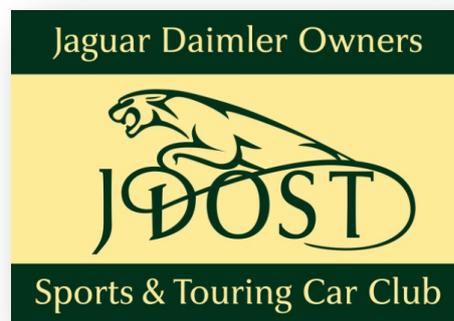


JDOST - Gazette

Jaguar & Land Rover einst und jetzt

Issue No. 77

Mai 2016



Inhalt:

**Jaguar XE feiert einjähriges Verkaufsjubiläum
Mit wichtigem Recycling-Meilenstein** **Seite 2**

Jaguar XJ Sentinel – Dienstwagen von David Cameron **Seite 5**

Der neue XFL: fahren oder fahren lassen **Seite 7**

Zeitgenössischer Bericht:

Jaguar XJ12 – der Preis ist heiß! **Seite 13**

Jaguar XE feiert einjähriges Verkaufsjubiläum mit wichtigem Recycling-Meilenstein

50.000 Tonnen Aluminium (200.000 XE-Karosserien) durch geschlossenem Recycling-Kreislauf wiederverwertet. 500.000 Tonnen CO₂-Äquivalent eingespart. Jaguar XE – das erste Fahrzeug aus dieser Art von recycletem Aluminium gebaut wird.

Während Jaguar das einjährige Verkaufsjubiläum des XE feiert, hat das wegweisende Aluminium-Recycling-Projekt „REALCAR“ ebenfalls erste Erfolge zu verzeichnen.



Innerhalb des Geschäftsjahres 2015/16 führte Jaguar Land Rover über 50.000 Tonnen Aluminiumverschnitt in den Produktionsprozess zurück, was dem Gewicht von 200.000 XE- Karosserien entspricht. Gleichzeitig wurden so 500.000 Tonnen CO₂-Äquivalent eingespart, da nicht auf Primärmaterial zurückgegriffen werden musste. Diese Zahlen sind das Ergebnis des Projekts „REALCAR“, an dem sich elf britische Presswerke beteiligen. Sie haben ein geschlossenes Recyclingsystem eingeführt, bei dem der Aluminiumverschnitt abgesondert und in den Herstellungsprozess zurückgeführt wird. Dort erfolgt die Umschmelzung des Materials in Aluminiumbleche, die in Fahrzeugen von Jaguar Land Rover verbaut werden.

JDOST - Gazette

Jaguar Land Rover leitet das von Innovative UK mitfinanzierte Projekt, in dem auch eine auf recyceltem Aluminium basierende Legierung entwickelt wurde, die einen höheren Anteil an zurückgewonnenem Material enthalten kann. 2014 war der Jaguar XE das weltweit erste Fahrzeug, bei dem die innovative und hochfeste Aluminiumlegierung zum Einsatz kam, die der Projektpartner Novelis entwickelte.

Nachhaltigkeit als Unternehmensziel



In die eigenen Presswerke in Halewood, Castle Bromwich und Solihull investierte Jaguar Land Rover mehr als 9 Millionen Euro, um dort komplexe Trennsysteme zu installieren. Mit ihnen wird der Aluminiumverschnitt aufgefangen und dem Umschmelz-Prozess zugeführt. Dieser Prozess reduziert den Ausschuss, ermöglicht eine gleichbleibend hohe Materialqualität und Wertschöpfung. Der Recyclingprozess bietet enorm hohes Sparpotential, da hier bis zu 95 Prozent weniger Energie benötigt wird als bei der Neuherstellung von Aluminium.

„Bei allem, was Jaguar Land Rover tut, stehen Innovationen im Mittelpunkt. Uns treibt die Leidenschaft, erstklassige und leichtgewichtige Fahrzeuge herzustellen, aber wir wollen auch bei der Produktionsart

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOT - Gazette

führend sein“, sagt Nick Rogers, Vorstand Globales Engineering. „Mit innovativen Projekten wie REALCAR demonstrieren wir unser Bekenntnis zu den von uns gesteckten Nachhaltigkeitszielen. Die bislang erreichten Erfolge sind ein wichtiger Schritt, um bis 2020 den Anteil von recyceltem Aluminium in den Karosserien unserer Fahrzeuge auf bis zu 75 Prozent zu steigern.“

Das hochfeste, recycelte Aluminium kommt aktuell neben dem Jaguar XE auch bei der Karosserie der komplett neu entwickelten Jaguar-Modelle XF und F-PACE zum Einsatz.

