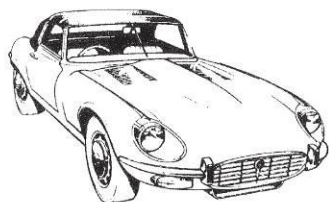
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



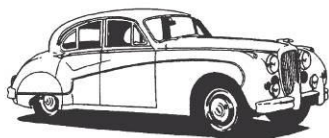
XK120, XK140, XK150



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 riesigen 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 XK120
- JAGUAR XK140
- JAGUAR XK150
- 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 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