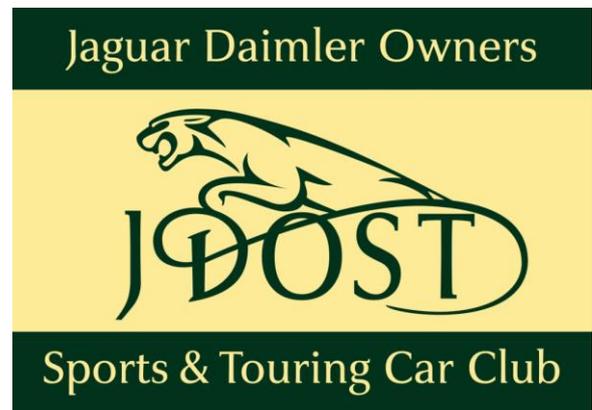


JDOST Gazette

Issue No.70
September 2015



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

F-Pace kopfüber ins Guinness Buch	Seite 2
Jaguar F-Pace auf der IAA 2015 - Sitzprobe: Edler Katzen-SUV mit 380 PS	Seite 3
Jaguar greift Deutschlands Elite an	Seite 5
JDOST - Termine Vorschau	Seite 7
JDOST JDOST-Fahrbericht Jaguar E-Type Group 44 im Fahrbericht: Jag the Ripper	Seite 8
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 12



F-Pace kopfüber ins Guinness Buch



Spektakulärer geht's kaum: Der Jaguar F-Pace ist vor der IAA 2015 einen Weltrekord-Looping und damit ins Guinness Buch gefahren.

Jetzt geht's rund! Mit einer spektakulären Weltrekordfahrt durch einen Looping hat der Jaguar F-Pace vor der IAA 2015 in Frankfurt (17. bis 27. September) auf sich aufmerksam gemacht.

Das Performance Crossover, wie die Briten ihr neues Sport-SUV nennen, raste durch eine 19 Meter hohe Spezialkonstruktion auf der Galopprennbahn Frankfurt-Niederrad – und damit direkt ins Guinness Buch der Rekorde für den höchsten jemals von einem Auto durchquerten Looping.

Profi-Stuntman Terry Grant am Steuer musste dafür g-Kräfte von 6,5 und damit laut Jaguar eine größere Belastung als die Space-Shuttle-Insassen im Weltraum überstehen.

Jaguar F-Pace auf der IAA 2015 - Sitzprobe: Edler Katzen-SUV mit 380 PS



Jaguar kommt 2016 mit einem Edel-SUV.

Auf der IAA in Frankfurt feiert der F-Pace Weltpremiere. Ab 42.930 Euro geht es los - und wir durften schon drin sitzen. Daten, Zahlen, Preise: nach der Enthüllung im Salami-Verfahren gibt es nun die endgültige Premiere: der Jaguar F-Pace kommt.

Zuvor hatte Jaguar schon kaum getarnte Erlkönige in die Welt geschickt und Vorserienmodelle des F-Pace bei Radrennen als Begleitfahrzeug eingesetzt. Wie das kommende Edel-SUV aus Großbritannien aussieht, wussten die Fans also bereits in etwa. Nun gibt es jedoch die exakten Fakten und Details.

Mit seiner Länge von 4,73 Meter befindet sich der Jaguar F-Pace in einem gewissen Segment-Niemandsland – hier sortiert er sich ziemlich exakt zwischen den Range Rover Evoque und den Range Rover von Konzernschwester Land Rover ein. Designtechnisch fällt es nicht sehr schwer, den neuen F-Pace als Jaguar einzuordnen: er übernimmt viele optische Details des neuen Jaguar XF, von der skulpturierten Motorhaube über das Grill-Design bis hin zu den nach außen hin höheren Scheinwerfern. Auch die Seitenlinie zeigt mehr als eine Gemeinsamkeit mit dem XF, doch ab der C-Säule wird es dann eigenständig, wobei die Rückleuchtengrafik mit den unteren Ausbuchtungen wiederum den Jaguar F-Type zitiert.

