

JDOTS – Gazette

Issue No.32

May 2012

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

**Neue Jaguar-Motoren auf der Auto China:
Turbo-Vierer und Kompressor-V6**

Seite 3

Fahrbericht Jaguar XKR-S Cabrio

Seite 4

Diese Autohersteller sind reif für den Börsengang

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**NEU! JDOST-Servicebericht über den JAGUAR MK II
„Was der Katze gefällt“**

Seite 10

**NEU! NEU! NEU!
INSERATE - ANZEIGENTEIL**



Neue Jaguar-Motoren auf der Auto China: Turbo-Vierer und Kompressor-V6

Zum Modelljahr 2013 wird der britische Autobauer Jaguar sein Motorenportfolio um einen Vierzylinder-Turbobenziner und einen V6-Kompressormotor erweitern. Vorgestellt wurden beide Aggregate jetzt auf der Auto China in Peking.

Der Vierzylinder-Benzindirekteinspritzer mit zwei Liter Hubraum und variabler Ventilsteuerung auf der Ein- und der Auslassseite soll es auf 240 PS und ein maximales Drehmoment von 340 Nm bringen. Die Maximalleistung gibt der 138 Kilogramm schwere Vierzylinder bei 5.500/min ab, das maximale Drehmoment steht ab 1.800/min bereit.

Der neue Motor soll in den Modellen XF und XJ den alten Dreiliter-V6-Saugmotor, der auf einigen Märkten angeboten wird, ersetzen. Kombiniert wird der Vierzylinder weiter mit der bekannten Achtgangautomatik. In beiden Modellen soll er Spurtzeiten von knapp acht Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h ermöglichen. Verbrauchswerte wurden noch nicht genannt. 380 PS-V6 für den Jaguar F-Type

Der neue Dreiliter-V6-Kompressormotor verfügt ebenfalls über Benzindirekteinspritzung. Er leistet in der Basisausführung, die in den Modellen XF und XJ zum Einsatz kommen wird, 340 PS bei 6.500/min. Das maximale Drehmoment wird mit 450 Nm ab 1.800/min angegeben. In beiden Modellen soll er Spurtzeiten von knapp sechs Sekunden und eine abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h ermöglichen. Auch hier gibt es noch keine Verbrauchsangaben.

Für den kommenden Jaguar F-Type hält Jaguar eine Version des V6-Motors mit 380 PS und 460 Nm Drehmoment bereit. In jedem Fall wird der V6 mit der bekannten Achtgangautomatik verkuppelt, optional kann er auch mit einem Start-Stopp-System kombiniert werden.

Luxus-Katze für China

Mehr Luxus geht nicht: Auf der Auto China in Peking zeigt Jaguar den XJ Ultimate. Die Edel-Katze ist vollgestopft mit allem, was gut und teuer ist. Unter der Haube stecken aufgeladene V-Motoren mit bis zu 510 PS.

Ein dehnbare Begriff: Manch Fähnchenhändler preist seine Gebrauchtwagen schon mit selbiger an, wenn das gute Stück über elektrische Fensterheber und ein Radio verfügt. Die Edelmarke Jaguar definiert diesen Begriff komplett anders: Auf der [Auto China 2012](#)

zeigen die Briten den XJ Ultimate – und der trägt seinen Namen zu Recht. Denn der Luxusliner ist vollgestopft mit allem, was gut und teuer ist. Über solch profane Dinge wie Vollleder, Zweizonen-Klima, Sitzheizung oder Panoramadach, brauchen wir nicht viele Worte zu verlieren – die gehören in dieser Klasse zum guten Ton. Deswegen musste ein in die Rückbank integrierter Champagner-Kühlschrank her, dazu ein eigens entwickeltes Edel-Surroundsystem mit 20 Lautsprechern, zwei iPads samt Tastatur auf jedem Fondplatz, vier klimatisierte Massagesitze, ein elektrisch verstellbarer Business-Tisch und, und, und.

Selbstredend, dass die zahlungskräftigen Kunden auch auf üppige Leistungsreserven zurückgreifen

können, um den Luxus-Dampfer auf Kurs zu bringen: Der 510 PS starke Kompressor-V8 lässt in punkto Leistung keine Wünsche offen.

