

JDOT – Gazette

Issue No.36

September 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar wieder mit Allradantrieb

*

Technik im Jaguar C-X75: Hippe Technik, statt Gasturbine

Seite 3

Jaguars F-Type ist noch im Tarnkleid unterwegs

Seite 4

Jaguar bittet Shootingstar Lana del Rey auf die Bühne

*

Hybrid-Katze mit 3,2 Liter Verbrauch

Seite 5

Termine – Vorschau

Seite 6

Eine Hommage an „Die wilde 13“ Part II

Seite 9

Modellauto Ecke

Seite 11

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Jaguar wieder mit Allradantrieb



Jaguar stattet seine Luxusflotte mit Allradantrieb aus - und sorgt somit für noch mehr Kraft in der Kurve. Umgerüstet werden die beiden Limousinen XJ, das Markenflaggschiff und der kleine Bruder XF. Jaguar bietet seine Limousinen künftig mit Allradantrieb an. Das Markenflaggschiff XJ und der kleine Bruder XF werden zum neuen Modelljahr entsprechend umgerüstet, kündigte der britische Hersteller an. Preise und einen Markteinführungstermin für die Allradvarianten mit variabler Kraftverteilung und bis zu 50 Prozent Drehmomentübertragung an die Vorderachse

nannte Jaguar noch nicht.

Kombiniert wird der Allradantrieb mit einem neu entwickelten V6-Kompressormotor. Das Aggregat schöpft aus 3,0 Litern Hubraum 350 PS und soll in beiden Baureihen eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ermöglichen. Den Normverbrauch gibt Jaguar mit 9,8 Litern an, was einem CO₂-Ausstoß von 234 g/km entspricht.

Technik im Jaguar C-X75: Hippe Technik, statt Gasturbine

Der Hyper-Sportwagen Jaguar C-X75 soll einen Turbo-Kompressor-Hochdrehzahl-Downsizing-Vierzylinder mit Plug-in-Hybrid bekommen. Und das Ding läuft schon.

Spinnen die Engländer total?

Es brummt aus dem briefumschlaggroßen Guckloch im Entwicklungszentrum in Gaydon, Südengland, als würde man Kopf voran in einem Hummelstaat stecken. Dazu sirrt es eindringlich, als wäre auch noch eine Monsterschnake auf Angriff gepolt. Armdicke Krümmerrohre fangen zu glühen an, das Sirren erstirbt in einem Rauschen, das zu einem kreischenden, höllisch lauten Sägen anschwillt, und in die Sportabteilung des Großhirns poppt schlagartig das Bild eines Achtziger-Jahre Formel 1-Boliden, der seinen Vierzylinder-Turbomotor in fünfstelligen Drehzahlregionen wirbelt. Zündung aus, Stille. Man glaubt, den Herzschlag der umstehenden Jaguar- und Williams-Ingenieure hören zu können. Mit leichten Schweißtropfen auf der Stirn und etwas adrenalineschüttelt, wie das eben so ist, wenn das Baby zum ersten Mal öffentlich schreit. Verkabelt wie eine Frühgeburt grillt das extrem hoch drehende 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbo-Kompressoraggregat mit Saugrohr- sowie Direkteinspritzung und Hybridunterstützung am Tropf des Motorprüfstands.



Jaguar C-X75 direkter Konkurrent des Hybrid-Porsche 918

Alles, wirklich alles, was gerade in der modernen Antriebswelt hip ist, steckten die Entwickler - statt der einst geplanten Gasturbine - hinein und machten damit aus der Not eine Tugend. Denn als Bernie Ecclestone dem Einheits-Vierzylinder-Turbo für die Formel 1 letztes Jahr mangels Sympathie eine Absage zugunsten des V6-Motors erteilte, hatten die Williams-Ingenieure bereits klare Konstruktionsdetails für das kleine Kraftpaket im Kopf.

So what Bernie! Diese nähren jetzt den Antrieb des 2014 erscheinenden Hyper-Sportwagens Jaguar C-X75 - ein direkter Konkurrent des Hybrid-Porsche 918, mit wahrscheinlich über einer Million Euro nochmals teurer und technisch völlig anders gelöst. Ultra-Downsizing statt V8-Gewalt ist das Stichwort. Trotz mächtiger Doppelaufladung soll der Vierzylinder motorradgleiche 10.000 Touren drehen und damit über 500 PS erreichen. Der Kompressor liegt mechanisch immer an, pustet aber ab 5.000/min zusammen mit einem strikt auf Maximalleistung ausgelegten, ladeluftgekühlten Monoturbo Überdruck in die Hubräume.

