



Jaguar Land Rover Classic auf der TECHNO CLASSICA 2017 (Seite 2)



Jaguar Classic enthüllt auf der TECHNO CLASSICA den ersten E-Type Reborn (Seite 3)



Panasonic Jaguar Racing beim Mexiko e-Priz mit beiden Autos unter die Top-Ten (Seite 4)



Jaguar F-Type mit Vierzylinder Turbobenziner (Seite 5)

**JDOST-Termine:**

- 22.04.2017  
JDOST Technik-Workshop
- 29-30.04.2017  
JDOST Frühjahrsausfahrt
- 18.05.2017  
JDOST Club-Abend
- 20.-21.05.2017  
Oldtimer Messe Tulln 2017
- 22.06.2017  
JDOST Club-Abend

**Inhalt:**

- Bremont und Jaguar – der neue MkII Chronograph  
Seite 6
- Serie: Autos unserer Mitglieder – Triumph TR 250  
Seite 7
- Jaguar Drivers' Club News – Track Day Goodwood  
Jaguar Land Rover – Steigerung der Verkaufszahlen  
Seite 9
- Jaguar Heritage Trust Certificate  
Seite 10
- ÖMVV News – Studie  
Seite 11
- Zeitgenössischer Bericht:  
Wieviel Roadster braucht der Mensch?  
Seite 12
- JDOST – Events und Sponsoren  
Seite 14

## Jaguar Land Rover Classic auf der TECHNO CLASSICA 2017

Die Reborn Programme für den Jaguar E-Type und den Range Rover Serie 1 bilden den Mittelpunkt des Jaguar Land Rover Classic-Standes auf der 29. Techno Classica in Essen (5. - 9. April 2017). Anhand von je zwei Exponaten erhalten Messebesucher im Vergleich zwischen bereits nach Original-Werksspezifikationen restaurierten und noch unrestaurierten Exemplaren einen Eindruck von der hohen Kompetenz der Reborn-Teams. Repräsentativ für die neue Jaguar E-Type-Reborn-Initiative stehen in Halle 2 der erste bereits fertig gestellte E-Type - ein Serie I Fixed Head Coupé 4,2 Liter Baujahr 1965 – und ein noch unrestauriertes Modell des 1961 vorgestellten Sportwagens. Ein Reborn-Range Rover Serie 1 und ein ebenfalls noch unfertiges Pendant veranschaulichen die Möglichkeiten der erstmals im Februar in Paris vorgestellten Reborn-Initiative für den Vorläufer aller modernen SUVs.

Jaguar Classic hat auch das neue E-Type Reborn-Programm als umfassendes Serviceangebot konzipiert. In einer ersten Serie werden zunächst zehn Exemplare zu Einstiegspreisen ab 285.000 GBP an interessierte Kunden verkauft. Wie sorgfältig die in einer neuen Werkstatt am Standort Coventry tätigen Spezialisten dabei vorgehen, veranschaulichen neben dem ersten fertig gestellten Komplett-Fahrzeug weitere Exponate wie eine E-Type-Rohkarosserie oder ein kompletter Auspuffstrang.

Der Grundgedanke von E-Type-Reborn ist identisch mit den Prozessen bei Land- und Range Rover-Reborn: So viele Original-Teile wie möglich sollen erhalten oder nach Original-Arbeitsverfahren und -Spezifikationen neu aufgebaut werden. Sicherheitsrelevante Teile in schlechtem Zustand werden dagegen durch Neuteile aus dem Sortiment von Jaguar Classic Parts ersetzt. Denn nur so werden die Qualität, die Langlebigkeit und letztendlich auch der Sammlerwert der Klassiker gesteigert.

### JLR Classic Deutschland: Kompetenzzentrum mit 28 Partner-Betrieben

Das deutsche Jaguar Land Rover Classic Center mit Sitz in Neuss präsentiert sich auf der Techno Classica als ein Kompetenzzentrum mit 28 auf das Classic Geschäft spezialisierten Partnern.

### Kunstvoll bemalte E-Type-Motorhauben als dekorativer Wandschmuck

Als Bonbon für E-Type Enthusiasten stellt Jaguar in Essen unter dem Stichwort Jaguar Bonnet Art phantasievoll bemalte E-Type Motorhauben vor. Die knapp 2,20 Meter hohen und 1,70 Meter breiten Kunstobjekte kosten ab 9.200 Euro und eignen sich bestens als Wandschmuck für Garage, Werkstatt oder Wohnzimmer.

### Jaguar F-TYPE Cabrio ist „Klassiker der Zukunft“ bei den Motor Klassik Awards

Am Vorabend der Techno Classica Eröffnung gab es für Jaguar bereits einen besonderen Grund zum Feiern: Die Siegerehrung der Motor Klassik Awards 2017. Über 22.217 Leser des Stuttgarter Fachmagazins wählten den Jaguar F-TYPE in der Klasse „Klassiker der Zukunft - Cabriolet“ mit 24,5 Prozent der Stimmen zum Sieger. In dieser nach 2014 und 2015 bereits zum dritten Mal an den F-TYPE gegangenen Wertung, entscheiden die Leser über die Frage, welches Neufahrzeug das Potential besitzt, in 30 Jahren zum begehrten Klassiker aufzusteigen.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar



Abbildung 1: Jaguar Land Rover Classic - Techno Classica 2017



## Jaguar Classic enthüllt auf der TECHNO CLASSICA den ersten E-Type Reborn

Die Wiedergeburt einer Sportwagen-Legende: Auf der Techno Classica in Essen (5. – 9. April 2017) stellt Jaguar Classic sein erstes Reborn-Programm vor, das dem legendären E-Type gewidmet ist. Eine anfängliche Serie von zehn zuvor sorgfältig ausgesuchten und dann nach exakten Werksvorgaben in der Jaguar Land Rover Classic-Werkstatt in Coventry restaurierten E-Type Modellen wird zum Verkauf angeboten.

