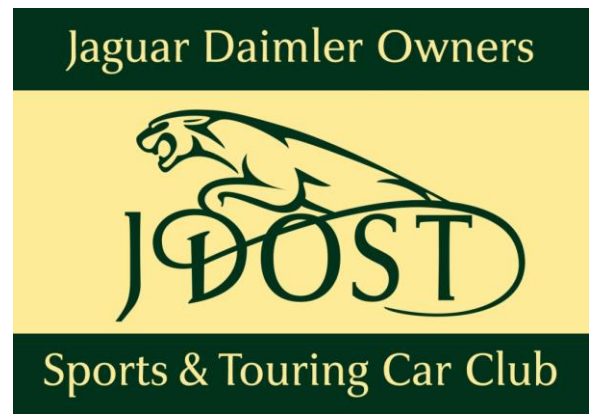


# JDOST Gazette

Issue No.61  
November 2014



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

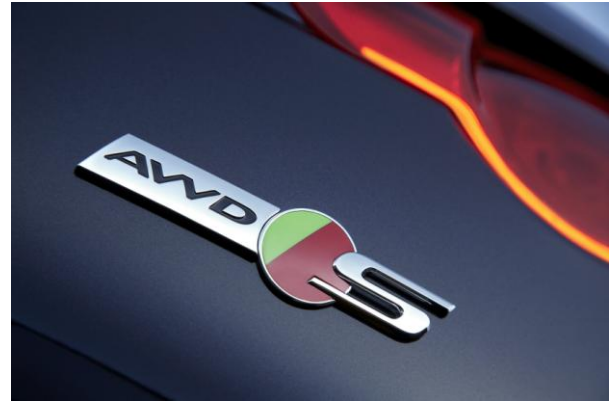
Jaguar F-Type Erlkönig: Allradantrieb für die Katze	Seite 2
Leichtbau am Jaguar XE: Leichte Mittelklasse-Limousine	Seite 3
Königlicher Besuch bei Fabrikeröffnung	
Jaguar XF wird größer und leichter	Seite 5
JDOST - Termine Vorschau	Seite 6
Zeitgenössischer JDOST-Bericht Die Geschichte des Jaguar XJS	Seite 7
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 12



## Jaguar F-Type Erlkönig: Allradantrieb für die Katze

Jaguar baut das Antriebsportfolio des F-Type weiter aus. Ab 2015 wird es den Sportler auch mit Allradantrieb geben.

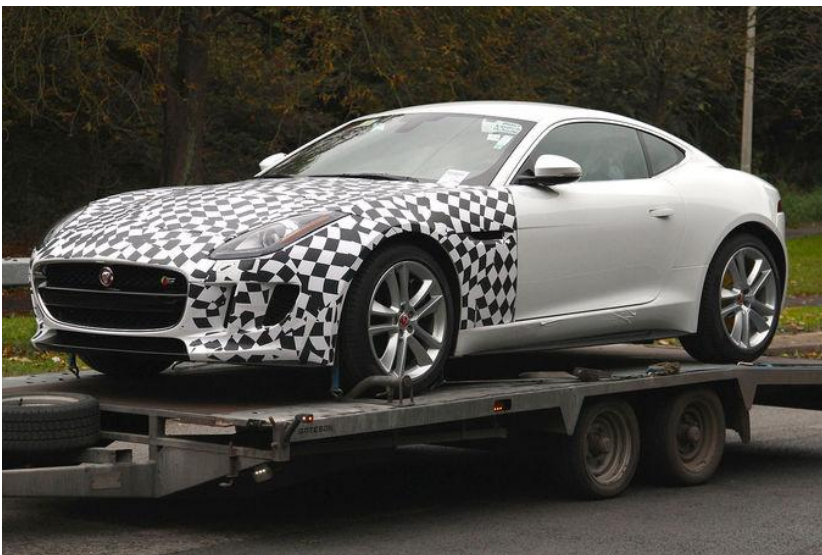
Der Jaguar F-Type ist ein Driftkünstler par excellence.



Da aber nicht jeder Kunde gerne quer durch Kurven räubert und Jaguar auch Kunden erreichen will, die in Regionen mit Schnee eher auf gute Traktion setzen, wird der F-Type ab 2015 auch mit einer Allradoption angeboten. Jaguar F-Type AWD mit neu gestalteter Haube

Premiere wird der Jaguar F-Type AWD bereits auf der L.A. Autoshow feiern, im Handel ist er dann im Spätsommer 2015 zu erwarten sein. Die neue Allrad-Version gehört zu einer Reihe leistungsgesteigerter Versionen für die F-Type-Baureihe - deren Variantenzahl demnächst von sechs auf 14 ansteigen wird.

