

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.40

February 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar E-Type und F-Type im Vergleich: Neuer Roadster trifft Urahn

Seite 4

Tuning für den schnellsten Serien-Jaguar

*

Jaguar C-X75 bei Tests erwischt - Der Supersportler, der nie gebaut wird

Seite 5

Jaguar F-Type: Mitfahrt — Ein Brite auf Porsche-Jagd

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den Namen Lister
Part II**

Seite 13

JDOST – KARTRENNEN

Seite 14

INSERATE – ANZEIGENTEIL

Jaguar E-Type und F-Type im Vergleich: Neuer Roadster trifft Urahn



Legenden dauern etwas länger, fast 40 Jahre nämlich. Aber in diesem Sommer bekommt der Jaguar E-Type einen Nachfolger, den F-Type. Hier sind beide.

Der Teppich des Jaguar F-Type kann mit Bürsten, aber auch mit dem Staubsauger gereinigt werden, und für Fahrten mit normalen Geschwindigkeiten bis 250 km/h beträgt der Reifendruck 2,5 bar. Wenn Sie diesen Textestieg sofort verstehen, dann haben Sie so lange auf einen Nachfolger für den E-Type gewartet wie wir. Und sich die Jahre, ja fast Jahrzehnte, die es dauerte, bis er von einem Gerücht über eine

Absichtserklärung zu einem Konzept und schließlich zu einem Serienauto reifte, auch mit der "Geschrubbten Flunder" vertrieben. Das ist die vielleicht größte Autogeschichte aller Zeiten, geschrieben über den E-Type vor gut 51 Jahren.

Jaguar hat lange auf den F-Type warten müssen

Es hat so lange gedauert mit dem Jaguar F-Type, weil noch das eine oder andere kleine Problem bei Jaguar zu lösen war. Und danach das andere oder eine große. Dabei zählten die Jahre unter Ford-Herrschaft, hm, sagen wir mal: nicht zu den ausgelassensten. Doch seit der Laden Tata gehört, können die Jungs Autos so entwickeln, wie sie sich moderne Jaguar vorstellen. Wobei ein offener Zweisitzer zwar keine revolutionäre Idee ist, dafür aber die Essenz dessen, wofür die Marke steht. Und Designchef Ian Callum findet es ganz in Ordnung, die Sache mit Form und Funktion mal zu überdenken, "denn die Funktion eines Jaguar ist doch, fantastisch auszusehen".

Das konnte auch der E-Type immer am besten. Allerdings rücken nicht wir uns die Ahnenreihe für diese Geschichte zurecht, Jaguar erledigt es selbst, versteht den F als Thronfolger in der Dynastie von C-, D- und E-Type. Wobei die von Flugzeug-Aerodynamiker Malcom Sayer entwickelten C- und D-Modelle, die in den Jahren 1953, 55, 56 und 57 die Konkurrenz in Le Mans durch Siege demoralisieren, nur Vorgeplänkel für den E-Type sind. Der kommt 1961, wirkt in den prüden Sechzigern nicht nur wegen seiner langen Haube fast obszön. Er rennt 240 km/h, zu einer Zeit, in der ein Käfer mit 115 km/h über die Autobahn keucht, ein Mercedes 180 D nur 112 schafft, der BMW 2600 V8 162 läuft und ein Porsche 356 Carrera 2 mit 200 Spitze als Rennwagen gilt. Über drei Serien und 13 Jahre, von den Swinging Sixties bis zur Ölkrise, ist der Jag der begehrtesten Sportwagen der Welt.

Jaguar F-Type ist steif, aber komfortabel ausgelegt

Projekt X152 sollte nicht weniger werden, nicht nur wegen seiner Form, auch wegen der Leistungsfähig..., sorry, doofes Wort, wegen seiner Performance. Dabei geht es um weit mehr als die drei mit Roots-Kompressor aufgeladenen Motoren - zwei Versionen des Dreiliter-V6 mit 340 und 380 PS sowie ein Fünfliter-V8 mit 495 PS. Sondern vor allem um Fahrdynamik. Dafür hat Fahrwerks-Chefingenieur Mike Cross den Jaguar F-Type auf der Nordschleife abgestimmt. Und auf noch anspruchsvolleren Strecken in Wales. Sie bestehen aus welligen, schmalen Landstraßen, die sich zwischen Hecken durch Hügel und über Kuppen fädeln. "Für solche echte Straßen darf das Auto nicht zu straff abgestimmt sein, es muss in der Lage sein, Komfort zu bieten und schlechte Straßen zu kompensieren", erklärt Cross, der nach 28 Jahren bei Jaguar endlich den Sportwagen konstruieren konnte, den er sich selbst immer wünschte. Ein Auto für alle, die Autos lieben: "Es muss sich sofort agil anfühlen, dem erfahrenen Piloten Möglichkeiten und Freiheiten bieten, dabei aber sicher sein. Das wichtigste: Präzision." Die kommt von der Lenkung.

"Auf die sind wir wirklich stolz", wechselt Cross Kollege Erol Mustafa mal vom britischen Under- ins leichte Overstatement. "Denn es ist ein weiter Weg von der Straße bis zu den Fingerspitzen des Fahrers: Reifen, Räder, Aufhängung, Aufnahmepunkte an der Karosserie, Lenkgetriebe, Lenkstange, schließlich das Lenkrad selbst – alles muss steif sein, um die Präzision zu erreichen."