Jaguar Classic hat E-Type Reborn als umfassendes Serviceangebot konzipiert. Es eröffnet interessierten Kunden die einzigartige Gelegenheit, einen originalgetreuen E-Type direkt vom Originalhersteller zu erwerben. Die Einführung des E-Type Reborn ist eine Premiere für Jaguar und weitet die beiden ebenfalls in Essen vorgestellten Reborn-Programme von Land Rover für den klassischen Serie I Land Rover und den Range Rover Classic nun um ein drittes Modell aus.

Jeder, als Ausgangsbasis für eine Restaurierung, ausgewählte E-Type wird nach den Original-Werksspezifikationen aus den 1960er-Jahren wieder in einen Neuzustand versetzt. Der Zugang zu Auslieferungslisten mit allen Fahrzeugdaten und Originalzeichnungen aus dem Archiv des Jaguar Heritage Trust und die jahrzehntelange Erfahrung des Teams bei Restaurierungen sichern absolute Authentizität. Bei allen Arbeiten werden nur Jaguar Classic Originalteile verwendet, um so die Qualität, die Langlebigkeit und somit auch den hohen Sammlerwert der Fahrzeuge zu gewährleisten.

**Tim Hannig, Jaguar Land Rover Classic Direktor, sagt:** „Die Quellen und Informationen, die den Jaguar Classic Experten und Technikern zur Verfügung stehen sind einzigartig, wodurch absolut authentische Restaurierungen des E-Type möglich sind.“

Ein Serie I Fixed Head Coupé mit 4,2-Liter-Motor in der Farbe Opalescent Gunmetal Grey ist das erste Modell, das den kompletten Reborn-Prozess von Jaguar Classic durchlaufen hat. Als Anschauungsobjekt für die Möglichkeiten des Reborn-Programms ist der E-Type auf dem Essener

Messestand zu sehen. Der E-Type wurde im Mai 1965 nach Kalifornien geliefert und 1983 mit einer Laufleistung von über 125.500 Kilometern abgemeldet und eingelagert. Das Coupé behielt die matching numbers, also dieselbe Seriennummer für Karosserie, Motor und Getriebe. Allesamt wurden von den Jaguar Classic Technikern von Grund auf überholt oder restauriert, denn sie folgen dem Prinzip, dass so viele Original-Teile wie möglich bei einem Reborn-Auto erhalten oder nach Original-Arbeitsverfahren und -Spezifikationen neu aufgebaut werden soll. Sicherheitsrelevante Teile in schlechtem Zustand werden hingegen durch Neuteile aus dem Sortiment von Jaguar Classic Parts ersetzt. Wo es nötig ist, werden von Jaguar Classic auch neue Bleche angefertigt, um dem Rost ein Schnippchen zu schlagen und eine optimale Passgenauigkeit zu erreichen. Die Liebe zum Detail geht so weit, dass die Techniker bei der Montage der neuen Bleche sogar dem historisch korrekten Punktschweißschema folgen. Die Preise für eine bei Jaguar Classic durchgeführte E-Type Reborn Restauration sind abhängig von der jeweiligen Fahrzeugspezifikation und beginnen bei 285.000 GBP.

### Jaguar E-Type Reborn Spezifikation

Baujahre: 1961-1968 (Serie 1)  
 Motor: 268 PS, Reihensechszylinder-Motor mit 3.781 oder 4.235 cm<sup>3</sup>  
 Kraftübertragung: Viergang-Getriebe, Heckantrieb  
 Bremsen: Scheiben vorn und hinten, servounterstützt  
 Höchstgeschwindigkeit: zirka 240 km/h  
 0-96 km/h: zirka sieben Sekunden.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar



Abbildung 2: Jaguar E-Type Reborn - Techno Classica 2017

## Panasonic Jaguar Racing fährt beim Mexiko e-Prix mit beiden Autos unter die Top-Ten

**Fiesta Mexicana für das Panasonic Jaguar Racing:** Beim vierten Einsatz des Formel E-Newcomerteams fuhren beide I-TYPE-Piloten erstmals in die Punkteränge. Mitch Evans verpasste mit Platz vier knapp das Podium; sein Teamkollege Adam Carroll folgte auf Platz acht. In der Meisterschaftstabelle schob sich Jaguar mit nunmehr 16 Punkten um einen Platz auf Rang neun nach vorn.

Auf dem im Herzen von Mexiko-City liegenden Kurs gingen die beiden Jaguar I-TYPE bei hochsommerlichen Temperaturen von den Startplätzen neun und zehn ins Rennen. Auch während mehrerer Safety Car-Phasen behielten Mitch und Adam die Ruhe und kämpften um Plätze in den Top Ten. Auch die Rennstrategie in Verbindung mit dem Timing der Boxenstopps ging perfekt auf. Kurz vor Rennende dann aber noch Riesenglück für Evans, der unverschuldet fast zum Opfer einer Kollision zwischen drei Autos geworden wäre. Sein I-TYPE wurde dabei getroffen, trug aber keinen größeren Schaden davon. So konnte sich Panasonic Jaguar Racing über sein bislang bestes Ergebnis in der als Lehrjahr ausgegebenen ersten Formel E-Saison freuen.

**James Barclay, Teamchef, Panasonic Jaguar Racing:** „Ein phantastisches Ergebnis für das Team. Die heute von uns gewählte Strategie hat sich voll ausgezahlt – mit der Energie klug haushalten und zugleich hart pushen. Nach Buenos Aires haben wir einen weiteren Schritt nach vorn getan und wieder wertvolle Lektionen gelernt. Sowohl Adam wie Mitch sind wirklich super gefahren. Haben immer dann Druck gemacht, wenn es angebracht war. Nach nur vier Rennen in diese Position zu kommen, ist ein gutes Zeichen für das, was noch kommen kann. Doch wir bleiben jetzt weiter auf dem Boden, weil wir wissen, was noch alles zu tun ist. Trotzdem ist das heute ein großer Motivationsschub für alle im Team und auch

*der Lohn für so manche Überstunde der letzten Wochen. Monaco wird nun ein wirklich interessantes Rennen, denn unsere Jungs sind beide schon mal im Fürstentum gefahren. Daher können wir es kaum abwarten, dass die Formel E nun ihre Europa-Tournee startet.“*