Zu erwarten ist der Allradantrieb für alle Motorvarianten sowie für Coupé und Cabrio. Um die zusätzliche Kraftverteilung an der Vorderachse unterbringen zu können, musste offensichtlich der Motor leicht angehoben werden. Entsprechend tragen die Allradversionen eine etwas höher ausgeformte Motorhaube.

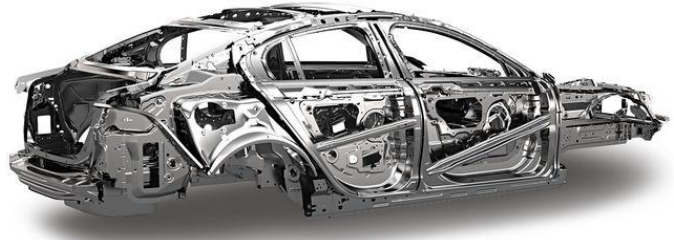


## Leichtbau am Jaguar XE: Leichte Mittelklasse-Limousine

Weniger Gewicht und höhere Steifigkeit sind bei der XE-Karosserie kein Widerspruch, sondern Teil des Konzepts, mit dem Jaguar sich für die Zukunft rüstet. Es ist ja nicht so, als ob Jaguar den Leichtbau erst noch lernen müsste.

Schon die atemberaubende Hülle der ersten XK-Modelle ab 1948 bestand aus Aluminium, und ohne dessen gewichtssenkende Wirkung wären die Rennerfolge von C-, D- und E-Type wohl weniger grandios ausgefallen.

Seit Einführung der vorigen XJ-Reihe 2002 bestehen sogar Chassis und Karosserie sämtlicher neuen Modelle der Marke aus verklebten und vernieteten Alu-Blechen, was klare Vorteile bei Fahrdynamik und Verbrauch bringt.



Mit dem Jaguar XE setzen die Briten diese Technik nun erstmals auch in der Mittelklasse ein und steigern den Anteil besonders leichter Werkstoffe bei der Karosserie auf jetzt 75 Prozent – ein Spitzenwert in diesem Segment. Speziell für die Limousine wurde sogar eine neue Alu-Legierung mit der Bezeichnung RC5754 entwickelt, die Altmaterial wiederverwendet und damit hilft, bis 2020 die angestrebte Recyclingquote von 75 Prozent zu erreichen.

Das Gros der Komponenten des Jaguar XE besteht aus hochfesten Legierungen der 6.000er-Klasse, zum Beispiel die aus einem Stück gefertigten Seitenwände. Während solche Pressteile früher aus Stahl und 1,5 mm dick waren, sind sie heute – bei gleicher Steifigkeit – aus nur noch 1,1 mm dünnem Aluminium. So wiegt die unlackierte Rohkarosserie mit 342 kg immerhin 56 Kilo weniger als die einer Mercedes C-Klasse, wobei zugleich die Torsionssteifigkeit auf 22.000 Nm stieg.

Neben vielen weiteren Bauteilen wie den Bremsen und Rädern haben auch die Vordersitze überflüssige Pfunde abgelegt, denn ihre neuen Gestelle bringen jeweils 2,5 kg weniger auf die Waage. Außerdem stecken im Jaguar XE insgesamt 46 Kilo an recycelten Kunststoffen und nachwachsenden Rohstoffen, was die Ökobilanz weiter verbessert. "Zugleich haben wir sichergestellt, dass die Struktur alle globalen Sicherheitsstandards erfüllt, ohne die Designqualität oder die hohe Verarbeitungsgüte des Autos zu schmälern", sagt der für den Karosseriebau verantwortliche Chefsingenieur Mark White.

Mindestens ebenso wichtig für Jaguar ist die flexible, modular aufgebaute Architektur, die der XE erstmals nutzt und die künftig eine schnelle, kostengünstige Umsetzung zusätzlicher Modelle und Varianten ermöglicht. Dafür mussten allerdings zunächst einmal 1,9 Milliarden Euro für einen neuen Fertigungskomplex auf dem Gelände des Land-Rover-Stammwerks in Solihull investiert werden, wo im nächsten Jahr die Produktion beginnt. Eine schwere Hypothek, die der Jaguar XE und seine späteren Ableger jedoch mit Leichtigkeit abtragen werden.

## Jaguar/Land Rover-Vierzylindermotoren: Die Geheimnisse der neuen Aggregate

Die komplett neuen Zweiliter-Diesel der Ingenium-Motorenfamilie sind die ersten von Jaguar selbst entwickelten Vierzylinder und gleich in Bestform. Besonders der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des E-Performance von nur 99 g/km ist rekordverdächtig.



