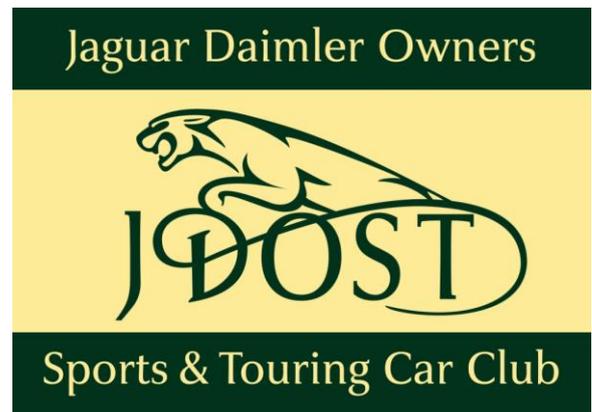


JDOST Gazette



Issue No.71
October 2015

betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Jaaguar F-Type Project 7 auf Umwegen	Seite 2
Jaguar XE ist schönstes Mittelklasse-Modell	Seite 3
Jaguar Land Rover Automotive plant Werk	Seite 4
Der Jaguar F-Type R Coupé AWD kommt ganz geschmeidig auf vier Pfoten	Seite 5
JDOST - Termine Vorschau	Seite 6
JDOST Bericht Die drei wichtigsten Jaguare	Seite 8
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 14



Jaguar F-Type Project 7 auf Umwegen



Jaguar hat mit dem F-Type Project 7 ein begehrtes, aber auch streng limitiertes Sondermodell aufgelegt.

Wer keines erwischt hat, kann sich vielleicht mit dem Arden AJ 23 CC trösten. Mit dem F-Type Project 7 wollte Jaguar den alten D-Type wiederbeleben. Ein radikaler Auftritt und 575 PS aus einem Kompressor-V8 sind die Merkmale des Sportlers. Nachteil: der F-Type Project 7 ist auf 250 Exemplare limitiert.

Wer keines davon abbekommen hat, kann sich jetzt beim Jaguar-Tuner Arden umschauchen. Mit dem Conceptcar AJ 23 CC wird ebenfalls der D-Type interpretiert, und zwar in ähnlicher Form wie es auch Jaguar selbst getan hat.

Dicke Kotflügel vorne und hinten, breite Seitenschwellerverkleidungen und neue Schürzen sorgen für den kräftigen Auftritt. Hinter dem Fahrer türmt sich ein Airdome auf, vor ihm kauert eine Stummelwindschutzscheibe. Das Heck wird von einem feststehend Spoiler bestimmt, die Radhäuser von 21 Zoll großen Leichtmetallfelgen gefüllt.

In Sachen Leistung sollen im AJ 23 CC bis zu 700 PS aus dem Kompressor-V8 möglich sein - deutlich mehr als im Werks-Jaguar. Zudem entwickelt Arden ein Siebengang-Schaltgetriebe, damit die Performance sich noch besser entfalten kann.

Jaguar XE ist schönstes Mittelklasse-Modell



Bei der Leserwahl Autonis 2015 haben die auto motor und sport-Leser den Jaguar XE zum schönsten Auto der Mittelklasse gewählt. Der Brite sichert sich den Sieg mit großem Abstand auf das Mercedes C-Klasse T-Modell und den BMW 3er.

Mit dem neuen XE will Jaguar die deutsche Premium-Konkurrenz aufmischen. Zumindest in puncto Design ist der neuen Limousine das nun gelungen. Als klarer Favorit der auto motor und sport-Leser sichert sich der Brite mit einem Stimmanteil von 35,9 Prozentpunkten den Sieg in seiner Kategorie.

Das Mercedes C-Klasse T-Modell folgt mit reichlich Abstand (28,8 %) auf dem zweiten Platz, der BMW 3er mit 28,5 % nur hauchdünn dahinter.

Als erstes Modell aus dem VW-Konzern reiht sich der neue Skoda Superb hinter den Podiumsplätzen ein. Für den VW Passat reicht es lediglich für Platz 5. Den beiden folgen Mazda 6 und Volvo S60/V60 Cross Country.

