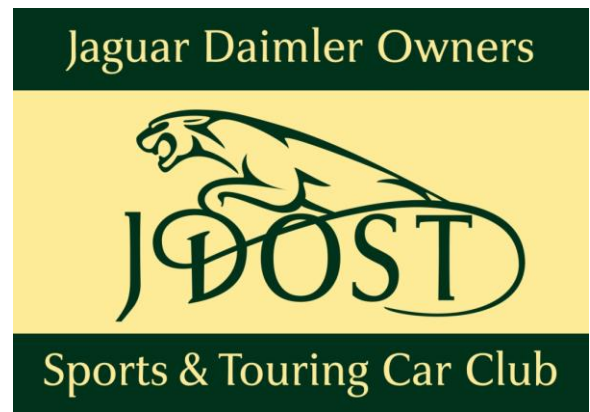


JDOST Gazette

Issue No.66
May 2015



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar F-Type Roadster 5.0 V8 von Piecha design	Seite 2
Jaguars erstes SUV	Seite 4
So fein ist die kleine Sportkatze	Seite 5
Bald steuern Sie den Scheibenwischer mit den Augen	Seite 6
JDOST - Stand Oldtimermesse Tulln 16.- 17.Mai 2015	Seite 7
JDOST - Termine Vorschau	Seite 8
Zeitgenössischer JDOST-Bericht Hätte ein ganz Großer werden können	Seite 9
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 13



Jaguar F-Type Roadster 5.0 V8 von Piecha design



Das in Rottweil beheimatete Designunternehmen PIECHA hat sich mit viel Leidenschaft und Designgefühl dem Jaguar F-Type Roadster angenommen.

Jaguar F-Type Roadster 5.0 V8- Tailor Made Performance Line

Seit der Jaguar F-Type Roadster im letzten Jahr im Straßenbild zu sehen ist, wächst seine Fangemeinde stetig. Ein reinrassiger Roadster mit atemberaubendem Design und dem wohlklingenden Namen Jaguar F-Type Roadster – einer Hommage an den legendären E-Type aus dem Hause Jaguar.

Die markante Linienführung wurde so gekonnt und harmonisch mit aerodynamischen Komponenten ergänzt, die auf beeindruckende Weise die Sportlichkeit des Jaguar F-Type unterstreichen und in keiner Weise überladen oder angesetzt wirken. Im Gegenteil, die sportliche Performance wird kraftvoll unterstrichen und ergänzt genau die Bereiche, an denen man sich von Haus aus mehr gewünscht hätte.

Formvollendet integrieren sich die Front-Cup-Wings und die sich dynamisch verbreiternden Schweller-Wings in das Karosseriekleid des Jaguars und lassen diesen keilförmig und breit erscheinen.

Rückseitig betrachtet zeigt sich eine wahre Offenbarung. Der riesige Diffusor beherbergt vier mächtige 90-Millimeter-Endrohre, umrahmt durch eine Diffusor-Blende mit Edelstahl-Lochgittereinsätzen. Dadurch werden die von Haus aus viel zu großen Endrohrausschnitte deutlich verkleinert und sehr technisch in Szene gesetzt.

Für die serienmäßigen, etwas billigen und einfalllosen Endrohre wurden optisch deutlich vergrößerte Endrohrblenden entwickelt, die einfach auf die Originalblenden aufgeschoben werden können und eine völlig neue Optik ergeben.

Dem serienmäßig schwarz matten Diffusor fehlte es an Dominanz. Deshalb wurde er durch einen um 40 Zentimeter breiteren und deutlich größeren Diffusor ersetzt, in dessen Luftkanal zwei langgezogene Finnen aerodynamisch deutlich mehr Stabilisierung des Heckbereichs erwirken. Die farbliche Angleichung an die Karosseriefarbe vermittelt deutlich mehr Breite und bildet einen harmonischen Abschluss.