Seit 1947 entwickelt und baut Jaguar eigene Motoren – vom legendären XK-Reihensechszylinder über den famosen V12 bis hin zu den aktuellen V6- und V8-Benzinern mit Kompressor-Aufladung. Nur die erst vor zehn Jahren eingeführten Diesel stammen aus Kooperationen mit Ford und dem französischen PSA-Konzern, jedoch nicht mehr allzu lange. Denn eine komplett neue, hauseigene Familie von Vierzylinder-Motoren wird sie sukzessive ersetzen – zunächst im XE, später auch in anderen Modellen von Jaguar und Land Rover.

Erster Vertreter des Ingenium genannten Voll-Alu-Triebwerks ist ein Zweiliter-Diesel in der Version E-Performance, der mit 163 PS und 380 Nm exakt auf dem Niveau des BMW 320d Efficient Dynamics Edition liegt, aber im kombinierten EU-Fahrzyklus statt 4,1 nur 3,8 Liter pro 100 Kilometer verbrauchen soll. Auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 99 Gramm pro Kilometer markiert einen Spitzenwert in dieser Klasse, und dank Harnstoffeinspritzung zur Reduktion der Stickoxide erfüllt er die Euro-6-Norm.

Natürlich braucht es dazu modernste Technik wie variable Steuerung der Auslassventile, Common-Rail-Hochdruckeinspritzung mit 1.800 bar sowie Stopp-Start-Automatik und Batterieladung nur im Schubbetrieb, vor allem aber unendlich viel Feintuning bei Mechanik, Elektronik und Thermodynamik. So konnte die innermotorische Reibung deutlich verringert werden, was sowohl der Effizienz wie der Laufkultur zugutekommt. Darüber hinaus hilft die bedarfsgerechte Steuerung von Öl- und Wasserpumpe beim Spritsparen.

Neben weiteren Leistungsstufen des von zwei Ausgleichswellen beruhigten Ingenium-Diesels, der in einem neuen Motorenwerk bei Wolverhampton entsteht, werden dort später auch Vierzylinder-Benziner der gleichen Familie gebaut. Ebenso wie der Dreiliter-Kompressor-V6 sind sie serienmäßig an eine Achtstufen-Wandlerautomatik von ZF gekoppelt, die es für die Diesel nur gegen Aufpreis gibt. Denn die rüstet Jaguar erstmals seit langer Zeit wieder mit einem konventionellen Sechsgang-Schaltgetriebe aus, bei dem Leichtlauföle und eine integrierte Trockensumpfschmierung die Reibungsverluste reduzieren.

Weitere Überzeugungsarbeit sollen die niedrigen Unterhaltskosten, lange Wartungsintervalle (33.000 Kilometer oder alle zwei Jahre) und die reparaturfreundliche Konstruktion leisten – damit sich auch all jene Liebhaber einen XE leisten können, die bisher nur von einem Jaguar geträumt haben.

Auch bei Jaguar ist kürzlich der letzte Wagen mit Saugmotor – ein XK mit Fünfliter-V8 – vom Band gelaufen, denn Downsizing per Aufladung setzt sich seit Jahren auf breiter Front durch. Das Nebeneinander von Turbolader und Kompressor im gleichen Haus – wie bei Audi und Porsche – ist zwar eher ungewöhnlich, bei Jaguar und Land Rover aber klar geregelt: In allen Vierzylinder- und Dieselmotoren kommt ein tendenziell sparsamerer Turbolader zum Einsatz, bei den V6- und V8-Benzinern ein mechanisch angetriebener, stets mitlaufender Kompressor.



## Königlicher Besuch bei Fabrikeröffnung

Der britische Nobel-Autobauer Jaguar Land Rover (JLR) hat ein neues Motorenwerk eröffnet. Ehrengäste bei der Eröffnung: Queen Elizabeth II. (Bild, mit Manager Dr Ralf Speth) und ihr Mann Prinz Philip.



Mit der Produktionsstätte im englischen Wolverhampton nimmt das Tochterunternehmen des indischen Automobilherstellers Tata Motors den Motorenbau wieder selbst in die Hand. Ab dem kommenden Frühjahr sollen dort 2-Liter-Dieselmotoren für den neuen Jaguar XE vom Band rollen. 1400 neue Arbeitsplätze wurden geschaffen.