Auch die Einspritzung funktioniert im Doppelpack: Der bessere Kaltstart läuft über eine Saugrohrinjektion, im Teillastbereich zerstäuben vor allem die direkten Düsen, bevor dann bei Vollast definitiv wieder beide arbeiten.

Aus dem simplen Grund, weil sonst nicht genug Sprit gefördert wird. Ein tierischer Aufwand, den der zukünftige Pilot des Jaguar C-X75 wahrscheinlich gar nicht so oft genießen wird.

In sechs oder drei Sekunden auf Tempo 100

Denn die ersten 60 Kilometer spurtet die modernste Katze aller Zeiten auch allein mit der Kraft zweier potenter E-Motoren - einer an der Vorder-, einer an der Hinterachse, mit axialer statt radialer Magnetfeldverteilung und daher viel kompakter bauend, sagt Jaguar. Nur mit ihnen und der Energie aus einem U-förmig den Heckmittelmotor umarmenden Lithium-Ionen-Akku soll der Jaguar C-X75 in sechs Sekunden auf 100 km/h breschen. Klinkt sich im Sport- und Trackmodus noch die Leistung des Verbrenners ein, geht diese Übung sogar in drei Sekunden. Insgesamt wird der Plug-in-Racer über vier Betriebsmodi verfügen, allesamt allradgetrieben - auch bei leerem Akku. Denn dann springt der hintere E-Motor als Generator ein und liefert so den Strom für den vorderen.



Während der vordere E-Motor immer autark tourt, verzahnt ein hinter der Hinterachse liegendes automatisiertes Siebengang-Getriebe Elektro- und Verbrenner-Kraft zu einem gewaltigen Ganzen. Gezielte Elektro-Kraftstöße sollen ruppige Schaltwechsel mildern. So verspricht Projektleiter Paul Newsome allein beim Getriebe 100 Kilogramm weniger Gewicht als bei einer üblichen Doppelkupplungseinheit. Trotz des ganzen Technik- und Batterie-Aufmarschs dürfte der heftig in Kohlefasern gepackte Jaguar C-X75 deutlich unter 1.500 Kilogramm wiegen.

So und mit etwas EU-Plug-in-Arithmetik verspricht Jaguar rund vier Liter/100 km, was weniger als 100 Gramm CO₂-Emissionen pro Kilometer entspricht. Na, wenn da nicht der Hummelstaat wieder freudig brummt.

Jaguars F-Type ist noch im Tarnkleid unterwegs

Derzeit dreht der brandneue Jaguar "F-Type" schon seine Runden in freier Wildbahn, doch ganz zu erkennen gibt er sich nicht, denn er ist vorerst noch im Tarnkleid unterwegs. Aber so viel sieht man schon: Das wird ein echter Roadster nach bester britischer Art. Knackig, sportlich, stark und schnell.



Und stark wird er wirklich, der neue "Jag". Mit weniger als 340 PS wird er erst gar nicht antreten. Derartige Power liefert zumindest der Dreiliter-Kompressor-Motor an. Ein Sechszylinder, von dem auch entsprechender Sound erwartet werden darf. Doch leistungsmäßig geht noch mehr: 380 PS wird die stärkste Variante dieses Triebwerks bereitstellen. Und damit noch nicht genug. Denn schon wird kolportiert, dass unter der Haube auch ein Fünfliter-V8-Motor Platz finden könnte. Und der würde dann leicht und locker die 400-PS-Grenze knacken, somit dem F-Type Flügel verleihen.

Fahrleistungen konkurrieren mit Porsche-Modellen

Derart gestärkt, wird der Jaguar mit ganz exzellenten Fahrleistungen (wohl bis zu 300 km/h, 0-100 km/h deutlich unter fünf Sekunden) brillieren - und logischerweise dem entsprechenden Porsche-Modell den Kampf ansagen. Gemeint ist damit der Boxster, der (in stärkster Version) ja auch nicht gerade als flügellahm gilt. Mit seinen 315 PS (Boxster S) dem Jaguar aber leistungsmäßig unterlegen sein wird. Keine Frage: Porsche wird den Fehdehandschuh aufgreifen und nachrüsten. Freilich "fährt" der neue Jag auch gegen einige andere Modelle dieser Art an. Die Palette reicht dabei vom Audi TT (der in absehbarer Zeit ebenfalls neu erscheinen wird), Mercedes SLK und BMW Z3.

