

JAG

MAG

JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e.V.





12

Vor 40 Jahren stellte Jaguar den XJ-S vor. Damals oft und fälschlicherweise als E-Type-Nachfolger kritisiert, erkennen inzwischen viele die wahren Werte des elegant-sportlichen Wagens. Präsentation ab Seite 12.

NEWS

- Jaguar und Bloodhound; Seite 6
- President's Corner;
- Tickende Zeitbombe;
- Sechster Sinn;
- Jaguar-Zulassungszahlen;
- 80. Geburtstag Dr. Gerrit Balken;
- Letzte Tests für den F-Pace Seite 6

PRÄSENTATION

- Jaguar XJS Coupé 6.0 Seite 12

CLUBLIBEHN

- Als Greenhorn dabei (JAG-Sektion Frankfurt/Rhein-Main) Seite 24
- Big Saloons on Tour 2015 (Big Cats-Register) Seite 28
- Hunsrück und Mosel (JAG-Sektion Frankfurt/Rhein-Main) Seite 32

Vogelsberg und Rhön (JAG-Sektion Frankfurt/Rhein-Main) Seite 36

Katzen-Schnurren in Bayern (JAG-Sektion München) Seite 40

AUS DER SZENE

Mit den Katzen in den Zoo Seite 26

TECHNIK

Fragen zum autonomen Fahren Seite 34

WELCOME TO THE CLUB

Neue Mitglieder Seite 38
„Runde“ Geburtstage Seite 38

FUNDGRUBE

Teile und Zubehör für Jaguar-Freunde Seite 39

JAG-JAHRESTREFFEN

Wer sucht, der findet Traben-Trarbach 2015 Seite 42

RUBRIKEN

Editorial Seite 3

Impressum Seite 5

JAG-Clubadressen Seite 10

Adressen von Registraren und

Sektionsleitern der JAG Seite 10

JAG-Stammtische Seite 41

Termine Seite 50

*Titel: Jaguar XJS Coupé 6.0
(Foto Riecher)*



24

In vielen JAG-Sektionen waren Mitglieder zu gemeinsamen Ausfahrten unterwegs, wie hier eine Gruppe der Sektion München. Besonders eifrig war dabei allerdings die Sektion Frankfurt/Rhein-Main. Berichte ab Seite 24.



42

Das Jahrestreffen der Jaguar Association Germany ist seit einiger Zeit fester Bestandteil des Clubkalenders. In diesem Jahr trafen sich Teilnehmer mit knapp sechzig klassischen und moderneren Jaguar in Traben-Trarbach an der Mosel und genossen Wein und Landschaft. Bericht ab Seite 42.

Impressum

JAGMAG – das Jaguar-Magazin – ist die Clubzeitschrift der JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e. V. von 1979 und informiert regelmäßig über sämtliche Clubaktivitäten, Jaguar-Spezialisten, Technik, Wartung, Pflege, Autos und Personen.

Herausgeber:
Jaguar Association Germany e. V.

Redaktion:
Mike Riedner
Creative Services
Hof am Anger, Röder Straße 18
63679 Schotten-Einardhausen
Telefon (0 60 44) 966 811
E-Mail: Jagmag@Jaguar-Association.de
Internet: www.jagmag.de

Anzeigenverwaltung:
Arthur Bohnen, Mühlenbergweg 4,
40629 Düsseldorf, Telefon: (0 211)
29 98 96, mobil (0171) 522 87 25,

E-Mail: Anzeigenverwaltung@Jaguar-Association.de

Hinweis: Kleinanzeigen für die Fundgrube direkt an die Redaktion.

Layout, Satz:
Creative Services, 63679 Schotten

Druck:
V+V Druck, Zur Schmiede 9,
45141 Essen, Telefon (0201)
47 99 125-0, www.vvdruck.de

Erscheinungsweise:
zweimonatlich, gerade Monate

Heft-Bezug:
JAG-Geschäftsstelle
Offenstraße 52, 42551 Velbert,
Telefon (0 20 51) 80 55 64,
E-Mail: Geschaeftsstelle@Jaguar-Association.de

Altere Hefte, soweit vorhanden, für 2,50 Euro pro Heft gegen Vorkasse.
Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur bei Quellenangabe und mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Wir freuen uns über jeden Beitrag von unseren Mitgliedern, können aber für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bilder keine Gewähr übernehmen. Für technische Handlungsaufleitungen und Tipps, Hinweise und Empfehlungen kann weder vom Club noch vom Verfasser eine Haftung übernommen werden. Gerichtsstand ist Monschau.