Dank eines Radstands von 2.874 Millimetern gibt sich der Jaguar F-Pace als geräumiger Fünfsitzer, den Laderaum bei aufgestellten Sitzen gibt Jaguar mit 650 Liter an. Viel Leichtmetall wird beim Jaguar F-Pace verbaut, die Karosserie besteht zu 80 Prozent aus Aluminium. Das resultiert in einem für ein SUV dieser Größe vergleichsweise geringen Gewicht, 1.665 Kilo soll die Basisversion auf die Waage bringen. Auch die vordere Doppelquerlenker-Achse und die hintere Integralachse werden aus Aluminium gefertigt.

Bei den Allrad-Varianten (Aufpreis jeweils 2.600 Euro) kommt das für den F-Type entwickelte Torque-on-demand-System zum Einsatz. Das Verteilergetriebe mit Lamellenkupplung liefert automatisch nur bei Bedarf Kraft an die Vorderräder, im Alltagsbetrieb ist der Jaguar F-Pace als Hecktriebler unterwegs. Der neue Jaguar F-Pace bietet die in dieser Klasse üblichen Sicherheits- und Assistenzsysteme von der Fußgängererkennung über den Spurhalte-Assistenten bis zum adaptiven Tempomat.

Wer den Jaguar XF kennt, wird auch im Innenraum des F-Pace viel vertrautes erblicken – Teile der Mittelkonsole, Instrumente, Bedieneinheiten und auch das Lenkrad teilen sich die beiden Modelle in stiller Eintracht. Damit kommt auch das neue Jaguar-Entertainment-System InControl Touch Pro im Jaguar F-Pace zum Einsatz, samt großem 10,2-Zoll-Touchscreen. Das Navigationssystem ist lernfähig und kann sich oft gefahrene Routen wie den Weg zur Arbeit merken. Der 12,3-Zoll große Instrumentenmonitor kann vom Navi mit einer 3D-Kartendarstellung beschickt werden. Eine Neuerung für den F-Pace gibt es in Form des "Jaguar Activity Key": Ein wasserdichtes und stoßfestes Fitness-Armband mit Transponder, das zum ver- und entriegeln des Jaguar F-Pace genutzt werden kann.

Für den Antrieb des Jaguar F-Pace stehen zwei Diesel und ein Kompressor-Benziner in zwei Leistungsstufen zur Wahl, die auch bereits aus den Jaguar PKW bekannt sind. Das Standard-Triebwerk, der Zweiliter-Vierzylinder 20d, leistet 180 PS und lässt sich mit Sechsgang-Handschaltung sowie einer Achtstufen-Automatik kombinieren. Für jeweils 10.200 Euro Aufpreis gegenüber dem Zweiliter-Modell gibt es den Dreiliter-Sechszylinder-Turbodiesel mit 300 PS Leistung, der ausschließlich mit Achtgang-Automatik geliefert wird. Ebenfalls automatisch schalten die Extrem-Sportler der F-Pace-Familie: unter der Haube des Jaguar F-Pace 35t AWD bläst der Dreiliter-Kompressor-V6-Benziner mit 340 PS zum Angriff, beim F-Pace S AWD werden 380 PS aus dem Aggregat geholt. Dessen Fahrleistungen hat Jaguar auch bereits genannt: der F-Pace S AWD beschleunigt in 5,5 Sekunden auf Tempo 100 und wird bei 250 km/h von der Abregel-Elektronik eingefangen.

Jaguar bietet den neuen F-Pace in den markentypisch benannten Ausstattungslinien Pure, Prestige, Portfolio, R-Sport und S an. Zusätzlich gibt es zum Verkaufsstart noch ein besonders exklusiv ausgestattetes Topmodell "First Edition", das ausschließlich mit Benzin- oder Diesel-Sechszylinder verfügbar ist. Die preisliche Bandbreite beim Jaguar F-Pace ist enorm: während das Basismodell 20d mit Sechsgang-Getriebe und Heckantrieb zu einem Preis von 42.390 Euro in der Liste steht, werden für das Topmodell S AWD der First Edition 84.350 Euro aufgerufen.

