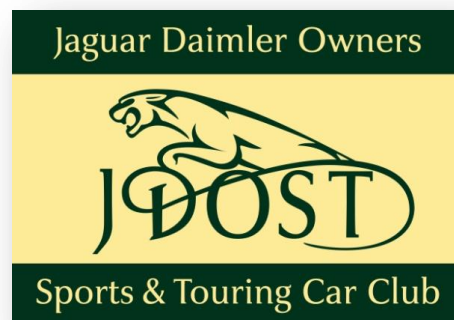


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 78

Juni 2016



Inhalt:

Jaguar F-Type - Einsteiger-Modell mit 4(!) Zylindern **Seite 2**

Jaguar XE und XF - 4-Ender-Selbstzünder **Seite 3**
ab sofort auch mit Allrad

Jaguar XE und XF – British Design Edition **Seite 6**

Zeitgenössischer Bericht:

Stilleben **Seite 8**

Jaguar F-Type - Einsteiger-Modell mit 4(!) Zylindern

Jaguar testet Einsteiger-F-Type mit 4 (in Worten: vier) Zylindern am Nürburgring - eine Kampfansage an Porsche 718 Cayman und Boxster?



Unbestätigten Gerüchten zufolge arbeitet Jaguar an der Fertigstellung eines 'Einsteiger'-F-Types. Erlkönig-Jäger bekamen kürzlich einen getarnten F-Type bei Testfahrten am Nürburgring vor die Profi-Linse. Das Test-Fahrzeug ist mit einem viereckigen Auspuff-Endrohr ausgestattet - die V6-Modelle zeigen einen Doppel- und die V8-Modelle einen Vierfach-Auspuff am Heck. Außerdem ergibt ein Check bei der britischen Registrierungs-Stelle,

dass das Fahrzeug mit einem 4-Zylinder-Motor versehen ist. Erlkönig-Fotos und Infos finden Sie auch unter www.carbuzz.com.

Vierzylinder: aktuelle Technologie oder Weiterentwicklung?

Kennern der Branche stellt sich die Frage: werden die aktuellen Vierzylinder im F-Type zum Einsatz kommen? Das sind 200 bzw. 240 PS, wie z.B. im aktuellen Jaguar XE - zum nächst stärkeren V6 mit 340 PS ein gewaltiger Hupfer. Wir denken: Nein!



JDOST - Gazette



Nahe liegender ist folgendes: auf Basis der Ingenium-Turbodiesel-Motoren werden neue 4-Zylinder-Benziner entwickelt, die bis zu 300 PS lockermachen - so wird die Distanz zum 340-PS-V6 deutlich geringer. Wie sich dieses Down-Sizing auf die Preisgestaltung auswirken wird ist noch offen. Wer sich an der Preisliste des Porsche 718 orientiert wird nicht ganz falsch liegen.

©JDOST – Juni 2016 by Andreas Icha; Fotos: CarBuzz

Jaguar XE und XF - 4-Ender-Selbstzünder ab sofort auch mit Allrad

Zum Modelljahr 2017 erweitert Jaguar das Programm der Sportlimousine Jaguar XE sowie der Business-Limousine Jaguar XF um neue Allradvarianten. Allrad gibt es erstmals in Verbindung mit dem 180 PS-Ölbrenner. Im XF ergänzend zur bislang angebotenen Allrad-Versionen mit Sechszylinder-Benziner, fungiert er im XE als exklusive Allrad-Option. Die neueste Generation des Torque on Demand-Allradantriebs von Jaguar Land Rover leitet über die serienmäßige Achtstufen-Automatik von ZF Drehmoment nur dann Richtung Vorderachse, wenn es die Verhältnisse erfordern. Mit Hilfe der Regelstrategie 'Intelligent Driveline Dynamics' bewahren XE- und XF-Allrad den typischen Heckantriebscharakter und die damit einhergehende Dynamik eines Jaguar.

JDOST - Gazette



Auch wenn die meisten Kunden an einem Jaguar unverändert das vom Heckantrieb geprägte Fahrerlebnis schätzen, kommt die britische Marke mit den neuen AWD-Versionen für XE und XF der weltweit steigenden Nachfrage nach 4x4-Fahrzeugen entgegen. In Verbindung mit dem 2.0 Liter Turbodiesel der Ingenium Baureihe (180 PS, 430 Nm) paaren die neuen 4x4-Varianten auf denkbar günstige Weise maximale Traktion unter allen Wetter- und Fahrbahnbedingungen mit einem kraftvollen und sparsamen Antrieb.

