

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.42

April 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar XJR auf der New York Autoshow

*

Retro-Sportler Lyonheart K

Seite 3

Jaguar XKR-S GT auf der New York Auto Show

Seite 4

Neuer Range Rover verkauft sich gut - Wartezeit von bis zu einem Jahr!

*

**Erprobung Jaguar F-Type –
Dieser Jaguar macht Porsche und Mercedes Angst**

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über Chasseur-Jaguar XJ 40
Stealth 340 Biturbo**

Seite 10

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Jaguar XJR auf der New York Autoshow Sportversion für die Oberklasse

Der britische Autobauer Jaguar ergänzt nun auch seine Oberklasse-Baureihe um eine R-Version. Weltpremiere feiert der Jaguar XJR auf der New York Autoshow.



Bislang endete das Motorenprogramm im Jaguar XJ beim Fünfliter-Kompressor-V8 mit 510 PS und 625 Nm Drehmoment. Das wird ab der New York Autoshow anders, wenn die Briten den neuen Jaguar XJR ins Rampenlicht zerrren.

Im neuen Jaguar XJR kommt die motorische Allzweckwaffe, der Kompressor-V8 in der Spezifikation aus dem XKR-S, zum Einsatz. Damit stehen in der Oberklasselimousine 550 PS und 680 Nm Drehmoment zur Verfügung. Kombiniert wird der Motor weiterhin mit der Achtgang-Automatik. In nur 4,4 Sekunden soll so die 100 km/h-Marke

und eine Spitzengeschwindigkeit von 280 km/h (elektronisch abgeregelt) erreicht werden. Den Verbrauch gibt Jaguar mit 11,6 L/100 km (CO₂: 270 g/km) an.

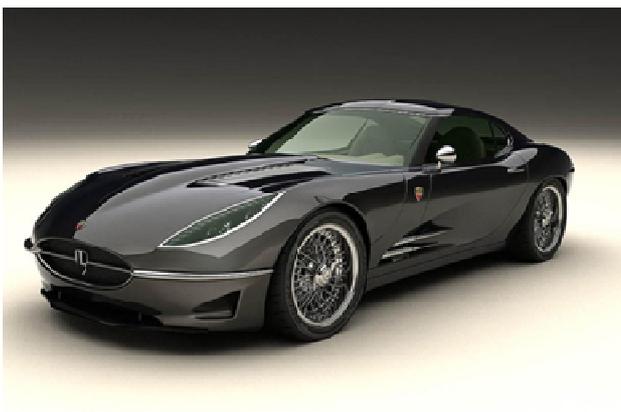
Der Mehrleistung angepasst wurden zudem die Bremsen (380er Scheiben vorn und 376er Scheiben hinten, innenbelüftet), die Lenkung und das Fahrwerk. Das elektronische Differential und die Stabilitätskontrolle wurden für eine dynamischere Fahrweise entsprechend kalibriert. Auch bei der Aerodynamik legten die Briten noch einmal Hand an. Der Jaguar XJR trägt an der Front eine neue Spoilerlippe. Neue Seitenschweller, ein zusätzlicher Heckspoiler und mächtige 20-Zoll-Felgen kennzeichnen das Top-Modell von außen zusätzlich.

Aufgewertet wurde auch die Ausstattung im Innenraum. Hier kommen neue Lederfarben mit entsprechenden Kontrastnähten und natürlich jede Menge R-Logos zum Einsatz. Um die Unterhaltung der Passagiere kümmert sich wahlweise ein 380-Watt-Surroundsystem mit 12 Lautsprechern oder eine 825-Watt-Anlage mit 18 Lautsprechern.

Sein Debüt gibt der neue Jaguar XJR auf der New York Auto Show. Wann das Top-Modell der Luxus-Baureihe in den Handel geht, gab Jaguar noch nicht bekannt. Auch Preise nannte der Autobauer noch nicht.



Retro-Sportler Lyonheart K: Über 400.000 Euro für den Retro-Sportler



Er nennt sich Lyonheart K und will den ur-britischen Sportwagenbau wiederbeleben. Auf Basis des Jaguar XKR wandelt der Retro-Sportler auf den Spuren des legendären Jaguar E-Type.