Super Sonic-Projekt

Jaguar und Bloodhound

Große Ereignisse werfen ihren Schatten voraus. Mit dem Bloodhound Super Sonic Car (SSC) beabsichtigt der gegenwärtige Landgeschwindigkeits-Weltrekordhaber Andy Green im kommenden Jahr den Rekord auf mindestens 1000 Meilen/h (circa 1600 km/h) zu schrauben.

Das Raketenauto, bei dessen Bau unter anderem der Technologie-Konzern Lockheed Martin beteiligt ist, ist mit zwei übereinander liegenden Triebwerken ausgestattet. Ein Raketentriebwerk mit circa 130 kN Schub sowie ein Eurojet EJ 200-Triebwerk aus dem Eurofighter Typhoon, welches etwa 90 kN leistet zunächst war das Raketentriebwerk über dem Jet angebracht, wurde aber nun unter dem J2 100 platziert, um bei der Zündung den enormen Schub in der Nähe des Schwerpunkts freizusetzen und damit dem Fahrzeug eine höhere Stabilität zu erzielen. Insgesamt leisten die beiden Triebwerke um die 77500 bhp.

Das Bloodhound-Projekt wurde im Jahr 2010 zum ersten Mal präsentiert, dass innovative Raketenforschung zwei Jahre später zum ersten Mal getestet. Der erfolgreiche Test wurde von der Nachricht begleitet, dass das Projekt genug finanzielle Mittel aufzutreiben konnte die bislang knapp 10 Millionen Pfund Sterling betragen.

Und welche Rolle spielt Jaguar als Technik-Partner bei diesem Projekt? Der aus dem F-Type, XF und XJ bekannte Fünfliter-V8-Motor wird die Kraftstoffpumpe antreiben, welche die Raketentriebwerke mit Sprit versorgt.

Der Weltrekordversuch wird auf der Hakskeen Pan in Südafrika stattfinden. Sollte die angestrebte Höchstgeschwindigkeit tatsächlich erreicht werden, würden sich die riesigen Räder des Bloodhound 170 mal pro Sekunde drehen.

Jaguar blickt übrigens auf eine gewisse Tradition in der Zusammenarbeit mit dem SSC Bloodhound-Team zurück: schon 1983 stand dem damaligen Weltrekordversuch ein XJ12 Serie 3 zur Seite. 1997 war es dann ein XJR der Baureihe X308 welcher dem Weltrekordversuch Beistand. Der Pilot Andy Green schaffte damals im Thrust SSC mit 1227,985 km/h den Durchbruch der Schallmauer. Diesen Rekord will er nun brechen.

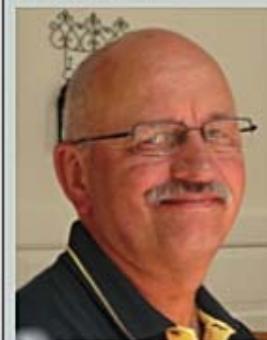
JAG INTERN

Die Geschäftsstelle der Jaguar Association Germany ist telefonisch jeweils dienstags, mittwochs und donnerstags zwischen 11.00 und 16.00 Uhr zu erreichen.

Der speziell ausgerüstete Jaguar XJ in Bloodhound-Lackierung soll bei den Rekordversuchen im Fall der Fälle quasi als schneller Eingreiftrupp agieren.



President's Corner



Liebe JAG-Mitglieder,

dieser Tage geistert die Meldung durch die Medien, dass es Hackern gelungen ist, sich in die Steuerung und Kontrolle eines Fahrzeugs einzuloggen und damit Dinge zu tun, die jenseits der Absichten des Fahrers standen. Der Zugang war

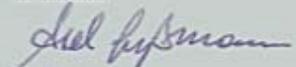
wohl über das Entertainment-System des Fahrzeugs und dessen Online-Anschluss gelungen. Diese Vorstellung ist zwar relativ alpträumhaft, muss einen aber nicht verwundern, wenn man gleichzeitig über sein Smartphone vom Urlaubsort aus zu Hause die Roiläden bedient, um vorzugeben, dass man gar nicht verreist ist. So ist das eben in der digitalen Welt mit all ihren vermeintlichen Bequemlichkeiten. In vielfacher Hinsicht stampfen natürliche Gefahreninstinkte ab, je mehr Assistenzsysteme einem das Denken abnehmen. In meinem früheren Beruf verschoben sich die Unfallsachen mit dem Aufkommen digitalisierter Cockpits stark von einstmals mechanischen Ausfällen oder Fehlentscheidungen infolge geistiger Überlastung in die Richtung des unreflektierten Akzeptierens automatisch aufbereiteter Informationen. Ich ertappe mich in meinem Klassiker sehr oft auf den ersten Metern Rückwärtsfahrt dabei, dass ich unterschwillig auf des Piepsen der Abstandswarnung warte. Wenn man Pech hat, wird dieses Piepsen durch blechernes Knirschen ersetzt, und dann wird es teuer und ärgerlich! Insso-

fern ist das regelmäßige Fahren (oder Fliegen) im Klassiker ein sehr sinnvolles Therapietum zur Bewahrung von Urinstinkten!