Die zweite Hälfte der insgesamt 14 wählbaren Mittelklasse-Neuerscheinungen steht mit einer negativen Bilanz - also mehr Ablehnung als Zustimmung - in der Wertung. Darunter fallen unter anderem Peugeot 508, Hyundai i40 und Toyota Avensis.

Jaguar Land Rover Automotive plant Werk



Mit Blick auf den Gemeinsamen Markt ab 31. Dezember 2015 in Südostasien plant die Jaguar Land Rover Automotive den Bau eines Werks in ASEAN, womöglich in Thailand oder Malaysia.

Der Autobauer glaubt, in diesem großen Wirtschaftsraum im Jahr 5.000 Jaguar, Land Rover und Range Rover abzusetzen. Das würde für den Bau einer Produktionsstätte reichen. Die Fahrzeuge könnten dann bis zu 40 Prozent preiswerter angeboten werden.

Der Jaguar F-Type R Coupé AWD kommt ganz geschmeidig auf vier Pfoten



Er ist einer der coolsten Sportwagen Englands. Einer, der seinen prächtigen Hintern in Kurven schon mal ganz schön in Szene setzte - bisher. Denn jetzt krallt sich der F-Type auch mit den Vorderläufen fest.

Es soll Menschen geben, denen ist der heckgetriebene Jaguar F-Type etwas zu - nun ja - hecklastig. Man weiß nicht genau, was solche Menschen von einem hinterradgetriebenen Auto anderes erwarten, aber angeblich ist ihnen der 380-PS-Sportwagen zu giftig, wenn sie in der Kurve aufs Gas treten. Dann kommt der Arsch, und das überrascht sie jedes Mal.

Das soll nun anders werden - und irgendwie auch nicht. Denn ab sofort gibt es den F-Type R AWD, ein Auto mit All Wheel Drive also - Allradantrieb. Aber gleichzeitig mit satter Mehrleistung.

Nehmen sie uns also nun das letzte bisschen Driftspaß? Weit gefehlt! Wir sind den Wagen quer durch den Staat New York gefahren, auf einer Rennstrecke und durch die Wälder Pennsylvanias. Und wir müssen sagen: Gut gemacht, Jaguar! Der Wagen hat Allradantrieb, ja sicher. Aber der Fahrspaß bleibt erhalten.

Das liegt zum einen daran, dass sie ihm - wie zum Ausgleich - noch eine große Schaufel Mehrleistung verpasst haben. 550 PS schafft der Zweisitzer jetzt. Zum anderen schaltet sich der Allradantrieb nur im Notfall ein.

Etwa, um noch schneller aus einer Kurve herauszukommen. Die Leistung landet im Normalfall auch weiterhin ausschließlich auf der Hinterachse. Erst wenn hier die Haftung nicht ausreicht - und das erkennt die Regelelektronik ganz von allein -, schaltet sich die Vorderachse dazu.

IDD = Intelligent Driveline Dynamics nennt sich das System. Und es arbeitet wirklich ganz formidabel. Es steuert nicht nur den Allradantrieb, sondern sperrt bei Bedarf auch das hintere Differenzial.

Die Kurvenwilligkeit des englischen Sportcoupes ist kaum zu toppen. Sie haben ihm stärkere Federn verpasst, die Steuerung der Stoßdämpfer noch sportlicher kalibriert und in allen Lagern härtere Buchsen verbaut, erzählen die Ingenieure. Hinzu kommt: Der F-Type R AWD ist der erste Jaguar mit EPAS, einer elektromechanischen Servolenkung.

Bleiben die Kritiker, denen der Jag beim Start zu obszön ist. In der Tat war der Motor bisher kaum in Gang zu setzen, ohne die gesamte Nachbarschaft zu wecken. Das haben sie ebenfalls geändert.

Der neue F-Type startet leiser - ein kleines bisschen . .