Es begann mit der Sehnsucht eines Schweizer Geschäftsmanns. Der betuchte Eidgenosse gab eine moderne Interpretation des Jaguar E-Type bei den Designer Bo Zolland und Robert Palm in Auftrag. Auf Basis des Aluminium-Chassis des Jaguar XKR entstand so 2011 der Growler E - ein Unikat. Eines, das allerdings zahlreiche weitere Herzen entflammen ließ, so stellten Palm und Zolland im März 2011 eine Kleinserie des

Retro-Sportlers in Aussicht. Ab März 2013 ist es endlich soweit.

Der Growler E kommt und zwar unter dem Namen Lyonheart K zu Preisen ab 428.400 Euro inklusive Steuern. Für das Cabrio stehen 446.250 Euro inklusive Steuern zu Buche. Insgesamt sollen 250 Exemplare aufgelegt werden.

Lyonheart K im Jaguar XKR-Technik

Das Design des E-Type-Erben wurde zum Serienanlauf noch geringfügig geändert. Auffällig ist die Abkehr vom Vier-Augengesicht. Der Lyonheart K trägt nun schlitzförmige Leuchten. Als technische Basis dient aber weiterhin der Jaguar XKR. Damit wandert auch dessen 550 PS und 680 Nm starker Fünfliter-V8-Kompressormotor in den langen Bug des Lyonheart K. Auch die Sechsgang-Automatik wird übernommen. Die Karosserie des Lyonheart K wird aus Kohlefaserlaminat geformt. Dadurch bleibt das Gewicht des 4,75 Meter langen, 1,89 Meter breiten und 1,29 Meter hohen Lyonheart K bei rund 1.575 Kilogramm.

Entsprechend dynamisch geht es im Retro-Sportler voran. Nach nur 3,9 Sekunden soll die 100 km/h-Marke fallen, maximal werden dem Lyonheart K 300 km/h zugestanden. Dann regelt die Elektronik ab. Wer über den Verbrauch sinniert, dem sei gesagt, dass der königliche Sportler im Mittel 11,9 Liter aus seinem 80 Liter-Tank zu sich nimmt.

Im Innenraum gibt sich der Lyonheart K ur-britisch. Holzlenkrad, edle Furniere, gebürstete Aluminiumteile, Leder und verchromtes Metall sorgen für Clubatmosphäre. Typisch britisch sind auch die 20 Zoll großen Drahtspeichenräder mit Zentralverschlussoptik, die vorne 255/35er Reifen tragen und hinten mit 285/30er Reifen bestückt sind.

Lyonheart K entsteht in Handarbeit

Auch wenn die Optik Retro verspricht, birgt der Lyonheart K unter dem Blech-, sorry, Carbon-Kleid zeitgemäße Features. So gehören ABS, ESP, elektronisch gesteuerte Dämpfer, Servolenkung, Klimaanlage, elektrisch einstellbare Sitze, ein aktives Hinterachsdifferenzial und eine elektrische Parkbremse sowie Front- und Seitenairbags, Dreipunktgurte und ein Reifendruckkontrollsystem zur Serienausstattung. Auch kann der Lyonheart mit modernen Navigations- und Multimediasystemen bestückt werden.

Gefertigt werden soll der Lyonheart K in Coventry/England überwiegend in Handarbeit. Die Bestelllisten für den Lyonheart K sind geöffnet, die Produktion sollte ursprünglich erst starten, wenn mindestens 50 potentielle Käufer bereit waren eine Anzahlung von 5.000 Euro zu deponieren. Wegen der hohen Nachfrage wurde die Stückzahl auf 250 Exemplare hochgesetzt. Die Wartezeit auf einen Lyonheart soll bei rund 18 Monaten liegen.

Jaguar XKR-S GT auf der New York Auto Show GT-Modell für 30 Sammler

Jaguar stellt in New York eine besonders sportliche GT-Version des XKR-S vor. Zahlreiche Modifikationen machen das Coupé fit für die Rennstrecke, allerdings nur für insgesamt 30 Kunden.

Angetrieben wird der streng limitierte Sportwagen vom 5-Liter-Kompressor-V8, der wie im Jaguar XKR-S und in Zukunft auch im XJR eine Leistung von 550 PS sowie ein maximales Drehmoment von 680 Nm bereitstellt. Geschaltet wird per Sechsgang-Automatik mit Schaltpaddles am Lenkrad.