In puncto Abschluss wurde natürlich auch für den Heckdeckelbereich eine Heckspoilerlippe entwickelt, die sich so harmonisch in das Gesamtkleid integriert, dass diese erst auf den zweiten Blick auffällt bzw. wenn Sie nicht vorhanden wäre, etwas fehlen würde.

Um diese aerodynamischen Muskeln auch adäquat auf breite Füße zu stellen, wurden speziell für den Jaguar F-Type die PIECHA MP1 Monoblock-Felgen in 9,5×20 und 11×20 Zoll mit einer deutlich breiteren ET für die serienmäßige 20-Zoll-Bereifung angepasst. Zudem wurde das Fahrwerk um 30 Millimeter abgesenkt. Das Gesamtbild ist eine beeindruckende Performance die Ihresgleichen sucht.

Wer übrigens noch mehr Komfort für sein Roadster-Vergnügen sucht, dem sei unbedingt das Komfort-Variodach-Modul empfohlen, das mit vielen Komfortfunktionen, wie beispielsweise die One touch-Bedienung oder das automatische Schließen der Fenster nach dem Schließvorgang oder die Verdeck-Betätigung mit nur drei Klicks über den Serien-Schlüssel aus der Ferne und einige Features mehr zu bieten hat.

Das gesamte Jaguar F-Type Programm ist ab sofort für alle 3,0l V6 oder 5,0l V8 Roadster und Coupé lieferbar.

Detaillierte Informationen und alle Preise lassen sich hier finden:
www.PIECHA.com/Fahrzeugprogramme/Jaguar
oder www.Jaguar-Tuning.de.

Jaguars erstes SUV



Jaguar will nach dem Vorbild von Porsche mit einem Geländewagen wachsen. Der F-Pace startet 2016 und soll das leichteste SUV in seinem Segment werden.

Jaguar wird ab 2016 seinen ersten Geländewagen anbieten. Der F-Pace teilt sich die technische Basis mit den jüngst vorgestellten Modellen XE und XF. Heißt konkret: Die Karosserie besteht hauptsächlich aus Aluminium und soll den Jaguar zum leichtesten Modell in seiner Klasse machen.

Der F-Pace tritt vor allem gegen BMW X3 und Porsche Macan an. Unter der Haube kommen komplett neu konstruierte Vier- und Sechszylinder zum Einsatz. Die Benziner leisten bis zu 380 PS (V6-Kompressor), der stärkste Diesel kommt auf 300 PS. Der sparsamste Diesel mit 163 PS dürfte nach Norm nur wenig mehr als vier Liter pro 100 Kilometer verbrauchen.

Der Jaguar F-Pace ist sportlicher als die Modelle der Konzernschwester Land Rover. So soll eine Kannibalisierung vermieden werden. Die Einstiegsmodelle sind wohl auch mit Hinterradantrieb lieferbar. Der bei den größeren Motoren serienmäßige Allradantrieb wurde mit der Schwestermarke Land Rover entwickelt.

Im Innenraum kommt ein neues Multimediasystem mit einem 10,2 Zoll großen Bildschirm zum Einsatz. Vorbild der Erweiterung der Produktpalette ist Porsche.

Zwar wuchs Jaguar 2014 weltweit mit 81.570 verkauften Autos um sechs Prozent und feierte das erfolgreichste Jahr seit fast einer Dekade. Absolut gesehen ist die Stückzahl aber ernüchternd, Porsche verkauft rund doppelt so viele Autos. Das liegt vor allem daran, dass die Schwaben mit Macan und Cayenne zwei erfolgreiche SUVs im Programm haben.

So fein ist die kleine Sportkatze



Dieser feine Brite will ab 13. Juni die Mittelklasse aufmischen!

Der Jaguar XE ist schlank, elegant und bestens verarbeitet. Tugenden, mit denen auch Audi A4, BMW 3er oder Mercedes C-Klasse werben.