Alternativ bietet Jaguar einen neu entwickelten V6-Benziner an, der – ebenfalls mit Kompressoraufladung – ab 2013 das Motorenprogramm ergänzt und 340 PS leistet. Für umweltbewusste Käufer steht der nicht minder potente Dreiliter-Diesel mit 275 PS parat. Er ist mit einem Start-Stopp-System kombiniert und gibt seine Kraft – genau wie die übrigen Motorvarianten –

über eine Achtstufenautomatik an die Hinterräder weiter.



Fahrbericht Jaguar XKR-S Cabrio

Porsche lanciert das 911 Cabrio, Mercedes bringt den SL, und bei BMW geht der offene M6 in die nächste Runde. Da will Jaguar nicht hinten anstehen und strippt den XKR-S: 550 PS machen ihn zum stärksten Cabrio der Firmengeschichte - und zu einer höllischen Windmaschine.

Gentleman, fix your Föhnwelle. Wer in dieses Auto einsteigt, der braucht einen starken Haarfestiger. Denn so stürmisch wie der ab März lieferbare XKR-S war bislang noch kein Cabrio von Jaguar: Sobald das Dach hinter den winzigen

Rücksitzen verschwunden ist, das Windschott in sich zusammenfällt und die Fenster herunter surren, zupft ein Sturm am Scheitel, der binnen weniger Augenblicke zum Orkan anschwellen kann.

Schließlich schießt der 138.100 Euro teure XKR-S in 4,4 Sekunden auf Tempo 100.

Kaum findet man wieder ein wenig Kraft zum Atmen, wischt die Tachonadel schon über die zweihunderterer Marke. Und wo selbst dem normalen XKR irgendwann die Luft ausgeht, bekommt das S-Modell die zweiten Luft und macht die 250 km/h-Marke zur lästigen Formalität. Statt ihm dort wie sonst bei ihren Modellen üblich den Saft abzdrehen, lassen die Briten ihrem schärfsten Feger noch ein wenig Auslauf. Und den versteht das Cabrio weidlich zu nutzen: Erst wenn der Sturm schon schmerzlich an den Haarwurzeln reißt und neben pfundweise CO2 hinten auch die ersten Locken aus dem Auto fliegen, schiebt die Elektronik bei 300 km/h einen Riegel vor.

"Rein theoretisch wäre sogar noch mehr drin", sagt Motorenentwickler Andy Lewis. "Bei unseren Testfahrten kamen wir auf über 320 km/h." Aber irgendwo kurz vor Schluss fehle dem Auto dann der rechte Biss, so dass man für solche Fahrten schon eine verdammt lange Gerade brauche. Und mit den Reifen sei das bei diesem Tempo auch so eine Sache. "Deshalb haben wir bei 300 km/h die Reißleine gezogen. Aber auch damit ist der XKR-S das schnellste Cabrio in der Firmengeschichte", sagt Lewis.

Die Höchstgeschwindigkeit allein sagt aber ohnehin nichts über das wahre Tempo aus. Wie schnell der Wagen wirklich ist, verrät Lewis deshalb mit einer ganz anderen Kenngröße: "Unter acht Minuten", raunt der Ingenieur geheimnisvoll und meint damit die Zeit, die der offene Brite für eine Runde auf der Nordschleife des Nürburgrings braucht. Diese acht Minuten sind so etwas wie die Schallmauer für Schnellfahrer. Wer sie unterbietet, ist nicht nur ein aufgemozter Kraftmeier, sondern darf sich wirklich Sportwagen nennen.

Dafür braucht es nicht nur einen starken V8-Motor, den Lewis und seine Kollegen mit ein wenig Feinschliff am Kompressor und der Elektronik von 510 auf 550 PS und bis zu 680 Nm getunt haben. Sondern das geht nur mit einem entsprechend modifizierten Gesamtpaket. Dazu gehören eine spürbar schärfere Lenkung, das zehn Millimeter tiefer gelegte und deutlich strammer abgestimmte Fahrwerk, die Bremsen mit mehr Biss und die Elektronik der Stabilitätsprogramme mit mehr Toleranz und das Aerodynamikpaket. Die weit aufgerissene Front, die Finnen an den Radläufen und vor allem der protzige Spoiler auf dem Heckdeckel erinnern zwar an die PS-Pubertät und Mannis Manta. Aber sie haben Sinn und Zweck: Vorn fächeln sie mehr Kühlluft an Motor und Bremsen und hinten sorgen sie für besseren Abtrieb.