Auch beim Preis heißt es: Jaguar gegen Porsche

Als Kampfansage der Briten darf auch die (vermutete) Preisgestaltung des neuen Jaguar F-Type empfunden werden. Von rund 60000 Euro ist derzeit die Rede. Und damit läge der offene Brite wieder genau auf dem Level des Porsche-Modells, was ganz gewiss kein Zufall ist. Genaueres wird man schon in wenigen Wochen wissen, denn der neue F-Type wird beim Pariser Automobilsalon Ende September seine Publikumspremiere erleben. Ohne Tarnkleid, versteht sich.

Jaguar bittet Shootingstar Lana del Rey auf die Bühne

Wird sie die Werbekönigin 2012? Nach ihrem Coup mit der schwedischen Modekette H&M hat Sängerin und Shootingstar Lana del Rey, die aktuell mit ihrem Album "Born to Die" (Universal Music) unterwegs ist, einen weiteren Werbedeal an Land gezogen. Die Luxusautomarke Jaguar hat die US-Amerikanerin als Markenbotschafterin für ihren neuen Sportwagen F-Type verpflichtet.



Wie genau die Zusammenarbeit mit der 26-Jährige aussieht, steht noch nicht final fest. In Kürze will Jaguar weitere Details bekannt geben. Als Kreativpartner wird jedoch auf jeden Fall Spark 44 an Bord sein, ein Joint Venture zwischen Jaguar und verschiedenen Kreativen, das der Autobauer im Juni 2011 aus der Taufe gehoben hatte. Der F-Type ist der Nachfolger des legendären E-Type und soll im September auf dem Automobilsalon in Paris vorgestellt werden. Marktstart für den Zweisitzer ist für Sommer 2013 geplant.

"Der F-Type ist ein zweisitziger Sportwagen, der Ausdruck der Lebendigkeit unserer Marke ist. Mit seiner der Jaguar typischen Mischung aus Authentizität und Modernität wird er den Stammbaum der großen Jaguar Sportwagen fortsetzen. Diese Werte teilen wir auch mit Lana del Rey und ihren beruflichen Erfolgen", so Jaguar-Chef Adrian Hallmark über die Zusammenarbeit mit dem Musikstar.

Für H&M macht del Rey das, was sie am besten kann - nämlich singen. Für das Commercial nimmt sie den Song "Blue Velvet" aus dem gleichnamigen US-Spielfilm von Kult-Regisseur David Lynch neu auf.

Hybrid-Katze mit 3,2 Liter Verbrauch

Mit einer Plug-in-Hybrid-Version des Jaguar XJ gibt Jaguar auf der britischen Fachmesse CENEX 2012 einen Ausblick auf alternative Antriebstechnologien im Oberklassesegment.

Die Komponenten des parallelen Hybridantriebs im Jaguar XJ e Plug-in Hybrid sind der aus dem Range Rover Evoque bekannte aufgeladene 2,0 Liter Direkteinspritzer-Benziner, ein Achtstufen-Automatikgetriebe, ein 69 kW starker Elektromotor/Generator und ein 12,3 kWh starkes Lithium-Ionen-Batteriepaket, das sich an einer 230 Volt Steckdose in nur vier Stunden neu aufladen lässt. Die Systemleistung soll bei 343 PS liegen.

Jaguar XJ e Plug-in-Hybrid mit 3,2 Liter Verbrauch

Den Standardsprint von null auf 100 km/h soll der Plug-in-Hybrid in 6,5 Sekunden bewältigen, die Höchstgeschwindigkeit wird bei abgeregelten 250 km/h erreicht. Deutlich interessanter fällt der Durchschnittsverbrauch von 3,2 Liter auf 100 Kilometer aus. Der CO₂-Ausstoß wird mit 75 g/km angegeben. Zugleich kann die Luxus-Limousine mit einer Batterieladung 40 Kilometer rein elektrisch zurücklegen. Die Gesamtreichweite des Jaguar XJ e Plug-in-Hybrid wird mit knapp 1.100 Kilometer angegeben



©JDOST - Berichte im Zeitraum August-September 2012
by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

