



„Greatest Hits“ XJ von Jaguar Classic für Iron Maiden-Drummer Nicko McBrain
(Seite 2)



Grafische Individualisierungs-Möglichkeiten für den F-Type SVR
(Seite 5)



Jaguar I-Pace – die mit Spannung erwartete Weltpremiere
(Seite 7)



Start in den Frühling mit dem Jaguar F-Type P300 als Cabrio und Coupé
(Seite 9)

JDOST-Termine:

- 23.03.2018
Indoor-Kartrennen
- 07.04.2018
Technik-Workshop
- 19.04.2018
Clubabend
- 21./22.04.2018
Frühjahrsausfahrt
- 12./13.05.2018
30. Oldtimermesse Tulln
- 17.05.2018
Clubabend

Inhalt:

- Mexiko ePrix: mit 20 Punkten die höchste Punktezahl der Teamgeschichte von Panasonic Jaguar Racing
Seite 12
- Auto unserer Mitglieder: Jaguar XJ6 3.2 Sport
Seite 14
- Zeitgenössischer Bericht:
Peel Trident
Seite 15
- JDOST – Events und Sponsoren
Seite 17

Jaguar Classic baut den „GREATEST HITS“-XJ für Iron Maiden-Drummer Nicko McBrain

Jaguar proudly presents: Ein maßgeschneiderter Jaguar XJ6 Serie 3 mit Beinamen „Greatest Hits“. Liebevoll mit modernen und klassischen Zutaten modifiziert im Auftrag von Nicko McBrain, Iron Maiden Schlagzeuger und langjähriger bekennender Jaguar Enthusiast. Erstmals vorgestellt auf dem Jaguar Stand des Genfer Salons und in Deutschland zu sehen auf der Techno Classica in Essen.



Der auf McBrains klassischem XJ Serie 3 Baujahr 1984 basierende „Custom-Built“ ist das Produkt aus den gesammelten Ideen seines Besitzers, der Ingenieure und Handwerker bei Jaguar Land Rover Classic Works in Coventry und von Wayne Burgess, Direktor des Jaguar Designstudios.

Das Projekt verschlang über 3500 Arbeitsstunden, in denen über 4000 Teilen aufpoliert, ausgetauscht oder sogar ganz neu entworfen wurden. Wie bei keinem anderen XJ6 Baujahr 1984 zuvor wurden substantielle Modifikationen an Exterieur, Interieur, Antriebsstrang und Fahrwerk vorgenommen. Am Ende heraus kam Nickos Traum-XJ.



Tim Hannig, Direktor Jaguar Land Rover Classic, sagt: „Die Kreation eines ‚Greatest Hits‘-XJ und der Prozess, den automobilen Traum eines Einzelnen Realität werden zu lassen, war für das Jaguar Classic Team außerordentlich erfüllend. Es war auch eine

Freude, mit Nicko zu arbeiten, und wir sind sehr gespannt auf die Reaktionen des Publikums.“



Iron Maiden Schlagzeuger Nicko McBrain sagt: „Das ist mein ultimativer XJ – mein dritter, ich habe ihn liebevoll ‚Johnny 3‘ genannt. Ich bin begeistert über seine Fertigstellung, und dass wir ihn nun in Genf zeigen.“

Das Auto ist wirklich eine Greatest Hits-Edition und verkörpert alles, für das der Jaguar XJ steht. Und er ist zugleich ein Zeugnis der hohen Handwerkskunst des Jaguar Classic Teams.

Wir hätten alles nicht besser timen können, denn wir feiern 2018 das 50-Jährige Jubiläum des XJ – mein Favorit unter allen Jaguar.“

Zu den wichtigsten Neuteilen und Modifikationen zählen:

- Spezielle Stoßfänger vorn und hinten - gehen nahtlos in modifizierte Kotflügel über, mit speziellem Chromschmuck und bündig montierten US-Seitenmarkierungsleuchten
- Stärker ausgestellte und neu ausgeformte Radhäuser zur Aufnahme spezieller 18-Zoll-Drahtspeichenräder und Pirelli P Zero-Reifen der Größe 235/45 R18



- Maßgefertigte Seitenschweller und modifizierte Hintertüren
- Verstärktes Fahrwerk mit verstellbaren hinteren Stoßdämpfern
- Spezielle Lackierung in Mauve (rötliches Violett)
- Umbau auf elegante XJ Serie 2 Türgriffe und tropfenförmige Rückspiegel
- Umbau auf moderne LED-Scheinwerfer mit „Halo“-Tagfahrlichtsignatur



- Umbau auf versenkt angebrachte doppelte Benzineinfüllstutzen
- Moderne Türdichtungen zur Reduzierung von Windgeräuschen und zusätzliche Schalldämmung
- Integrierter Touchscreen für Satelliten-Navigationssystem, Telefon, Rückfahrkamera und In-Car-Entertainment
- Innenraum mit roten Ledersitzen und optimierten Schaumpolstern für erhöhten Komfort
- Spezielles Audiosystem mit USB-Konnektivität und von Gitarrenverstärkern inspirierten Kontrollreglern aus maschinell bearbeitetem Aluminium
- Starterknopf im Armaturenbrett
- Leistungsstärkere Klimaanlage
- Zentralverriegelung mit Fernbedienung

Im Interieur des „Greatest Hits“-Modells trifft klassischer Jaguar Stil auf moderne Komfort- und Infotainment-Funktionen. Die von Hand bezogenen Ledersitze in Pimento Rot tragen schwarze Keder; schwarze und ebenfalls handgefertigte Teppiche und ein Dachhimmel aus Alcantara runden den behaglichen Innenraum ab. Für das Armaturenbrett wurde bei Jaguar Classic nicht zufällig dunkelgrau gefärbtes Sycamore Holz gewählt – es ist das bevorzugte Material für Nickos Wirbeltrommeln.