©JDOST - Berichte im Zeitraum September-Oct. 2015
by Wolfgang Schöbel

JDOST - Termine Vorschau:

17.10.2015 ab 08:00h
JDOST – Herbstausfahrt 2015
"Saisonabschluss 2015:
Ein fürstliches Vergnügen"
Treffpunkt: Restaurant Panoramaschenke
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!**
Organisatoren: Heinz und Maria



19.11.2015 ab 19:30h
JDOST – Clubabend
Restaurant Panoramaschenke
Filmteichstraße 5
(im Kurpark Oberlaa)
1100 Wien
<http://www.hotel-eitljoerg.at>
Anmeldung unter:
office@jdost.at



21. - 22. 11. 2015
8.JDOST- Ganslessen
Sebastiankeller
in Oggau am Neusiedlersee
Anmeldung unter:
office@jdost.at
zum Essen ist der **15. November 2015**
Sowie im Anschluss am
22. NOVEMBER 2014 um 17:00h wieder:
Theaterabend in Tulbing



12.12.2015 SAMSTAG ab 18:00h
Jährliches JDOST –Punschtrinken sowie
Weihnachtsfeier und großem Jahresrückblick
in der JDOST-Garage

Stammersdorferstraße 318 / Ecke Roseggerweg
2201 Gerasdorf

Parkmöglichkeiten direkt im Roseggerweg
sowie Stammersdorferstraße

Verbindliche Anmeldung
bis 5.12.2015 unter:
office@jdost.at oder **0676/6408511**



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-Bericht Die drei wichtigsten Jaguare



Jaguar steht seit 1935 für schnelle Limousinen und Sportwagen. Drei Klassiker machen das Erfolgsgeheimnis der Briten erfahrbar - der XK 120, der E-Type und der XJS Convertible.

Jaguar - das bedeutet kein Kleinwagen, kein SUV, kein Blechdach-Cabrio und nur ein bisschen Kombi: Seit 1935 ist sich die sportliche Nobelmarke Jaguar treu geblieben und führt wie einst vor allem kräftig motorisierte Limousinen und Sportwagen im Programm. Diese Zurückhaltung macht im Verbund mit moderner Technik und mutigem Design einen Teil der heutigen Jaguar-Faszination aus. Charismatische Raubkatzen, die mit ihrem Gebrüll das übrige Getier im friedlichen Garten Eden der Automobilgeschichte erschrecken.

Drei Jaguar aus drei Epochen

Drei Exemplare stehen für eine Ausfahrt bereit, in denen sich drei wichtige Epochen der Jaguar-Geschichte hautnah erfahren lassen - ein XK 120 Coupé von 1951, ein Jaguar E-Type Serie 2 von 1969 und ein noch junges, elegantes XJS-Cabriolet von 1992. Bereits der erste Jaguar-Sportwagen mit dem legendären, zunächst 160 PS starken DOHC-Reihensechszylinder gefällt mit Großzügigkeit und sportiver Eleganz.

Außen erinnern dynamische Kotflügelschwünge, abgedeckte Hinterräder und das rundliche, wohl proportionierte Coupé-Dach an den Bugatti Type 57 S Atalante von 1938. Im Innern setzt sich das edle, mit Nussbaum furnierte Instrumentenbrett fast nahtlos in den zwei Türen fort. Der 1948 zunächst als Roadster vorgestellte Zweisitzer erzielt eine Höchstgeschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde (mph), das entspricht 193 km/h. So gerüstet schlug der Jaguar XK die gesamte europäische Sportwagen-Konkurrenz von Alfa Romeo, Aston Martin und Ferrari.

Jaguar XK - Liebling aller Filmstars

Der Wagen avancierte vor allem in den USA zum Liebling der Filmstars wie Elisabeth Taylor, Humphrey Bogart, Errol Flynn und Clark Gable. In Europa rühmten sich die Schriftstellerin Françoise Sagan sowie Sprösslinge der Industriellen-Dynastien Cinzano und Michelin damit, einen XK 120 zu zähmen. Viel Geld mussten die Schönen und die Reichen dafür nicht ausgeben, womit wir einen weiteren rühmlichen Aspekt der Marke Jaguar hervorheben: Die sportlichen Autos waren alles andere als teuer.

Ein Jaguar XK 120 Roadster kostete 1952 in Deutschland 18.000 Mark.

Zum Vergleich: Ein nur 105 PS starkes Alfa Romeo 2500 Cabriolet kam auf 32.500, ein immerhin 160 PS starker Cadillac 62 auf 28.000 Mark.