REALCAR ist Teil der Kreislaufwirtschaftsstrategie von Jaguar Land Rover, die die Ressourcen-Effizienz im gesamten Unternehmen steigern soll.

©JDOT - Mai 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

JDOST - Gazette

Jaguar XJ Sentinel – Dienstwagen von David Cameron

Sonderschutz-Limousine mit Schutzgrad B7, Panzerung gegen 15 Kilo TNT-Bomben, 3,3 Tonnen schwer und EUR 232.000,- teuer (im Jahr 2011) – der Dienstwagen von David Cameron.



Die so genannte ‚Sonderschutz-Limousine‘ **Jaguar XJ Sentinel** wird von Jaguar bereits seit 2010 angeboten. Ein Exemplar dient dem britischen Premierminister David Cameron als Dienstwagen.

Optisch gibt es zu den ‚normalen‘ Modellen kaum einen Unterschied. In Bewegung setzt sich der Sentinel durch den kraftvollen 5-Liter V8-Motor von Jaguar mit 385 PS. Durch das hohe Gewicht von 3,3 Tonnen beschleunigt das gepanzerte Kätzchen in gemütlichen 9,7 Sekunden von 0-100 Km/h – bei 195 Km/h ist dann Schluss und der Vortrieb hat ein Ende.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Neben Angriffen mit Schusswaffen schützt die Panzerkatze die Insassen auch vor Attacken mit Sprengstoffen, Äxten, Brechstangen und Brandbomben (Molotowcocktails).

Das geräumige Interieur ist gemütlich, komfortabel und luxuriös. Soft-Grain-Leder und handgefertigte Paneele bestimmen das Bild. Der Fond bietet den Fahrgästen einen Meter Beinfreiheit – so lässt es sich auch für Mr. Cameron ganz gut leben.



©JDOST – Mai 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

JDOST - Gazette

Der neue XFL: Fahren oder fahren lassen

- **Exklusiv entwickelt für das chinesische Segment der Premium-Chauffeurlimousinen.**
- **Üppiger Komfort im Fond dank um 157 Millimeter verlängerter Bein- und 166 Millimeter verlängerter Kniefreiheit.**
- **Klapptische, beheiz- und kühlbare Sitze mit Massagefunktion, vierfach verstellbare Lordosenstütze und elektrische Jalousien für Panorama-Glasdach.**
- **Zahlreiche weitere High-end-Komponenten wie Voll-LED-Scheinwerfer, Head-up-Display in Lasertechnik, All Surface Progress Control, autonomer Notfall-Bremsassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stau-assistent, Spurhalte- und Einparkassistent.**



Der neue Jaguar XFL ist das erste vom Joint Venture Unternehmen Chery Jaguar Land Rover exklusiv für den chinesischen Markt entwickelte Jaguar Modell. Die für das Segment der Premium Chauffeurlimousinen entwickelte Business Class Limousine feiert auf der Beijing Auto Show in Peking (25. April bis 4. Mai) Weltpremiere. Die Markteinführung ist in China für die zweite Jahreshälfte 2016 geplant.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Auf Basis der seit Herbst 2015 in Deutschland erhältlichen XF Limousine der zweiten Generation entwickelte Jaguar speziell für den chinesischen Markt eine Version mit um 140 auf 3.100 Millimeter verlängertem Radstand. Als Folge genießen die Fondpassagiere eine um 116 Millimeter vergrößerte Knie- und eine um 157 Millimeter vergrößerte Beinfreiheit.



Die Radstandverlängerung hatte keinerlei Einfluss auf das Design - auch der neue XFL gefällt durch seine für einen Jaguar typischen Proportionen und Linien sowie das dynamische Profil der Dachlinie. Zusätzlich veredelt wird das Exterieur der China-Version durch Chromeinlagen in den äußeren Türgriffen und den Seitenschwellern; darüber hinaus sind die Auspuffrohre nun bündig im Heckstoßfänger integriert.