Eine weitere Referenz an die Welt des Heavy Metal sind maschinell bearbeitete Aluminium-Drehregler –

sie erinnern an Kontrollregler für Gitarren-Verstärker, die Nickos großer Freund Jim Marshall entworfen hat. Die in Chrom und Schwarz ausgeführten Pedale wiederum beziehen ihre Inspiration von Schlagzeugen. Das Dreispeichen-Sportlenkrad – auch das eine Sonderanfertigung – ziert Nickos persönliches Maskottchen: den „Eddie Growler“, erstmals aufgetaucht am speziell für ihn ausgestatteten Jaguar XKR-S von 2013.



Das überarbeitete Armaturenbrett mit abgedimmter Beleuchtung dominiert ein State-of-the-art-Touchscreen von Alpine. Über dieses Display lässt sich unter anderem das 1100W starke Sound System steuern. Es versorgt Lausprecher aus Nickos bevorzugter Jaguar In-Car-Audioanlage – installiert im Jaguar XF Modelljahr 2012.



Nicht neu, über generalüberholt, präsentiert sich der Motor des McBrainschen XJ6: Der 4,2 Liter große Reihensechszylinder mit drei SU Vergasern aus dem E-Type – Nickos Leib-und-Magen-Kombination. Damit

auch die Akustik stimmt, atmet der Motor über eine attraktiv gestylte Vierrohr-Auspuffanlage aus.



Nach McBrains Umzug nach Amerika hatte der XJ viele Jahre auf dem Grundstück von Iron Maiden Bassgitarrist Steve Harris gestanden. Im Greatest-Hits-Modell tauchen viele der während dieser Zeit wohl behütete Teile erneut auf: von der ikonischen Jaguar Leaper-Kühlerfigur – die Nicko überhaupt erst dazu brachte, das Auto zu kaufen – bis zu den Original-Zündschlüsseln von 1984.



©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Neue grafische Individualisierungsmöglichkeiten für den F-TYPE SVR

Muskelschau rund um den Jaguar F-TYPE SVR: Mit dem neuen SVR Graphic Pack können Kunden des Supersportwagens die Sportlichkeit des 575 PS-Modells nun noch stärker betonen. Ein von Jaguar Designdirektor Ian Callum geleitetes Team der Jaguar Spezialabteilung Special Vehicle Operations verhalf durch grafische Elemente und kontrastfarbige Akzente dem allradgetriebenen F-TYPE SVR zu einer Zusatzdosis Motorsportflair.



Ian Callum sagt: „Der F-TYPE SVR ist einer der dynamischsten, dramatischsten und schnellsten Straßensportwagen der Jaguar Geschichte. Das neue SVR Graphic Pack ergänzt seinen sportlichen Charakter und veredelt ihn mit einer Prise Nostalgie.“



Zur stärkeren Betonung des speziell für den F-TYPE SVR entwickelten Aerodynamik-Pakets aus Front-Splitter, flachem Unterboden, ausfahrbarem Heckspoiler aus Karbon und Heckdiffusor glänzen die Kühlergrilleinfassung, die Außenspiegelkappen und die Luftleitprofile in einer Kontrastfarbe. „575“-Signaturen auf der Motorhaube und in den Türschweller signalisieren die 575 PS des 5,0-Liter-V8 Kompressors; die aus Karbon gefertigten Luftauslässe in der Haube und im vorderen Kotflügelbereich betonen das High-Performance-Thema zusätzlich.

Jaguar bietet das F-TYPE SVR Graphic Pack in sechs einzigartigen Farbkombinationen an:

- Yulong White mit Akzenten in Firenze Red
- Santorini Black mit Akzenten in Gold
- Corris Grey mit Akzenten in Ultra Blue
- Caldera Red mit Akzenten in Narvik Black
- Ultra Blue mit Akzenten in Corris Grey
- Indus Silver mit Akzenten in Narvik Black

Alle Modelle rollen auf gewichtsoptimierten und geschmiedeten Leichtmetallfelgen der Größe 20 Zoll samt farblich abgestimmten Bremssätteln in Rot, Schwarz oder – in Kombination mit optionaler Karbon-Keramik-Bremsanlage – Gelb.



Der F-TYPE SVR wurde von Jaguar Special Vehicle Operations mit einem klaren Ziel entwickelt: schnellster und stärkster F-TYPE zu sein, ohne dabei die Alltagsauglichkeit einzubüßen.

Der 322 km/h (Cabriolet: 314 km/h) schnelle Allwetter-Supersportwagen beschleunigt in 3,7 Sekunden von 0

auf 100 km/h und begeistert dank Allradantrieb mit exzellenter Traktion. Zusammen mit der präzisen Lenkung und der kraftvollen Bremsanlage bietet er ein außergewöhnliches Fahrerlebnis.



Mit verstärkten Dämpfern und Stabilisatoren, steiferen hinteren Achsschenkeln und 20" Leichtmetallfelgen ist auch das Fahrwerk auf High Performance ausgelegt.