**Mitch Evans, #20:** „Das war heute von der ersten Runde an ein verrücktes Rennen. Ich kam auf der Geraden an Esteban Gutierrez vorbei und reihte mich direkt hinter Adam ein. Nach der ersten Safety Car-Phase kamen wir in einen schönen Rhythmus und ich fuhr mit sehr effizientem Energieeinsatz schnelle Zeiten. Am Ende wurde es noch einmal kritisch, als beide Mahindras und Nico Post ineinander krachten und ich dabei auch einen Stoß abbekam.“

**Adam Carroll, #47:** „Für unser erst viertes Rennen ist das ein sehr positives Endergebnis. Und die Belohnung für einige lange Tage. Das ist ein echter Mannschaftserfolg und ein fantastischer Tag für Panasonic Jaguar Racing. Hoffentlich ist das nun der Auftakt für weitere Erfolge, aber wir bleiben bescheiden, denn wir haben noch sehr viel in dieser Meisterschaft zu lernen.“

Der fünfte Lauf zur FIA Formel E-Meisterschaft findet am 13. Mai im Fürstentum Monaco statt. Zum zweiten Mal nach 2015 und erneut auf dem unteren Teil des legendären Grand Prix-Kurses.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar



Abbildung 3: Panasonic Jaguar Racing - Mexico ePrix



## Jaguar F-Type mit neuem Vierzylinder Turbobenziner

Jaguar rundet das Modellangebot des F-Type mit einem 300 PS Zweiliter Vierzylinder Turbobenziner nach unten ab. Das verhilft dem agilen Sportwagen zu 249 km/h Spitze und 0-100 in 5,7 Sekunden. 400 Nm werden per Achtstufen-Automatik auf die Hinterräder losgelassen. Die Sportauspuffanlage spricht deutlich ‚F-Type‘ – vor allem bei Coupé oder Cabrio mit manuell steuerbaren Klappen im Abgasstrang.



Abbildung 4: Jaguar F-Type Vierzylinder Turbobenziner



Jaguar erweitert die Palette des F-Type um eine neue Variante mit dem neu entwickelten Vierzylinder Turbobenziner aus der Ingenium Baureihe. Mit diesem 300 PS starken Einstiegsmodell umfasst das Angebot für den zweiseitigen Sportwagen nun sechs verschiedene Motorisierungen vom neuen Vierzylinder Turbobenziner über V6-Varianten mit Kompressor bis zum 322 km/h schnellen Allwetter-Sportwagen F-Type SVR mit einem 5,0-Liter-V8 Aggregat.

Diese Einstiegs-Variante verbindet die Sportwagen-DNA des F-Type mit nochmals agilerem Handling und erhöhter Wirtschaftlichkeit. Die Agilität rührt von der 52-Kilo-Gewichtersparnis durch den Vierender auf der Vorderachse. Optisch unterscheidet sich das neue

Einsteiger-Modell durch ein einzelnes Auspuff-Endrohr von den V6- und V8-Modellen. Der Kontakt zur Fahrbahn wird über serienmäßige 18-Zoll-Alus hergestellt.

„Es ist für uns sehr wichtig, die Silhouette des F-Type vom neuen Zweiliter-Turob-Modell bis zum 322 km/h schnellen SVR identisch zu halten“, so Ian Callum, Designdirektor bei Jaguar. „Der Vierzylinder ist ein authentischer Jaguar Sportwagen und ein vollwertiger F-Type – daher wollten wir die Design-DNA in keiner Weise verwässern. Dennoch hat dieser Wagen seinen ganz eigenen Charakter und der neue Einzelauspuff signalisiert das auch deutlich nach außen“, meint Mister Callum.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar



## Bremont und Jaguar schreiben die E-Type Legende mit dem neuen MKII Chronographen fort



Die 12 Stunden von Sebring 1963. Ferrari dominiert das Rennen – bester Nicht-Ferrari und Sieger der Klasse ‚GT 4.0‘ waren Ed Lelsi/Frank Morrill vom Team ‚Kjelle Qvalle‘ mit ihrem Jaguar Lightweight E-Type, Startnummer 23. Dieser ‚Lightweight‘ ist Design-Vorbild der neuen Bremont MK II mit weißem Ziffernblatt. Das Armband: handgefertigt mit roten Nähten in Anlehnung an die gleichfarbigen Längsstreifen des legendären Jaguars. Weitere Elemente zitieren Lenkrad, Drehzahlmesser und Reifenprofil des Leichtbau-Modells.



Man schrieb das Jahr 1963, als eine Jaguar-Legende geboren wurde: Der E-Type Lightweight, aufgelegt in einer Serie von 18 ausschließlich für Renneinsätze konzipierten Fahrzeugen. Gebaut wurden nur zwölf Exemplare, 2014 allerdings fertigte ‚Jaguar Land Rover Classic‘ nachträglich originalgetreu die „fehlenden“ sechs E-Type Lightweight.



In die Motorsportgeschichte ging der Lightweight 1963 beim 12 Stunden Rennen von Sebring (Florida) ein. In Würdigung dieses historischen Erfolgs hat Bremont den E-Type Lightweight als Inspirationsquelle für das Design seines jüngsten Jaguar MKII Chronographen ausgewählt.

Das weiße Gegenstück zu den erfolgreichen MKII mit schwarzem Zifferblatt übernimmt zwar viele Features des Schwestermodells, weist aber zusätzlich eine Tachometerskala zur Messung der Geschwindigkeit und am oberen Ende rot akzentuierte Zeiger auf. Das gelochte Racing-Lederarmband mit roten

Kontrastnähten zitiert die roten Längsstreifen des E-Type Lightweight mit der Startnummer 23.

