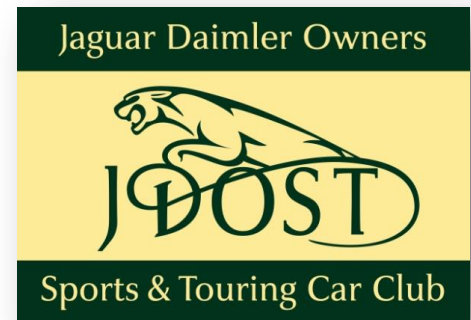


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 81

September 2016



Inhalt:

Jaguar I-Type – Start in die Formel E **Seite 2**

Jaugar E-Pace – NEU! **Seite 5**

News von Jaguar Land Rover Classic **Seite 6**

Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht September 2016 **Seite 8**

Zeitgenössischer Bericht:

Britische Luxuslimousinen der 70er – **Seite 9**
Jaguar XJ 12 und Rolls-Royce Silver Shadow

Jaguar I-Type – Start in die Formel E

Coventry/Schwalbach – 8. September 2016: Jaguar enthüllt die Details zu seiner elektrisch geprägten Motorsport-Zukunft. Bei der offiziellen Teampräsentation im British Motor Museum von Coventry präsentiert Jaguar das Rennfahrzeug I-TYPE 1 und gab neben seinen Visionen für die Formel E auch den offiziellen Teamnamen, den Titelsponsor und die Fahrerbesetzung bekannt.

Beginnend am 9. Oktober wird Panasonic Jaguar Racing mit zwei Fahrzeugen des Typs I-TYPE 1 in der dritten Saison der FIA Formel E Serie antreten. Im Rahmen der Vorstellung im neuen „Jaguar Collections Centre“ des Museums in Coventry gab der neue I-TYPE 1 mit Reservefahrer Ho-Pin Tung eine erste dynamische Kostprobe seines Könnens. Darüber hinaus präsentierte Jaguar seine beiden Stammpiloten Adam Carroll (Nordirland) und Mitch Evans (Neuseeland), die den I-TYPE 1 in seiner ersten Saison bewegen werden.



Das Unternehmen gab auch nähere Details zur Partnerschaft mit Hauptsponsor Panasonic bekannt. Der führende Elektronik- und Automobiltechnologiekonzern wird zusammen mit dem Jaguar Racing Formel E-Team die Elektromobilität in einem äußerst wettbewerbsfähigen Umfeld weiter entwickeln. Als zusätzlichen offiziellen Teampartner stellte Jaguar Lear Corporation vor.

Mit dem Einstieg in die Formel E unterstreicht Jaguar seinen Vorsatz „Race to Innovate“ – Motorsport als Testfeld zur Entwicklung neuer Elektroantriebe sowie als Mittel, die Wahrnehmung von Elektrofahrzeugen positiv zu verändern und zukünftige Generationen zu inspirieren.

Gerd Mäuser, Chairman Panasonic Jaguar Racing, sagte: „Der heutige Tag markiert ein neues Kapitel in der Geschichte des Jaguar Motorsports. Als erster Premiumhersteller in der Formel E sind wir stolz darauf, in den Top-Motorsport zurückzukehren. Die Welt

JDOST - Gazette

ändert sich, und wir sind Teil dieses Wandels. Wir können es kaum erwarten, in weltweit berühmten Innenstädten Rennen zu fahren und auf dieser aufregenden Reise von einer neuen Generation von @JaguarRacing Fans begleitet zu werden. Die Formel E ist die perfekte Plattform, um die nächste Generation zu inspirieren.“

Jaguar Land Rover beschäftigt 9.000 Ingenieure und ist branchenübergreifend Großbritanniens größter Investor im Bereich Forschung & Entwicklung.

Nick Rogers, Vorstand für das Ressort Produktentwicklung, Jaguar Land Rover, unterstrich die vitale Rolle der Formel E bei der Entwicklung der nächsten Generation von Elektroantrieben und die Bedeutung von Elektromodellen im künftigen Produktprogramm von Jaguar Land Rover.