Zwischenzeitlich hat das Jahrestreffen der JAG in Traben-Trarbach stattgefunden. Leider musste ich meine eigene Teilnahme in letzter Minute aus gesundheitlichen Gründen absagen. Aus allen Kommentaren, die mir seither zugingen, kann ich entnehmen, dass es wiederum eine überaus gelungene Veranstaltung war, die der Pflege unseres gemeinsamen Hobbies gut getan hat. Erfreulicherweise haben auch Jaguar Deutschland und JAGUAR HERITAGE wieder unterstützend mitgewirkt. Dafür herzlichen Dank an die Verantwortlichen!

Ich wünsche allen JAG-Mitgliedern eine wunderbare restliche Sommersaison!

Ihr Präsident


Axel Groemann

Tickende Zeitbombe

Alte Reifen

Beim JAG-Jahrestreffen, bei dem es am Samstag teilweise heftig regnete, musste mancher Teilnehmer ein plötzliches heftiges Übersteuern seines Jaguar abfangen. Abendliche Diskussionen brachten die Ursache ans Licht: Nicht etwa Öl auf der Straße oder vom Sturm herab gewehte Pflanzensamen waren die Ursache, sondern wohl alte Reifen.

Der ein oder andere „Drehkönig“ musste verschämt zugeben, dass auf seinem alten XK oder E-Type, XJS oder modernem XK teilweise über zehn Jahre alte Reifen ihren Dienst verzichten. Und der ist adhäsionsmäßig nicht mit der Haftung neuer Reifen zu vergleichen. Über die Jahre nämlich verflüchtigen sich die Weichma-

cher aus dem Reifen, lange Standzeiten sorgen zudem dafür, dass die Reifen nicht mehr richtig durchgewalkt werden, was der Verflüssigung der Weichmacher zusätzlich Vorschub leistet. Ein Blick auf die so genannte DOT-Nummer schafft Klarheit. Auf dem Beispiel-Foto unten handelt es sich um einen Reifen, der in der achten (08) Kalenderwoche des Jahres 2012 (12) gefertigt wurde, also um ein relativ neues Produkt. Reifen, die acht Jahre oder älter sind, sollten hingegen erneuert werden.





Jubiläums-Katze

Vor 40 Jahren präsentierte Jaguar den XJ-S. Mit dem aus dem E-Type Serie 3 bekannten 5,3-Liter-Zwölfzylinder war der Wagen speziell für die bequeme amerikanische Kundschaft konzipiert, die auf vornehmen Luxus mit sportlichem Image setzte. In Europa zunächst relativ ungeliebt, bekam die „Facelift“-Version mit der Typbezeichnung XJS die zweite Luft und gleich auch noch einen Sechsliter-V12 spendiert – Fahrkultur pur.

Wer sucht, der findet

JAG-Jahrestreffen 2015 Traben-Trarbach



Nach Franken (Bad Brückenau 2012) und Durbach (2014) machte das JAG-Jahrestreffen in diesem Jahr Station in einer weiteren berühmten Weinregion: Traben-Trarbach, einst neben Bordeaux Europas größter Umschlagsplatz für Wein, war Dreh- und Angelpunkt am letzten Juli-Wochenende 2015.

Das Hotel Moselschlößchen, unmittelbar am linkseitigen Ufer im Ortsteil Graben gelegen und nur durch eine schmale Straße vom träge dahinfließenden Fluss getrennt, war ab Freitag komplett von der JAG belegt. Lediglich am Donnerstag, als schon gut zwei Drittel der Teilnehmer anreisten, fand man noch ein paar wenige freude Gesichter.

Bei der Übergabe der Unterlagen freuten sich die Teilnehmer – neben dem unvermeidlichen Roadbook und den Startnummern – über die Jaguar-Tüten, die Jaguar-Kugelschreiber und die knallroten Jaguar-Halsbänder. Eine besondere Überraschung bedeuteten die grünen Decken mit aus Hunderten kleiner Perlen gefertigtem

JAG-Emblem, die als Überraschung auf den Zimmern warteten. Bei perfektem Sommerwetter fand man sich schnell auf der zum Hotel gehörenden großzügigen Terrasse ein oder verweilte unter den roten Sonnenschirmen des ebenfalls vom Moselschlößchen-Team betreuten Bistros. Nach dem Abendessen waren die Tische noch zu später Stunde besetzt, der Moselwein schmeckte und die Gespräche dauerten an, als es schon lange dunkel geworden war.