Die neue Bremont MKII bringt ihren Träger zurück in die goldene Ära des Motorsports der 1960er Jahre. Das weiße Ziffernblatt zeigt das traditionelle Jaguar-Logo über der Sechs-Uhr-Position; die Stundenanzeige kopiert die Ziffern auf den Instrumenten des E-Type. Das klassische Layout eines Chronographen wird über das wunderschön verzierte BE-50AE Automatikuhrwerk erreicht. Zwei kleine Ziffernblätter auf Drei-Uhr- und Neun-Uhr-Position ergänzen die Hauptanzeige – die dezente rote Linie am 60-Minuten-Zähler findet sich genauso auch auf der Drehzahl-Skala des Rennwagens.

Das 43 mm dicke Edelstahlgehäuse mit doppelt gewölbtem Glas betont den Vintage-Charakter der Uhr und wird von Bremont in Großbritannien hergestellt. Die dreiteilige „Trip-Tick“-Bauweise sichert eine siebenfach höhere Härte als bei konventionellen Edelstahluhren. Der Mechanismus ist durch den Gehäuseboden aus Saphirglas sichtbar und verweist mit seiner Automatik-Schwungmasse auf das Lenkrad des Jaguar. Die Aufzugskrone ist dem Reifenprofil nachempfunden.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar



Abbildung 5: Bremont for Jaguar - Lightweight E-Type Ltd. Edition



## Serie: Autos unserer Mitglieder – Triumph TR 250

**Besitzer: Jürgen Claude**

**Triumph TR 250, Bj.1968, 6 Zylinder, 2498 ccm, 105 PS, 178 Km/h, 0-100 ca.9 Sek, 9-10 l/100 Km**

Jürgen's Triumph leuchtet einem in rot entgegen, während der Innenraum in schwarz gehalten ist. Der TR 250 ist ein klassischer britischer Roadster, dessen Reihensechser bestes Super Plus in Bewegungsenergie transformiert. Seit 2011 besitzt er den Klassiker, den der Vorbesitzer aus Altersgründen verkauft hat – das wäre auch der Grund warum sich Jürgen wieder von ihm trennen würde. Das schönste Erlebnis war die Fahrt offen über die Großglockner Hochalpenstraße und weiter über herrliche Pässe in Südtirol. Mit dem Triumph war er

neben Südtirol auch bereits im hohen Norden in Dänemark. Da Jürgen das Roadster-Feeling und das Offenfahren besonders mag würde er das Auto jederzeit wieder kaufen. Weitere Anekdoten erzählt Jürgen gerne bei einem persönlichen Gespräch.

Im Anschluss findet ihr noch einen Bericht von Alex Kristan, der im Mai 2013 im Magazin SchauMedia publiziert wurde.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Wenn ein englisches Herz in einem italienischem Körper schlägt, so ist das eine sehr reizvolle Melange für Liebhaber klassischer automobiler Fortbewegung.

# Herz ist Triumph

TEXT VON ALEX KRISTAN, FOTOS: ADRIAN BATTY

DER TR 250 ist optisch ident mit dem vom Turiner Designer Giovanni Michelotti entworfenen TR 5. Da dieser jedoch aufgrund seiner Saugrohreinspritzung nicht den amerikanischen Abgasbestimmungen entsprach, wurde der TR 5 mittels zweier Zenith-Stromberg Vergaser und 39 PS weniger für den amerikanischen Markt von der Triumph Motor Company in England umgebaut und in der Zeit von 1967 bis 1968 als TR 250 in den USA verkauft.

Bedingt durch seinen Geburtsort Hamburg ist dem Besitzer dieses roten TR 250 Jürgen C. wohl eine gewisse Sympathie für das Anglophile angeboren. Nirgendwo sonst sieht man so viele Minis, Range Rovers oder Jaguars, wie im hohen Norden Deutschlands vor den Backsteinhäusern parken. Als ehemaliger Manager eines internationalen Konzerns findet der sympathische Norddeutsche seit dem Antritt seines wohlverdienten Ruhestands im Jahr 2010 nun wieder die nötige Zeit, sich seinen privaten Leidenschaften zu widmen. „Ich bin ja früher fast nur Motorrad gefahren, aber irgendwann, dachte ich mir, ist es Zeit, von zwei auf vier Räder umzusteigen“, schmunzelt der ehemals überzeugte Harley-Fahrer.

### Vienna Calling

Die Frage, was denn einen Hamburger dazu veranlasst, seinen Ruhestand in Wien zu verbringen erklärt Jürgen C. so: „Wissen Sie, ich war ja vor meiner Pensionierung schon viele Jahre als Niederlassungsleiter für den Konzern in Wien stationiert und habe diese Stadt einfach lieben gelernt. In Wahrheit hat meine Frau

aber den Ausschlag für Wien gegeben, denn ich habe ihr Hamburg, Berlin oder Wien als zukünftige Heimat vorgeschlagen. Und sie hat sich eben für Wien entschieden.“ Die österreichische Mentalität und die in Deutschland ja immer gern mit Langsamkeit verwechselte Wie-

**„Am Liebsten sind mir Fahrten mit offenem Verdeck durch die schönen Landschaften der pannonischen Tiefebene oder der Wachau.“**

Jürgen C., Triumph-Fahrer

ner Gemütlichkeit nimmt Jürgen C. eher als angenehme Entschleunigung wahr.

### Unruhestand

Von wirklichem Ruhestand will Jürgen C. aber nichts wissen. Wenn er nicht gerade in seinem TR 250 durch die Lande strömt und sich abseits von Autobahnen die Düfte der Landschaft ins windige Cockpit wehen lässt, ist er für das Unternehmen GTOUR als Genussguide am Wiener Naschmarkt unterwegs. „Viele Wiener reagieren meistens eher mit großer Skepsis, wenn sie hören, dass ihnen ein Piefke etwas über ihren Naschmarkt erzählen möchte. Aber am Ende dieser gastro-sophischen Entdeckungsreise sind sie dann alle ganz überrascht, dass es da doch noch Dinge gab, von denen sie nichts wussten“, erzählt uns Jürgen C. lachend und fügt hinzu: „Irgendwas muss man ja machen, sonst rostet man ja ein.“

Zeigen Sie uns Ihr GARAGENGOLD garagengold@schaumedia.at



3 Doppelvergaser im Motor (oben) und Wurzelholz und Leder im Cockpit. Was braucht man mehr?

Akkurat gezogene Augenbrauen von Giovanni Michelotti.