## Jaguar XF wird größer und leichter

Mit der zweiten Generation des XF macht Jaguar ab 2016 dem BMW 5er und der Mercedes E-Klasse Konkurrenz. Dazu wächst der Oberklasse-Jaguar.

Nach F-Type und XE erneuert Jaguar in den kommenden drei Jahren die komplette Modellpalette. Den Anfang macht 2016 der Nachfolger des XF.



Die intern X260 genannte Oberklasselimousine soll gegenüber dem aktuellen Modell deutlich wachsen, um künftig beim Platzangebot mit Mercedes E-Klasse und BMW 5er mithalten zu können.

Die zweite Generation des XF basiert auf einer gemeinsam mit Konzernschwester Land Rover neu konstruierten Aluminium-Plattform, die das Leergewicht um rund 200 Kilogramm senken soll. Ebenfalls neu sind Motoren und Getriebe. Als Basismotoren kommen künftig Vierzylinder-Benziner und -Diesel mit einer Leistung von bis zu 240 PS zum Einsatz. Darüber hinaus gibt es die aus dem F-Type bekannten Sechs- und Achtzylinder mit bis zu 550 PS.

## JDOST - Termine Vorschau:

22. - 23. 11. 2014  
7.JDOST- Ganslessen  
Sebastiankeller  
in Oggau am Neusiedlersee  
Anmeldeschluss: Zimmer VOLL!  
Anmeldung zum Essen bis 20. November 2014  
unter: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)

Sowie im Anschluss am  
23. NOVEMBER 2014 um 17:00h wieder:  
Theaterabend in Tulbing mit „Charleys Tante“



05.12.2014 FREITAG ab 18:00h  
Jährliches JDOST –Punschtrinken sowie  
Weihnachtsfeier und großem Jahresrückblick  
in der JDOST-Garage  
Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg  
2201 Gerasdorf  
Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg  
Verbindliche Anmeldung  
bis 28.11.2014  
unter: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at) oder 0676/6408511



15.01.2015 ab 19:30h  
JDOST – Clubabend  
Restaurant Panoramaschenke  
Filmtaichstraße 5  
(im Kurpark Oberlaa)  
1100 Wien  
<http://www.hotel-eitljoerg.at>  
Anmeldung unter:  
[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



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

# Zeitgenössischer JDOST-Bericht

## Die Geschichte des Jaguar XJS



Der **Jaguar XJ-S** bzw. **XJS** war ein sportliches Modell oder genauer gesagt ein Grand Tourer des traditionsreichen britischen Autoherstellers Jaguar.

Er wurde vom 10. September 1975 bis 4. April 1996 in 119.268 Exemplaren hergestellt und war damit das bislang erfolgreichste Jaguar-Sportmodell.

Mit dem letzten Jaguar E-Type, der im September 1974 hergestellt wurde, gab Jaguar den Markt für Roadster-Sportwagen, für die gerade die englische Autoindustrie mit Marken wie Jaguar, Triumph und MG bekannt war, auf. Neue gesetzliche Rahmenbedingungen, insbesondere in den USA, veranlassten Jaguar, die Entwicklung eines komfortablen Coupés gegenüber einem Roadster zu favorisieren. Die Linienführung des auf der Basis der XJ Limousine entwickelten und mit dem V12 Motor aus der E-Type Serie III versehenen XJ-S war seinerzeit eher umstritten. Es dauerte eine gewisse Zeit, bis der XJ-S aus dem Schatten seines Ahnen, des Jaguar E-Type, herausfahren konnte und als eigenständige, eigenwillige und avantgardistische Design-Kreation anerkannt und geschätzt wurde.

**JAGUAR UNLEASHES A NEW BREED OF CAT. THE S-TYPE.**

It may well be the best-handling four-passenger car in the world. CAR AND DRIVER says: "The suspension is amazing. It is fast but not hard, and the geometry is accurate. The car seems immune to the laws of physics." MOTOR TRENDS says: "... the XJ-S feels very flat indeed under all but the most violent cornering situations." ROAD & TRACK says: "The emphasis is on refinement, complete silence, luxury, comfort and general opulence, and it will run the pants off a 450SLC." In other words, the S-type is all that the world expects of a Jaguar. It is powered by the remarkably smooth 5.3 litre V12, guided by precise rack and pinion steering with 3.2 turns lock to lock, stopped by four-wheel power disc brakes and balanced superbly on all-independent suspension. Inside, the ride is quiet elegance. The seats are top-grain leather, and every amenity has been considered and supplied, from thermostatically-controlled air-conditioning to AM/FM stereophonic radio with tape deck. Drive this new breed of cat soon. For the name of the dealer nearest you, call these numbers toll-free: (800) 447-4700, or, in Illinois, (800) 322-4460. British Leyland Motors Inc., Leonia, New Jersey 07608.