23. SEPTEMBER 2012

2. JDOST Spezial-Oldtimertraining in Teesdorf
ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf

2524 Teesdorf bei Baden

Anmeldung unter:

office@jdost.at

Anmeldeschluss ist der 22. August 2012

Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen

7. OKTOBER 2012

JDOST - Herbst-/Schlussfahrt
ins Schneeberggebiet

Organisation: P.+ C. Spicker

Anmeldung unter:

office@jdost.at

Anmeldeschluss ist der 30. September 2012

18.10.2012 ab ca. 19:30h

JDOST – Clubabend

SPOONS

Donauturmstraße 4

1220 Wien

<http://www.cafe-spoons.at/>

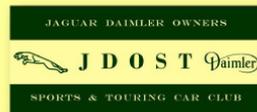
Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich



Einladung

zum 2. JDOST – Oldtimer-Spezial-Training



am 23.9. 2012 von 9:00 bis 16: 00 Uhr

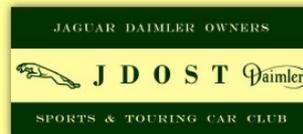
am ÖAMTC Fahrtechnikzentrum, 2524 Teesdorf

Spezialpreis nur für JDOST - Mitglieder

Wir ersuchen um Anmeldung unter: office@jdost.at

Teilnehmeranzahl auf max. 12 Fahrzeuge begrenzt !

Mit freundlicher Unterstützung durch Fahrzeugleihgaben
von Jaguar Austria!



Saisonfinale/Herbstausfahrt

Termin: 07. Oktober 2012

Ziel: Schneeberggebiet

Organisation: C.+P. Spicker

Anmeldungen unter: office@jdost.at



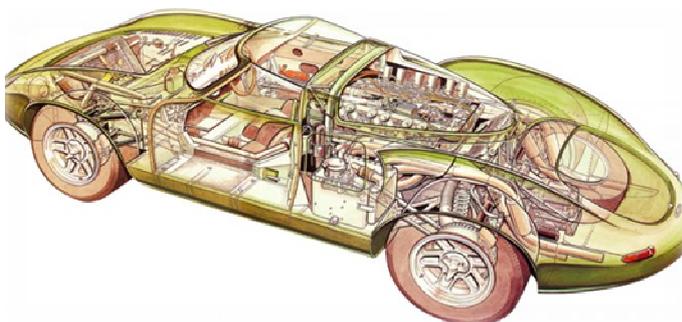
Die wilde 13 Part II



Der Wagenkörper selbst besteht aus kastenförmigen Alu-Längsträgern, die vorne und hinten jeweils durch Alu-Querträger verbunden sind. Weitere Steifigkeit bekommt dieses Kastenrahmen-Gebilde durch die Bodenplatte, ebenfalls aus einer Alu-Legierung. Die Vorderradaufhängung (doppelte Dreiecksquerlenker mit Federbeinen) ist an einem kastenförmigen Hilfsrahmen befestigt.

Als die Jaguar-Ingenieure Malcolm Sayer und Michael Kimberley umfangreiche Torsionstests mit dem XJ 13-Chassis anstellten, wurden sie von einem durchaus erfreulichen Ergebnis überrascht: Das mit Maschine, Kraftübertragung, Hilfsrahmen und Radaufhängungen bestückte Gesamtkunstwerk war so verwindungssteif, daß ein Drehmoment von 4200 lbft (umgerechnet 5687 Nm) pro Winkelgrad Verwindung nötig war. Der Wagenkörper allein brachte immerhin eine Verwindungssteifigkeit von 2890 lbft (umgerechnet 3913 Nm) pro Grad auf. Solche eindrucksvollen Torsionswerte bedingen einigen baulichen Aufwand, der auf die Waage drückt: 1125 Kilogramm wog der XJ 13 mit gefüllten Tanks, das entspricht einem Leistungsgewicht von rund 2,4 kg/PS (zum Vergleich Ford GT40, Baujahr 1966: 3,2kg/PS in der Dreiliter-Version, 2,5 kg/PS als Siebenliter).

Eine eindrucksvolle Demonstration, wie stabil die XJ 13-Konstruktion in der Praxis ist, vollbrachte Jaguar-Cheftester Norman Dewis fünf Jahre später, anno 1971 bei Fotofahrten. Bis dahin ereignete sich allerdings sehr viel – unterbrochen von Phasen des Dornröschen-Schlafs.