„In den nächsten fünf Jahren wird sich die Automobilwelt stärker verändern als in den letzten drei Jahrzehnten zusammen“, ist Rogers überzeugt. „Die Formel E wird es uns ermöglichen neue und fortschrittliche



Technologien unter extremen Bedingungen zu testen. Die dort gesammelten Erkenntnisse können wir unmittelbar als Teil unserer Entwicklung für die reelle Welt nutzen. Das Rennteam wird bei der Datenauswertung auf unsere Ingenieure zurückgreifen, um die Grenzen der Elektro-Technologie in einem motorsportlichen Umfeld weiter auszuloten.“

Das Panasonic Jaguar Racing Team hat erfolgreich ein 21 Tage langes Testprogramm absolviert. Darunter auch den jüngsten und erst gestern abgeschlossenen offiziellen Formel E-Testtag in Donington Park.

James Barclay, Teamchef Panasonic Jaguar Racing Team, sagte: *„Der heutige Tag ist für mich und das gesamte Panasonic Jaguar Racing-Team ein stolzer Moment. Jeder von uns hat über die letzten neun Monate hart gearbeitet, um unseren Einstieg in die Formel E vorzubereiten. Ich freue mich, Adam, Mitch und Ho-Pin, Panasonic, Lear und alle neuen Fans in der Jaguar Familie willkommen zu heißen.“*

„Wir möchten auf und neben der Strecke erfolgreich sein. Wir wissen, dass es eine große Herausforderung ist, schließlich haben unsere Wettbewerber bereits zwei Jahre Erfahrungsvorsprung. Daher werden wir unsere Erwartungen in der ersten Saison auch

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

nicht zu hoch hängen. Natürlich wollen wir am Ende gewinnen aber wir sind auch hier um



uns weiterzuentwickeln. Ich möchte an dieser Stelle Jean Todt und seinem Team bei der FIA sowie Alejandro Agag und seiner Mannschaft in der Formel E für ihre Vision danken, diese innovative Rennserie aufzubauen sowie für ihre Hilfe und Unterstützung, die sie uns in den letzten zwölf Monaten haben zukommen lassen.“

Panasonic Jaguar Racing Teampiloten



Adam Carroll, 33 Jahre, Nordirland. Adam blickt auf eine lange Karriere zurück. Sie führte ihn bis heute vom Kartsport über die Formel 3, GP2 und A1GP bis in die IndyCar-Serie und die WEC. Er hat auch den Löwenanteil der Testfahrten des Panasonic Jaguar Formel E-Teams absolviert.



Mitch Evans, 22 Jahre, Neuseeland. Mit zahlreichen Kart- und Formeltiteln – darunter dem Sieg in der GP3-Serie 2012 – ist Mitch ein junger und zugleich bereits recht erfahrener Pilot. 2015 belegte er bei den 24 Stunden von Le Mans Platz zwei in der LMP2-Klasse; in diesem Jahr fährt er neben der Formel E auch in der Formel 1-Nachwuchsserie GP2 und gewann für das Team Campos Racing das erste von zwei Rennen auf dem Red Bull Ring in Spielberg (Österreich). Nach den beiden Läufen am vergangenen Wochenende in Monza liegt Mitch auf Platz zehn der Meisterschaft.



Ho-Pin Tung, 33 Jahre alt, China. Der in den Niederlanden geborene Chinese gewann 2006 die deutsche Formel 3-Meisterschaft und trat 2007, 2008 und 2010 in der GP2 an. Auch in der A1GP, bei den IndyCars, in Le Mans, in der Asian Le Mans Serie und der Formel 1 (2010 und 2011 als Ersatzfahrer des Renault-Teams) hat er schon Erfahrungen gesammelt. Darüber hinaus bestritt Tung in der ersten FIA Formel E-Saison drei Rennen für das Team China Racing. So kann er dem Panasonic Jaguar Team auch schon elektrische Rückmeldungen geben.

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

Jaguar E-Pace – NEU!

Neue Elektro-Plattform von JLR. Jaguar Kompakt-SUV E-Pace ab 2018.

Am Abend, als Jaguar den Wiedereinstieg in den Rennsport feiert - Formel E mit dem Elektro-Rennwagen Jaguar I-Type 1 – wird offiziell verlautbart, dass Jaguar mit einem Elektroauto für die Straße auf den Markt kommen wird.