Elegant und durchtrainiert – der 4,67 Meter lange Viertürer besteht zu 75 Prozent aus Aluminium. Innen regieren Hochglanz und Leder. Vorn sitzt man tief, nahe an der Straße, auf griffigen, großen Sitzen. Im Fond wird es enger – Größere müssen den Kopf einziehen.

Zum Start wird es zwei Diesel (163, 180 PS) und drei Benziner (200, 240, 340 PS) geben. Mit dem Toptriebwerk ist der XE S heftig unterwegs. Der 3,0-Liter-Sechszylinder-Kompressor schiebt kraftvoll an und klingt kernig.

Der XE fährt sich leichtfüßig, agil, sehr ausgewogen. Kein Wunder, die Achslastverteilung ist ausgeglichen, liegt bei 51 Prozent vorn und 49 Prozent hinten.

Jaguar XE S

Motor	6-Zyl.-Benziner
Leistung	340 PS
0–100 km/h	5,1 Sek.
Spitze	250 km/h
Verbrauch	8,1 l S
CO₂	194 g/km
Preis	ab 54 600 Euro

Mit 200-PS-Benziner startet der Jaguar XE bei 36 450 Euro. Das Topmodell XE S aber erst ab 54 600 Euro.

Bald steuern Sie den Scheibenwischer mit den Augen



Schluss mit Schmuddel-Scheiben! Der Scheibenwischer reagiert bei Jaguar künftig auf die Bewegung der Augen. Das Patent haben sich die Briten schon gesichert.

Gibt es etwas schlimmeres als Autos ohne Regensensor? Die Intervallschaltung ist grundsätzlich zu langsam oder zu schnell und wischt vor allem genau dann nicht, wenn der Riesen-Lkw seine Gischt hinterlässt – wie nervig! Noch schlimmer ist es aber mit dem Heckscheibenwischer: Blickt man durch den Rückspiegel, kann man sich fast sicher sein, dass man trotz eingeschaltetem Wischer nichts sieht. Ok, das ist ein echtes Erste-Welt-Problem. Doch keine Sorge, Rettung naht.

Die ehemals britische Edelmarke Jaguar hat nämlich ein Patent eingereicht, das den Heckscheibenwischer ins 21. Jahrhundert bugsieren soll. Wie das Gizmag berichtet, hat Jaguar festgestellt, dass die Intervallschaltung des Heckscheibenwischers sehr häufig zur Gefahr wird. In vielen Fällen ist die Scheibe trotz aktiviertem Wischer undurchsichtig, weil der Fahrer zu einem ungünstigen Zeitpunkt in den Rückspiegel blickt.

Das neue Heckscheibenwischer-Patent adressiert dieses Problem mittels Eye-Tracking: Blickt der Fahrer in den Spiegel, registrieren das Kameras und geben den Befehl zu wischen. So bleibt der Blick nach hinten immer frei. Da außer dem scheidenden XF Sportbrake aktuell keine Fahrzeuge mit einem Heckscheibenwischer ausgestattet sind, darf man den schlaue Wischer wohl erst beim XF II, dem F-Pace oder bei der neuen Fahrzeuggeneration der Schwesterfirma Land Rover erwarten.

©JDOST - Berichte im Zeitraum May – June 2015
by Wolfgang Schöbel

JDOST - Stand Oldtimermesse Tulln 16.- 17.Mai 2015



JDOST - Termine Vorschau:

18.06.2015 ab 19:30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramashenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Anmeldung unter:

office@jdost.at



27. – 28.06.2015

JDOST – 2-Tagesausfahrt 2015

von der Wachau durchs

Ausseerland-Salzkammergut

in den Wienerwald

Treffpunkt: ab 09:00h

Terrassen-Restaurant

Strandcafe Spitz

Donaulände 7

3620 Spitz/Donau

Abfahrt: pünktlich 10:00h

Anmeldungen unter:

office@jdost.at

Organisation: Claudia und Karl Schwoiser



ACHTUNG!!!