Zuerst einmal erlebten die Jaguar-Entwickler und Tester unter ihrem Rennchef Raymond „Lofty“ England einige – teilweise erfreuliche – Überraschungen: Am 5 März 1967 lief der neue Fünfliter Mittelmotor-Jaguar unter strengster Geheimhaltung auf der MIRA-Teststrecke (MIRA = Motor

Industry Research Association) in Lindley mit Cheftester Norman Dewis am Lenkrad.

Sein erster Kommentar nach 26 Meilen im Testbericht: „Gesamteindruck: weich – keine Vibrationen, guter Geradeauslauf. Hinterradaufhängung: sehr gut. Vorderradaufhängung: ein Vorderrad mit Unwucht, vertikales Hüpfen auf unebener Straße, geht in die Lenkung. Die Tests wurden wegen schleifender Kupplung und des Verdachts eines Lagerschadens unterbrochen.“

Weiter ging's am 9. Juli 1967. Diesmal saß der Rennfahrer David Hobbs hinter dem Lenkrad. Hobbs fuhr den größten Teil der 1000 Meilen, die der XJ13 in seiner Karriere zurücklegte. Und er fuhr mit einer Zeit von 62,88 Sekunden (161,6 mph = 260,07 km/h) einen neuen Rekord auf der MIRA-Strecke, der 18 Jahre ungebrochen bleiben sollte.

Allerdings ereignete sich am Le Mans-Wochenende 1967 etwas, das den XJ 13 aus dem Rennen warf, bevor er an den Start gehen konnte: Für 1968 wurde der Hubraum der Sport-Prototypen in Le Mans auf drei Liter begrenzt, nur die Sport- und GT-Wagen durften weiterhin mit Fünf-Liter-Maschinen antreten.

Aber der XJ 13 war nur ein Einzelstück, ein Prototyp – und einen anderen Motor hatten Lofty England und sein Team nicht auf Lager. Die Nagelprobe Ford gegen Jaguar mußte für 1968 folglich ad acta gelegt werden.

Der XJ 13 verschwand für die nächsten Jahre unter einer Plane und wurde vergessen – fast ganz. Aber nur fast, denn für die Vorstellung des Jaguar Zwölfzylinder E-Type (der nicht den XJ 6-Motor mit vier Nockenwellen, sondern eine Zweinockenwellen-Maschine unter der Haube hatte) beim Genfer Salon sollte der XJ 13 der staunenden Presse einmal gezeigt werden.

Auch daraus wurde nichts, die Zahl 13 wurde ihrem Ruf gerecht. Um die ganze Angelegenheit richtig feierlich zu gestalten, war geplant, auch einen Film mit dem XJ 13 als Hauptdarsteller vorzuführen.

Als dieser Streifen am 20. Januar 1971 auf der MIRA-Strecke abgedreht werden sollte, schlug



die letzte Stunde für Jaguars schönsten Rennwagen. Der Film war bereits im Kasten, und Norman Dewis fuhr die letzte Runde.

Zu Fuß und mit einem steifen Nacken kam er zurück. Außerhalb des Sichtfeldes des Kamerateams und der bei der Session anwesenden Jaguar-Crew unterzog der erfahrene Jaguar-Tester den XJ 13 einem ausführlichen Crash-Test – unfreiwillig und mit bösen Folgen für's Auto. Augenzeugen gibt es keine, deshalb berichtet Norman Dewis hier selbst: „Es passierte bei rund 145 mph (umgerechnet etwa 230 km/h). Eines der Magnesium-Räder zerbarst, dadurch kam ich an die äußere Begrenzung der Steilkurve und drehte mich ins Infield. Der Wagen bohrte sich in den Weichen Untergrund und überschlug sich zwei Mal in Längsrichtung (Originalton: „two times nose over end“). Danach folgten drei seitliche Rollen, bis das Auto auf den Resten seiner Räder zum Stillstand kam.“



Vom XJ 13 blieb nichts weiter als ein Häufchen Elend übrig – auf den ersten Blick. Beim genaueren Hinschauen stellten die verdutzten Jaguar-Techniker fest, daß das Monocoque den Härtetest erstaunlich gut überstanden hatte. Die Schmelze für das Alu-Chassis konnte also kalt bleiben.

Als Jaguar-Chef Sir William Lyons 1972 in Pension ging, wurde Lofty England sein

Nachfolger. Und er sorgte dafür, daß der XJ 13 restauriert wurde.