## XJ-S („Pre-HE“, 1975–1981)

Im September 1975 wurde auf der IAA in Frankfurt am Main der XJ-S vorgestellt, der auf dem XJ Serie II basierte (der Radstand war mit 2,59 m um ca. 25 cm kürzer als bei der Limousine XJ 12), mit geschlossener 2+2sitziger Karosserie und dem V12-Motor in der damals gerade serienreifen Einspritzversion.

Seine Form war zwar nachweislich windschlüpfiger als die des inzwischen aus der Mode gekommenen E-Type, aber auch wuchtiger und deutlich schwerer als der E-Type V12 2+2. Der XJ-S war zu dieser Zeit der teuerste Jaguar in der Modellpalette, und bei Jaguar hoffte man, mit diesem Modell Käufer anderer Luxusmarken wie Maserati und Ferrari gewinnen zu können.

Im Vergleich zu Modellen wie dem Porsche 911 und der Mercedes-Benz SL-Klasse war der XJ-S schneller, der Benzinverbrauch aber auch deutlich höher. Dafür zeichnete er sich jedoch durch eine ausgezeichnete Straßenlage aus und bewies in diesem Modellsegment einen sehr eigenständigen Charakter.

Den XJ-S gab es nur mit dem 5,3 Liter-V12 mit 211 kW (287 PS). Es standen ein Dreigang-Automatikgetriebe und ein Viergang-Schaltgetriebe zur Wahl (letzteres bis etwa 1978 weltweit nur in einer Stückzahl von 352 Exemplaren produziert). Bis heute sind nur sehr wenige fahrbereite Exemplare aus der Ära von 1975 bis 1981 erhalten geblieben.

Bekanntheit erlangte dieses Modell auch durch die erfolgreiche britische Fernsehserie Simon Templar – Ein Gentleman mit Heiligenschein (1978-1979), in der Ian Ogilvy als Simon Templar einen weißen XJ-S mit dem Kennzeichen ST-1 fuhr.

## XJ-S H.E. (1981–1991)

Nachdem im Jahr 1980 die Produktion von nur knapp über 1000 Autos einen Tiefstand erreicht hatte, wurde kurzfristig über die Einstellung der Produktion nachgedacht. Unter dem neuen Jaguar-Chef John Egan wurde jedoch entschieden, den XJ-S zu überarbeiten und zusätzliche Versionen anzubieten, unter anderem ein von Kunden schon lange gewünschtes Cabrio.

Bereits im Sommer 1981 wurde der Wagen mit einer moderneren Einspritzanlage versehen, die den Motor auf 220 kW (299 PS) brachte. Darüber hinaus fand der neue H.E.-Zylinderkopf (High Efficiency) Verwendung, der zu einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um mehr als zwanzig Prozent beitrug. Die Leistung wurde nun mit 217 kW (295 PS) angegeben.



Neben leichten kosmetischen Veränderungen (Holzeinlagen am Armaturenbrett, weniger wichtigen Stoßfängern mit einer Chromleiste am oberen Rand) wurde auch die Qualität erheblich verbessert, was zu einer merklichen Steigerung der Verkaufszahlen führte.

Die höchsten Produktionsraten der ganzen XJ-S/XJS Modellgeschichte wurden in den Jahren 1988 und 1989 erreicht, mit jährlich über 10.000 gebauten Fahrzeugen.



### XJ-S 3.6 (1983–1991)

Im XJ-S kam im Frühjahr 1983 erstmals der Nachfolger der legendären, fast vierzig Jahre alten XK-Sechszylindermaschine zum Einsatz. Es handelte sich um einen AJ6-Motor, ein 3,6-Liter-Reihen-Sechszylinder mit zwei oben liegenden Nockenwellen und vier Ventilen je Zylinder, der 163 kW (221 PS) leistete und mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe Marke Getrag eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h erreichte.

Durch die Einspritzanlage und die Ventiltechnik war der Verbrauch niedriger als beim alten Motor. Diese Version ist besonders selten. Neben dem Schaltgetriebe gab es auf Wunsch ab 1987 auch ein Viergang-Automatikgetriebe von ZF. Ab dem Modelljahr 1989 war der XJ-S nur noch mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator erhältlich, wodurch die Leistung auf 147 kW (198 ECE-PS) sank.

### XJ-SC 3.6, XJ-SC H.E. und XJ-S Convertible (1983–1991)

Im Herbst 1983 wurde der XJ-SC vorgestellt, ein Cabriolet mit Targa-Dach und faltbarer Heckscheibe - vorerst nur mit dem neuen Sechszylinder, ab 1985 auch mit dem V12.