Jaguar bringt den neuen F-Pace im kommenden Frühjahr in den Handel, gebaut wird das erste SUV der Marke auf historischem Boden: im Werk Solihull, Geburtsstätte des ersten Land Rover. Hier hat Jaguar-Land Rover die Produktion von Leichtmetall-Karosserien zentralisiert. Und auch andernorts war die Geländewagenschmiede hilfreich: der F-Pace hat seine Offroad-Abstimmung unter anderem auf dem legendären Land Rover-Testgelände in Eastnor Castle absolviert.

Absolviert haben wir auch schon eine erste Sitzprobe im Briten. Vom Fahrersitz des Jaguar F-Pace aus, stellt sich ein erhabenes Raumgefühl ein. Mitbestimmt durch das große Panorama-Dach, das in der First Edition ohne Aufpreis verbaut wird. Hände ans schmucke Lederlenkrad und Blick nach vorne. Dort türmt sich kraftvoll die Motorhaube auf, ohne aber das Sichtfeld zu mindern. Beim Blick zur Seite kann man aus dem F-Pace dank der erhöhten Sitzposition einen Sportwagen-Piloten schon mal bildlich gesprochen von oben herab begrüßen.

Den Blick nach hinten schränkt die kleine Heckscheibe etwas ein. Abhilfe schafft eine Rückfahrkamera. Was besonders Haut, Rücken und Pobacken gefällt: die weichen Oberflächen und bequemen Sitze. Die First Edition schmückt edles und helles Windsor-Leder. Beledert sind auch die Armauflagen an Mittelkonsole und Türen sowie Teile des Armaturenrägers.

Auf der Rückbank ecken weder Knie noch Kopf an. Selbst wenn dort drei erwachsene Personen gleichzeitig Platz nehmen, sollten die Ellbogen nicht in den Rippen des jeweils anderen landen. Im Fußraum wird es etwas enger.

Um noch ein paar Millimeter raus zu kratzen, haben die Jaguar-Designer die äußeren Sitze so ausgeformt, dass die äußeren Mitfahrer weiter außen sitzen als gewohnt. Der Dachhimmel wurde mit Magneten befestigt. Was im Vergleich zu konventionellen Befestigungstechniken noch ein bisschen mehr Raum schaffen soll.

Jaguar greift Deutschlands Elite an



Was Business-Limousinen der gehobenen Mittelklasse betrifft, so will Jaguar das Feld nicht den deutschen Edelmarken Mercedes, BMW und Audi überlassen. Selbstbewusst positionieren die Briten ihre neue XF-Generation gegen Modelle wie A6 oder E-Klasse. Schade nur, dass eine besonders erfolgversprechende Variante nicht zum Zuge kommt. Leichter, geräumiger, dynamischer und effizienter heißt das Motto beim neuen Jaguar. Der 4,95 Meter lange XF zielt noch stärker als sein Vorgänger in Richtung eleganter Business-Limousine. Die Preispalette beginnt bei 41.350 Euro für den 2.0-l- Einstiegsdiesel. Auslieferungsbeginn ist der 26. September.

Jaguar hat beim Neuen einiges getan. Durch einen hohen Alu-Anteil speckt der XF sein Gewicht um beachtliche 190 Kilo ab. Wie die Briten stolz sagen, ist er nun das leichteste Modell in seinem Segment. Auch dank der weiterentwickelten Motoren und Getriebe, darunter einer für alle Modelle erhältlichen ZF-Achtstufenautomatik (Aufpreis: 2500 €), wird der XF sparsamer. Der Vierzylinder-Diesel mit 163 PS und Sechsgangschalter verbraucht im genormten Mix nur noch vier Liter auf 100 Kilometer, entsprechend 104 g/km CO₂-Ausstoß.