Und es wird eine SUV sein. Ein Kompakt-SUV unterhalb des F-Pace angesiedelt. Für Ende 2016 ist die offizielle Enthüllung geplant und ab 2018 soll das E-Kätzchen den SUV-Markt beleben.



Der Modell-Name ist noch nicht gewiss, jedoch ließ sich das Unternehmen die Bezeichnung ‚E-Pace‘ bereits schützen. Land Rover sprach bereits vor einem Jahr von der Elektro-Plattform mit dem Zusatz, dass Jaguar diese als erster für ein neues Modell nutzen werde.

Jaguar’s neuestes Angebot wird ein Allrad-SUV sein, das im Vergleich zum F-Pace kleiner sein und eine sportlichere Linienführung haben wird. Der Land Rover Prototyp hatte ein 70 kWh Lithium-Ionen Batteriepaket implantiert. Bis zur offiziellen Modell-Vorstellung wird eine Kapazitätserhöhung erwartet, um eine Reichweite von bis zu 450 Km realisieren zu können.

Diese Crossover-Style-Plattform ist wichtig für den Unternehmenserfolg und die geforderte Flotten-Emissionswerte, wobei Jaguar die hohe Popularität dieses Segments zugutekommt. JLR wird diese Plattform selbstverständlich auch für bei den großen Land Rover SUVs anwenden – allerdings frühestens 2019.

Wenn der Elektro-Antrieb im SUV-Segment gut angenommen wird, könnte JLR diese Technologie zusätzlich bei den PKWs einsetzen – als Mitbewerb zum Tesla Model S.

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

News von Jaguar Land Rover Classic

Jaguar Land Rover Classic entwickelt mit Partner Pirelli Hochleistungs-Reifen für XJ220 und auch 2016 wieder ‚Ice Academy‘ in Schweden.

Pirelli und der Jaguar XJ220



Der P Zero ist Pirelli's ultimativer Ansatz bei High-Performance-Reifen. In der Tat steht P Zero für Reifen, die im Top-Motorsport Verwendung finden – von der Formel 1 bis zu den GT-Serien, wofür der XJ220 ursprünglich entwickelt wurde.

Die Original P Zero Palette wurde 1987 eingeführt, um den damals neuen Ferrari F40 damit auszurüsten. Erst danach wurde der P Zero für andere Top-Autos verwendet. D.h., es gibt nicht den EINEN P Zero, es ist eine komplette Palette. Immer abgestimmt auf das jeweilige Fahrzeug.

Der Aufbau des Reifens ist hoch komplex, zusammengestellt aus einer großen Anzahl von unterschiedlichsten Parametern, um einerseits die Performance und andererseits die Alltagstauglichkeit gewährleisten zu können. So ist z.B. das Profil so gestaltet, dass bei einem Höchstmaß an Grip und sicherem Aquaplaning-Verhalten eine ausreichende Haltbarkeit gegeben ist.

Rein optisch sieht der Reifen aus wie der original P Zero, das Innenleben und die Eigenschaften sind jedoch auf Höhe der Zeit. Pirelli und JLR Classic arbeiten bereits an Reifen für weitere klassische Modelle.

Klassische Jaguar und Land Rover im Eis des nördlichen Polarkreises

JLR bietet nun erstmals eine der aufregendsten ‚Driving Experiences‘ an – das ‚Classic Ice Driving‘ in JLR's Winter-Test-Zentrum in Arjeplog in Nord-Schweden. Den Teilnehmern stehen folgende Modelle zur Verfügung: Jaguar XJ, MKII, MKVII und XK150; Land Rover Serie I bis II und Range Rover Classic.

Spezielle Trainer instruieren die Teilnehmer über Funk, damit die Fahrer möglichst viel an Erfahrung aus diesem Event mitnehmen können. Gefahren wird selbstverständlich klassisch ohne moderne Helferlein wie Servolenkung oder Traktionskontrolle.

JDOST - Gazette

Neben den klassischen Fahrzeugen haben die Teilnehmer die Möglichkeit, mit den großartigen, modernen Kreationen F-Type, F-Pace und Range Rover Sport über das Eis zu schlittern.



Die JLR Ice Academy dauert 3 Tage und im sensationellen Angebot von EUR 3.000,- sind 2 Nächtigungen im Hotel Silverhatten, der VIP-Transfer vom Arvidsjaur-Airport und die professionelle Instruktoren-Betreuung enthalten. Die Anreise nach Arvidjaur (per Flugzeug, Bahn, Auto oder zu Fuß) ist nicht inkludiert.