Im Preis inbegriffen war auch geschmeidiges Conolly-Leder, auf dem wir jetzt sitzen. Die seitlich ausladenden Kotflügelschwünge verschenken einiges an Innenraumbreite, weshalb man sich, falls gewünscht, im intimen Jaguar XK-Cockpit schnell näher kommt. Die Fahrerposition ist sportlich niedrig. Der Lenker sitzt mit fast ausgestreckten Beinen - und dennoch recht hoch, weil der darunterliegende Kastenrahmen das Interieur samt Teppichboden nach oben rückt.

Das große, weit in den Innenraum ragende Vierspeichen-Lenkrad hilft beim kräftezehrenden Rangieren im Stand. Dank des durchzugsstarken Motors und einer feindosierbaren Kupplung setzen wir uns problemlos in Bewegung. Die relativ direkt und spielfrei arbeitende Lenkung ermöglicht flottes, präzises Durcheilen verwinkelter Ortschaften. Und einmal in Fahrt, begnügen wir uns mit den Gängen drei und vier.

Heißester Jaguar XK- der C-Type

Der Wechsel erfolgt über einen kurzen Schalthebel mit zeittypischen, langen Schaltwegen. Ein nicht zu hart abgestimmtes, gut ausbalanciertes Fahrwerk und eine ausgewogene Gewichtsverteilung erlauben hohe Kurvengeschwindigkeiten. Generell gibt sich der Jaguar XK 120 mit seiner Vorkriegstechnik sehr zivilisiert; auch der Geräuschpegel der vibrationsarm laufenden Maschine bewegt sich auf Limousinen-Niveau. Für einen Supersportwagen wirkt alles solide und unaufgeregt, was den Erfolg des Wagens sicherstellte.

Natürlich entdeckten auch Sportfahrer die Qualitäten des drehmomentstarken Roadsters und starteten damit bei Rallyes, Rund- und Bergstreckenrennen. Der junge Stirling Moss war einer von ihnen.

Doch der große Auftritt des Jaguar XK 120 erfolgte als C-Type - C stand für Competition (Wettbewerb) - mit neuer, windschnittiger Karosserie und auf 200 PS getuntem Motor.

Als 1951 die noch junge Marke zum prestigeträchtigen 24-Stunden-Rennen in Le Mans antrat, hätte niemand auf die drei Jaguar XK 120 C-Type gewettet, die mit Straßenzulassung auf eigener Achse von Coventry in die Sarthe anreisten. Die etablierten Gegner hießen Talbot-Lago und Aston Martin. Hinzu kam noch die ebenfalls junge Marke Ferrari, dessen Begründer immerhin auf eine lange Rennsport-Karriere mit Alfa Romeo bauen konnte.

Die Jaguar-Truppe dagegen bestand aus absoluten Le-Mans-Rookies - was sie nicht daran hinderte, mit ihren drei C-Type auf und davon zu fahren. Zwei Wagen fielen wegen gebrochener Ölleitungen aus - dennoch siegte das Team Peter Walker und Peter Whitehead. Nicht schlecht für eine 1922 gegründete Firma, die ursprünglich nur Motorrad-Seitenwagen (sidecars) herstellte - unmotorisierte, einrädige Blechbüchsen für lebensmüde Schwiegermütter.

1935 - die Geburtsstunde von Jaguar

Doch die von William Lyons geleitete Swallow Sidecar Company strebte nach Höherem und baute ab 1927 auch schnittige Sonderkarosserien für Kleinwagen. Fünf Jahre später stellten Lyons und John Black, Inhaber der Marke Standard, das erste von Swallow entworfene Automobil vor, das Standard produzieren sollte. Dieses extrem flache, langnasige, fast schon E-typische Coupé erhielt den neuen Markennamen S.S. und die schlichte Modellbezeichnung "1".

Die genaue Bedeutung von S.S. ist nicht geklärt, auch Lyons schwieg darüber: Swallow Standard, Swallow Sport, Standard Sport oder Standard Special? Die ersten SS, die den Zusatznamen "Jaguar" trugen (die S. S.-Punkte entfielen jetzt), wurden im Oktober 1935 auf der London Motor Show präsentiert: eine Limousine, ein Tourer und ein Roadster, der Jaguar SS 100.

Dieses Jahr gilt seither als Geburtsstunde der Marke Jaguar, die neben den Roadstern auch sportliche Limousinen mit identischer Motorisierung produzierte.