Deshalb klebt das Cabrio förmlich auf dem Asphalt und lässt sich für seine knapp zwei Tonnen überraschend leichtfüßig durch die Kurven treiben - sogar wenn man das Messer zwischen den Zähnen hat, als wolle man die Unter-Acht-Minuten-Runde selbst noch einmal absolvieren. Das ist eindrucksvoll. Aber nicht minder viel Eindruck schindet das Cabrio bei gemächlicher Gangart: Eben noch Fighter, wird der XK nämlich im Nu wieder zum Gleiter, in dem man ganz entspannt von der Rennstrecke nach Hause rollen kann und die schweißnassen Haare in einer lauen Brise trocknen kann.



All das können Jaguar-Kunden schon seit einem Jahr im Coupé erleben. Warum also noch einmal 8200 Euro mehr für das Cabrio bezahlen und bis zum März warten? Wer stürmisch haben will, kann da ja auch einfach die Fenster aufmachen. Weil es nicht nur der Wind ist, der das Erlebnis im Cabrio des XKR-S so viel intensiver macht. Auch den Sound hört man besser. Das ist gut. Denn bei kaum einem Auto gibt es so viel auf die Ohren, wie hier: Der Motor ist ein gewaltiges Orchester für alle



Tonlagen, das sich willig vom Gasfuß dirigieren lässt. Im Leerlauf hört man nur ein leise lockendes Grollen, in das die Elektronik wie beim Schalten bisweilen neckische Fehlzündungen einstreut, die wie Schüsse durch die Tiefgarage peitschen.

Im Stadtverkehr grummelt der V8 gerade so laut, dass sich jeder neugierig umdreht. Und auf der Küstenstraße mit moderater Drehzahl wird das Grummeln zum Groove, der einen flüssig durch die Kurven trägt. Doch wehe, man tritt ein wenig fester zu: Dann öffnen sich zwei Klappen im Auspuff, die heiße Luft nimmt den direkten Weg und der Jaguar brüllt, als gäbe es kein Morgen mehr. Dieses Klanggewitter nur durchs geschlossene Blechdach zu genießen, ist gegenüber dem Cabrio in etwa so fad, wie ein AC/DC-Konzert vor der Hallentüre.

Diese Autohersteller sind reif für den Börsengang

Jene Aktionäre von Jaguar und Land Rover, die nach dem Verkauf der beiden Marken an Tata Motors als Aktionär dabei blieb, könnten nun auf einer Art Jackpot sitzen.

Die Aktien des indischen Fahrzeugherstellers Tata Motors reagierten im Jahr 2008 auf die Übernahme der Automarken Jaguar und Land Rover für 2,5 Milliarden Dollar aus Besitz der Ford Motor Co. mit erheblichen Kursverlusten.

Wer als Aktionär aber dabei blieb und an die Zukunft der beiden britischen Edelmarken unter einer indischen Führung glaubte, der könnte auf einer Art Jackpot sitzen und im Falle eines Börsengangs für seine Treue reich belohnt werden.



Auf Überholspur eingeschwenkt

Die beiden von Tata nach der Übernahme zusammengeführten Traditionsmarken sind nämlich auf die Überholspur eingeschwenkt und werden derzeit auf 14 Milliarden Dollar geschätzt, wie eine Bloomberg-Befragung unter drei Analysten im Mittel ergab. Damit liegt der Wert bereits jetzt oberhalb von Herstellern wie Fiat oder der japanischen Suzuki Motor.

Und überhaupt geben die beiden Edelmarken erst jetzt offenbar richtig Gas. Geplant ist ein Investitionsvolumen von zwölf Milliarden Dollar für neue Modelle über fünf Jahre. Mittels einer geplanten Partnerschaft in China mit der Chery Automobile Co. soll der riesige chinesische Markt besser für die englischen Karossen erschlossen werden. Experten von Fim Asset Management und Kim Eng Securities folgern unter anderem daraus: Die Bedingungen für einen Börsengang wären überaus günstig.