Infos unter www.jaguar.com/icedriving

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

JDOST - Gazette

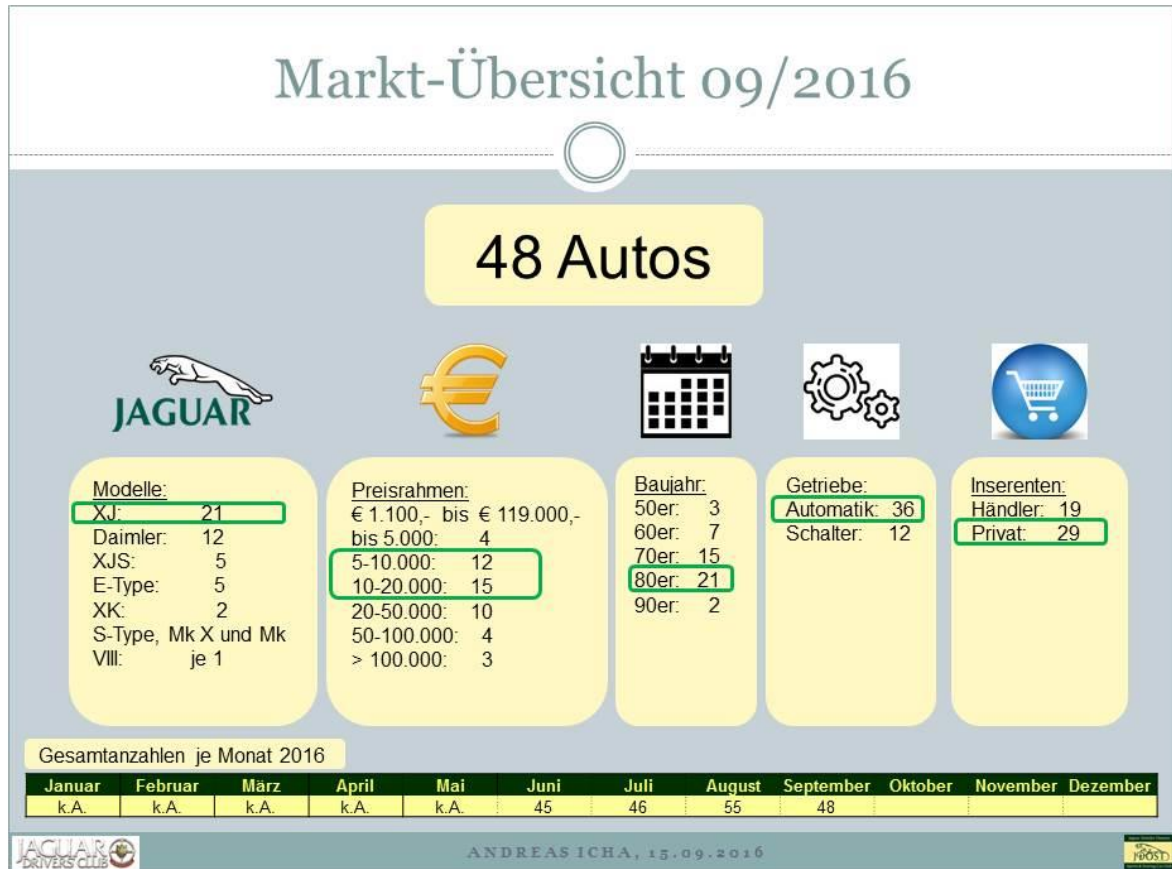
Jaguar-Gebrauchtwagen – Übersicht September 2016

Jaguar/Daimler bis Bj.1990 aus willhaben.at

Im Vergleich zum August 2016 sinkt der **Gesamtbestand** um 12 % von 55 auf 48 Fahrzeuge.

Die Aufteilung auf die **Modell-Reihen** ist mit 30-40 XJ/Daimler, je 5 XJ-S und E-Type, Rest: Einzelstücke im ‚Normalbereich‘.

Die Anzahl der Fahrzeuge im ‚**beliebtesten**‘ Preissegment (EUR 5.000,- bis 20.000,-) sinkt um 20 % von 34 auf 27 Stück.