Der Umbau der Karosserien war recht umständlich organisiert und machte den Hin- und Hertransport zwischen mehreren Werken notwendig. Die Kundschaft sehnte sich freilich nach einem „bügellosten“ Cabrio, das es nur als nachträglichen Umbau bei Hess & Eisenhardt in USA, Lynx in England und Arden in Deutschland gab.



Beim SC handelte es sich um ein Übergangsmodell, da man bei Jaguar damit beschäftigt war, ein verwindungssteifes Vollcabrio auf Basis des XJ-S zu entwickeln. Im Februar 1988 wurde der XJ-S Convertible mit V12-Motor vorgestellt.

Der XJ-SC wurde nicht gut aufgenommen. Sowohl die Presse als auch der Markt sahen ihn nicht als vollwertiges Cabriolet an. In Testberichten wurde wiederholt auf die „Abwegigkeit“ der Verdeckkonstruktion hingewiesen.

### XJR-S (1988–1993)



Ab 1982 wurde der XJ-S erfolgreich vom Team Tom Walkinshaw Racing (kurz TWR) in der Europäischen Tourenwagen Meisterschaft eingesetzt und gewann 1984 den Meistertitel - eine Ehre, die den Vorgängern XK und E-Type stets verwehrt geblieben war. TWR bot seit 1984 einen recht markanten Spoilersatz für den XJ-S an.

Unter Verwendung dieses Zubehörs entstand im Frühjahr 1988 in England das Serienmodell XJR-S, das technisch mit dem XJ-S V12 identisch war. Die Einführung dieses

Modells wurde mit einer auf 50 Exemplare limitierten Sonderausführung Le Mans gefeiert (TWR hatte dort kurz zuvor mit dem Jaguar XJR-9 den Sieg errungen). Die Aerodynamik-Kits waren für Serienfahrzeuge weiterhin erhältlich und in dieser Zeit entstanden viele Derivate durch Drittfirmen.

Im Jahre 1991 wurden die optischen Änderungen des Facelifts für die Serienmodelle übernommen und zugleich ein von TWR entwickelter 6,0-Liter-V12 eingeführt. Dieser Motor war nicht identisch mit dem von Jaguar ab 1993 eingesetzten 6,0-Liter-V12, der über einen anderen Zylinderkopf verfügte. Die deutsche Version des XJR-S leistete 243 kW (330 PS), erzielte eine Höchstgeschwindigkeit von 254 km/h und besaß eine Dreigangautomatik. Sie blieb bis zum Frühjahr 1993 im Programm.



### XJS (1991–1996)

Der XJ-S wurde im Mai 1991 komplett überarbeitet und neu unter der Bezeichnung "XJS" angeboten. Bereits 1988 war bei Jaguar eine gründlich überarbeitete Ausführung des XJ-S intern abgeschlossen, wurde aber aus finanziellen Gründen (Abverkauf der bestehenden Lagerbestände) erst von 1991 bis 1993 schrittweise in die Serienfertigung überführt. Die vollständige Umrüstung kostete insgesamt über 50 Millionen Pfund. Die auffälligste Veränderung an der Außenansicht des neuen XJS waren neue Rückleuchten in Rechteckform und die hinteren Seitenfenster.

Unter dem Blech war vieles neu konstruiert, um die Produktion mit größeren Blechen zu vereinfachen und um Kosten zu senken. Innen wurde das Cockpit mit Rundinstrumenten neu gestaltet. Zur Unterscheidung gegenüber älteren XJ-S Versionen werden diese jüngeren Modelle meist als "Facelift" bezeichnet.



Der neue XJS wurde zunächst als Coupé mit dem 4,0-Liter-Sechszylinder entweder mit Fünfgang-Schaltgetriebe oder einer Viergang-Automatik und als Coupé oder Convertible mit dem 5,3-Liter-V12 mit GM400-Dreigangautomatik angeboten.

Im Frühjahr 1993 wurde der Hubraum des V12 von 5,3 auf 6,0 Liter vergrößert. Er leistete jetzt 222 kW (302 PS). Der XJS V12 wurde mit einer moderneren Viergang-Automatik von General Motors ausgerüstet. Durch den neuen Motor wurde der XJR-S mit seinem andersartig konstruierten 6,0-Liter-V12 überflüssig. Die Höchstgeschwindigkeit für das überarbeitete Coupé lag bei 260 km/h, für das Cabriolet bei 257 km/h. Beide Fahrzeuge waren nicht abgeregelt.