Der Auspuffstrang aus Titan und Inconel® erzeugt einen noch markanteren, grollenden Sound – speziell dann, wenn im niedrigen Drehzahlbereich die aktiven Ventile der hinteren Schalldämpfer geöffnet sind.

Das neue SVR Graphic Pack ist übrigens auf Wunsch ohne Mehrkosten zu bestellen.



©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Jaguar I-PACE – die mit Spannung erwartete Weltpremiere

Der Jaguar I-PACE ist das Elektrofahrzeug, auf den viele mit Spannung gewartet haben. Er ist nicht nur emissionsfrei, intelligent und sicher, sondern kombiniert nachhaltige Sportwagen-Performance mit der Praxistauglichkeit eines fünfsitzigen SUV und der nächsten Generation von mit künstlicher Intelligenz. In einem Satz: Mit dem I-PACE rückt Jaguar an die vorderste Front der elektrischen Antriebsrevolution.



Weltpremiere

Tausende potenzieller Kunden haben bereits mit einem Klick auf den „Ich will einen“-Button ihr Interesse an dem elektrischen Jaguar SUV bekundet. Diesem großen Zuspruch kommt Jaguar nun durch eine Liveschaltung zur Weltpremiere des I-PACE entgegen. Diese fand am 01.03.2018 um 19 Uhr statt und konnte live über das Internet mitverfolgt werden. Für diejenigen, die das nicht miterleben konnten, gibt es die Video-Aufzeichnung auf [YouTube](#).



Unmittelbar nach der spektakulären Enthüllung wird Jaguar die Preisliste und die finalen Spezifikationen bekanntgeben. Darüber hinaus werden auch die Bestellbücher inklusive aller Konfigurations-Möglichkeiten geöffnet.

Der I-PACE

Der I-PACE ist das jüngste Mitglied der „PACE“- SUV Familie von Jaguar und das Elektroauto, auf den viele Fahrer/innen seit Langem gewartet haben, den er

vereint nachhaltige Sportwagen-Performance, Allrad-Agilität mit der Praxistauglichkeit eines fünfsitzigen SUV. „Wir begannen mit einem weißen Blatt Papier, um die modernste Batterietechnologie mit einer Architektur zu verknüpfen, die von Beginn an auf die Optimierung der Aerodynamik, des Platzangebots und der elektrischen Leistung zielte. Das Ergebnis ist der I-PACE – ein echter Jaguar und ein echtes fahrer-orientiertes Elektroauto“. Ian Hoban, Jaguar Baureihen Leiter I-PACE



Elektrischer Antrieb

Die 90kWh Lithium-Ionen-Batterie mit 432 Pouch-Zellen verhilft dem neuen I-PACE zu einer Reichweite von 480 Kilometern (im WLTP-Zyklus). An einer 100 kW Schnellladesäule mit Gleichstrom ist der Akku in 40 Minuten wieder zu 80 Prozent gefüllt.

Zu den smarten Technologien zur Reichweiten-Optimierung zählt eine Vorkonditionierung des Akkus: Hängt der I-PACE am Ladekabel, steigert (oder senkt) er automatisch die Temperatur der Batterie, um schon vor Antritt der Fahrt den Aktionsradius zu maximieren.



Performance

Zwei von Jaguar Land Rover selbst entwickelte Elektromotoren - für größte Kompaktheit mit durch die Motoren hindurchgeführten Antriebswellen - sind in die Vorder- und Hinterachse integriert. Sie liefern einen außergewöhnlich kräftigen Antritt schon aus dem Stand und Allradtraktion auf allen Fahrbahnoberflächen.



Das hohe und vom ersten Meter an abrufbare Drehmoment ermöglicht sportwagenartige Beschleunigungswerte – in nur 4,8 Sekunden ist der I-PACE aus dem Stand auf 100 km/h. Die spontane Kraftentfaltung kombiniert das Fahrzeug mit einem souveränen Abrollkomfort und hoher Fahrdynamik.

Die eigenständige EV Aluminiumarchitektur nutzt die fortschrittliche Klebe- und Niet-Technologie, um eine leichte und steife Karosserie zu gewährleisten. Gemeinsam mit dem Batteriepaket wird eine Torsionssteifigkeit von 36 kNm/Grad erreicht – die verwindungssteifste im gesamten Jaguar Programm.

Dank der zentral zwischen den Achsen positionierten Batterien, die über eine Dichtung zwischen Gehäuse und Unterboden verfügen, erreicht der I-PACE eine ausgeglichene Gewichtsverteilung von 50:50. Die bewährte Doppelquerlenker-Aufhängung vorn, die Integral-Link-Hinterachse, eine (optionale) Luftfederung und das konfigurierbare Dämpfersystem Adaptive Dynamics sorgen zusätzlich dafür, dass ein elektrisch angetriebener Jaguar dem passionierten Fahrer eine Menge Fahrspaß bietet.



Design

Der Jaguar I-PACE hebt sich von allem ab, was aktuell auf unseren Straßen unterwegs ist. Denn seine Designer haben vollen Nutzen aus der Elektro-Plattform gezogen, was sich in erster Linie in signifikanten Vorteilen beim Packaging ausgezahlt hat.