©JDOST – September 2016 by Andreas Icha

Zeitgenössischer Bericht

Britische Luxuslimousinen der 70er – Jaguar XJ 12 und Rolls-Royce Silver Shadow

Wer trägt die Krone britischen Automobilbaus in der Klasse der Luxuslimousinen – der Zwölfzylinder-Jaguar von bezaubernder Eleganz oder der Achtzylinder-Rolls mit aristokratischer Noblesse?

Beide Wagen, der Rolls-Royce und der Jaguar, stehen nebeneinander geparkt im



Garagenhof. Die markanten Frontpartien des britischen Empire-Limousinensilbers zeigen in Fahrtrichtung. Die Motoren laufen im Stand noch vom Rangieren warm, man hört nur ein leises Summen, knapp über der Wahrnehmungsgrenze. Gut neun Liter Motoröl wollen beim V8 und beim V12 sorgsam auf Temperatur gebracht werden. Der majestätische Silver-Shadow-Kühler in Pantheon-Architektur überragt den XJ-Grill mit seinem exklusiven V12-Dekor deutlich.

Ich habe die Wahl, welchen ich fahren darf, die Schlüssel stecken. Am Ende werden es beide sein, aber jetzt muss ich mich entscheiden. Instinktiv gehe ich auf den Jaguar zu, das Unterbewusstsein leitet mich zur ästhetischeren Form, zur leuchtenden Farbe namens Regency Red, zum hübschen Gesicht mit dem reizvollen Augenaufschlag. Der Silver Shadow in „Dark Ebony Black“ bleibt pikiert zurück.



Das Moto-Lita-Lenkrad stört

Ich setze mich ins beigefarbene Leder, vor mir eine Armaturentafel, die den Namen verdient und die in dieser Pracht der ersten XJ-Serie vorbehalten war. Mit sieben runden Smiths-Instrumenten – zwei große für Drehzahl und Vitesse, fünf kleine für Batterie, Öldruck, Wassertemperatur, Uhrzeit und Tank -, dazu eine imposante Kippschalterreihe. Die Freude, in einem besonderen Automobil angekommen zu sein, wird



JDOST - Gazette

nur vom Moto-Lita-Lenkrad gedämpft, das in diese sportlich-elegante Limousine einfach nicht passen will, ein XJ ist nun einmal kein TR. Außerdem vermisse ich den entzückenden Hupring.

Ungewöhnlich ist auch das Schaltgetriebe, mein Unterbewusstsein gaukelt mir in einem frühen XJ stets eine etwas spät reagierende Borg-Warner-Automatik vor. Ich muss mich zwingen, das Kupplungspedal zu treten und den Stickshift für das aus einem E-Type-V12 stammende Vierganggetriebe zu betätigen. Das bereitet durchaus Mühe, aber die Gänge rasten präzise, wahrscheinlich harmoniert die Manual Gearbox viel besser mit dem kurzhubigen, sehr drehfreudigen Zwölfzylinder. Doch das Öl ist noch nicht warm genug, um über 3.000/min zu drehen. Wir fahren über die Landstraße von Bergkirchen nach Markt Indersdorf. Im Rückspiegel sehe ich den Silver Shadow, wie er erhaben seine Bahn zieht, nur in der einen oder anderen schnell gefahrenen Kurve verrät ein wenig Seitenneigung, dass er doch von dieser Welt ist.



Im XJ 12 habe ich es mir unterdessen gemütlich gemacht, rasch bin ich mit den Eigenheiten des äußerlich so anmutigen Wagens vertraut, auch mit dem herzhaften Händedruck der Kraftübertragung mit der Stockhandbremse und dem arg filigranen Blinkerhebel. Ich ertappe mich dabei, viel zu früh zu schalten; schon bei 2.500/min setzt der seidenweich hochdrehende Zwölfzylinder den Wagen so druckvoll in Bewegung, dass der Schaltreflex „automatisch“ einsetzt. Dabei müssen ja theoretisch vier Gänge bis Tempo 225 reichen.