Bereits jetzt profitiert Tata von den britischen Marken

Tata Motors sicherte sich nach dem Kauf von Jaguar und Land Rover (JLR) die Dienste angesehener Unternehmensberater wie KPMG International und Roland Berger Strategy Consultants und drückte mit deren Hilfe die Kosten wesentlich. Es wurden neue Modelle auf den Markt gebracht, darunter die große Luxuslimousine Jaguar XJ, der überaus erfolgreiche kleine SUV Range Rover Evoque und eine Limousine der oberen Mittelklasse namens XF. Und es soll weiter gehen - für 2013 plant Jaguar einen zweisitzigen Sportroadster unter dem Namen F-Type, der etwa dem etablierten Porsche Boxster Käufer abjagen könnte. Zugleich werden vermehrt wichtige Zukunftsmärkte wie Russland und China angepeilt.

“Mit einem Börsengang von Jaguar Land Rover würde Tata Motors auch solchen Anlegern eine Investitionsmöglichkeit bieten, die derzeit nicht auf Indien fokussiert sind”, brachte es der Fondsmanager Taina Erajuuri von FIM Asset Management in Helsinki auf den Punkt. “Die neuen, bei JLR geplanten Modelle brauchen hohe Investitionen, insbesondere wenn der Erfolg des Evoque wiederholt werden soll”, sagte er.

Schon jetzt profitiert der Mutterkonzern Tata Motors als weltweit zweitstärkste Autoaktie vom Markterfolg der beiden britischen Marken. Seit Jahresbeginn ist der Kurs um 60 Prozent gestiegen. Die Kursgewinne wuchsen weiter, als Jaguar und Land Rover im März den höchsten Monatsabsatz überhaupt vermelden konnten. Tata glich mit den Erträgen die sinkenden Absätze auf dem indischen Heimatmarkt aus, wo hohe Treibstoffpreise und eine steigende Zinsbelastung derzeit die Verbraucherstimmung drücken.

40 neue oder überarbeitete Modelle geplant

Tata hatte im August erklärt, es seien in den kommenden fünf Jahren bei den beiden britischen Marken 40 komplett neue oder überarbeitete Modelle geplant. Jährlich sollen zu diesem Zweck 1,5 Milliarden Pfund an Investitionen in die britischen Tochtergesellschaften fließen. Das entspräche mehr als dem Jahresgewinn von Tata im Geschäftsjahr 2011.

Die gute Nachfrage für den markant gezeichneten Klein-SUV Evoque wirkt sich mittlerweile auch auf den britischen Arbeitsmarkt aus. Für eine dritte Schicht im britischen Werk werden 1.000 neue Stellen geschaffen. In den USA hat der kleine Geländewagen mit dem markanten Design im Januar den angesehenen Preis des "North American Truck OF the Year" in Detroit erhalten. Im vierten Quartal trug der erst im September eingeführte Evoque mit 65.287 Exemplaren zu 30 Prozent zum Umsatz bei. "Ich würde es begrüßen, wenn Tata sich für einen Börsengang von JLR entscheiden könnte", sagte der Analyst Jigar Shah von Kim Eng Securities.

IPO wird nicht ausgeschlossen

Wie groß die Chancen auf ein Börsendebüt der beiden Marken tatsächlich sind, verdeutlicht die E-Mail-Antwort von Tata- Sprecher Debasis Ray auf eine entsprechende Nachfrage. Tata Motors werde den Kapitalbedarf von Jaguar Land Rover durch interne Kapitalströme decken, hieß es darin, "allerdings", schrieb er, "werden die Möglichkeiten des Kapitalstrukturmanagements, ebenso wie in der Vergangenheit, weiterhin bewertet".

Der derzeitige Erfolg trübt ein wenig den Blick auf weniger ertragsstarke Tage in der britischen Autoindustrie. Denn Jaguar und Land Rover waren nicht immer Gewinner. Als Tata im März 2008 die beiden Marken von Ford zukaufte, hatten die Fahrzeugverkäufe von Jaguar in den USA und Europa in den ersten beiden Monaten des Jahres um 33 Prozent nachgegeben. Jaguar war überdies bis zum Jahre 1990 an der Londoner Börse gelistet, bis Ford das Unternehmen kaufte.