„Smooth and powerful“ waren die Worte in den Testberichten, die Ende der 60er über den TR 250 zu lesen waren.

**schau Online**  
 Noch mehr Bilder und die Geschichte zu Triumph auf:  
[www.schaumedia.at/lifestyle.html](http://www.schaumedia.at/lifestyle.html)  
 ab 28. 4.

**Rostlos, weil rastlos**

Ebenso wenig wie er selbst, kommt auch sein wunderschöner Oldtimer nicht dazu, Rost anzusetzen. Nach dem Verkauf seiner Harley machte er sich auf die Suche nach dem Traumauto seiner Jugend und wurde 2011 in Bayern fündig. Der Vorbesitzer hatte den 68er Triumph TR 250 in Kalifornien erworben und dann in Deutschland in Eigenregie komplett zerlegt und neu aufgebaut. Im Zuge dieser „Frame off“-Restaurierung bekam der offene Brite auch einige Verbesserungen verpasst: Es ist zum

Beispiel das einzige Fahrzeug mit drei Doppelvergasern und einer anderen Nockenwelle. Seit dem Kauf 2011 spulte Jürgen C. mit dem TR 250 auf seinen Reisen nach Dänemark oder in die Schweiz bereits rund 12.800 km herunter und das, wie er sagt, immer problemlos. „Am Liebsten sind mir Fahrten bei sonnigem Wetter mit offenem Verdeck durch die schönen Landschaften der pannonischen Tiefebene oder der Wachau“, schwärmt er, und richtet seinen Blick zum Himmel wie einer, dem der Winter heuer ganz einfach zu lange gedauert hat. ///



Wahl-Wiener und Triumph-Fan Jürgen C.



**Unser Autor**

Er ist als Stimmenimitator mit seiner „Individual Comedy“ einer der beliebtesten Acts bei Top-Events in ganz Österreich. Er parodiert seine Alter Egos in einer Qualität, die sogar die Originale selbst verblüfft. Derzeit tourt er mit seinem ersten Bühnen-Solo-Programm durch Österreich: JETLAG für ANFÄNGER. Infos und Termine dazu auf [www.alexkristan.at](http://www.alexkristan.at).

2017 mai



## Jaguar Drivers' Club News

Das E Type Register des Jaguar Drivers' Clubs veranstaltet am Montag, 01. Mai 2017 einen TRACK DAY am Goodwood Motor Circuit – ein toller Event, offen für alle Jaguars.

**TRACK DAY**  
**Goodwood Motor Circuit, Bank Holiday Monday 1st. May 2017**  
**OPEN TO ALL JAGUARS**

- Almost certainly the best value track day and the only one organised by any Jaguar Club this year.
- The cost of the day is £225.00 for a car and one driver.
- Including free tea and coffee served on the first floor of the Jackie Stewart pavilion.
- Further drivers and passengers can be added at additional cost.

Organised by the  
**Jaguar E Type Register**

For details and booking forms contact  
**Tony Eades**  
**tony.eades@jdc-etype.org.uk**  
 Or 8, Normay Rise, Wash Common, Newbury,  
 Berkshire, RG14 6RY

**JAGUAR DRIVERS' CLUB**  
**www.jaguardriver.co.uk**

@JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Foto: Jaguar Drivers' Club

## Jaguar Land Rover - Steigerung der Verkaufszahlen im ersten Quartal 2017

Der britische Premium-Autohersteller konnte im ersten Quartal 2017 sowohl global als auch in Österreich ein deutliches Verkaufs-Plus gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres erzielen. Jaguar Land Rover hat im ersten Quartal 2017 mit weltweit 179.509 verkauften Autos einen Zuwachs von 13% erzielt. Im ausgelaufenen Geschäftsjahr 2016/17 (1. April 2016 – 31. März 2017) hat Jaguar Land Rover damit erstmals die magische Schwelle von 600.000 verkauften Fahrzeugen in einem Geschäftsjahr überschritten (genau 604.009 Stück).



Jaguar und Land Rover in Österreich. Jaguar konnte seinen Absatz in Österreich in den ersten drei Monaten des Kalenderjahres um 70% auf insgesamt 271 Fahrzeuge steigern. Vor allem der neue

Jaguar F-PACE findet bei den Käufern großen Anklang. Land Rover kann trotz des anstehenden Modellwechsels beim Land Rover Discovery das gute Ergebnis des ersten Quartals aus dem Vorjahr noch einmal knapp übertreffen – genau um 1,4 % auf insgesamt 639 Fahrzeuge.

Peter Modelhart, Geschäftsführer Jaguar Land Rover Austria: „Der Auftakt des Autojahres 2017 ist für Jaguar Land Rover in Österreich mehr als gelungen. Jaguar holt sich ein Plus von mehr als 70 Prozent – das zeigt, welches Potenzial in der Marke Jaguar steckt. Auch Land Rover kann seine Verkaufszahlen weiter steigern, und die Einführung der neuen Discovery-Generation steht erst in den Startlöchern.“

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

## Jaguar Heritage Trust Certificate

Mit dem Zertifikat Ihres Jaguars/Daimlers von ‚Jaguar Heritage Trust‘ haben Sie die Bestätigung, dass sich Ihr Auto mit den ‚matching numbers‘ im Originalzustand befindet. Das erhöht wiederum den Wert unter Sammlern.

Seit 1931, als Jaguar begann, die ersten SS1-Autos zu fertigen und in Folge bis in die 1980er-Jahre wurde jedes Auto handschriftlich in großen Bestandsbüchern eingetragen. Im Computerzeitalter wurde dieses System eingestellt.

Die Original-Dokumente wurden dem Archiv des Jaguar Daimler Heritage Trust übergeben. Mit diesen wertvollen Unterlagen bietet der Jaguar Heritage Trust den Besitzern der klassischen Jaguar- und Daimler-Fahrzeuge den ‚Production Record Trace service‘.