Auf einen Plug-in-Hybrid will Jaguar deshalb auch in Zukunft verzichten. Ob sich das bewährt, ist fraglich, weil der sparsame Diesel in vielen Märkten keine Rolle spielt und Benziner von Haus aus mehr Sprit verbrauchen - vor allem im Alltagsverkehr. Andererseits gaukeln Benziner mit der Plug-in-Kombination in der Praxis nicht zu erreichende Werte vor. Viel Platz im Innenraum: Vorn sitzt es sich bequem, nur der Einstieg erscheint für eine

so große Limousine etwas schmal geraten. Im Fond geht es ebenfalls geräumig zu: Der Radstand wurde um fünf Zentimeter auf 2,96 Meter verlängert. Die Kopffreiheit wächst hinten um knapp drei Zentimeter. In den nicht ganz ebenen Kofferraum passen 505 Liter. Zur Auswahl stehen fünf Ausstattungsstufen: "Pure", "Prestige", "Portfolio", dazu für sportlich ambitionierte "R-Sport" und "S".

Jaguar bietet im XF drei Diesel- und zwei Benzinmotoren an. Den Zweiliter-Selbstzünder gibt es mit 163 PS und 180 PS. Beide reichen in ihrer Leistung aus, wenn der Fahrer keine zu hohen Ansprüche an die Kraftentfaltung stellt. Immerhin ist er bis zu 229 km/h schnell und beschleunigt in 8,7 Sekunden vom Stand auf Tempo 100. Der Basismotor kann zudem auf Überlandfahrt mit rund sechs Litern auf 100 Kilometer bewegt werden, wenn man es ruhig angehen lässt.

Zweifellos ein Leckerbissen ist der Dreiliter-V6-Diesel mit 300 PS. Sein bulliges Drehmoment sorgt für Durchzug in allen Lebenslagen. Im Mix werden günstige 5,5 l/100 km genannt, ein gegenüber dem aktuellen XF um neun Prozent niedrigerer Spritverbrauch. Das serienmäßige Automatikgetriebe tut ein übriges; es wechselt passend und unauffällig die Gänge. Dieser XF startet bei 61.510 €. Für die Benziner-Fans stehen zwei Kompressor-geladene Sechszylinder mit 340 und 380 PS ab 62.270 € parat. Die Kraft wird auf die Hinterräder geleitet, für die V6-Kompressor-Benziner gibt es optional den Allradantrieb.

Im Fahrverhalten zeigt sich die neue XF-Generation kultiviert, wozu auch die komfortable Dämpferabstimmung beiträgt. Insgesamt empfindet der Fahrer die Ausrichtung dennoch als sportlich, vor allem, wenn eine sportliche Variante gewählt wird und breite Reifen montiert sind. Auf Wunsch kann der Kunde ein adaptives Fahrwerk wählen, das sich blitzschnell der jeweiligen Fahrsituation anpasst. Zur rundum gelungenen Abstimmung tragen die elektromechanische Servolenkung und der automatische Bremsengriff auf die inneren Räder in Kurven bei. Nicht zuletzt ist die Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse gleich und die Karosserie des XF um 28 Prozent steifer ausgelegt.



Im ansprechend gemachten Cockpit sind künftig leistungsfähige Displays mit 10,2 und 12,3 Zoll installiert. Auch hier vollzieht Jaguar einen bedeutenden Technikschrift und zieht mit den deutschen Premium-Herstellern Audi, BMW und Mercedes gleich. Entsprechendes gilt für das farbige Head-up-Display - ebenfalls als Option. Im Preis inbegriffen ist ein "Rundum-Sorglos-Paket", zu dem eine Dreijahres-Garantie gehört.

Der Jaguar XF ist zum ernsthaften Mitbewerber in der gehobenen Mittelklasse gereift. Die Konkurrenten von Audi A6 bis Mercedes E-Klasse müssen sich warm anziehen. Zumindest vorläufig wird der Abstand in den Verkaufszahlen aber groß bleiben. Im vergangenen Jahr wurden 48.000 XF neu zugelassen, von der Einführung des Modells 2007 bis 2014 waren es 280.000 Einheiten. Und was gerade deutsche Kunden bedauern dürften: Eine Kombi-Version wird es vom XF nicht mehr geben.