Zum Modelljahr 1993 wurden die Chrom-Stoßfänger durch weit nach unten reichende, in Wagenfarbe lackierte Kunststoff-Stoßfänger ersetzt sowie modifizierte Türschlösser und Verriegelungen verbaut. Der Einsatz der neuen Komponenten fand nicht zu einem bestimmten Datum statt, sondern richtete sich nach den Restbeständen der noch auf Lager befindlichen Altteile, so dass viele Übergangsmodelle zu finden sind. In diese Zeit fiel auch der Einbau der Hinterachse aus der Limousine, so dass der XJS damit keine innen liegenden Scheibenbremsen mehr besaß. Ein Fahrerairbag hielt Einzug, ab Herbst 1993 auch ein Beifahrerairbag.

Bei den Convertibles entfiel der verschließbare Stauraum hinter den Sitzen zugunsten einer zweiten, zuvor nur als Sonderumbau bei Arden erhältlichen Sitzbank, und das Armaturenbrett wurde im Bereich der Mittelkonsole leicht überarbeitet. Die Autos dieser Baujahre sind äußerlich an den 5-Spoke-Felgen oder BBS-Kreuzspeichen-Felgen (Sonderausstattung) sowie an den flachen, seitlichen (vorher quadratisch aufgesetzten) Blinkleuchten am vorderen Kotflügel zu erkennen.

Ebenfalls in diesen Produktionszeitraum fiel die Sonderausstattung "Insignia", die auch für die Limousine erhältlich war. Für einen fünfstelligen Mehrpreis wurde der Innenraum unter anderem durch eine Vollederausstattung aufgewertet. Fahrzeuge mit dieser Ausstattung sind extrem selten.

Im Juli 1994 wurde die Lederausstattung für das Modelljahr 1995 modifiziert. Beim V12 wurde Raffleder verarbeitet, die Rückseiten der Sitze wurden mit Leder überzogen, und an den Türen entfielen die Chromzierleiste und die Teppichapplikation. Obwohl die Insignia-Ausstattung jetzt nicht mehr erhältlich war, entsprach der Innenraum der V12-Modelle bis auf die fehlenden Lederapplikationen an der A-Säule, dem Armaturenbrett sowie der Hutablage weitgehend dieser Ausstattungslinie.

Die AJ6-Maschine mit 163 kW (222 PS) wurde ab Juli 1994 durch einen neuen AJ16-Motor ersetzt, der auch in der neu eingeführten Limousine zum Einsatz kam. Dieser war die Weiterentwicklung des AJ6 und leistete beim XJS nun 171 kW (233 PS). Die Höchstgeschwindigkeit betrug 237 km/h beim Coupé und 234 km/h beim Cabriolet. Äußerlich sind die Fahrzeuge dieses Bauzeitraumes an den fehlenden aufgeklebten Seitenstreifen sowie an den in Wagenfarbe lackierten Aussenspiegeln und Scheinwerferumrandungen zu erkennen. Ferner wurden alle Sechszylinder dieser Bauzeit nur noch mit den bekannten 5-Spoke-Felgen ausgestattet.

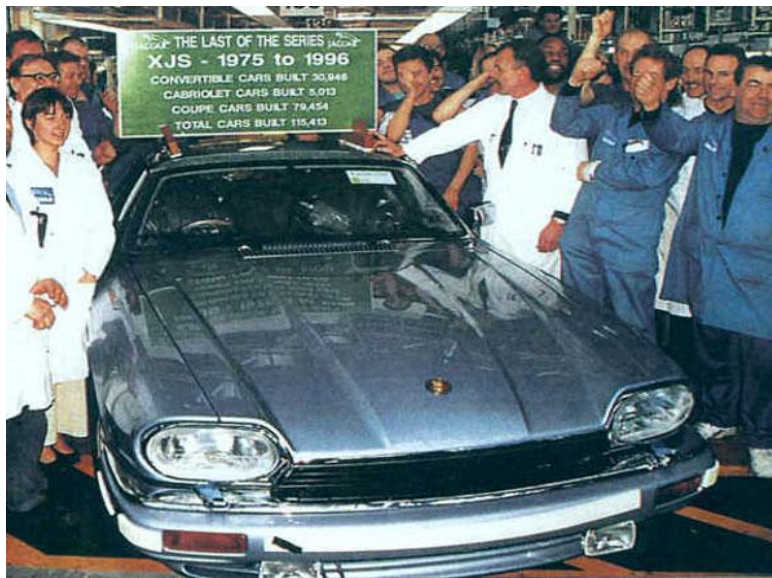
Ab Mitte 1995 war der XJS ausschließlich in der "Celebration"-Ausstattung, in Erinnerung an die 60 Jahre zurückliegende erstmalige Verwendung des Namens Jaguar, erhältlich. Nun gab es wieder verchromte Spiegel und Scheinwerferumrandungen sowie fast ganzflächige Felgen. Der Innenraum wurde durch ein Teil-Holzlenkrad und einen Automatikwählhebel aus Holz aufgewertet.