Ende des Zweiten Weltkrieges ersetzte Jaguar den Markennamen SS, der an die Nazi-Terrorzeit erinnerte. Selbstverständlich nutzte Jaguar auch seine erfolgreichen Renneinsätze, um das sportliche Image der Marke zu polieren. Wie Porsche oder Ferrari entwickelten sich die Briten zu einer wichtigen Größe im internationalen Motorsport.

Nach 1951 folgten weitere sechs Le Mans-Siege, die anders als heute gegen mehrere Konkurrenz-Fabrikate hart erkämpft waren. Ständig bereicherten technische, im Rennsport bewährte Neuerungen die Serienproduktion. Mit dem E-Type von 1961 ging Jaguar sogar aufs Ganze, indem ein domestizierter Le Mans-Siegerwagen ins Verkaufsprogramm kam.

Le Mans-Sieger mit 250 PS für Privatkunden

Der legendäre Sportwagen trug nicht nur aus Imagegründen einen Namen, der die Nähe zu den Le-Mans-Siegern C- und D-Type verdeutlichte, sondern war auch tatsächlich mit beiden Vorfahren eng verwandt: Lange, flache Schnauze mit integrierten Scheinwerfern und ovaler Kühleröffnung, darunter ein fast 250 PS starker Sechszylinder, Vorderwagen aus Vierkantrrohr-Rahmen und niedrige Sitzposition.

Stilikone der 1960er - Jaguar E-Type

Noch heute verwandelt sich jeder Jaguar E-Type-Fahrer automatisch in die legendären D-Type-Piloten Mike Hawthorn oder Ron Flockhart, nachdem er sich hinter der Windschutzscheibe auf den Sitz hinabgleiten ließ. Exakt zehn Jahre nach dem Jaguar XK 120 empfängt ihn eine vollkommen andere Welt. Das kleinere Lenkrad ragt deutlich weniger in den Innenraum, in dem der Pilot jetzt wie ein Sprinterfuß im Laufschuh sitzt. Vor ihm die niedrige Windschutzscheibe und die gut einsehbare Motorhaube, die nun die Fahrtrichtung angibt - wenn er sie mit kräftigen Armen und feinfühligem rechten Gasfuß unter strikter Kontrolle hält. Allzu schnell intonieren die schmalen 185er-Reifen ein ergreifendes Pfeifkonzert, wenn sie von der schieren 384-Newtonmeter-Gewalt des Langhubers bis zur Haftgrenze getrieben werden.

Der relativ komfortabel gefederte Jaguar E-Type legt sich dabei mit fast tierischer Inbrunst in die Kurve. Selbst die endlos lang unteretzten Gänge des Viergang-Getriebes - der Zweite geht bis 120 km/h - kann die Urgewalt des Sechszylinders kaum bändigen. Auf den Punkt gebracht: Wer in einem schnell gefahrenen E-Type Pfeife raucht, braucht Zähne aus Edelstahl.

Jaguar XJS - versnobter E-Type-Nachfolger

Wer Pfeife raucht, fährt deshalb besser im Jaguar XJS V12 Cabrio. Hier könnte dieses fossile Männer-Accessoire fast zur Serienausstattung gehören, so smart, so gediegen, so kultiviert und doch so britisch gibt sich der versnobte Nachfolger des E-Type.

Auch dieses junge, mit allem Luxus ausgestattete Cabrio von 1992 wird der Jaguar-Welt der späten 70er und 80er Jahre gerecht, deren Sportmodelle nicht mehr den selten gewordenen Racing-Fan im verschwitzten Polohemd ansprachen, sondern den erfolgreichen, komfortbewussten Geschäftsmann. Oder besser: dessen schicke Gattin, die nebenher eine kleine Boutique mit Modellkleidern betreibt. Der wilde Jaguar hat sich in ein Schmusekätzchen verwandelt - die Käufer fanden es gut so: Zwischen 1982 und 1988 steigerte Jaguar die jährliche Automobilproduktion von 22.000 auf 52.000 Einheiten. Ist aber vom alten, sportlichen Spirit trotzdem noch etwas übrig geblieben?