JDOT - Termine

Vorschau:

15.10.2015 ab 19:30h

JDOT – Clubabend

Restaurant Panoramashenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Anmeldung unter:

office@jdost.at



17.10.2015 ab 08:00h

JDOT – Herbstausfahrt 2015

"Saisonabschluss 2015:

Ein fürstliches Vergnügen“

Treffpunkt: Restaurant Panoramashenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Reisepass oder Personalausweis

sowie (in Ungarn) Licht am Tag

und ein nicht abgelaufenes „Pickerl“ notwendig!



Anmeldung auf Doodle

oder per Mail: office@jdost.at

Organisatoren: Heinz und Maria

Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

JDOT-Fahrbericht Jaguar E-Type Group 44 im Fahrbericht: Jag the Ripper



Bis der Nachbau des Jaguar E-Type Group 44 fahrbereit war, war der Jaguar-Spezialist Georg B. Dönni sehr lange beschäftigt. Aus einem Unfallwagen entstand in sieben Jahren der exakte Nachbau des Group 44-E-Type. Seither besucht der Roadster viele Klassikermeetings, wo er stets staunende Blicke auf sich zieht.

Der Anblick des Jaguar E-Type Group 44 ist in Roggliswil nichts weltbewegendes. Rund um den kleinen, in der Zentralschweiz gelegenen Ort sind die Menschen an seltene Autos gewöhnt. Immer wieder zeigen sich klassische SS- und Jaguar-Fahrzeuge, darunter das "Battleship", eine geschundene Mk I-Rallye-Limousine, gelegentlich ein Daimler DS 420 Bestattungswagen oder ein dreirädriger Reliant Bond Bug. Seit dem Sommer 2011 röhrt der weiße, tiefer gelegte E-Type ohne Windschutzscheibe über die schmalen Landstraßen.

Und die Einwohner der Ortschaften Netzellen, Balzenwil und Pfaffnau bleiben gelassen. Die kennen das schon und haken es innerlich mit einem "aha, drrr Dönni" als völlig normal ab. "Der Dönni" unterhält nämlich in Roggliswil eine Jaguar-Werkstatt, die sich von der Vollrestaurierung seltener SS-Modelle in Pebble-Beach-Qualität bis zum Kundendienst an einem XJ 40 um das Wohl der britischen Marke kümmert.

In einer großzügig ausgebauten ehemaligen Schreinerei leisten das 14-köpfige Spezialisten-Team und ein riesiges Ersatzteillager, das sogar einige im Freien gestapelte XJ-Limousinen und XJS-Coupés umfasst, oft Erstaunliches. Das beweist auch der weiße Breitspur-E-Type, der für eine Ausfahrt nach Sursee bereit steht.

Jaguar-Fans erkennen darin sofort den gekonnt ausgeführten Nachbau eines der berühmtesten E-Type aller Zeiten, des Group 44-V12-Roadsters von Bob Tullius (siehe unten). Mit diesem Flachmann ohne Windschutzscheibe gewann Tullius gegen Konkurrenten wie Chevrolet Corvette, Porsche 911 und Datsun Z das B-Production-Championat des SCCA (Sportscar Club of America) an der Ostküste. Im Westen siegte übrigens ebenfalls ein Jaguar E-Type V12 mit fast identischer Optik, jedoch in Silber, gefahren von Lee Mueller. So kam der E-Type, der schon am Ende seiner Laufbahn stand, mit dem als dicken Softie verkanteten V12 noch zu späten Rennsport-Ehren.



Doch was verbindet Bob Tullius mit dem Schweizer Jaguar-Fachmann Dönni? Ganz einfach: ein bunter Jaguar-Kalender und Dönnis attraktive Ehefrau Simone. Vor etwa acht Jahren bereicherte nämlich ein ausgebrannter Jaguar E-Type V12-Roadster von 1974 das Freiluft-Ersatzteillager der Firma, für den Ehefrau Simone offenbar Mitleid empfand. Außerdem entdeckte sie in einem Jaguar-Kalender einen E-Type, den sie sehr attraktiv fand. Es war der Group 44-Racer von Bob Tullius. "Der gefällt mir ganz besonders", sagte sie damals zu ihrem Mann, "meinst du, wir kriegen so etwas hin?" Und weil Georg F. Dönni seiner Gattin kaum etwas ausreden kann, machten sich er und sein Team ans Werk.