Die beiden Ausfahrten, am Freitag Richtung Südwesten zur Villa Borg, und am Samstag Richtung Nordwesten durch die Vulkaneifel nach Schalkenmehren, wurden jeweils zu ziviler Zeit um 9:30 Uhr gestartet. Der Vorschlag der einem römischen Landsitz nachempfundenen Villa Borg einen Besuch abzustatten, war von JAG-Sektionsleiterin Hilde Müller (Saar/Pfalz) gekommen. Und so führte die Strecke zunächst an der Mosel entlang bis Bernkastel-Kues und dann über Kreis- und Landesstraßen bis zur Villa, wo es den Jaguars gestattet war, auf der Wiese

innerhalb des Anwesens zu parken. Automobile Historie traf so auf römische Geschichte – ein schönes Bild.

Nach einem leckeren Buffet (wobei die Service-Mädchen mit der zeitnahe Erledigung von angesichts der fast tropischen Temperatur zahlreichen Getränkewünschen ihre Schwierigkeit hatten) ging es zurück: Richtung Traben-Trarbach. Je weiter die Zeit Fortschritt, desto heißer und auch schwüler wurde es. Unten an der Mosel zeigten die Zeiger der Thermometer schon wieder 30 Grad Celsius und dies bei einer klebstoffigen Luftfeuchtigkeit.

Inzwischen waren auch die restlichen Teilnehmer am Moselschlößchen eingetroffen, beziehungsweise reisten gerade an, sodass die Truppe komplett war. Bis auf eine Teilnehmerin, die es schaffte, trotz Wegbeschreibung in der Anmeldebestätigung angeblich eine Stunde lang in Traben-Trarbach herumzuirren und das Hotel nicht zu finden. Dafür hatte sie dann einen ihrer bekannten unvermeidli-



Altestes Fahrzeug: SS Jaguar Saloon von 1936 (grün) neben Jaguar Mark V.

chen Auftritte und parkte (als einzige) ihren Jaguar direkt im Hof des in Schrittweite zum Hotel gelegenen Weinguts von Axel Emert. Dieser gab eine launige Einführung in die Traben-Trarbacher Weinhistorie, wobei er natürlich auch seine eigenen Produkte anpries. Im Gewölbe, wo das Moselschlößchen ein regionales Buffet aufgebaut hatte, herrschte bald launige Stimmung, sicherlich auch angeheizt durch so manchen Tropfen.

Als die letzten Teilnehmer gegen 21:30 Uhr das Weingut verließen, fielen schon ganz andere Tropfen. Von oben nämlich, aus dunkel dräuenden Wolken, kam schon der Regen, der eigentlich erst für den nächsten Tag angesagt war.

In weiser Voraussicht hatte das Organisationsteam den Start angesichts der Wettervorhersage für Samstag in das hotelnahe Parkhaus verlegt was sich als gute Entscheidung herausstellte. Fast zeitgleich mit dem Start des ersten Fahrzeugs fing es nämlich an zu regnen und auf dem Weg nach Wittlich geriet der ein oder andere in einen wahren Wolkenbruch. Bei einem E-Type fiel passenderweise der Scheibenwischer-Motor aus, man wendete in Kröv und schlich zum Hotel zurück.

Das Landesamt für Mobilität Rheinland-Pfalz hatte in der Genehmigung für die Ausfahrten des JAG-Jahrestreffens drei Umleitungen, beziehungsweise mögliche Vollsperrungen angegeben, die jedoch allesamt nicht vorhanden waren und den Freitag, sowie die ersten Kilometer des Samstagmorgens betraten. Aber die Überraschungen kamen noch.

Zunächst gab es eine Umleitung in Richtung St. Thomas, die viele Kilometer Richtung Kyllburg führte. Dort prasselte ein Wolkenbruch auf die Teilnehmer nieder, dass es die Scheibenwischer auch in der höchsten Stufe kaum schafften, der Sturzbäche fast biblischen Ausmaßes Herr zu werden. Jene, die dem Sperrschild keine Beachtung schenkten und es einfach probierten, kamen ohne Probleme durch. Ein gewisses Maß zivilen Ungehorsams ist manchmal eben doch nicht ganz so schlecht.