Ein nochmals vergrößertes und zweigeteiltes Panorama-Glasdach sorgt zusammen mit den dritten Seitenfenstern für eine helle Atmosphäre im luxuriös ausgestatteten Innenraum. Wer Diskretion wünscht, kann das Glasdach sowie die Seiten- und Heckfenster über elektrische Jalousien abdunkeln. Eine Vierzonen-Klimaanlage und eine erstmals in einem Jaguar zum Einsatz kommende Ionisierung der Innenraumluft kommen nicht nur, aber ganz besonders von Allergien geplagten Menschen zugute.

JDOT - Gazette

Luxuriöses Ambiente zum Entspannen oder Arbeiten

Sei es zum Entspannen oder Arbeiten - das Interieur im neuen XFL hat für beide Gemütszustände das passende Ambiente zu bieten. Die Vordersitze sind auf Wunsch bis zu 14-fach elektrisch verstellbar; der Beifahrersitz kann auf einfachen Tastendruck so weit nach vorne fahren, dass eine Beinfreiheit von bis zu 1.102 Millimetern entsteht.

Die Sitze der Rückbank sind beheiz- und kühlbar und verfügen zusätzlich über eine vierfach verstellbare Lendenwirbelstütze sowie eine Massagefunktion. Klappbare Tische in den Lehnen der Vordersitze fungieren wie im Flugzeug als zusätzliche Ablage oder Abstellmöglichkeit für zum Beispiel einen Laptop. Eine Ambiente-Beleuchtung in zehn frei wählbaren Farben, perforierte Windsor-Ledersitze und länger als in der Normalversion ausgeführte Holzeinlagen verstärken den Eindruck hoher Gediegenheit zusätzlich.



Die Fondpassagiere profitieren in der China-Ausgabe des Jaguar XF zudem von einem neuen Sicherheitssystem namens "Clear Exit Detection". Ein nahe des inneren Türgriffs installierter Sensor erkennt, wenn sich ihm eine Hand nähert. Geschieht dieser Vorgang auf der dem Bürgersteig

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

abgewandten Seite, prüft im gleichen Augenblick das ohnehin für die Überwachung des rückwärtigen Verkehrs zuständige Mittelbereichs-Radar, ob sich von hinten ein anderes Fahrzeug nähert. Ist dies der Fall, wird der Fondpassagier über ein in der Tür angebrachtes Signal gewarnt. Befindet sich ein Fahrzeug im "Toten Winkel", blinkt ein gelbes Warnsymbol im Außenrückspiegel auf.

Entertainment-Anlage für den Fondbereich

Das hochmoderne InControl Touch Pro Infotainment System mit 10,2" großem vorderem Touchscreen bietet auch den Fondpassagiere ein perfektes Entertainment. Auf den beiden in den Kopfstützen der Vordersitze integrierten 8" Bildschirmen lassen sich zwei Fernsehkanäle getrennt aufrufen und deren Sendungen über digitale und drahtlose Kopfhörer verfolgen. Die Bildschirme übertragen darüber hinaus Medien über den Wi-Fi-Hotspot oder - via HDMI/MHL-Schnittstelle - externe Geräte wie Tablets oder Smartphones. Jaguar bietet das InControl Touch Pro auch in Kombination mit dem 17 Lautsprecher (inklusive Subwoofer) starken digitalen Surround System von Meridian an. Mit einer Leistung von 825W ist Konzertsaalatmosphäre an Bord garantiert.



Darüber hinaus stattet Jaguar den XFL mit weiteren, bereits in den übrigen XF-Modellen eingesetzten Hochtechnologie-Komponenten aus.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOT - Gazette

Darunter das konfigurierbare TFT-Kombiinstrument im Format 12,3" mit Vollbilddarstellung der Navigationskarten in 3D-Anmutung, ein Laser Head-up-Display, Voll-LED-Scheinwerfer, ein autonomer Notfall-Bremsassistent, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) mit Stauassistent, ein Toter-Winkel-Assistent, ein Spurhalteassistent und eine halb-automatische Parkfunktion.

Die Traktionshilfe All Surface Progress Control regelt im Stil einer Launch Control automatisch das Zusammenspiel zwischen Bremse und Gaspedal - beim Anfahren aus dem Stand muss der Fahrer nur noch Lenken, den Rest erledigt ASPC.