Die elegante und langgestreckte Silhouette mit kurzer und flacher Haube, aerodynamisch geformter Dachkontur und gekrümmter Heckscheibe nimmt Anleihen vom Supersportwagen Jaguar C-X75. Das so genannte „Cab forward“-Design steht im Kontrast zum kantigen Heckabschluss - der hilft, den cw-Wert auf 0,29 zu reduzieren. Um die Anforderungen an Kühlung und Aerodynamik in Einklang zu bringen, öffnen aktive Lamellen im Jaguar Grill nur dann, wenn Kühlung tatsächlich erforderlich ist. Im geschlossenen Zustand glätten sie den Luftstrom, indem sie die Luft unter der Motorhaube entlangführt und durch einen Luftschlitz wieder nach außen leitet.

Im geräumigen Interieur erwarten die Passagiere anspruchsvolle Materialien und Oberflächen – darunter als Option und als Alternative zu Leder eine vegane Kvadrat-Innenausstattung. Aber auch die Liebe zu vielen Details weist den neuen I-PACE als echten Jaguar aus.



Obwohl von den Außenmaßen als mittelgroßes SUV einzuordnen, bietet der I-PACE dank des Cab forward-Designs und platzsparenden Elektroantriebs das Raumangebot eines großen SUVs. Auf der Rückbank gibt es 890 Millimeter Beinfreiheit, aufgrund des nicht notwendigen Getriebetunnels ergibt sich in der Mittelkonsole eine 10,5 Liter großes Staufach. Zusätzlich befinden sich unter den Fondsitzen Ablagen, beispielsweise für einen

iPad oder Laptop. Last but not least lässt sich das Kofferraumvolumen nach Umlegen der Rücksitzlehnen von 656 auf 1.453 Liter erweitern.



Connected Car-Technologie

Der neue I-PACE ist der erste Jaguar mit dem neuen Touch Pro Duo Infotainment System von Jaguar Land Rover. Dank einer Kombination aus berührungsempfindlichen Touchscreens, kapazitiven Sensoren und haptisch-physischen Kontrollelementen ist es sehr intuitiv zu bedienen.

Ein neues und auf die Anforderungen eines Elektroantriebs programmiertes Navigationssystem scannt die eingegebene Route bis zum Ziel und ermittelt unter Einberechnung früherer Fahrten – und des dabei angewendeten Fahrstils – eine sehr exakte Kalkulation der Reichweite und des Batterieladestandes.



So genannte Smart Settings nutzen Algorithmen mit künstlicher Intelligenz, um die individuellen Vorlieben der I-PACE Fahrer herauszufinden und daraufhin Einstellungen des Antriebs und des Interieurs fein zu justieren.

Kauf und Besitz

Mit wettbewerbsfähigen Restwerten und Unterhaltskosten über den gesamten Lebenszyklus avanciert der I-PACE zu einer attraktiven Alternative für Privat- und Geschäftskunden sowie Unternehmen, die ihre CO₂-Bilanz und ihre Flottenkosten senken wollen. In Deutschland sind Elektroautos ab dem Tag der Erstzulassung zehn Jahre lang von der Kfz-Steuer befreit; das Aufladen der Batterie im Betrieb des Arbeitgebers ist ebenfalls steuerfrei und gilt nicht mehr als geldwerter Vorteil.

Jaguar öffnet die Bestellbücher für den neuen I-PACE parallel zur Weltpremiere am 1. März. Neben einer First Edition gibt es den ersten rein elektrisch angetriebenen Jaguar in den Ausstattungsstufen S, SE und HSE, alle eng angelehnt an das Design des I-PACE Concept Car, die Ende 2016 präsentiert wurde.

Als verantwortungsbewusstes Unternehmen hat sich Jaguar Land Rover zu einer saubereren Zukunft verpflichtet. Dazu gibt es Pläne, die Lebenszeit der in den Fahrzeugen beider Marken installierten Batterien zu verlängern. In Kooperation mit auf das Recycling von Batterien spezialisierten Kooperationspartnern wird zum Beispiel untersucht, wie man ausgedienten Akkus zu einem zweiten Leben als Energiespeicher im Stromnetz verhelfen kann.

©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Start in den Frühling mit dem Jaguar F-Type P300 als Cabrio und Coupé - Downsizing in seiner schönsten Form:

Der ikonische Jaguar Sportwagen F-TYPE startet mit einem hochmodernen Vierzylinder Turbobenziner aus der Ingenium Baureihe in den Frühling. Die Kombination aus dem in Aluminium gefertigten F-TYPE Coupé (oder Cabriolet) mit dem 300 PS starken und turboaufgeladenen Zweiliter-Benziner verquickt die Sportwagen-DNA des F-TYPE mit besonders agilem Handling, erhöhter Effizienz und lukrativen Einstiegspreisen. Der P300 ist zweifellos ein unverfälschter F-TYPE – aber mit einem ganz eigenen unverwechselbaren Charakter.



Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,7 Sekunden, Zwischenspur von 80 auf 120 km/h in 3,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h: Allein schon diese Werte weisen das Einstiegsmodell der F-TYPE Baureihe als quicklebendiges Modell aus. Das maximale Drehmoment von 400 Nm steht schon ab 1.500 Umdrehungen der Kurbelwelle bereit und sichert im Zusammenspiel mit dem sportlich abgestuften Achtstufen-Automatikgetriebe über das gesamte Drehzahlband spontane Reaktionen auf Gaspedalbefehle.



Der 300 PS starke Ingenium Motor ist nicht nur der stärkste Serien-Vierzylinder der Jaguar Geschichte, sondern auch der F-TYPE Motor mit der höchsten spezifischen Leistung: 150 PS/Liter. Zugleich setzt das 1997 cm³ große Triebwerk neue Bestmarken für Verbrauch und Emissionen. Im Vergleich zum 340 PS starken F-TYPE V6 Kompressor sinkt der Verbrauch

um über 16 Prozent auf 7,2 Liter/100km (im NEFZ-Zyklus).