Der graduierte Restaurierer - Dönni studierte am Colchester Institute of Technology in England - sah die Sache auch pragmatisch: "Der Lack war sowieso runter und das Cockpit skelettiert, aber bis auf die geschmolzenen Vergaser konnte man die Mechanik nach einer gründlichen Aufarbeitung noch weitgehend nutzen." Dass es dennoch sieben Jahre dauerte,

bis der Racing-Roadster fertiggestellt war, lag daran, dass man nur nach Arbeitsschluss und "so nebenher" an dem Jaguar E-Type Group 44 arbeitete. Immerhin kamen auf diese Weise rund 2.000 Arbeitsstunden zusammen, weil der Nachbau natürlich möglichst exakt dem Original entsprechen sollte.

So nutzte Dönni die meisten seiner England-Aufenthalte auch dazu, den originalen Jaguar Group 44-E-Type, der im Werksmuseum von Jaguar in Coventry steht und auch während des Goodwood Festival of Speed schon zu bewundern war, mit seiner Digitalkamera abzulichten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Die bauchigen Kotflügelverbreiterungen sind wie beim Original aus Blech geformt. Und auch die imposante Seiten-Auspuffanlage lässt jede Big-Block-Corvette vor Neid erblassen, wenn die zwölf Zylinder zur Attacke blasen. Nur die giftgrüne Cockpitverkleidung ist beim Original aus durchsichtigem Plexiglas geformt. Dönni musste sich hier aus Kostengründen mit lackiertem Stahlblech begnügen.



Die Technik entspricht bis auf das modifizierte Fahrwerk und dem Einbau eines amerikanischen Richmond-Sechsganggetriebes komplett der Serien-Version: 5,4 Liter Hubraum und 268 PS.

Trotzdem ist Dönnis Group 44-Racer einem normalen V12-E-Type dank Getriebe, Sport-Auspuff und einer Gewichtsreduktion von 135 Kilogramm eindeutig überlegen. Ganz abgesehen vom atemberaubenden Breitspur-Look und dem weiß-grünen Farbenmix im Stil der Siebziger. Das Grün stammte übrigens von Tullius' damaligem Haus-Sponsor, der US-Ölmarke Quaker State, und kennzeichnete jeden Group 44-Rennwagen.

Jetzt rollt endlich der Jaguar E-Type Group 44 mit kernig brabbelndem V12 zur Werkstatt-Ausfahrt. Integralhelme für Fahrer und Beifahrer ersetzen die Windschutzscheibe. Das

verkleidungsfreie Cockpit - man blickt vor allem auf weißes, mit Löchern übersätes Blech - lässt einen ahnen, was kommen wird: die nackte, einsame Gewalt. Einsam, weil ab etwa 80 km/h bereits keine Unterhaltung mit dem Fahrer ohne Headset mehr möglich ist. So stark bläst der Fahrtwind, und im Helm dröhnt der Soundmix aus Auspuff-Röhren und Getriebe-Jaulen. Dafür ist wenigstens etwas Komfort vorhanden, der Jaguar E-Type federt ganz passabel.

Auf dem Weg in die hübsche Altstadt von Sursee, die als kontrastreiche Kulisse für den Rennwagen dienen soll, münden wir jetzt über eine Auffahrtsschleife in die Autobahn. Fast ohne Seitenneigung saugt sich der Jaguar E-Type Group 44 am Asphalt fest, schießt sich wie eine Pinball-Kugel auf den Highway ein und schlägt bei Vollgas im Dritten noch zwei kleine Haken. Mehr geht nicht in der Schweiz, wenn man nicht ins Gefängnis will.