Das Zertifikat beinhaltet alle relevanten Informationen über Ihr Auto aus den Original-Aufzeichnungen. Bestätigt werden Originalnummern, Farbcodes Erzeugungs- und Auslieferungsdatum und den Auslieferungsort. Soweit verfügbar wird auch der Erstbesitzer und das erste Kennzeichen bekannt gegeben. Dieser Service ist für alle Autos verfügbar, die älter als zehn Jahre sind.

Das Service ist verfügbar für folgende Autos:

- Swallow bodied cars (Austin Seven, Wolseley Hornet and Standard) 1931 – 1933
- SS 1931 – 1936
- SS Jaguar 1935 – 1940
- Jaguar ab 1945
- Daimler ab ca. 1959 (eingeschränkt bereits ab ca. 1953)

Um sich für ein Zertifikat für Ihr Auto zu ‚bewerben‘ ist ein Formular auszufüllen und an Jaguar Heritage Trust zu schicken – das ist auch online möglich (eine Anleitung dazu wird auf der JDOST-Homepage im Mitgliederbereich zur Verfügung gestellt). Die Kosten für dieses Service betragen 45,- Pfund.

©JDOST – April 2017 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar Heritage Trust



**Production Record Trace Certificate number 33533**

Prepared for Jaguar Daimler Heritage Trust

We certify that the following is an extract from an original Car Record Book:

Make and model	Jaguar E-type Series 2 4.2 litre
Body style	Open two-seater, right-hand drive
Date of manufacture	23 October 1969
Chassis number	1R 1406
Engine number	7R 8433-9
Body number	4R 5621
Gearbox number	KE 9702
Transmission	Manual
Exterior paint colour	Cream

Abbildung 6: Jaguar Heritage Trust Certificate



## Der ÖMVV – Österreichischer Motor-Veteranen-Verband



Studie: „Sozioökonomische Bedeutung historischer Fahrzeuge in Österreich“

Der ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband) gibt eine Studie in Auftrag. Ziel der Online-Befragung ist es, die sozioökonomische Bedeutung historischer Fahrzeuge in Österreich darzustellen. Dazu sind aktuelle Zahlen, Daten und Fakten unabdingbar. Ab

05.04.2017 sind alle Besitzer von historischen, klassischen Fahrzeugen eingeladen, diese Umfrage durch Teilnahme zu unterstützen.

### ES GEHT UM DIE ZUKUNFT HISTORISCHER FAHRZEUGE AUF ÖSTERREICHS STRASSEN

Die Freunde historischer Fahrzeuge werden mehr, die Szene im Oldtimer- und auch im Youngtimer-Bereich ist lebendig, blüht und gedeiht. Das Erbe und der kulturelle Aspekt des rollenden Kulturgutes sind eine wichtige Basis, die einen starken Antrieb für die nähere Befassung mit diesem Thema darstellen. Die Märkte, Preise und die Anzahl von Veranstaltungen und vieles mehr wachsen. Gleichzeitig nehmen die Diskussionen im Rahmen von Klimaschutz an Schärfe zu.

### WAS SOLL ERREICHT WERDEN?

Die Zielsetzung ist den Österreichischen Markt für Historische Fahrzeuge in seiner Gesamtheit zu erheben und zu befragen um Daten und Fakten zur wirksamen Interessensvertretung aller BesitzerInnen und Freunde historischer Kraftfahrzeuge in Österreich zu erarbeiten. Neben einem repräsentativen Stimmungsbild der österreichischen Bevölkerung zu diesem Thema, sollen allgemeine Nutzungsdaten, Fahrzeugdaten, Soziodemografie, Bestandsdaten, Versicherung, Ausgaben, Zukunftserwartungen u.v.m. bei BesitzerInnen von Oldtimern und zu deren Fahrzeugen erhoben werden, um mit diesen Daten in weiterer Folge die wirtschaftliche Bedeutung zu quantifizieren. Die Befragung wird auch bei Opinionleadern, Clubrepräsentanten sowie Wirtschaftsbetrieben aus dem Segment „Klassische Fahrzeuge“ durchgeführt um die wirtschaftliche Bedeutung und Umwegrentabilitäten zu quantifizieren.

©JDOST – März 2017 by Andreas Icha; Foto: ÖMVV

**WICHTIGER ERFOLGSFAKTOR** ist eine hohe Beteiligung an der Befragung um ein umfassendes Bild und valide Daten und Fakten zu erhalten. Daher ruft der ÖMVV zur Teilnahme ab dem 05.04.2017 auf.

[www.befragung.cc/oldtimerstudie](http://www.befragung.cc/oldtimerstudie)

Unterstützer der Studie:



## Zeitgenössischer Bericht: Wieviel Roadster braucht der Mensch?

**Kaum eine Automobilart verspricht mehr Fahrspaß als die der klassischen Roadster nach britischer Machart. Über Gemeinsamkeiten und Unterschiede von MG Midget, Triumph TR4 und Austin-Healey 3000. Ferry Porsche brachte es einst auf den Punkt und verkündete: "Das letzte Auto, das je gebaut werden wird, wird ein Sportwagen sein." Noch ist es bis zum letzten Auto eine von heute aus unübersehbar weite Strecke, doch die Faszination der hier vorgestellten Automobilart hält jetzt schon mehr als 100 Jahre an.**

Dass Sportwagen ihrem Fahrer Vergnügen bereiten, steht außer Frage. Schwieriger wird es, wenn der Grund für das Pläsier gesucht wird. Speziell britische Autoren haben sich vor mehr als 50 Jahren damit herumgeschlagen, Sportwagen und die damit verbundenen Charaktereigenschaften der Maschine zu definieren.

Colin Campbell etwa, der sein Standardwerk "The Sports Car" 1954 seiner Ehefrau widmete - "Wegen ihrer Toleranz gegenüber schnellem Fahren und langsamem Schreiben" -, hält die Definition als "Kreuzung aus Rennwagen und Touren-Automobil, langsamer als das Erste, schneller als das Zweite", für nur begrenzt tragfähig. "Einige Sportwagen", so



Campbell, "sind schneller als so manches Rennauto. Rennwagen sind nicht für öffentliche Straßen zugelassen. Ein Sportwagen dagegen hat zwei Sitze, Kotflügel, eine Lichtmaschine, Anlasser, Batterie, Reserverad und Windschutzscheibe, was bei Rennwagen zum größten Teil fehlt."