Der P300 Motor ist auf eine harmonische Mischung aus Performance, Laufruhe und Effizienz ausgelegt. Zu seinen hochmodernen Technologien zählen eine elektrohydraulische Verstellung des Hubs der Einlassventile, der erstmals komplett im Zylinderkopfgussteil integrierte Abgaskrümmer und ein Twin-Scroll-Turbolader mit keramischen Lagern. Das Ergebnis: der fortschrittlichste Benzinmotor, den Jaguar Land Rover jemals entwickelt hat.

Der elektrohydraulische Ventiltrieb ermöglicht es, über das komplette Drehzahlband den Hub der Einlassventile variabel zu steuern. So steht immer mehr als ausreichend Leistung abrufbereit; bei im Gegenzug abgesenkten Verbräuchen und Emissionen. Der Twin Scroll-Turbolader reagiert extrem schnell, der Ladedruck wird unmittelbar aufgebaut. Genau so, wie

es F-TYPE Kunden von ihrem Sportwagen auch erwarten.



Darüber hinaus bewirken die mit Einspritzdrücken von bis zu 200 bar arbeitende Direkteinspritzung und die zentral im Brennraum angebrachten Einspritzdüsen eine besonders sauberere Verbrennung.

P300 Motor: Nicht nur sehr effizient, sondern auch akustisch prickelnd

So überzeugend die Effizienz des P300 Motors, so prickelnd auch seine Akustik: Jaguar ging auch hier keine Kompromisse ein und stattet auch sein neues F-TYPE Einstiegsmodell mit einer akribisch abgestimmten aktiven Sport-Abgasanlage aus. Bei den R-DYNAMIC Varianten lassen sich zugunsten eines noch intensiveren Fahrerlebnisses über eine Taste auf der Mittelkonsole die Klappen im Auspuffstrang manuell steuern.

Solcherart akustisch untermalt, macht speziell im offenen F-TYPE Cabriolet die Fahrt über kurvige Land- und Bergstraßen besonders viel Spaß. Denn der Ingenium Motor trägt einen großen Anteil am, im Vergleich zum V6-Modell, um 52 Kilogramm gesenkten Gesamtgewicht bei. Da nun weniger Kilos auf der Vorderachse lasten, wirkt das heckgetriebene Fahrzeug besonders agil. Zumal Jaguar auch das Achtstufen-Quickshift-Automatikgetriebe nochmal speziell auf den Vierzylinder-Antriebsstrang abgestimmt hat. Die verwindungssteife und leichte Aluminium-Karosserie, die ebenfalls aus Aluminium gefertigten Doppelquerlenker-Achsen und das serienmäßige Torque Vectoring System – es unterdrückt durch gezieltes Abbremsen der kurveninneren Räder Untersteuer-Tendenzen – fördern zusätzlich ein genussvolles Fahrerlebnis.

Zentral positioniertes Auspuffrohr als optisches Erkennungszeichen

Optisch unterscheiden sich P300 Varianten von ihren sechszylindrigen Baureihenbrüdern durch ein einzelnes, zentral positioniertes Auspuffrohr. Serienmäßig stehen sie auf neu gestylten 18 Zoll-Leichtmetallfelgen und Reifen der Größen 245/45 R18

(vorn) und 275/40 R18 (hinten). Die R-DYNAMIC-Modelle sind schon ab Werk mit 19 Zoll großen Rädern bestückt. Darauf aufgezogen sind Pneu der Dimension 245/40 R19 (vorn) und 275/35 R19 (hinten). Zugleich heben sie sich durch ein glänzend schwarzes Finish für die vorderen Lufteinlässe, den Frontsplitter, die Lufteinlässe der Haube, die Seitenschweller und den Heckdiffusor ab.

Im Interieur erwarten schlanke Leichtbausitze, das Touch Pro Infotainment-System, hochwertige Materialien sowie Applikationen in Chrom und Aluminium die Insassen des F-TYPE P300. Auch ein rahmenloser Innenrückspiegel setzt eine zeitgemäße Note.



Die aktuelle Jaguar F-TYPE Baureihe bietet eine gewachsene Zahl an Fahrerassistenzsystemen – viele davon gesteuert über eine das Vorfeld scannende Stereokamera. Zu den sicherheitsfördernden und stressreduzierenden Systemen zählen der autonome Notfall-Bremsassistent, ein Spurhalteassistent, eine Verkehrszeichenerkennung mit adaptivem Geschwindigkeitsbegrenzer und ein Müdigkeitswarner. Optional wird dieses Paket ergänzt um einen Toter-Winkel-Spurassistenten inklusive Annäherungssensor und Kollisionswarnsystem bei Rückwärtsfahrten. Neu bei diesem sicherheitsrelevanten System ist der aktive Gegenlenkimpuls beim Setzen des Blinkers und Verlassen der Fahrspur.

Das leistungsstarke Bremssystem – innenbelüftete Scheiben im Durchmesser 355 mm (vorn) und 325 mm (hinten) – erfüllt alle Voraussetzungen für einen 250 km/h schnellen Sportwagen. Auf Wunsch können mit 19 oder 20 Zoll großen Felgen ausgerüstete P300 Modelle mit dem Jaguar Super Performance Bremssystem ausgestattet werden. Mit 380 und 376 Millimeter großen Scheiben bietet es ein nochmals gesteigertes Verzögerungspotential.