Umschalten auf Allradantrieb in nur 165 Millisekunden

Wie in den allradgetriebenen Varianten des XF V6-Benziner und des neuen F-PACE leitet auch im XE 20d und XF 20d AWD eine Öl-gekühlte Lammellenkupplung per Kettentrieb im Verteilergetriebe bedarfsgerecht ("on demand") Drehmoment auf die Vorderachse. Die Zeitspanne für den Wechsel von Heck- zu Allradantrieb erfolgt blitzschnell und für den Fahrer völlig unbemerkt in gerade einmal 165 Millisekunden.

Unter normalen Fahrbahnbedingungen sind 100 Prozent des Drehmoments auf der Hinterachse. Damit sichert Jaguar ein ungeschmälertes Lenkgefühl und die von Kunden hoch geschätzte Fahrdynamik eines Hecktriebler. Zugleich entfallen die bei Fahrzeugen mit permanentem Allradantrieb sonst unvermeidlichen Reibungsverluste im Antriebsstrang.

Hochkompetentes Netzwerk aus Torque-on-demand-AWD, IDD und DSC

Wie viel Drehmoment tatsächlich an die vorderen Halbwellen gelangt, entscheidet das Intelligent Driveline Dynamics (IDD) - die erstmals von Jaguar im F-TYPE AWD eingesetzte und komplett in-house entwickelte und kalibrierte Regelstrategie. Zusammen

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

mit dem Torque Vectoring-System, der dynamischen Stabilitätskontrolle (DSC) und des Jaguar Drive Control bildet IDD ein hochkompetentes Netzwerk und steigert die exzellenten Allround-Eigenschaften der Limousinen weiter.

Mit Hilfe von Sensordaten über die Gierrate, den Lenkwinkel und die Querschleunigung errechnen innerhalb des IDD Steuergeräts hinterlegte Algorithmen permanent die Fahrbahnreibwerte. So wissen sie auch, wie stark jeder Reifen das vorhandene Gripniveau tatsächlich ausnutzt. Meldet IDD, dass zum Beispiel die Hinterreifen an ihre Traktionsgrenze kommen, wird nahtlos Drehmoment an die Vorderräder geleitet. Umgekehrt ist IDD in der Lage, über eine Veränderung der Kraftverteilung und die daraus folgende Gierdämpfung ein Übersteuern in schnellen Kurven zu unterbinden.

Adaptive Surface Response: Intelligenter Allradantrieb

Noch kompetenter wird der Allradantrieb des Jaguar XE 20d und XF 20d durch Adaptive Surface Response (ASR) - ein System, das die Fahrbahn regelrecht "lesen" kann und das über die Jaguar Drive Control anwählbare "Winter"-Fahrprogramm ablöst. Aufbauend auf dem vielfach preisgekrönten Terrain Response System von Land Rover passt ASR die Kennfelder und Programme der Drosselklappe, des Automatikgetriebes und der Stabilitätskontrolle DSC situationsgerecht an. Folge: Über den gesamten Geschwindigkeitsbereich kann der Fahrer seinen Jaguar selbst unter schwierigsten Bedingungen sicher manövrieren.

Automatikgetriebe: Nur das Beste

Jaguar rüstet die neuen Allrad-Versionen des XE und XF exklusiv mit dem bewährten und in vielen Belangen mustergültigen Achtstufen-Automatikgetriebe 8HP45 aus. Angesteuert von der einzigartigen JaguarDrive Control (Drehwählschalter auf der Mittelkonsole) und Lenkrad-Schaltwippen, verbindet die gewichtsoptimierte Schaltbox ruckfreies Anfahren mit nahtlosen Gangwechseln und hoher Effizienz.

©JDOST – Juni 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

JDOST - Gazette

Jaguar XE und XF – British Design Edition

Zeitgleich mit der Allrad-Option für die Vierzylinder-Diesel-Modelle von Jaguar XE und Jaguar XF präsentiert Jaguar eine weitere Ausstattungs-Variante - die British Design Edition.