Jaguar XKR-S GT beschleunigt in 3,9 Sekunden auf Tempo 100

Im Vergleich zum Jaguar XKR-S wurde die GT-Version mit der Federung aus dem neuen F-Type sowie einstellbaren Dämpfern ausgestattet. Die Spur an der Vorderachse des Jaguar XKR-S GT fällt im Vergleich zum "normalen" Modell um 52 Millimeter breiter aus. Zudem wurde der Radsturz erhöht.

Außerdem bekommt das Sondermodell eine Keramik-Bremsanlage mit 398 mm (vorn) und 380 mm (hinten) großen Scheiben und gelb lackierten Bremszangen. Den Kontakt zur Straße halten 20-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Pirelli-Corsa Reifen (255/35 vorn, 305/30 hinten).

Dank einer Frontspoilerlippe, dem großen Heckspoiler und einem Diffusor (allesamt aus Karbon) konnte außerdem die Aerodynamik verbessert werden. So soll sich der Jaguar XKR-S GT in lediglich 3,9 Sekunden auf Tempo 100 katapultieren und eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h erreichen, erst dann beendet die Elektronik die Beschleunigungsorgie.

Preise für das exklusive GT-Modell gab Jaguar noch nicht bekannt.



Neuer Range Rover verkauft sich gut - Wartezeit von bis zu einem Jahr!



Der neue Range Rover, der erst seit Januar im Verkauf ist, hat sich bis Ende März weltweit bereits 13.000 mal verkauft. Damit übertrifft das Auto nach Angaben von Bernhard Kuhnt, Direktor European Operations von Jaguar Land Rover, alle Erwartungen. Laut Kuhnt ist das Auto sogar in einigen Ländern ausverkauft. In Deutschland habe der Range Rover bereits die Absatzzahl des Vorjahres erreicht, sagte Kuhnt. In Österreich betrage die Lieferzeit schon ein Jahr.

Damit könnte der Range Rover den Vorjahresabsatz locker übertreffen. 2012 hatte der Hersteller 25.718 Range Rover abgesetzt. Obwohl schon 13.000

verkauft sind, haben die Händler bereits 25.000 Modelle zusätzlich geordert. Fraglich ist aber, ob Land Rover liefern kann. "Unsere Kapazitäten sind begrenzt", so Kuhnt.

Range Rover-Langversion für China

Dennoch wird der Hersteller seine Produktionskapazitäten aufstocken müssen. Kuhnt bestätigte, dass der Range Rover zu einer kleinen Familie ausgebaut wird. Den SUV-Klassiker soll es künftig als Langversion speziell für den chinesischen Markt geben. Geplant ist zudem eine Business-Variante, die besonders üppig ausgestattet wird mit feinstem Leder und zwei Arbeitsplätzen im Fond.

Erprobung Jaguar F-Type – Dieser Jaguar macht Porsche und Mercedes Angst

Porsche, Maserati, Mercedes und BMW aufgepasst: Mit dem neuen F-Type warten nicht nur die Jaguar-Fans auf den Star dieses Sommers. Jahrzehntlang hatte Jaguar keinen Roadster, keinen echten Spaßmacher im Angebot. Die Zeiten eines E-Type sind lange vorbei und ein D-Type zumindest bei Kunden diesseits der 40 fast vergessen. Doch in diesem Sommer ist die Zeit der Lethargie vorbei. Der neue F-Type soll zunächst als Roadster und dann als Coupé die imageträchtige Konkurrenz von Porsche, Maserati, Mercedes und BMW unter Druck setzen. Zunächst werden drei Motorvarianten verfügbar sein: zwei Sechszylinder mit drei Litern



Hubraum und 340 bzw. 380 PS. Ebenfalls mit Kompressor-Power unterwegs: der bullige Fünfliter-V8 des Jaguar F-Type S Roadster, den Chefentwickler Peter Bingham durch das französische Niemandsland steuert. Testingenieur Bingham macht sein Job gerade besonders viel Spaß: „Auf so ein Auto haben nicht nur die Jaguar-Fans, sondern auch wir schon viel zu lange gewartet.“ Die Erprobung des F-Type ist beinahe abgeschlossen, es sind nur noch ein paar letzte Stellschrauben zu justieren.