©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Panasonic Jaguar Racing holt beim Mexiko e-Prix die höchste Punktezahl der Teamgeschichte

Dank der höchsten Punkteausbeute in der noch jungen Geschichte des Teams hat sich Panasonic Jaguar Racing nach dem fünften Lauf zur ABB FIA Formel E-Meisterschaft in Mexiko City am vergangenen Wochenende auf Platz drei der Teamwertung verbessert. Das erfolgreiche Rennen – beide Jaguar I-TYPE 2-Piloten kamen wie schon vom vorherigen Lauf in Santiago de Chile in die Punkteränge und holten zusammen 20 Zähler



Nelson Piquet Jr. stellte auf der einzigen permanenten Rennstrecke im Formel E-Kalender seine große Konstanz und clevere Renntaktik erneut unter Beweis. Das Jaguar Team traf die strategische Entscheidung, ihn vor dem obligatorischen Fahrzeugwechsel eine Runde länger als die Konkurrenz fahren zu lassen, um ihm so für die zweite Rennhälfte mehr Energie zur Verfügung zu stellen. Im zweiten Auto kämpfte der Brasilianer dann mit Sebastien Buemi um einen Podiumsplatz, gab sich aber am Ende mit Platz vier und weiteren wertvollen Punkten zufrieden.



Mitch Evans ging vom zwölften Startplatz aus ins Rennen und schob sich mit seinem Jaguar I-TYPE 2 schnell in die Top Ten vor. Nach einem schnellen Boxenstopp lag der Neuseeländer kurzzeitig vor seinem Teamkollegen, ehe ihn Nelson dank seiner praller gefüllten Batterie überholen konnten. Bis zur Zielflagge fuhr Mitch dann problemlos sein Rennen auf Platz sechs zu Ende.

In seiner zweiten Formel E-Saison zeigt Jaguar Panasonic Racing weiterhin eine schnelle, konstante und zuverlässige Performance. Mit den in Summe 20 Punkten aus Mexiko erhöht sich das Punktekonto des britischen Teams auf 74 Zähler – macht aktuell Platz drei in der Meisterschaftstabelle.



Beide Fahrer verteidigten zugleich ihre Positionen in der Fahrerwertung – Piquet liegt weiterhin auf Platz fünf, Evans auf Platz sieben.

James Barclay, Team Direktor, Panasonic Jaguar Racing: „Ein starkes Resultat für das Team und das bislang beste in der Geschichte von Panasonic Jaguar Racing. Beide Fahrer haben große Fortschritte gemacht und demonstrierten die Schnelligkeit des Jaguar I-TYPE 2. Die Tatsache, dass wir nach Mexiko auf Platz drei der Tabelle liegen, zeigt, dass das Team einen riesigen Schritt nach vorn gemacht hat und dass das erste Podium bald kommen wird. Wir haben jetzt nur eine kurze Pause, ehe es weiter nach Uruguay

geht. Wir werden den Fokus darauf richten, weiter zu pushen und dort mehr Punkte zu sammeln.“

Nelson Piquet Jr., #3: „Es war ein solides Rennen. Die Entscheidung, ein Überholmanöver zu riskieren oder Energie zu sparen, hängt immer ein wenig davon ab, welche Fahrer gerade um einen herumfahren. Eine bessere Startposition hätte uns sicher ein Podium beschert, daher wird das in Punta del Este jetzt das Ziel sein. Ich glaube, der Jaguar I-TYPE 2 ist das konstanteste Auto auf der Strecke, und hoffentlich ist es auch bald das schnellste, während wir uns weiter in Richtung der Top 3-Plätze bewegen.“



Mitch Evans, #20: „Es war ein gutes Rennen für uns. Ich fuhr von P12 aus los und wurde als Sechster abgewunken – damit bin ich absolut zufrieden. Das Qualifying war hart, um so schöner, dass wir wieder beide I-TYPE 2 in die Punkteränge gebracht haben. Die Zuschauerzahl in Mexiko war noch größer als im Vorjahr, die Atmosphäre um so fantastischer. Ich fliege jetzt zum Genfer Salon, um dort die Premiere des Jaguar I-PACE* mitzuerleben, und dann geht es weiter

nach Punta. Ich freue mich auf meinen ersten Auftritt dort – und dass es schon bald wieder weitergeht.“

Am Samstag, den 17. März, gastiert die FIA Formel E zum dritten Mal nach 2014 und 2015 im uruguayischen Badeort Punta del Este. Für Panasonic Jaguar Racing ist der direkt am Atlantik gelegene Kurs Neuland.



Auch beim sechsten Lauf der ABB FIA Formel E-Meisterschaft 2017/18 können Jaguar Fans ihren Piloten über den **Fanboost** eine Extra-Portion E-Power fürs Rennen verschaffen.

Das Voting-Fenster öffnet am Montag, 12. März, um 18 Uhr und schließt am Samstag, 17. März, um 20:10 Uhr, sprich zehn Minuten nach dem Start.