Immerhin besitzt dieser offene Jaguar XJS sogar mehr Holz in der Hütte als der legendäre Jaguar XK 120. Und die reinen Fahrleistungen sind dank 284 PS mit maximal 230 km/h auch nicht von Pappe, während die Beschleunigung vom Stand auf 100 km/h mit 8,5 Sekunden eine gute Sekunde länger dauert als im schlanken E-Type. Insgesamt fährt es sich dank Viergang-Automatik und fast geräuschlos arbeitendem V12-Motor deutlich entspannter als im rauen Sechszylinder-Roadster.

Mit ihm teilt der Jaguar XJS immerhin noch die lange Motorhaube, die relativ niedrige, aber jetzt flacher gestellte Windschutzscheibe, die schlanken A-Säulen und das direkt dazwischen, vornehm zurückhaltend platzierte Instrumentenbrett. Hier verrät das junge Jaguar XJS Cabrio seine eigentliche Herkunft aus dem Jahr 1975, als es noch in Form eines Coupés im Verkaufsprogramm auftauchte und den Jaguar E-Type der Serie 3 ablöste, der bereits 1971 den mächtigen V12 erhielt.

V12-Potential zeigte sich in den 50er Jahren

An diesem V12 haftete jedoch schon im Jaguar E-Type das Etikett eines zwar kräftigen, aber sehr wolkig arbeitenden Langweilers. Welches Potenzial jedoch in dem Motor steckte, zeigen die Rennsporterfolge, die an die glorreichen 50er anknüpften.

Gerade der von Anfang an als unwürdiger E-Type-Nachfolger gescholtene XJS dominierte in den USA und Europa zwei wichtige Rennserien, in denen er sich gegen die Konkurrenten von BMW, Chevrolet, Datsun, Rover, Porsche und Volvo durchsetzte.

Mit Hilfe des Rennfahrers und Teamchefs Tom Walkinshaw kehrte Jaguar sogar nach Le Mans zurück, wo die aufregend gestylten Silk Cut-Rennsportwagen 1988 und 1990 den ersten Platz belegten. Damit erfüllte der im Renneinsatz auf sieben Liter Hubraum und 750 PS erstarkte V12 doch noch jenen Zweck, der ihm bereits 1966 im legendären Jaguar XJ 13 zgedacht war.



Damals hatten die Briten einen rennbereiten Mittelmotor-Sportwagen auf die Räder gestellt, den ein V12-Motor mit jeweils zwei obenliegenden Nockenwellen antrieb. Der Jaguar XJ 13 kam aber nie zum Einsatz, während der Rennmotor als Basis für den Serien-V12 mit jeweils nur einer Nockenwelle diente.

In den Silk Cut Jaguar erkämpfte die einstige XJ 13-Maschine doch noch zwei Le-Mans-Siege.

Vor diesem Hintergrund fällt es einem leichter, die Jaguar XJS-Modelle als echte Jaguar-Klassiker zu akzeptieren. "Der XJS als Coupé oder Cabrio ist inzwischen auch von Sammlern begehrt", sagt Händler Erwin Hildenbrand von Lola Motor Cars.

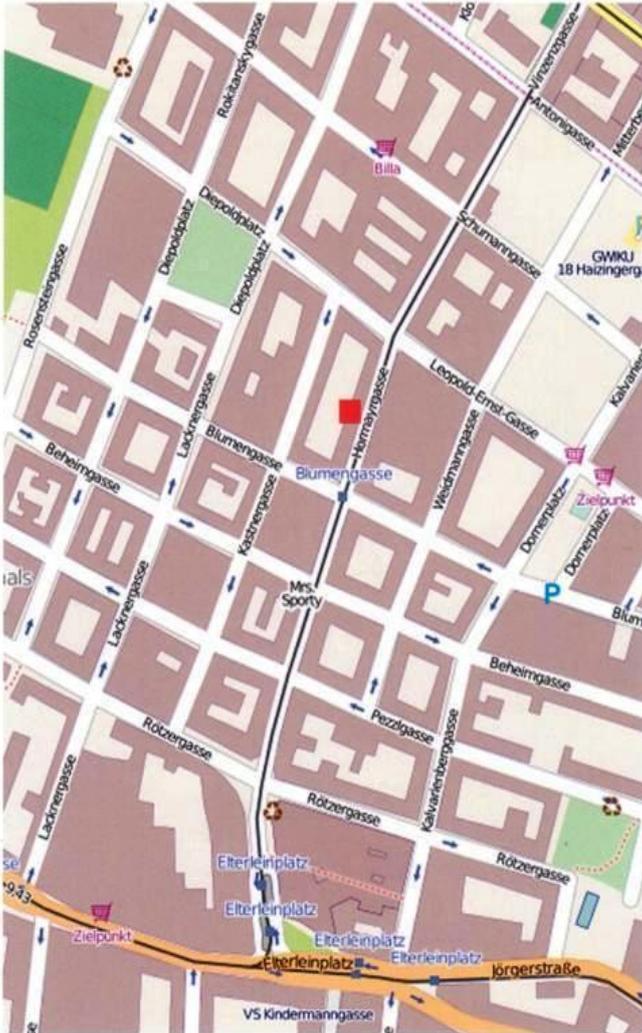
Diese Einsicht käme leider etwas spät, "denn viele, auch junge XJS-Modelle, sind in einem bemitleidenswerten Zustand."