Keine Zimmer mehr im Haupthaus verfügbar!!!

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 Hätte ein ganz Großer werden können



Er hätte ein mehr als würdiger Konkurrent für Ferrari LaFerrari und Porsche 918 Spyder werden können, doch der Super-Hybrid Jaguar C-X75 wird so nicht gebaut. Wir fahren ihn trotzdem.

Da stehen sie nun alle, Chefdesigner Ian Callum, Projektmanager Paul Newsome sowie Cheftester Mike Cross, und gucken wie der englische Himmel an einem typischen Juni-Tag, unschlüssig, ob sie jetzt strahlen oder weinen sollen. Vor ihnen duckt sich in Mattgrau nicht nur der vermeintlich schnellste Straßen-Jaguar aller Zeiten, sondern auch einer der schönsten.

So weit, so herrlich, doch, so wissen wir seit Dezember letzten Jahres: Das scharfe Ding namens Jaguar C-X75 wird nicht gebaut.

Wirtschaftliche Überlegungen aufgrund des weltweiten Konsumklimas, heißt es offiziell, seien der Grund, dass keiner der geplanten 200 Hybrid-Supersportwagen Jaguar C-X75 in Produktion geht. Nach seiner Vorstellung auf dem Pariser Autosalon im Herbst 2010 standen die Zeichen noch auf Serie. Auf einer Welle der Elektro-Euphorie hatte man sich in Gaydon zu kühnen Ankündigungen verleiten lassen.

Callum zeichnete inspiriert vom 1990er XJR 15 Linien so sexy wie das Bikini-Titelbild der Sports Illustrated, woraufhin sich reiche Kunden und Jaguar-Fans gar mächtig darüber freuten – entsprechend groß war die Enttäuschung.

Dass die damals für den Jaguar C-X75 angekündigten Range-Extender-Gasturbinen (für vier E-Motoren) nicht verwirklichtbar waren, überraschte Experten nicht.



Mit den Konstantbrennern wurde schon in den sechziger Jahren fruchtlos herumexperimentiert. Doch die geplante Serienantriebslösung war nicht minder extravagant. Als die Formel 1 noch ernsthaft darüber nachdachte, Vierzylinder-Turbomotoren einzuführen, tüftelten die Williams-Ingenieure ein fertiges Konzept für einen 1,6-Liter aus. "Der wurde dann aus Imagegründen von Ecclestone zugunsten der V6-Motoren abgelehnt. So hatten wir unseren Motor", erklärt Paul Newsome.

Zusammen mit Williams trieb Jaguar die Komplexität des Antriebs auf einen bisher nie dagewesenen Level. Es wurde fast alles zusammengetrommelt, was die moderne Verbrenner-Technik zu bieten hat: Der Vierzylinder für den Jaguar C-X75 bekam zu seinem mächtigen, mit 2,4 bar aufgeladenen Turbo noch einen Kompressor angeflanscht. Dieser übernimmt bis 5.500 Touren die Laderarbeit und sorgt für eine gleichmäßige Leistungsentfaltung, bevor er an den ständig mitlaufenden Mono-Turbo übergibt.

Auch die Einspritzung funktioniert im Doppelpack: Der bessere Kaltstart läuft über eine Saugrohrinjektion, im Teillastbereich zerstäuben vor allem die direkt einspritzenden Düsen, bevor dann bei Vollast definitiv wieder beide arbeiten, damit genug Sprit gefördert wird.

Macht bei 10.000 Touren zusammen 509 PS oder gewaltige 318 PS pro Liter Hubraum. Weltrekord – wäre der Jaguar C-X75 in Serie gegangen. "In der Entwicklung sind uns bei 8.500/min schon mal die Nockenwellen explodiert, bis wir die Ölversorgung im Griff hatten", sagt Newsome.