Tempo 300 ein Muss

Das Entwicklungsziel ist klar: ein Spaßroadster mit jeder Menge Power, coolem Design und einer Topmotorisierung, die 300 km/h schafft. Weil der Sommer vor der Tür steht, entschied man sich bei Jaguar, zuerst den Roadster von der Leine zu lassen. Im Herbst / Winter soll das Coupé nachgezogen werden – kaum weniger sehenswert und wohl noch eine Spur dynamischer. Dabei zeigt bereits der F-Type, dass er zum Spaßmacher taugt. Peter Bingham schaltet an den Schalt paddels kurz zurück, der Achtzylinder brüllt auf und ab geht die Post.



Wie von der Tarantel gestochen, donnert der F-Type auf der Landstraße los. Die Sonne scheint, es ist gerade fünf Grad Celsius und das Stoffdach ist offen – natürlich. Die Analogziffern auf dem Rundtacho fliegen nur so vorbei. „Toller Sound, oder?“, strahlt der hagere Familienvater. Dem Achtzylinder werden mit einer Kompressoraufladung mächtig Beine gemacht. 495 PS und 300 km/h Spitze sind erst einmal das Ende aller F-Type-Gefühle. Doch da die anderen Jaguar-Modelle auch als RS-Modelle zu bekommen sind, dürfte eine noch stärkere Version mit weit über 500 PS nicht allzu lange auf sich warten lassen.

Schmucker Innenraum

Der Innenraum ist genauso stylish wie das Äußere des Zweisitzers. Die Sportsitze sind bequem, die Materialien passen und die Rundinstrumente sind überraschend traditionell. Schließlich sind andere Jaguar-Modelle bereits mit TFT-Anzeigen ausgestattet, die frei programmierbar sind. Gefallen kann auch die Mittelkonsole mit dem breiten Mitteltunnel. Viel Platz gibt es im F-Type allerdings nicht. Und beim Navigationssystem können die Jaguar-Fans noch immer nicht aufatmen: Das Bedienmodul ist nicht besser als die aktuellen in XJ und XF – und die gehören zu den schlechtesten in der Branche. Besser fassen sich da schon das Lederlenkrad und die Verkleidungen an. Hier muss Jaguar keinen Vergleich mit der Konkurrenz scheuen.

Eilpost durch Frankreich

Es geht weiter auf kurvigen französischen Landstraßen. Immer wieder wechselt Peter Bingham in den manuellen Modus und schaltet die Gänge durch. Denn immer wieder war bei der Entwicklung die Frage nach einer Handschaltung hochgekommen. „Ein paar Puristen hätten gerne eine“, so der Chefentwickler, „aber braucht man die wirklich? Das Automatikgetriebe mit den acht Stufen arbeitet perfekt und wer will, kann manuell schalten. Ich nehme dazu meist lieber den Wählhebel selbst, aber die meisten stehen auf die Schalt paddel am Lenkrad“, meint Bingham.

©JDOST - Berichte im Zeitraum March –April 2013 by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

11. 05.2013

JDOST - Frühjahrsausfahrt 2013

„Die Nordwaldtour“

Organisation: Bernhard Wagner

Anmeldungen unter: office@jdost.at

oder per Telefon: **0676 758 47 26**



Wo wir sind, ist oben.

16.05.2013 ab 19.30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

<http://www.hotel-eitljoerg.at/>



25. - 26.05.2013

JDOST - Präsentationsstand auf der

25. Int.Oldtimermesse in Tulln/Donau

Messegelände Tulln

Halle Nr.10

3430 Tulln an der Donau



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

Zeitgenössischer Bericht über den Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo Fette Katze mit Biturbo-Power



Ein Jaguar XJ 40 Chasseur Stealth 340 Biturbo ist eine überaus rare Spezies - in Deutschland existiert nur ein zugelassenes Exemplar dieser Limousine mit den Fahreigenschaften eines Supersportwagens.

Viele, die ihn sehen, glotzen ihm verständnislos hinterher. Eine Jaguar-Limousine, die optisch auf Krawall gebürstet wurde! Aufgepumpt mit Kunststoffspoilern und Breitreifen und dann auch noch um einige Zentimeter tiefer gelegt - als ob die Szene in ihrem Tuning-Wahn nicht schon genug Dreier und GTI verwurstelt hätte, fällt sie nun also auch noch gnadenlos über eine automobiler Stilikone her. Die Welt ist schlecht.