Tata wird sich nach Überzeugung von Fondsmanager Jürgen Maier von Raiffeisen Capital Management eher über die Ausgabe von Anleihen refinanzieren, als Anteile am größten Gewinnbringer des Konzerns an die Börse zu bringen und damit Eigentumsrechte abzugeben. "Vor zwei Jahren wäre ein Verkauf von JLR vielleicht sinnvoll gewesen", sagte er, "derzeit gibt es weiterhin Wachstum und die Liquiditätslage ist gesichert".

Termine – Vorschau:

19. - 20.05.2012

**JDOST - Präsentationsstand auf der
24.Int.Oldtimermesse in Tulln/Donau**

Messegelände Tulln

Stand 1013

Halle Nr.10

3430 Tulln an der Donau



23. – 24.6.2012

**JDOST 2-Tagesausfahrt
ins Großglocknergebiet**

Freie Anreise bereits

am Freitag den 22.Juni 2012 möglich

Achtung! Begrenzte Zimmeranzahl!!!

Start Samstagfrüh Ende Sonntagabend

Anmeldung unter: office@jdost.at



27.6.2012 ab ca. 19:30h

wegen der 2-Tagesausfahrt verschoben!

JDOST – Clubabend

Marina Wien

Handelskai 343

1020 Wien

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

NEU! NEU! NEU!

JDOST-Servicebericht über den JAGUAR MK II

„Was der Katze gefällt“



Jaguar MK II fahren ist ein Genuss.

Doch die Technik bedingt eine regelmäßige und vor allen Dingen fachgerechte Wartung. Dass dabei manch großer Betrag auf der Rechnung erscheint, lässt sich leider nicht vermeiden.

Auf der Suche nach einer stilvollen britischen Limousine mit sportlichen Anlagen kommen Interessenten am **Jaguar Mk II** nicht vorbei. Wenngleich dieser Jaguar kein kapriziöses Fahrzeug ist, sollten sie stets eine gewisse Summe für die Wartung oder für Reparaturen reservieren.

Wilde Umbauten der 80er können den Spaß verderben

Bestimmte Arbeiten fallen beim **Jaguar Mk II** teurer aus als bei anderen Autos, weil damit entweder ein hoher Arbeitsaufwand verknüpft ist oder die Ersatzteile relativ viel kosten. Aber da gibt es noch ein anderes Ärgernis, das den Werkstätten die Arbeit erschwert respektive die Reparaturkosten in die Höhe treiben kann. "Speziell in den 80er und Anfang der 90er Jahre gab es eine üble Phase, in der man versuchte, den Jaguar Mk II mehr Alltagstauglichkeit einzuhauchen", erklärt Georg Dönni von GB Classic Cars in der Schweiz. Der Jaguar-Spezialist spricht die oftmals fantasiereichen Umbauten an wie etwa Servolenkungen, moderne Elektrik-Komponenten und vieles mehr.

Diese damals in viele Jaguar Mk II installierten Bauteile kommen nun so langsam in die Jahre, und bei Defekten wissen die Werkstätten oft nicht, wo sie dafür Ersatzteile herbekommen von welchen Firmen oder Fahrzeugen die verwendeten Teile stammen, fehlt in der Regel. Oft auch deshalb, weil jeder das Know-how für diese Jaguar Mk II-Umbauten vor den Konkurrenten geheim halten wollte. "Lässt sich also der Urheber des Umbaus nicht ermitteln oder ist kein Ersatz zu beschaffen, weil die Herkunft der Teile unbekannt ist, muss man das Ganze wieder aufwendig zurückbauen", sagt Dönni.



Kurze Intervalle für Wartung und Service

Mit diesem Problem müssen sich Besitzer originalgetreuer Jaguar Mk II also nicht herumschlagen. Dennoch sollten sie beim Kauf eines Jaguar Mk II besonders wachsam sein beziehungsweise auf die Hilfe eines Jaguar-Experten zurückgreifen. In aller Regel lohnt sich das. Reparaturstaus vermeiden. "Denn nur allzu leicht hat man sich ein Exemplar mit einem Reparaturstau im vier- oder gar fünfstelligen Eurobereich zugelegt",

warnet Stefan Kranz von Stevies Garage in Eutin. Selbst wenn man sich nur auf die Technik des Jaguar Mk II beschränkt, summieren sich die einzelnen Posten schnell zu einer großen Summe.