Wer Mitch oder Nelson unterstützen will, nutzt die Hashtags #MitchEvans oder #NelsonPiquetJr. und #FanBoost oder geht auf <http://fanboost.fiaformulae.com/>

©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Serie: Autos unserer Mitglieder – Jaguar XJ6 3.2 Sport (XJ 40)

Besitzer: Johannes Korecki

Jaguar XJ6 3.2 Sport (XJ 40), Bj. 1994, grün, Leder beige, 6 Zylinder, 3239 ccm, 149 PS, 210 Km/h, 14,3 l/100 Km



Seit Mai 2012 ziert der XJ40 in Sport-Version das Heim von Johannes. Bei Ebay wurde die british racing greene Raubkatze entdeckt. Besonders Farbe und Karosserie faszinieren den stolzen XJ-Besitzer – aber im Grund genommen ist es die gesamte Optik, die begeistert. Der Vorbesitzer musste sich krankheitsbedingt von seinem Katzerl trennen.



Woher genau die Beisterung für Jaguar kommt, kann Johannes nicht eindeutig festmachen. Vielleicht war es sein Freund in jungen Jahren – er hatte damals einen grauen Jaguar S-Type mit rotem Interieur.

Jedenfalls ging es sechs Wochen nach Erwerb des Jags in der allerersten Ausfahrt gleich einmal auf den Großglockner hinauf. Diese dreitägige Club-Ausfahrt war das schönste und vielleicht auch mutigste Erlebnis mit dem britischen Klassiker. Die längste Tour war eine Urlaubsreise 2016.



Panne? Gibt's nicht bei dem Auto – zumindest bis jetzt nicht ;-). Den Kauf hat Johannes nicht bereut und würde das jederzeit wieder machen. Bereits von Beginn an ist das Fahrzeug im gleichen, guten Zusatand.



An einen Verkauf wird zur Zeit nicht gedacht – es sei denn es kommt ein besonders gutes Angebot hereingeschneit. Der Erlös würde dann alsbald in ein älteres Modell in ähnlich gutem Zustand fließen. Vielleicht hilft bei den Verkaufsabsichten das Zertifikat von Jaguar Daimler Heritage Trust, das die Originalität bestätigt und der Besitzer stolz in Händen hält.

Johannes genießt es, wenn er von Passanten wegen der Optik, dem Alter, des Zustandes und der Marke Jaguar angesprochen wird.

©JDOST – März 2018 by Andreas Icha; Fotos: Johannes Korecky

Zeitgenössischer Bericht: Peel Trident - beinahe günstiger als gehen

Bereits 1962 überraschte der Brite Cyril Cannel die Öffentlichkeit mit dem kleinsten Personenwagen der Welt, genannt Peel P50. Dem Einpersonen-Miniaturwagen schob er eine Zweipersonen-Version nach, die fast wie ein Raumschiff aus der Zukunft wirkte, aber auch sehr gut in den Fahrzeugpark der Familie Feuerstein gepasst hätte.



Kleiner, leichter, sparsamer

Bereits 1953 hatte Peel Engineering damit begonnen eine Kunststoffkarosserie für den Ford 8/10 zu produzieren, die mit einem eleganten Design auffiel. Zwei Jahre später wurde ein kleiner dreirädriger Wagen namens Manxcar entwickelt, der von einem 250 cm³ grossen Anzani-Motor angetrieben wurde, aber nicht in die Serienproduktion ging. Ihm folgte 1962 der Vorbote zum Peel P50, der noch ein Rad vorne und zwei Räder hinten hatte, sich im Fahrbetrieb aber nicht bewährte.



Daraus lernten Cyril Cannel und sein Geschäftspartner Henry Kissack und sie entwickelten den P50 Prototyp, der dann am Earls Court Motorrad Salon im November 1962 vorgestellt wurde. Im Jahr darauf wurde die Serienproduktion des **Peel P50** gestartet. Für über 60 km/h war der eingebaute DKW-Rolleromotor mit rund 4,2 PS gut. Bis 1964 bauten Cannel und Kissack auf der Isle of Man etwa 50 dieser Peel P50, die meist in Rot, Blau oder Weiss daherkamen.

Die Automobil Revue hatte 1967 die Möglichkeit einer dieser kleinen Wagen zu fahren und notierte: "Der wohl kleinste Stadtwagen ist der Peel-Einsitzer,

der auf der Insel Man gebaut wird. Er sieht aus wie ein Einzelsitz auf Go-Kart- Rädern. Die Lenkung ist unglaublich empfindlich, und bei dem ersten Fahrversuch stürzte der englische Mitverfasser um. Der Konstrukteur schien jedoch ähnliches erwartet zu haben, denn an der Unterseite der Kunststoffkarosserie waren Kufen vorgesehen. Trotzdem darf die Idee des einsitzigen Stadtwagens nicht ohne weiteres abgetan werden, könnte doch das Parken nicht leichter sein. Man hebt den Wagen an einem Handgriff hinten hoch und schiebt ihn an seinen Platz. Eine Variante mit vier Rädern wäre vielleicht vor-zuziehen."

Eine Luftblase auf Rädern

Aufbauend auf den Erkenntnissen mit dem P50 entwickelte Cannel eine zweisitzige Variante namens "Trident". Ob man bei der Namensgebung eher an ein U-Boot oder an die Sportwagenmarke in Italien dachte, ist nicht überliefert.



Die Bodengruppe konnte samt Antrieb weitgehend übernommen werden, die Karosserie aber wurde deutlich grösser und moderner. Als Überdachung wurde eine Plexiglaskuppel gewählt, die sich auf einfache Weise in guter Qualität produzieren und den Wagen wie ein Raumschiff erscheinen liess. Als Motor tat zumindest anfänglich weiterhin der 49 cm³ grosse DKW-Zweitakt-Motor - Rauchfahne inklusive - seinen Dienst.