Jaguar-Besitzer Gerd Münch ist solche Vorwürfe gewohnt und erträgt sie mit der Gelassenheit eines Eigners, der es besser weiß. Sein Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo sei genau das Gegenteil einer Vorstadt-Bastelbude, nämlich das Ergebnis eines ehrgeizigen Luxusportwagen-Projekts der Firma Chasseurs Design aus dem britischen Uxbridge nahe London. Der Namenszusatz Stealth Biturbo Evolution ist aus der Sicht von Gerd Münch Warnung und Kampfansage zugleich: "Wer sich mit diesem 340 PS starken Jaguar anlegen will, sollte sicher sein, dass sein Auto mindestens 270 Sachen rennt."



Chasseur Design? Hinter diesem Namen verbirgt sich der Wunsch einer Handvoll Spezialisten nach einer Luxuslimousine mit den Fahreigenschaften eines Supersportwagens.

Der 1986 präsentierte Jaguar XJ 40 scheint perfekt in das Beuteschema der Chasseur-Mannschaft zu passen: ein Auto mit einem klassischen Design und hoher Exklusivität, dazu historisch so wertvoll wie die Kronjuwelen. Schließlich ist die neue Limousine das letzte Projekt, an dem Firmengründer Sir William Lyons noch persönlich mitgearbeitet hat.

Die Ingenieure von Chasseur Design, die schon mal mit den Firmen Tom Walkinshaw Racing (TWR) und Arrows Formel 1 Ltd zusammenarbeiten, entwickeln über mehrere Jahre einen Masterplan, der praktisch keine Baugruppe der Limousine unberührt lässt, am wenigsten den Motor - er erhält neben diversen weiteren Modifikationen einen überarbeiteten Zylinderkopf sowie zwei Turbolader.

1989 wird der erste Chasseur-Jaguar Stealth Biturbo präsentiert, dessen 3,6 Liter großer Reihensechszylinder nun 320 PS leistet, 121 mehr als die Serienversion.

Als der fabrikneue Jaguar XJ 40 von Gerd Münch am 27. November 1990 in die Hände der Chasseur-Spezialisten übergeben wird, verfügt das Auto bereits über das von Jaguar soeben neu eingeführte 4,0-Liter-Triebwerk. Das Fahrzeug soll der Vorführwagen der kleinen Manufaktur werden, erklärt Münch, der über eine lückenlose Biographie zu seinem Auto verfügt. Entsprechend gründlich gehen die Ingenieure ans Werk, der Sechszylinder wird unter anderem mit einem Satz Cosworth-Kolben, einer schärferen Nockenwelle und - die Spezialität des Hauses - zwei wassergekühlten Garret-Turboladern aufgerüstet. Das Ergebnis sind 340 PS bei 5.250 Touren. "Genug Power, um in 6,2 Sekunden von null auf 100 zu sprinten", erklärt Münch. "So schnell war damals nicht einmal ein Mercedes 500 E."

Großflächig verspoilerter XJ-Jaguar

Der steht im Herbst 1991 ebenfalls auf der IAA und wirkt trotz ausgesetzter Kotflügel im direkten Vergleich zum Jaguar made by Chasseur so bürgerlich wie eine Doppelhaushälfte in der schwäbischen Provinz. Tief und breit kauert der Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo auf seinem Messestand, versehen mit einem

Sportfahrwerk mit verkürzten Federwegen, mit 17-Zoll-Alu-Felgen, einer sechsteiligen Frontschürze mit unterschiedlich großen Lufteinlässen unterhalb der Stoßstange sowie einem Heckspoiler - die Katze hat ihre Krallen bereits im Stand ausgefahren. Demut und Bescheidenheit stehen offensichtlich nicht in ihrem Lastenheft.



Luxus und Komfort hingegen schon. Die für mehr Bequemlichkeit und Seitenhalt aufgearbeiteten Sitze sowie die Rückbank und der Dachhimmel sind mit bestem Connolly-Leder bezogen, auf dem Instrumentenbrett, an den schweren Türen und in der breiten Mittelkonsole glänzt ausgesuchtes Walnussholz.