Beeindruckende Performance bei höchster Effizienz. Herausragende Fahrdynamik, verbunden mit außergewöhnlichem Komfort. Innovative Technologien, vereint mit



britischer Tradition. Eigenschaften, die man von jeher mit einem Jaguar verbindet. Genau wie das einzigartige Fahrgefühl. Beim neuen Jaguar XE, dem neuen Jaguar XF und dem Jaguar F-TYPE lässt es sich sogar nochmals steigern – mit der British Design Edition. Durch eine gehobene Ausstattung. Optisch und technisch. Für ein noch intensiveres Fahrerlebnis.

Ausstattungs-Highlights:

- 19" Leichtmetallfelgen im Design „Star“ in Silber
- Infotainmentsysteme InControl Touch Pro und InControl Connect Pro
- Sportsitze in Taurus-Leder (perforiert)
- 10/10-Wege-Sitzeinstellung – elektrisch verstellbar sowie beheizbar für Fahrer und Beifahrer
- polierte Edelstahlpedale
- Edelstahl-Einstiegsleisten, Radnabendeckel und Ventilkappen im Union-Jack-Design
- Aluminium-Schaltwippen
- Jaguar Drive Selector in Leder
- Paneele in Pianolack



©JDOST – Juni 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Zeitgenössischer Bericht

Stilleben

Mit seinem genialen Zwölfzylinder, dem ausgewogenen Fahrwerk und dem eleganten Design ist der Jaguar XJ-S ein großartiges, feines Auto für Leute, die das Besondere lieben. Trotz der günstigen Preise ist XJ-S-Fahren zwar kein billiges, jedoch ein einzigartiges Vergnügen.

Womöglich hat bereits vor fast 30 Jahren ein erfahrener Autotester schon alles Wissenswerte über den Jaguar XJ-S in einem Satz zusammengefasst.

cW-Wert und Benzinverbrauch seien vorhanden, schrieb er, und zwar in einer Höhe, die jede Diskussion erübrige. Doch damit täte man dem eleganten Zwölfzylinder-Coupé sehr unrecht. Wie sehr, offenbart sich bereits auf unserer Autobahnetappe zum Sylt-Shuttle. Der Jaguar gleitet mit einer Geschmeidigkeit über die A7, die heute in der Luxusklasse eher selten anzutreffen ist. Seine dicken Pirellis und die fein abgestimmten Federn bügeln Betonfugen und Frostaufbrüche weg. Die Dreistufen-Hydramatic von GM, einst wegen träger Schaltvorgänge und hohem Wandler Schlupf in Verruf, wechselt die Planetenradsätze mit großer Gelassenheit und kaum merklichem Schaltrucken.



Wobei es dem 5,3-Liter-Zwölfzylinder ziemlich egal ist, welche Übersetzung die Hydramatic gerade für passend hält. Er summt gleichmäßig wie ein Elektromotor und lässt sich kaum dazu herab, bei hohen Drehzahlen in Aufregtheit zu verfallen. Ja, Fahrleistungen hat er ebenfalls, der Jaguar. Keine überragenden zwar, doch ausreichende, um die Horden dieselfeuerter Kompaktlimousinen angemessen auf Distanz zu halten. Selbst bei Tempo 180, zu Bauzeiten des XJ-S noch Autobahntempo der Schnelleren, stört nur das Pfeifen des Windes die Ruhe im Jaguar.



Der Drehzahlmesser pendelt dann um die 4000er-Marke, zu hören ist der Motor nicht. Fürwahr ein Reisewagen, ein Gran Turismo. Zumal sich bei den Test- und Fotofahrten noch nicht einmal der befürchtet hohe Benzinverbrauch einstellt. 15,5 Liter Super verkostet der Zwölfender, trotz eiliger Autobahnfahrt und Stop-and-go auf Sylt. Es sei ihm gegönnt.



JDOST - Gazette



Die überraschendste Seite des XJ-S aber offenbart sich auf dem Testgelände. So entspannt wie die Anreise absolviert er die Pylonenkurverei im Standardslalom und in der VDA-Wedelgasse. Zielsicher, mit leichtgängiger Lenkung und mit nur geringer Seitenneigung zeigt er sportliches Talent. Sogar das kann er, der große Jaguar. Das haben uns die Tester von damals verschwiegen.



©JDOST – Zeitgenössischer Bericht Juni 2016 by Wolfgang Schöbel