Der neue Jaguar XFL ist das erste Jaguar Modell aus dem Gemeinschaftswerk von Chery Jaguar Land Rover in Changshu - bislang liefen dort bereits der Range Rover Evoque und der Land Rover Discovery Sport für den chinesischen Markt vom Band.

Der komplett neu und als Premiere für ein chinesisches Autowerk eingerichtete Aluminium-Rohbau umfasst 50.000 m². Die Fertigungslinie ist flexibel ausgelegt und mit über 300 Robotern bestückt.



JDOT - Gazette

Modellpalette des Jaguar XFL für China

Jaguar bietet den neuen XFL für China in den Ausstattungsstufen Pure, Prestige, Prestige Lux, Prestige Lux + und Portfolio an. Drei aufgeladenen Benzin-Motoren stehen zur Auswahl: Zwei 2.0 Liter Vierzylinder mit Abgasturboaufladung und 147 kW (200 PS) beziehungsweise 177 kW (240 PS) sowie der 3.0 Liter V6, der es mit Kompressor-Unterstützung auf 250 kW (340 PS) bringt.

Das maximale Drehmoment der stärkeren Version des 2,0 Liters beträgt 340 Nm und wird schon bei 1.750/min abgerufen. Mit diesem Aggregat unter der aus Aluminium gepressten Haube beschleunigt der neue Jaguar XFL in nur 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h; beim Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen auch nur 5,0 Sekunden.

Der 3.0 Liter V6 Kompressor leistet wie auch die in Deutschland und Europa zum Einsatz kommenden Aggregate 250 KW (340 PS). Das maximale Drehmoment von 450 Nm gelangt bei 3.500 Umdrehungen der Kurbelwelle an die Hinterachse.

Alle Versionen des Jaguar XFL für China leiten ihre Kraft über die bewährte Achtstufen-Automatik von ZF auf die Hinterräder



©JDOST – Mai 2016 by Andreas Icha; Fotos: Jaguar

Zeitgenössischer Bericht

Jaguar XJ12 – der Preis ist heiß!

Den Jaguar XJ12 gibt es für kleines Geld. Ein billiges Vergnügen ist der Briten aber nicht. XJ-Fahren ist ein bisschen wie Zocken – es beglückt, kann aber auch ruinieren.

Ganz schön günstig: 9990 Euro soll er kosten, der schwarze Jaguar XJ von 1989 – ein Fünftel dessen, was der Erstbesitzer einmal hingeblickt hat. Dabei würde man die Zwölfzylinder-Limousine glatt noch auf die Hälfte ihres Neupreises taxieren. Ein reizvolles Schnäppchen also? Oder doch eher die Vorstufe zum finanziellen Waterloo? Fragen wir doch mal den Fachmann, schließlich hört man ja so einiges. Das Gerücht zum Beispiel, XJ-Besitzer brauchten stets noch einen zweiten Jaguar in Reserve, weil einer immer in der Werkstatt steht. Auch kursieren Schauermärchen über die horrenden Wartungskosten, die angesichts der zweifelhaften Zuverlässigkeit der Nobelkatze Riesenlöcher in die Haushaltskasse reißen. Nur Neid der Besitzlosen? Oder doch bittere Wahrheit?



Bei der Serie III hatte der italienische Stardesigner Pininfarina seine Hand im Spiel.

Michael Gleiß bricht eine Lanze für die Luxusmieze von der Insel. Als XJ-Experte von Deutschlands größtem Jaguar-Club kennt der Offenbacher die Horror-Stories zur Genüge. "Man muss das alles mal im richtigen Verhältnis sehen", sagt er salomonisch. "Beim XJ12 ist das Problem vor

JDOST - Gazette

allein die Kluft zwischen dem geringen Kaufpreis und den Unterhaltskosten." Diese seien zwar nicht gerade niedrig, für ein Auto dieser Klasse aber auch nicht außergewöhnlich hoch. Bei einem 6,3-Liter-Mercedes oder einem alten Porsche stöhne ja auch keiner darüber. "Wenn der Zwölfer gut gewartet wird, hält er ewig", sagt der Jaguar-Kenner. Und spricht damit zugleich das größte Problem an. Als der XJ12 auf den Markt kam, war das Netz versierter Fachwerkstätten noch sehr weitmaschig. Viele Zweit- und Drittbesitzer glaubten zudem, sich das Geld für teure Inspektionen sparen zu können. Entsprechend groß ist die Wahrscheinlichkeit, ein Auto mit Reparaturstau zu erwischen. Das Problem des V12: die miserable Zugänglichkeit vieler Bauteile.