### Das ist ein Sportwagen

Rennwagen würden laut Campbell bei jedem Stopp im Stadtverkehr ihre Zündkerzen verölen, beim Einkuppeln wie ein Känguru nach vorn springen, mit kochendem Kühlwasser im Stau stehen und eine Menge Tricks gegen die typischen Macken erfordern, die dann beschönigend als "Temperament" in Kauf genommen werden.

Sportwagen hingegen passen sich den Gegebenheiten des normalen Straßenverkehrs geschmeidig an und sind in jeder Hinsicht straßentauglich, ausgenommen, so Campbell, die zugelassenen Sportwagen für Trial-Wettbewerbe. "Aber die", schränkt er ein, "gehören ohnehin in ihre eigene Kategorie. Zusammengefasst kann man sagen, dass ein Sportwagen die ideale

Kreuzung aus Touren- und aus Rennwagen ist." Drei Jahre nach Campbell schreibt sein Landsmann John Stanford ein Buch mit gleichem Titel: "The Sports Car". Er definiert darin den Sportwagen zunächst nicht über die Stoppuhr, mit der spritziges Beschleunigen und hohe Endgeschwindigkeit gemessen werden können.

Für Stanford ist ein Sportwagen zunächst einmal "ein Auto, das seinem Fahrer mehr Vergnügen bereitet als die üblichen motorisierten Kisten, die ihre Insassen zwar von einem Ort zum anderen bringen, mehr aber nicht". Sportwagen sollten also besser beschleunigen – dafür ist schon 1957 mindestens ein Vierganggetriebe gefragt – und eine höhere Endgeschwindigkeit erreichen. Vor allem aber sei gute Straßenlage wichtig.

### Vorteil tiefer Schwerpunkt

Lancia, erläutert Stanford dem Sinne nach, hatte zum Beispiel zwar nie die stärksten Motoren, erzielte aber trotzdem sehr gute Resultate im Motorsport, denn die Straßenlage der verschiedenen Modelle war einfach besser als die der meisten Konkurrenten.

Aus allen Erkenntnissen heraus ergibt sich bis heute eine ideale Karosserieform: die des Roadsters. Er ist leicht, weil ihm im Vergleich zur Limousine eine Menge Blech und Glas fehlt; er ist zwar aerodynamisch nicht so günstig wie ein Coupé, versorgt aber den Fahrer mit ausreichend frischer Luft, was speziell bei Langstreckenrennen wie in Le Mans von unschätzbarem Vorteil ist; und er senkt den Schwerpunkt. Dies aber ermöglicht höhere Kurvengeschwindigkeiten.

### MG Midget mit 69 PS und 740 kg

Um der Frage nachzugehen, wie viel Roadster ein Mensch mithin zum Glücklicherweise benötigt, haben wir drei typische Vertreter der englischen Schule im kurvenreichen Schwarzwaldversammelt. Die erste Stufe in der Roadster-Welt bildet hier ein MG Midget aus dem Jahr 1975. Sein Vierzylindermotor hat 1,5 Liter Hubraum, entwickelt 69 PS und beschleunigt den racinggrün lackierten Zweisitzer bis auf rund 150 km/h.

Das mittlere Roadster-Segment repräsentiert ein Triumph TR4 aus dem Baujahr 1964. Sein 2,2-Liter-Vierzylinder leistet 100 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h. Die Spitze der nach oben offenen Bewegung markiert ein Austin-Healey 3000. Sein Sechszylindermotor besitzt zwar noch den originalen Hubraum von drei Litern, doch die drei doppelten



Webervergaser, eine schärfere Nockenwelle im Aluminium-Zylinderkopf aus dem Zubehörregal von Denis Welch und die auf 10:1 angehobene Verdichtung befördern die Leistung des Big Healey von 150 PS auf nun 210 Pferdestärken.

### Austin-Healey 3000 rennt über 200

Damit rennt der von der Rallye-Fahrerin Pat Moss kameradschaftlich als "Schwein" bezeichnete Dreiliter-Healey weit über 200 km/h – genug, um etwa den Chef des Oldtimer-Betriebs "Extra Mobile" bei schlechter Laune mal eben aus dem Ort Straubenhardt nahe Pforzheim hinauf zum Nürburgring zu tragen, für drei entspannende Runden auf der Nordschleife zu sorgen und den Piloten später, mit einem zurück bis in den Schwarzwald reichenden Grinsen, für das Tagesgeschäft neu zu motivieren.

"Ein großer Roadster mit ordentlich Leistung", so Healey-Fan Jochen Extra, "hat eine Anziehungskraft, der ich immer wieder gerne erliege. Unverfälschter und ursprünglicher kann Autofahren nicht sein. Das ist ein Erlebnis, selbst wenn es regnet. Zu Hause die Teppiche raus, den Boden gewischt und dann an der Luft trocknen lassen, das ist alles. Der Healey hier hat nicht mal Dachgestänge."

### 100 PS treffen beim Triumph TR4 auf 940 kg

Der Triumph TR4 ist zwar auch für weitere Reisen geeignet, wie Trips in die italienischen Marken oder bis nach St. Petersburg unter Beweis gestellt haben. Ihm fehlt es gegenüber dem Healey eigentlich nur an Topspeed und Beschleunigung. Mit knapp einer Tonne Gewicht fast so schwer wie der Healey, verfügt er als Schmankerl über einen elektrisch betätigten Overdrive, der den Gängen zwei bis vier zugeschaltet werden kann.

Faktisch verfügt der Triumph TR4 also über ein Siebenganggetriebe, was ihn besonders auf engen Bergpfaden stets richtig übersetzt fahren lässt. Die schiere Kraft des Healey, der ebenfalls einen Overdrive für Gang drei und vier trägt, wird so zum Teil kompensiert.