Doch bleiben wir zunächst bei den üblichen Wartungsarbeiten am Jaguar Mk II. Leider denken die Mark-II-Besitzer aus lauter Freude am Fahren selten daran, den Wagen regelmäßig zum Service zu bringen. "Wer sich einmal die Bedienungsanleitung anschaut, stellt fest, in welchen kurzen Intervallen früher die Service-Arbeiten vorgeschrieben waren", betont Dönni. Insofern profitiert jeder Jaguar Mk II davon, wenn er zumindest einmal im Jahr zum Check in die Werkstatt gebracht wird - auch unter dem Aspekt, dass kleine Defekte früh erkannt werden, bevor sie sich zu einem Drama ausweiten.

Ventilspiel, Steuerzeiten, Zündung und Vergaser

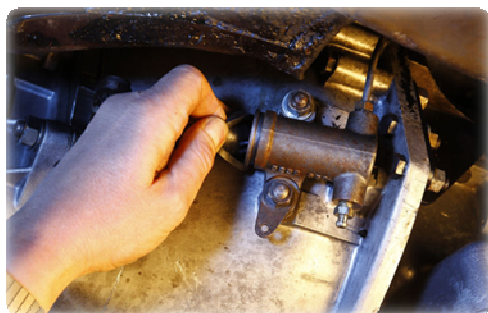
Was der Jaguar Mk II-Besitzer unbedingt im Auge behalten sollte sind laut Kranz das Ventilspiel, die Steuerzeiten, die Zündung und die Vergaser. Auf falsche Einstellungen reagiert der Jaguar-Motor empfindlich. Das Repertoire möglicher Schäden reicht von krummen Ventilen bis hin zu Löchern im Kolben, und so mancher Schaden könnte vermieden werden, wenn der Mechaniker sich exakt an den Vorgaben des Jaguar Mk II-Handbuchs orientieren würde.

Der Keilriemenwechsel oder ein Ölwechsel sind beim Jaguar Mk II kein Hexenwerk. Ein Austausch des Unterbrecherkontakts und die Zündungseinstellung ebenfalls nicht, sofern der Wagen bisher stets gepflegt wurde. Wenn aber uralte, brüchige Zündkabel, eine marode Verteilerkappe oder eine ausgeschlagene Verteilerwelle zum Vorschein kommen, wird es etwas teuer. Kostspielig ist auf jeden Fall das Einstellen der Ventile, weil dazu beim Jaguar Mk II die beiden Nockenwellen auszubauen sind. Für diese Arbeit sollte der Kunde 600 Euro oder mehr einplanen.

Ein Wechsel der oberen und unteren Steuerkette fällt außerhalb einer kompletten Motorüberholung bei den Jaguar Mk II selten an. Für die Solex-Vergaser des Typs 2.4 ist die Teileversorgung nicht besonders gut. Grundsätzlich gilt, dass die nicht so beliebten und daher günstiger zu bekommenden Jaguar Mk II 2.4 oft in einem schlechteren Pflegezustand sind, weil weniger in diese Exemplare investiert wird.



Ölverlust lässt sich oft leicht beheben



Noch ein Wort zum Ölverlust des Jaguar Mk II-Motors. Oft sind die Ursachen weniger dramatisch als befürchtet. Laut Dönni genügt es manchmal, die Ölwanndichtung einschließlich der Korkdichtung am hinteren Lagerdeckel zu erneuern oder bei der Öldruckleitung auch tatsächlich die originalen Kupferringe zu verwenden.

Teuer wird es, wenn die Kupplung des Jaguar Mk II verschlissen ist. Denn dann müssen Motor und Getriebe raus und, beim Ausbau nach unten, auch die Vorderachse. Als Groschengrab erweisen sich ferner Getriebe und

Overdrive, falls eine Überholung fällig wird. Besonders für einen nicht korrekt arbeitenden Overdrive gibt es viele Fehlerquellen - vom Hydraulikkolben über den Magnetschalter bis hin zum Steuerventil. Hier ist das Fachwissen eines Jaguar Mk II-Experten gefragt.