Very british: Poliertes Walnussholz und weiches Leder sorgen für herrschaftliches Ambiente.

Dass der V12 Geld verschlingt, liegt laut Gleiß vor allem an der schlechten Zugänglichkeit vieler Bauteile. Wer die Haube öffnet, sieht sofort, was der Experte meint: Der Maschinenraum gleicht einer Schlangengrube; unter dem scheinbar planlosen Gewirr aus Schläuchen und Leitungen ist das Triebwerk kaum zu sehen. Ein Albtraum für Mechaniker. Oder eine Herausforderung – je nach Perspektive. Riskant für potenzielle Käufer: Ob der Luxuswagen gesund ist, lässt sich oft schwer beurteilen. Gleiß empfiehlt, möglichst nur einen XJ aus gutem Haus zu kaufen. Je genauer sich seine Historie nachvollziehen lässt, desto besser. "Wichtig ist, dass die Maschine nie zu heiß gefahren wurde", sagt der Experte. Denn dann verziehen sich die Alu-Köpfe, und das bedeutet in der Regel den baldigen Exitus.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Viele Schäden seien auf schleichenden Wasserverlust aus undichten Thermostat-Zuleitungen zurückzuführen, sagt Gleiß. Dieser bleibt oft unbemerkt, weil die Flüssigkeit beim Fahren auf den heißen Auspuffkrümmer tröpfelt und sofort verdampft. Lebenswichtig: Auch der Viskolüfter sollte korrekt funktionieren, sonst droht dem Jag im sommerlichen Stau der Hitzetod.

Ebenfalls problematisch sind laut Gleiß lange Bleifuß-Fahrten. Zwar verkraftet der V12 als Kurzhuber hohe Drehzahlen viel besser als der extrem langhubige Sechszylinder. Die Legende will jedoch, dass Dauervollgas die fast einen Meter lange Kurbelwelle in ungesunde Schwingungen versetzt, die teure Lagerschäden nach sich ziehen.

Wie alle alten Jaguar-Motoren neigt auch der V12 zur Öl-Inkontinenz. Ein paar Tropfen auf dem Garagenboden sind jedoch kein Anlass zur Besorgnis. "Die Katze markiert ihr Revier", sagt der Kenner. Problematisch wird es erst, wenn sich der Schmierstoff in größeren Mengen seinen Weg ins Freie sucht. Schon ein Wechsel der Zylinderkopfdichtungen schlägt nicht selten mit 4000 Euro zu Buche, weil erfahrungsgemäß die Stehbolzen festkorrodiert sind, weiß Jochen Extra, der in Straubenhardt (Baden-Württemberg) eine auf englische Klassiker spezialisierte Werkstatt betreibt.

Sabbert der Jag am hinteren Kurbelwellendichtring, kann man schon mal vorsorglich seinen Kreditberater anrufen, denn dann muss der Motor raus. Kostspielig ist beim XJ auch die Erneuerung der Bremsen. Die hinteren Scheiben liegen innen am Differenzial. Ihr Tausch, sowie der Wechsel der Handbremsbeläge erfordert den teilweisen Ausbau der Hinterachse und kostet laut Extra etwa 1100 Euro.

Fünf Stunden für einen Zündkerzenwechsel



Englisch für Fortgeschrittene: Unter der Haube herrscht geordnetes Chaos.

Zur langwierigen Prozedur artet beim XJ12 auch ein Wechsel der Zündkerzen aus. Vor allem bei späteren Modellen herrscht im Zylinder-V drangvolle Enge. Zunächst müssen Nebenaggregate gelöst (Klimakompressor) oder demontiert werden (Drosselklappensteuerung, Tempomat-Gehäuse). Erst dann dringt man mit spitzen Fingern und speziellen Winkelstücken zu den Kerzen vor. Zeitbedarf insgesamt: etwa fünf Stunden.