Wir fahren an Straßencafés mit staunenden Gästen vorbei. Bei einem Zwischenstopp wollen sich zwei begeisterte Mädchen mit dem Jaguar E-Type fotografieren lassen. Der Wagen wirkt in dem Städtchen wie aus einer anderen Welt, gleicht einer Halluzination. Aber eigentlich sollte sich der Roadster wie eine richtige Raubkatze in freier Wildbahn bewegen.

Tut sie ja auch. Dönni hat schon viele Fahrten mit seinem Group 44-E-Type unternommen: internationale Club-Tour von Coventry nach Genf zum 50. Geburtstag des E-Type, zweite England-Reise zur Silverstone Classic mit über 1.000 Jaguar E-Type vor Ort, Altbüren Hill Climb, Alpenbrevet 2011 mit 15 nonstop absolvierten Pässen, British Car Meeting St. Moritz, Eifel Classic und mehr. Inzwischen hat er mehr als 15.000 Kilometer absolviert - alle ohne Dach und Windschutzscheibe.

In Europa beinahe unbemerkt, setzte in den USA der Rennfahrer und Teamchef Bob Tullius die großen Rennerfolge von Jaguar aus den fünfziger und sechziger Jahren fort. Die weißen Boliden mit den giftgrünen Farbakzenten und der typischen Startnummer 44 erhielten offizielle Unterstützung durch British Leyland und dem Motorenöl-Konzern Quaker State. Seit etwa 1965 zählten zum Rennstall auch die Triumphmodelle TR 5, TR 6, TR 8, Midget, Spitfire und GT 6. Hinzu kamen Jaguar E-Type und XJS.



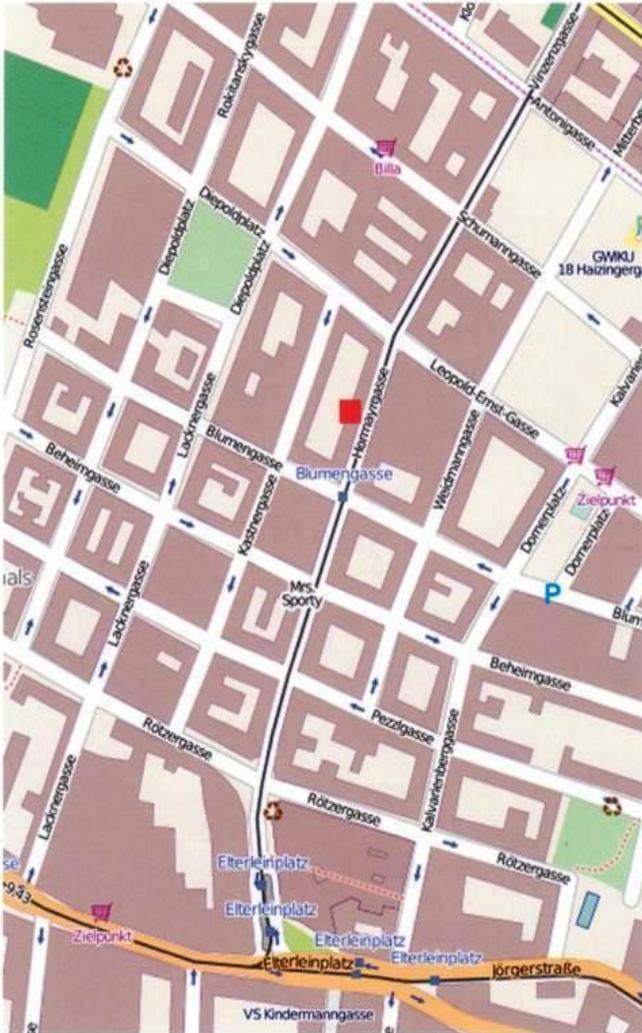
Die größten Erfolge waren der Gewinn der Produktionswagen-Meisterschaften mit V12-E-Type (1975) und XJS-Coupé (1978). Mittelmotor-Prototypen von Group 44 mit Jaguar-V12 leisteten Vorarbeit für die Le Mans-Siege von 1988 und 1990 durch Tom Walkinshaw Racing.