Der V12 war bereits 1995 nicht mehr in der Preisliste aufgeführt und wurde nur noch auf Wunsch gebaut, so dass er offiziell nicht in der "Celebration"-Ausstattung erhältlich, jedoch mit seiner umfangreichen Lederapplikation sogar noch etwas besser ausgestattet war.

Die allerletzten XJS beider Motorisierungen mit Bauzeitraum ab Herbst 1995 sind an einem Handbremshebel mit einem rundem schwarzem Griffstück erkennbar. Er war nicht mehr verchromt, sondern mit Leder überzogen und kam in dieser Form ebenfalls im Nachfolgemodell XK8 sowie im Aston Martin DB7 zum Einsatz.



Selbst im letzten Produktionsjahr 1996 wurden, nachdem der Nachfolger XK8 bereits angekündigt war, noch mehr als 3.000 XJS-Modelle ausgeliefert. Der letzte V12 verließ im Januar 1996 das Werk, der letzte mit 4,0-Liter-Motor im April 1996.

©JDOST /JDC November 14  
by Karl Sch.

**Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren**

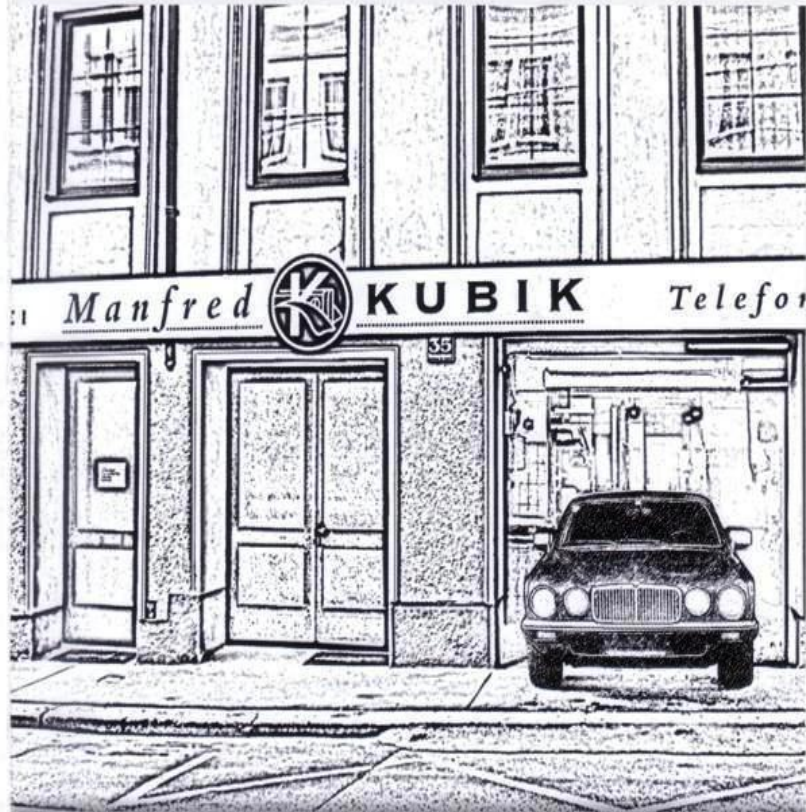


**KONTAKT**



**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](mailto:office@autoreparatur-kubik.at)  
<http://www.autoreparatur-kubik.at>



**AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI**

1170 Wien, Hormayrgasse 35,  
 Telefon 01/485 46 00, Fax 01/485 46 00-13  
 e-mail: [office@autoreparatur-kubik.at](mailto:office@autoreparatur-kubik.at)  
<http://www.autoreparatur-kubik.at>





Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

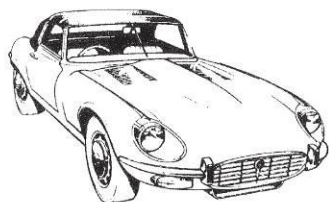
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



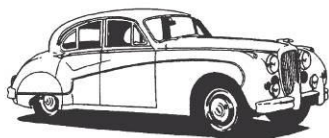
XK120, XK140, XK150



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