Trotz allem ermutigt Michael Gleiß XJ-Fans, die Scheu vor der vermeintlich kapriziösen Technik zu verlieren. Viele Alltags-Malaises ließen sich auch beim V12 mit überschaubarem Aufwand kurieren, verspricht er. Zudem trösten die problemlose Verfügbarkeit der meisten Ersatzteile und deren niedrige Preise Katzendompteure über vieles hinweg. Vor dem Spontankauf nach dem Motto "Man gönnt sich ja sonst nichts" sollte allerdings die Frage geklärt sein, ob man sich die 9900-Euro-Katze auch noch leisten kann, wenn die ersten teuren Reparaturen drohen. Aber auch das ist kein typisches Jaguar-Problem.

JDOST - Gazette

Historie



Der attraktive und erfolgreiche XJ6 kam 1968 und war der letzte Entwurf des Jaguar-Gründers Sir William Lyons.

Schon 1958 beginnt Jaguar mit der Entwicklung eines V12-Motors für den Rennwagen XJ13. Der 1966 vorgestellte Prototyp (5,0 Liter, 500 PS) soll in Le Mans starten, kommt wegen Änderungen im Reglement aber nie zum Einsatz. Nun wird das Triebwerk für die Serie gezähmt.

Die 1968 als Sechszylinder vorgestellte XJ-Limousine ist von Anfang an für den V12 ausgelegt, erhält ihn aber erst 1972, ein Jahr nach dem Sportwagen E-Type. In der zweiten XJ-Serie führt die Umstellung von Vergasern auf Benzineinspritzung ab 1975 zu verbesserter Wirtschaftlichkeit.

Einen weiteren Effizienzsprung macht der XJ12 1981 als Serie III mit den von Michael May konstruierten Fireball-Zylinderköpfen. Kurios: Da der Motor in den 1986 präsentierten, kantigen Nachfolger XJ40 zunächst nicht hineinpasst, bleibt der V12 im klassischen Karosseriekleid parallel bis 1992 im Programm.

Im Sportcoupé XJR-S gibt es zu dieser Zeit schon eine weiterentwickelte Sechsliter-Variante mit 330 PS. Sie zieht 1993 mit 311 PS auch im XJ40 ein. Letzter Zwölfzylinder-Jaguar ist der X300. Ende 1997 wird auf V8-Motoren umgestellt.

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

Technische Daten - Jaguar XJ12 Serie III:

V12, vorn längs • eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank, über Kette angetrieben, elektronische Benzineinspritzung • Hubraum 5343 ccm • Leistung 194 kW (264 PS) bei 5250/min • max. Drehmoment 377 Nm bei 2750/min • Dreistufenautomatik • Hinterradantrieb • vorne Einzelradaufhängung, Schraubenfedern; hinten Einzelradaufhängung, zwei Schraubenfedern je Seite • Reifen 215/70 VR 15 • Radstand 2865 mm • Länge/Breite/Höhe 4960/1770/1370 mm • Leergewicht 1910 kg • Tank 2 x 45,5 Liter • 0-100 km/h 8,9 s • Spitze 223 km/h • Verbrauch 16 bis 22 Liter Super/100 km • Preis 1989: 98.040 Mark.

Plus/Minus



Jaguars Topmodelle hießen ab 1983 Sovereign. Zuvor trugen nur die Daimler-Derivate diesen Namen.

Kaum ein Auto läuft so leise und federt so geschmeidig wie der XJ12. Zudem fühlt sich der Jaguar agiler an, als man es einer großen Limousine seines Alters zutraut. Die zwei Tanks (je 45,5 Liter) sind meist schnell geleert. Selbst die verbrauchsoptimierten H.E. (High Efficiency)-Versionen ab 1981 schlucken mindestens 15 Liter.

Käufer sollten auch das Thema Rost nicht unterschätzen. Wird eine Blechanierung nötig, übersteigen die Kosten je nach Umfang schnell den Fahrzeugwert. Neuralgische Punkte sind Schweller und Scheibenrahmen. Auch im Verborgenen gammeln die XJ gern. Problemlos verfügbar und oft

Jaguar Daimler Sports & Touring Car Club

JDOST - Gazette

überraschend günstig sind Technikeile (Bezug u. a. über Jaguar Classic Parts, Limora, SNG Barratt). Bei Reifen (Pirelli) kann es vorübergehend Liefer-Engpässe geben.

©JDOST – Zeitgenössischer Bericht Mai 2016 by Wolfgang Schöbel