©JDOST – Zeitgen. Ber. August 2015
by Wolfgang Schöbel

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

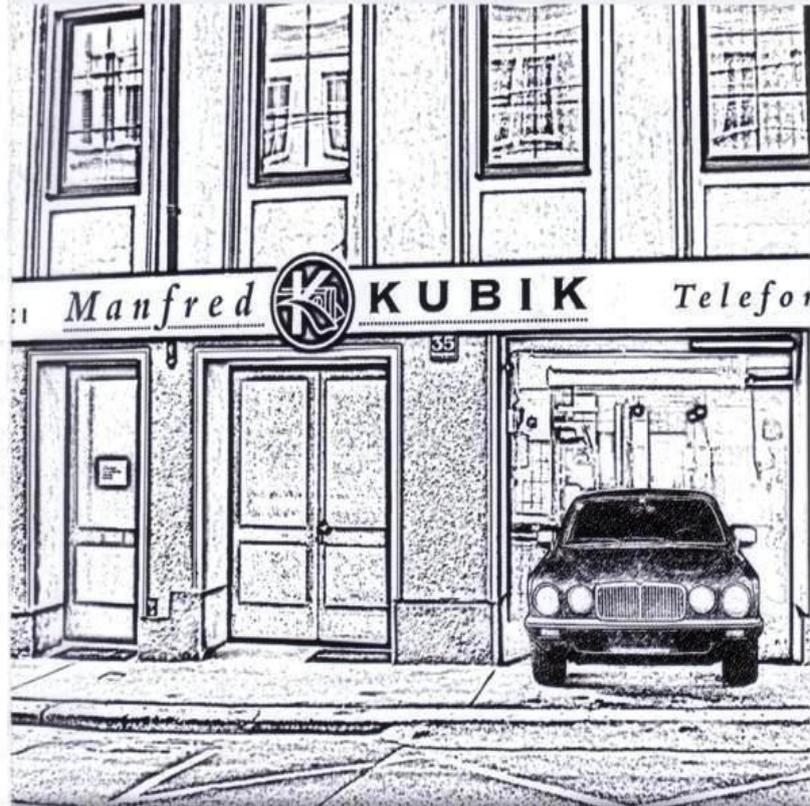


KONTAKT



**MANFRED KUBIK E.U.
AUTOSPENGLEREI UND LACKIEREREI**

Hormayrgasse 35 · 1170 Wien
 ATU45543005 · FN 327294s Handelsgericht Wien
 Landesinnung Wien der Karosseriebauer
 Telefonnummer: 01/485 46 00
 Fax: 01/485 46 00 - 13
 Email: office@autoreparatur-kubik.at
<http://www.autoreparatur-kubik.at>



AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI

1170 Wien, Hormayrgasse 35,
 Telefon 01/485 46 00, Fax 01/485 46 00-13
 e-mail: office@autoreparatur-kubik.at
<http://www.autoreparatur-kubik.at>



STAHL

Auto | Bike | Service



SAAB



A– 1200 Wien, Heistergasse 4–6
A– 1230 Wien, Brunner Straße 81a
www.autostahl.com

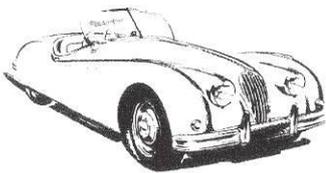


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

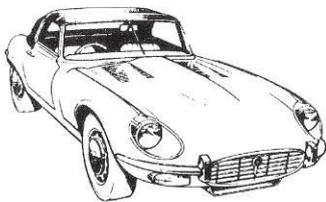
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



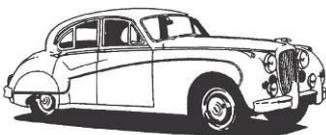
XK120, XK140, XK150



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 riesigen 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 XK120
- JAGUAR XK140
- JAGUAR XK150
- 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 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