Die Automobil Revue notierte im Jahr 1967: "Peel wandte sich einem kleinen dreirädrigen Zweisitzer zu, in dem die Insassen zusammengepfercht unter einer Kunststoffhaube sitzen, die ihnen im Sommer unerträgliche Hitze und ständiges Beschlagen der Plexiglasfläche im Winter einbringt."

Deutlich grösser

Der Peel Trident war deutlich grösser geraten als sein Vorgänger P50. Hätte Volkswagen beim Generationenwechsel des Golfs derartige Sprünge gemacht, die Kritik wäre riesig gewesen. Tatsächlich wuchs das Peel-Dreirad um rund 25 Prozent in der Länge und mass nun etwa 1,8 Meter, während die Breite mit knapp über einem Meter in etwa gleich blieb. Auch das Gewicht nahm um rund 50 kg auf über 150 kg zu.



Trotzdem blieben die Fahrleistungen ungefähr gleich wie beim Vorgänger, was eine Spitze von rund 45 bis 60 km/h bedeutete, abhängig von den Windverhältnissen und der Neigung der Strasse.

Günstiger als laufen

190 britische Pfund kostete der Peel Trident, als er 1964 auf dem Earls Court Motorrad Salon lanciert wurde. Man sprach von einem Verbrauch von unter drei Litern pro 100 km, was in der Werbung in "almost cheaper than walking" (fast günstiger als zu Fuss gehen) umgemünzt wurde.

Selten geblieben, aber ...

Nur etwa 90 dieser Peel Trident, die letzten mit einen grösseren Motor von Triumph mit 99 cm³ und grösserem Hinterrad, wurden gebaut, ihre Karosserie war in Rot oder Hellblau durchgefärbt und nicht bemalt. 1966 war Schluss damit, Cyril Cannel verkaufte die Formen nach Norwegen. Damit sind originale Peel Trident sehr rar, es entstanden aber seither rund weitere rund 300 Replicas (P50 und Trident).

Die vielleicht bekanntesten wurden von Peel Engineering UK hergestellt. Diese Firma wurde unter anderem bei einem BBC Startup-Wettbewerb, als die Firmenbesitzer Gary Hillman und Faizal Khan nach Geld für die Ausweitung der Produktion suchten. Sie bieten seither benzin- und elektrisch-angetriebene Peel P50 und Trident an, die über £ 10'000 teuer sind, was aber im Vergleich zu den USD 103'500, die 2013 bei der Auflösung des Bruce Weiner Microcar Museums für einen Trident bezahlt wurden, wie ein Schnäppchen wirkt. Aber eben, eine Replica ist kein Original, selbst wenn sie besser ist.



Es gab übrigens sogar einen raketenangetriebenen Peel Trident, der aber technisch eher direkt von einem Go-Kart abstammte als vom Dreirad, das auf der Isle of Man gebaut wurde.



©JDOST – März 2018 by Bruno von Rotz, Zwischengas.com; Fotos: Zwischengas.com-Archiv



JDOST - Events

JDOST Kegelschmeisterschaft

Am 2. März trafen sich trotz Eiseskälte und Schnee fast 20 Mitglieder der JDOST- Gemeinde in Wolfsgraben beim „Oliver“ zum bereits 6. Kegeltturnier. Nach einem köstlichen Abendessen ging es zur Kegelbahn. Auf drei Bahnen spielten drei Mannschaften gegeneinander. Die jeweils besten Spieler wurden mit Pokalen belohnt.



Den ersten Platz gewann Martin S., den zweiten Werner S. und Gerhard W. den dritten Platz. Die

Pokale wurden wie immer vom JDOST gesponsort. An dieser Stelle nochmals vielen Dank an Heinz und Maria W. für die Organisation des erfolgreichen Turniers.

Das gemütliche Beisammensein endete erst zu später Stunde.



(Nach dem Motto: „Zu später Stunde, die ganze Rund, nach Hause brummt!“)

©JDOST – März 2018 by Gerhard Wagner; Fotos: JDOST

J^{POST}- Sponsoren



NATIONAL DAY 2018 WOBURN ABBEY

AUGUST 5th

JAGUAR DRIVERS' CLUB



**CLUB
DINNER
DANCE AT
THE HILTON**

**£183 double occupancy,
dinner dance,
bed/breakfast.
£161 single occupancy,
dinner dance,
bed/breakfast.**












SPONSORED BY



**DON'T MISS YOUR CHANCE AND REGISTER
TODAY! CLUB DINNER DANCE ON
SATURDAY 4th. CALL OR E-MAIL US NOW:**

**01582 419332
enquiries@jdclub.co.uk**



<p>Engine Breather Hose</p> <p>€17.14 Jetzt €15.43 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>L.H Rear Brake Caliper</p> <p>€136.49 Jetzt €122.84 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>R.H Rear Brake Caliper</p> <p>€136.49 Jetzt €122.84 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>Front Brake Caliper RH</p> <p>€165.74 Jetzt €149.17 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>Front Brake Caliper LH</p> <p>€165.74 Jetzt €149.17 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>
<p>Water Pump</p> <p>€104.13 Jetzt €93.72 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>Water Pump Assy</p> <p>€87.74 Jetzt €78.97 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>Auto Glym Wheel Cleaner</p> <p>€8.78 Jetzt €7.90 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	<p>Brake Master Cylinder</p> <p>€91.85 Jetzt €82.66 beispiel MwSt Endet in 19 tage</p>  <p>Qty: 1 Zu Warenkorb...</p>	