Dem ohne zusätzlichen Riemenantrieb oder Anlasser extrem kompakt bauenden Aggregat stehen zwei Elektromotoren vorn und hinten zur Seite, nur 6,7 cm breite synchrone 150-kW-Power-Scheibletten mit besonders hoher Leistungsdichte. Um den hinteren Bauraum aber so kompakt wie möglich zu halten und den monströsen Heckdiffusor weit unter das Heck des Karbonfaser-Renners ziehen zu können, sitzt der hintere E-Motor seitlich am quer angeordneten automatisierten Siebengang-Schaltgetriebe ohne Rückwärtsgang – den übernehmen die E-Motoren. "Wieso wir das Auto nicht einfach mit einem V8 bauen? Weil wir hinten keinen Platz mehr haben. Wir müssten es komplett neu konstruieren", sagt Newsome – und Cross und Callum nicken geknickt.

Um den tief über dem Boden kauern den Vierzylinder schmiegt sich der an der Steckdose aufladbare Akku mit genug Kapazität, um mit dem Jaguar C-X75 bis zu 60 km weit rein elektrisch zu fahren.

"Wir wollten den Verbrauch eines Toyota Prius, die Reichweite eines Chevrolet Volt und die Beschleunigung eines Bugatti Veyron", erklärt Newsome. "Fünf voll funktionsfähige Prototypen im Seriendesign sind fertig.

Die Größe der Lufteinlässe mussten wir zur Kühlung der Aggregate deutlich erweitern, ansonsten hält er sich stark an die Form der Studie", ergänzt Callum. Jetzt wollen die drei noch mal zeigen, wie weit sie schon mit dem Jaguar C-X75 waren. Dafür tippelt Ober-Abstimmer Cross nervös mit den Rennschuhen.



Der Einstieg in die nur 1,16 Meter hohe Flunder geht erstaunlich leicht. Tief kauert man in den Sitzen, so tief, dass der Po gefühlt direkt über den Asphalt schubbert.

Das Jaguar C-X75-Interieur konzentriert sich voll auf den Fahrer, ist reduziert und klar. Vor dem Lenkrad schimmern die digitalen Uhren, und der rote Bereich bei 10.000 Touren lockt keck.

Die Enden der Jaguar C-X75-Karosserie lassen sich sogar erahnen. Dann erfüllt ein Wummern und Sirren den Zweisitzer, als hätte Han Solo gerade den Millennium Falcon gestartet. Druck auf D, und gib ihm, rein elektrisch erst mal, was sich bei 3 kW und sofort anliegendem Drehmoment aber schon ziemlich brutal anfühlt.

Cross und Beifahrer fliegen mit dem Jaguar C-X75 in so atemberaubendem Tempo über den Kurs, dass sich die Mittags-Sandwiches im Magen ernsthaft überlegen, noch mal nachzugucken, was da draußen denn los ist. Das Heck des Jaguar C-X75 geht quer, Cross fängt es lässig ein, bremst ab und grinst: "Now you."



Die Jaguar C-X75-Karosserie schüttelt sich kurz, und es knattert direkt einspritzig aus dem Heck – der Vierzylinder darf jetzt auch mitspielen. Es geht raus auf die lange Gerade. Bis zu 1.000 Nm und 862 PS versuchen Stücke aus dem leidlich ebenen Gaydoner Asphalt zu reißen.

Der digitale Tacho wischt über 50, 150, 190 Meilen pro Stunde – 220 mph oder 354 km/h sind im Jaguar C-X75 theoretisch möglich. Der Tourenzähler ditscht währenddessen so fluffig an die Zehntausender wie ein Porsche Turbo an die 6.500er. Dazu kreischt dieser vierzylindrige Heckwürfel in einem sägenden Rennton, dass es nicht nur Zeitzeugen der ersten Formel 1-Turbo-Ära glückliche Schauer über den Rücken jagt. Es geht einfach nur vorwärts im High-Tech-Allradler, die 200 Millisekunden langen Schaltunterbrechungen von den konstant Druck liefernden E-Motoren geschickt kaschiert.