Die Formen für die runde Karosserie existierten noch bei Abbey Panels, der Firma, die auch den ersten XJ 13 gedengelt und vernietet hatte, so daß der Nachbau auf Original-Werkzeugen beginnen konnte. Puristen behaupten zwar, die Unfallschäden des XJ 13 seien so schwerwiegend gewesen, daß der jetzt wiedererstandene Wagen nur ein Nachbau sei.

Aber selbst unter normalen Umständen wäre der XJ 13 kein Totalschaden. Seine Reparaturkosten überstiegen nämlich nicht den Wiederbeschaffungswert – vom Liebhaberwert ganz zu schweigen. Und als Replika kann der Wagen auch nicht gelten: Schließlich baute dieselbe Firma den Wagen mit denselben Werkzeugen des „Originals“ wieder auf. Eine kleine Veränderung nahm sie allerdings vor: Die Radausschnitte erhielten Verbreiterungen, um den heute montierten breiteren Reifen mehr Raum zu verschaffen.

Beim Grand Prix von England in Silverstone im Juli 1973 war der XJ 13 wiederhergestellt, und Jaguar zeigte den Wagen erstmals in der Öffentlichkeit. Keiner der Zuschauer wußte, daß dieser Wagen der letzte bei Jaguar gebaute Rennwagen sein sollte. Denn nach dem XJ 13 wurde der Bau aller Jaguar-Wettbewerbswagen als Fremdaufträge vergeben.



Jaguar Cars ist vorsichtig im Umgang mit der wilden 13 geworden: Ein Auto, das schon einmal als Beinahe-

Schrotthaufen im Acker lag, das mit viel Mühe rekonstruiert wurde, und das – obwohl es nie eine Startflagge gesehen hat - als Einzelstück unschätzbaren historischen Wert hat, gibt man nicht aus der Hand.

PS: Ich habe mit Norman Dewis über meinen Traum gesprochen – er hat mir empfohlen, weiterhin vom XJ 13 zu träumen, denn mein Traum sei durchaus realistisch. Mein Sohn weiß in der Zwischenzeit auch Bescheid: Wenn Papa sich im Schlaf heftig bewegt, darf er ihn nicht stören. Papa darf nicht die Kontrolle verlieren – über sich und seinen XJ 13.

©by Wolfgang Schöbel JDOST 2012

Modellauto Ecke

Hier wird regelmäßig über Neuerscheinungen aus dem Bereich Jaguar Modellautos berichtet

1:43



Jaguar E-Type Jubiläums-Set: Roadster in weiß und Coupé in metallic-grau, Autosalon Paris 1961

Maßstab: 1:43 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell

Best - Nr. 173057

Ab € 77,95



Jaguar D-Type, No.5, 24h Le Mans 1956

Maßstab: 1:43 - Metall / Kunststoff - Fertigmodell

Brumm - Nr. 118315

Ab € 17,95



Jaguar XJ12 GR.2 No.1, Silverstone Bell/Hobbs 1976

Spark Rennsport Maßstab 1:43

Artikelnummer Spark: S0779

Ab € 49,95



2010 Jaguar C-X75 Concept

Maßstab 1:43 Scale by Spark

Artikelnummer Spark: S2099

Ab € 69,95

©by Karl Sch. JDOST August 2012

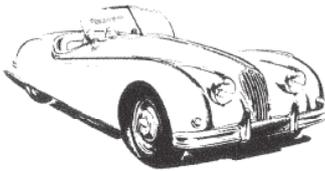


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



XK 120, XK 140, XK 150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk 7, Mk 8, Mk 9



Mk 2 und Daimler V8



XJ 6 und XJ 12

Kompetenz aus Leidenschaft

Seit den 70er Jahren steht der Name OLDTIMER VETERANEN SHOP für Ersatzteile aus Großbritannien. Aus bescheidenen Anfängen wuchs unser Lager mittlerweile in riesige Dimensionen: Allein für JAGUAR-Fahrzeuge führen wir ständig zirka 40.000 verschiedene Teile. Und alle Verkaufsberater wissen, wovon sie sprechen. Wer seine Ware schnell und zuverlässig zu äußerst fairen Preisen erhalten möchte, ist bei uns an der richtigen Adresse!

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ,
Fahrstell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ,
Fahrstell-Nr.: _____

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon/Fax

E-Mail-Adresse

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH.
Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite)

OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Postfach 13 27 · D-65503 Idstein
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

SERVICE

Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Telefon Verkauf: 06126 997333
Telefon Zentrale: 06126 99730
Fax: 06126 4084
E-Mail: info@oldtimer-shop.de
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de