Das ist auch beim Einstellen der Achsgeometrie am Jaguar Mk II der Fall. Die oft festgerosteten Schrauben und das Justieren mittels Plättchen können einen Mechaniker lange in Atem halten. Hobby-Schrauber lassen vom Vermessen in der Regel eh die Finger, aber sie sollten genauso wenig auf die Idee kommen, die hinteren Radlager zu wechseln. Die sitzen dank Loctite bombenfest - den gezielten Einsatz einer Presse sollte man einer Fachwerkstatt überlassen.

Teure Arbeiten an der Bremse

Wer Pech hat und ein Jaguar Mk II mit total verschlissenen Kugelköpfen und Gummibuchsen an der Vorderachse gekauft hat, muss wegen des hohen Arbeitsaufwands mit einem vierstelligen Betrag für die Reparatur rechnen. "Dagegen klettern die Preise für Arbeiten an der Bremse des Jaguar Mk II wegen hoher Teilepreise in die Höhe", so Kranz - speziell, wenn die Bremszangen des Jaguar Mk II ersetzt werden müssen, die allein schon um die 1.000 Euro kosten.

Apropos Teile, auch für den Jaguar Mk II wird oft Ersatz zu sehr unterschiedlichen Preisen angeboten. Wer hier stets auf Schnäppchenjagd ist, muss sich über eine schlechte Qualität nicht wundern. Es macht wenig Sinn, bei Teilen, die eh nicht viel kosten, sparen zu wollen. Besonders wenn ein hoher Arbeitsaufwand ansteht, um sie in den Jaguar Mk II einzubauen, legt man letzten Endes drauf, weil sie in kürzeren Intervallen gewechselt werden müssen.

Doch genug der Katastrophen. Wer in einem Jaguar Mk II kein Billigauto sieht und regelmäßig in die nötige Wartung investiert, kann die sportlich luxuriöse Limousine in vollen Zügen genießen. "Und die Britin fährt sich besonders ausgewogen, wenn man sie im originalgetreuen Zustand belässt", findet Georg Dönni.

Service-Tipp

An einem Jaguar Mk II gibt es am Fahrwerk oder der Gelenkwelle diverse Schmiernippel, die es regelmäßig mit Fett zu versorgen gilt. Wer dies nicht macht, riskiert erhöhten Verschleiß und damit teure Reparaturen. Bei den frühen Jaguar Mk II hat die Ölwanne einen abschraubbaren Deckel am Boden, hinter dem sich ein Sieb verbirgt, das oft nicht gereinigt wird. Getriebe und Overdrive teilen sich den Ölvorrat.

Beim Wechsel des Öls beim Jaguar Mk II darf man nicht vergessen, die separate Ablassschraube am Overdrive zu öffnen. Auch hier gibt es einen Filter, den man reinigen sollte. Stets nur das vorgeschriebene Öl einfüllen, sonst wird die korrekte Funktion des Overdrive im Jaguar Mk II eingeschränkt.



©by Wolfgang Schöbel JDOST - 2012

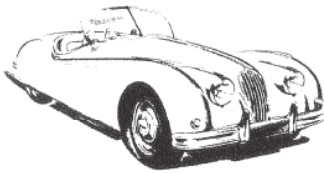


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

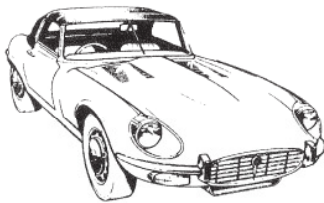
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



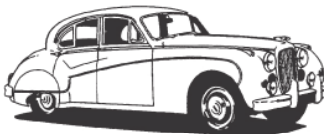
XK 120, XK 140, XK 150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk 7, Mk 8, Mk 9



Mk 2 und Daimler V8



XJ 6 und XJ 12

Kompetenz aus Leidenschaft

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

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ,
Fahrgestell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk 2 2.4/240
- JAGUAR Mk 2 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