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

Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren

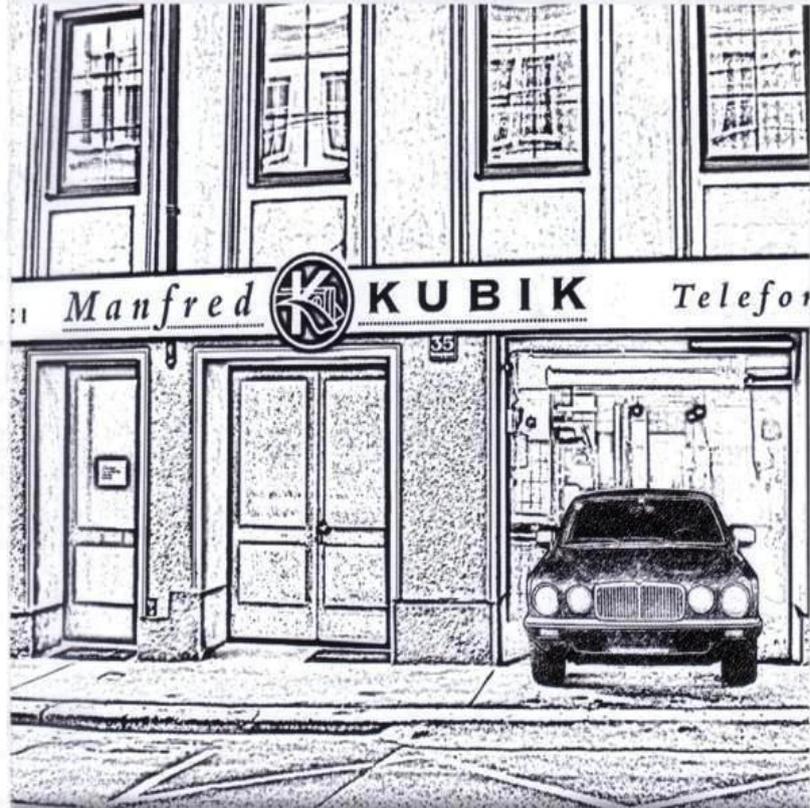


KONTAKT



**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



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

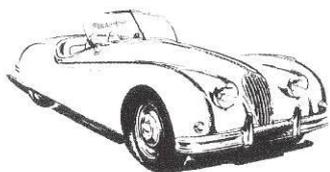


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

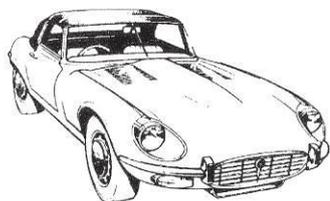
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

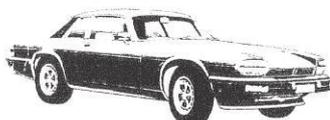
AUSTIN-HEALEY · BENTLEY · **JAGUAR** · MG · MINI · ROLLS-ROYCE · TRIUMPH



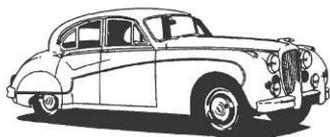
XK120, XK140, XK150



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,
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 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