Eine 220 Watt starke Musikanlage inklusive CD-Wechsler sowie acht zum Teil versteckt eingebaute Lautsprecher gehören bei diesem Stealth ebenfalls mit zum Paket. "Das Radio ist bei mir jedoch noch nie gelaufen", erklärt Münch. Nicht, weil der Jaguar-Fan keine Musik mag, sondern weil der Mann aus Frankfurt am Main und seine Frau Michaela während der Fahrt lieber dem Klang des Turbo-Sechszylinders lauschen.

"Dieser einmalige Sound hat uns vom ersten Moment an beeindruckt", schwärmt Michaela Münch, die das Auto zusammen mit ihrem Mann vor vier Jahren auf Achse aus Schottland nach Deutschland überführt hat. Ihr Stealth, ergänzt sie, sei 1994 als Pace Car bei der British Touring Car Challenge eingesetzt worden und hätte bei Chasseur Design bis 1999 als Direktionsfahrzeug gedient, bevor er schließlich in Privatbesitz gelangt sei.

Als die Münchs den silberfarbenen Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo übernehmen, beträgt die Laufleistung bescheiden anmutende 43.134 Meilen. Und noch heute freuen sich beide diebisch darüber, dass sie ihren Chasseur dem britischen Jaguar-Spezialisten und Autobuchautoren Paul Skilliter vor der Nase weggeschnappt haben.

Wie viele von den maximal 43 gefertigten Chasseur-Versionen des XJ 40 derzeit noch erhalten sind, weiß Gerd Münch hingegen nicht. Doch trotz aller Exotik ist der einzige in Deutschland zugelassene Stealth bei den Münchs das ganze Jahr angemeldet. Sei doch schade, erklären die beiden unisono, wenn man an so einem perfekten Herbsttag wie heute nicht spontan übers Land fahren könne.

Bei Kickdown wird die Welt eine andere

Wie von selbst gleitet die Limousine in der Zwischenzeit durch die Frankfurter Vororte hinaus in die Landschaft. Im heimeligen Cruise-Modus dringt nur ein dezentes Grummeln in die Kabine, ein tiefes und sattes Geräusch, welches im Unterton jedoch Kraft im Überfluss signalisiert. Gerd Münch freut sich bereits auf das, was gleich passieren wird. Und signalisiert dem Novizen am Steuer des Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo, dass es angesichts der langen Geraden, die sich jetzt vor der Motorhaube erstreckt, endlich an der Zeit sei, einmal ernsthaft Gas zu geben.

Also gut, Kickdown. Drei Wimpernschläge später ist die Welt eine andere. Eine, in der das Gesetz der Schwerkraft keine Gültigkeit mehr zu haben scheint - anders lässt es sich nicht erklären, wie diese rund 1,9 Tonnen schwere Limousine plötzlich über den Asphalt herfällt. Der Turbo-Power des Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo steht bereits ab 2.800



Touren zur Verfügung und will bis sechsfünf einfach nicht abreißen. Nebenbei lädt die Automatik nahezu unbemerkt die Gänge durch. Wie das Auto dabei klingt? Als ob ein wütender Löwe einen Nebenbuhler in seinem Revier ausgemacht hat.

Der Spaß endet nicht einmal, wenn Kurven unter die Räder kommen. Selbstbewusst und mühelos hält der Chasseur-Jaguar XJ 40 Stealth 340 Biturbo Kurs, große Radien mag er allerdings lieber als enge Kehren, wo ihm sein Gewicht ein wenig im Weg steht. Schwamm drüber, denn das nächste gerade Stück kommt bestimmt, und dort darf er es den anderen dann wieder zeigen. Vermutlich erwarten diejenigen, die ihm verständnislos hinterherglotzen, auch gar nichts anderes.

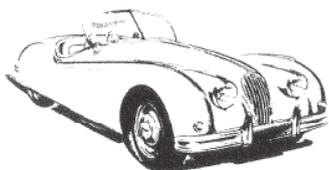


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

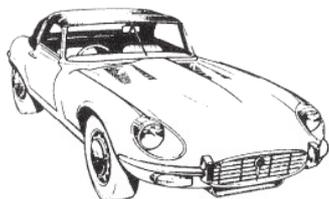
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

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, Fahrgestell-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, Fahrgestell-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 1327 · 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