Jaguar ist eben doch nicht Mercedes

Ab 3.000/min beginnt das Feuer im V12 zu glühen; wer bei 4.500/min schaltet, schont das Triebwerk und erlebt trotzdem den gewaltigen Schub, der mit einer unbeschreiblichen akustischen Sanftheit einhergeht. Das typische Mercedes-Gefühl des schweren Wagens stellt sich im XJ 12 nicht ein, was kein Fehler ist, sondern nur eine andere Kultur offenbart. Der Wagen wirkt agil und leichtfüßig, er lässt sich fein aus dem Handgelenk dirigieren. Selbst die sonst im Jaguar stets etwas gefühlsarm empfundene Lenkung arbeitet im XJ 12 mit der nötigen Rückmeldung, die der Brite als „Response“ bezeichnet.



JDOST - Gazette

Die Rückfahrt trete ich im Rolls-Royce an und bin erstaunt, wie rasch ich mich in der ausladenden Limousine an die Rechtslenkung gewöhne. Man sitzt hoch und erhaben im Silver Shadow, die Windschutzscheibe steht steil; der Automatikwählhebel ist servounterstützt und damit geradezu ein Symbol für diese unerhörte Leichtigkeit des Fahrens, sie macht den einmaligen Charakter dieses Wagens aus. Man hört nur



Windgeräusche und in ungebührlich schnell gefahrenen Kurven, was im fahrsicheren Shadow mit dem aufwendigen Fahrwerk tatsächlich geht, das Schmatzen der Avon-Superballon-Reifen. Gerne hätte ich einen Drehzahlmesser, um zu sehen, dass sich der Zeiger als Indikator dieser großvolumigen Mühelosigkeit selten über 2.000/min bewegt.



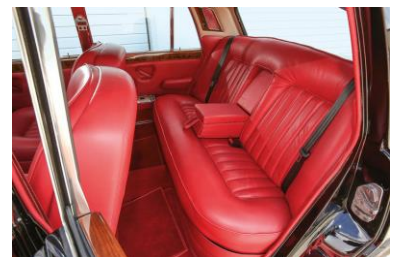
Da ist es kein Wunder, dass die unübertreffliche, von General Motors zugelieferte Automatik in diesem Modus geradezu zärtlicher Sanftheit keinerlei Schaltrücke äußert.



Beschleunigen wird im Silver Shadow als große stille Kraftströmung empfunden, ohne in den Sitz gepresst zu werden oder sich am seltsam ausdruckslosen Lenkrad festhalten zu müssen. Genügend Drehmoment dafür gäbe es. Mit der Leistung hapert es eher, knappe 200 PS für 2,2 Tonnen sind nicht viel, aber eben genügend. Den Titel „Schnellste Limousine der Welt“ würde ein Rolls-Royce nie anstreben, dem steht schon die imposante Kühlerarchitektur, gekrönt von der „Spirit of Ecstasy“, im Weg. Bis der Mercedes 6.9 erschien, hatte der Jaguar XJ 12 mit 225 km/h drei Jahre lang besagten Titel inne.

Der Rolls gleitet sanft dahin

Für einen Rolls-Royce wäre dieses Kräftemessen entschieden zu plebejisch. Dem Silver Shadow gebührt jedoch die Ehre, das komfortabelste Automobil der Welt zu sein. Solch hydropneumatische Samtpfoten hat nicht einmal die Göttin. Eine kleine Plakette im Motorraum bedankt sich bei André Citroën.



JDOST - Gazette

Bei aller Rolls-Royce-Euphorie muss sich der Jaguar nicht abgelehnt fühlen. Seine Schönheit bleibt in der Limousinenwelt unübertroffen. Gerade als Serie I mit kurzem Radstand zeigt er Idealmaße und wunderbare Proportionen. Zur absoluten Vollkommenheit wünsche ich mir noch die gekröpften Auspuffrohre des Originals.

Fazit

"Am liebsten beide" wäre zu einfach. Ich muss um den Favoriten mit mir ringen. Der XJ 12 gibt sich viel agiler und temperamentvoller, er hat auch die schönere Form. Aber der Silver Shadow ist das souveränere Auto. Leises und schwereloses Dahingleiten liegt ihm perfekt, und die Qualität der Materialien beeindruckt.

Danke an Ralf Cremers für den wunderbaren Bericht.

©JDOST – *Zeitgenössischer Bericht September 2016*