Erbarmungslos beißen die Keramikbremsen des Jaguar C-X75 und gleich darauf zentrifugiert dich der 4,64-Meter-Renner ums Rund, als würde der am inneren Kurvenrand im Grenzbereich wimmernde Range Rover Sport einparken. Alles fein kontrollierbar über die elektromechanische Lenkung mit der Leichtgängigkeit, wie sie Cross so gerne mag. Doch trotz aller High Tech ist der Jaguar C-X75 ein ehrlicher Superhybrid. Im Zweifelsfalle entscheidet er sich mit seiner sehr hecklastigen Kraftverteilung für breites Übersteuern und versucht erst gar nicht, dieses mit Torque Vectoring-Tricks zu korrigieren.

"Sehr sehr schade, dass ihr ihn nicht baut", murmelt der Autor, als er sich aus dem Jaguar C-X75 pellt. Jetzt gucken die drei wieder wie ein typischer Juni-Tag in England.

©JDOST – Zeitgen. Ber. May 2015
by Wolfgang Schöbel

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

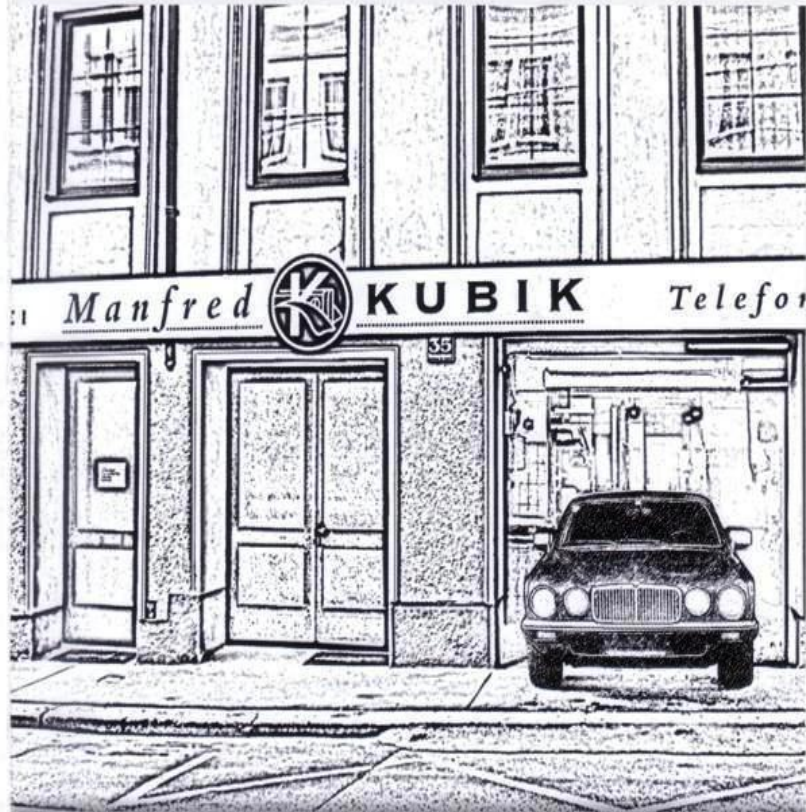


KONTAKT



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



STAHL

Auto | Bike | Service



SAAB



A– 1200 Wien, Heistergasse 4–6
A– 1230 Wien, Brunner Straße 81a
www.autostahl.com



Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

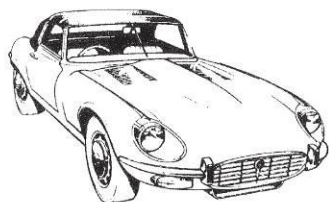
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



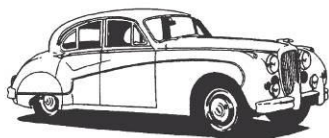
XK120, XK140, XK150



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