### Günstige Unterhaltskosten

Und der Jüngste im Bunde? Nico LaTorre hat seinen MG Midget in vierjähriger Arbeit selbst restauriert. Der 22-jährige Karosseriebauer ist gerade dabei, die Hürden der Meisterprüfung zu nehmen, und benutzt den kleinen Roadster als bevorzugtes Entspannungsmittel. Der 1,5-Liter-Vierzylinder atmet mit kernigem Gesang aus, der weit mehr als 69 PS vermuten lässt, und ist mit kaum 750 Kilogramm Gewicht verblüffend munter.

Auf der gemeinsamen Ausfahrt diesseits vom Renntempo hält er mit dem TR4 und dem Healey 3000 locker mit. Sein Besitzer grinst spitzbübisch: "Das Tollste am MG Midget ist, dass Ersatzteilpreise und Fixkosten in einem Rahmen liegen, den ich mir schon als Azubi gut leisten konnte."

### Fazit

Roadster muss sein, keine Frage. Einsatzzweck und Portemonnaie bestimmen Kraft und Größe. Ein gepflegter MG Midget kostet 12 000 bis 15 000 Euro und eignet sich für einen längeren Trip zu zweit bei Verzicht aufs Reserverad. Das schafft Laderaum. Ein vergleichbarer Triumph TR4 kostet etwa ein Drittel mehr, bietet aber auch mehr Speed und Platz. Wohlfrisierte, propere Big Healeys gibt's für etwa 70 000 Euro. Sie gehen wie die sprichwörtliche Sau, mögen aber Fahrer und Beifahrer mit nur winzigem Gepäck.

©JDOST – April 2017 by Wolfgang Schöbel



Abbildung 7: klassische, britische Roadster



# JDOST - Events

## Clubabend im März 2017



Am 16. März trafen sich einige JDOST - Mitglieder/Freunde zum monatlichen CLUBABEND im Clublokal "Hotel Rest. Panoramaschenke" zum gemütlichen Gedankenaustausch ein, und genossen wieder einen sehr gemütlichen Clubabend.

Unsere Themen an diesem Abend waren u.a. Rückblick 5.Kegelmeisterschaft ; Einladung zur 14.Lions Classic in Bad Hall ; Anmeldung zur 29.Int.Oldtimermesse in Tulln/Donau ; Einladung zum 4.Technik-Workshop ; Einladung zur Frühjahrsausfahrt ; neue Clubbekleidung ; Bericht von der ÖMVV Generalversammlung am 11.3. sowie div. Presseinformationen von JLR und natürlich durfte die brandneue Ausgabe unserer JDOST-Gazette Issue No.86 März 2017 die ab sofort in einem neuen Design glänzt und wie immer von unserem lieben Andreas Icha vorgestellt wird nicht fehlen.

Der Abend verging wie immer viel zu schnell, und so verließen einige von uns die Panoramaschenke erst gegen 22:30 Uhr. Ich freue mich bereits heute schon mit Euch auf den nächsten Clubabend am **20. April** wie gewohnt in der Panoramaschenke, wo ich hoffe, wieder viele Clubmitglieder/Freunde des JDOST herzlich begrüßen zu dürfen – bis dahin verbleibe ich wie immer mit stets gölten anglophilen Grüßen.

©JDOST – Februar 2017 by Wolfgang Schöbel; Fotos: JDOST



# - Sponsoren



# PRESS RELEASE



## SILICONE CLOTH WRAPPED HOSE KITS FOR E-TYPE S1 & S2

Give your car that authentic original look with our selection of silicone hose kits, suitable for both road and competition use. Their superior performance reduces the risk of component failure and enables higher temperatures and pressure to be maintained in complete confidence. Our hose kits have been cloth wrapped to sustain the classic-retro appearance for your E-Type.

Available at SNG Barratt – [www.sngbarratt.com](http://www.sngbarratt.com)

E-TYPE S1, 3.8 - HK006SCW

£163.62 / \$218.16 / FR €193.07 /

NL €194.68 / DE €191.46

E-TYPE S1, 4.2 - HK008SCW

£163.62 / \$218.16 / FR €193.07 /

NL €194.68 / DE €191.46

E-TYPE S2 - HK010SCW

£217.13 / \$289.50 / FR €256.21 /

NL €258.35 / DE €254.08

Above is a selection of our range for more models please contact your nearest sales team



UK

+44 (0) 1746  
765 432

[sales.uk@  
sngbarratt.com](mailto:sales.uk@sngbarratt.com)



USA

+1 800 452  
4787 (toll free)

[sales.usa@  
sngbarratt.com](mailto:sales.usa@sngbarratt.com)



France

+33 (0) 3 85  
20 14 20

[france@  
sngbarratt.com](mailto:france@sngbarratt.com)



Holland

+31 (0) 13  
52 11 552

[sales.nl@  
sngbarratt.com](mailto:sales.nl@sngbarratt.com)



Germany

018 01 833 833  
(Germany only)

[sales.de@  
sngbarratt.com](mailto:sales.de@sngbarratt.com)

PARTS & ACCESSORIES

FOR

CLASSIC & MODERN JAGUARS

[www.sngbarratt.com](http://www.sngbarratt.com)

Prices are inclusive of taxes and correct at time of going to press.

Abbildung 8: SNG Barratt Pressemitteilung



Abbildung 1: Jaguar Land Rover Classic - Techno Classica 2017.....	2
Abbildung 2: Jaguar E-Type Reborn - Techno Classica 2017 .....	3
Abbildung 3: Panasonic Jaguar Racing - Mexico ePrix.....	4
Abbildung 4: Jaguar F-Type Vierzylinder Turbobenziner .....	5
Abbildung 6: Bremont for Jaguar - Lightweight E-Type Ltd. Edition.....	6
Abbildung 7: Jaguar Modelle 2017.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
Abbildung 8: Jaguar Heritage Trust Certificate .....	10
Abbildung 9: klassische, britische Roadster.....	13
Abbildung 10: SNG Barratt Pressemeldung.....	16