Um die kümmert sich im Jaguar F-Type natürlich auch das Setup des Fahrwerks, mit Einzelradaufhängung rundum und adaptiven Dämpfern (Serie beim V8 S) sowie speziellen Fahrprogrammen. So reduziert der Dynamic-Mode die Servounterstützung der Lenkung, hebt die Toleranzschwelle des ESP, mindert die Servounterstützung der Lenkung und weist die Automatik an, den Motor in den Begrenzer rattern zu lassen, wenn es dem Fahrer nicht beliebt, rechtzeitig an den Schalt paddeln hinter dem Lenkrad zu zupfen. Auch den Antriebsstrang haben sie sehr steif ausgelegt, damit die Automatik ihre acht Stufen schnell nachlegen kann - dazu umgeht eine Überbrückungskupplung den Drehmomentwandler nach dem Wechsel in den zweiten Gang. So soll der Automat effizient und sportlich wie ein Doppelkuppler sein – auch dank 25 Kennlinien für eine optimale Schaltstrategie und einer Salve Zwischengas beim Herunterschalten.

E-Type beeindruckt noch heute

Die Schaltstrategie für das manuelle Vierganggetriebe des E-Type dagegen entsteht zwischen den Koteletten des Fahrers, dessen Fußspitzengefühl sorgt für den nötigen Tapser Zwischengas vom 4,2-Liter-Reihensechszylinder. Auch unseren Serie II-Foto-Roadster zerrt der Doppelnocker, dessen Grundkonstruktion von 1948 stammt, vehement voran, weniger durch Leistung als Kraft des Drehmoments: original 36 Meterkilogramm. Bis heute beeindruckt die Geschmeidigkeit, mit welcher der Roadster voranstürmt. Unter seinem hübschen Nichts an Karosserie trägt er im Bug ein Gitterrohr-Negligé, mehr als 1.265 Kilo Gesamtgewicht kommen so nicht zusammen. Der E ist ein Auto aus einer anderen Zeit, als Männer nicht nur Pfeife rauchten, sondern auch Zigarren - so erwartet es zumindest der Aschenbecher, der mit "Cigar" gekennzeichnet ist -, und sich trauten, den Wagen zu bändigen. Bis 200 km/h genügt dazu womöglich Mut, darüber hinaus braucht es wahren Leichtsin.

Der Jaguar F-Type macht es seinem Fahrer heute ungleich leichter, im V8 S regelt neben ESP auch ein proaktiv eingreifendes, elektronisches Sperrdifferenzial das Fahrverhalten, zudem erhebt sich zur Richtungsstabilisierung ab Tempo 120 ein Flügel aus der Kofferraumklappe. Doch folgt der F dem E zu Recht, mit ihm schließt sich ein Kreis: Schon die dritte, ab März 1971 gebaute Serie des E-Type, zwölfzylindrig und mit Gumminippeln auf den Chromstoßstangen der US-Modelle, bewarb Jaguar wegen der vielen Änderungen mit dem Slogan "Vielleicht hätten wir ihn Jaguar F-Type nennen sollen". Zum Schluss noch eine kleine Enttäuschung für unsere langjährigen Leser: Gina Lollobrigida ist inzwischen 85, da wird sie sich nicht mehr neben dem F-Type räkel.

V6 für die Rennstrecke, V8 für die Show

Es gibt ungemütlichere Orte als Snetterton im frostnassen Südosten Englands – aber die Liste ist kurz. Jedenfalls dreht Jaguar dort auf der Rennstrecke einen Film mit dem F-Type, präsentiert von Ex-Formel 1-Fahrer, Kommentator und Jaguar-Markenbotschafter Christian Danner, der den Roadster als einer der ersten außerhalb des Werks fahren darf. Und, wie ist er? "Es gibt wirklich einen spürbaren Unterschied im Fahrverhalten zwischen V6 und V8. Der V6 ist leichter, hervorragend ausbalanciert, lenkt super ein und kommt unglaublich gut aus der Kurve raus. Der V8 hat dagegen enorm Rauch an der Kette, tendiert zum Übersteuern. Aber du kannst das Auto im Grenzbereich super mit Gas und Lenkung trimmen. Der V6 ist für die Rennstrecke, aber es kauft ja keiner einen Jaguar, um in Snetterton in der Kurve namens Brundle schnell zu sein. Der V8 ist für die große Show."



Tuning für den schnellsten Serien-Jaguar

Anfang der 1990er-Jahre war der Jaguar XJ 220 nicht nur eins der teuersten Autos der Welt, sondern mit 349,4 km/h auch kurzzeitig das schnellste. Die bulgarische Tuningschmiede Overdrive AD haucht der Legende jetzt neues Leben ein.

Mal ehrlich, ernst zu nehmendes Autotuning in Bulgarien? Damit rechnet doch keiner. Die Tuningschmiede Overdrive AD hat ihrem Firmensitz rund 20 Kilometer südöstlich der Hauptstadt Sofia überrascht jetzt mit einem aufgemotzten Jaguar XJ 220. Einer Supersportwagen-Legende die 1988 vorgestellt wurde und 1991 Serienreife erlangte. Bevor die Jungs von Overdrive AD aber ans Aufhübschen dachten, nahmen sie den damals eine Million D-Mark teuren Briten erst mal komplett auseinander. Die Karosserie wurde gerade gezogen, grundiert und mit einem effektvollen Chameleon-Lack in Grün-Braun-Gold lackiert. Außerdem spendierte der Tuner an ausgewählten Stellen einen Überzug aus Carbon. Eine Besonderheit des veredelten XJ 220 findet sich im Heckbereich: Hier kommen die Rücklichter vom Ferrari 599 zum Einsatz. Statt der werksseitig montierten Felgen im Gullideckel-Look steckt Overdrive AD 19 und 20 Zoll große



Motorsportfelgen auf die Achsen. Das Cockpit des Neunziger-Jahre-Renners beamt seinen Fahrer dank Leder, Carbon, Alcantara und moderner Hi-Fi ebenfalls ins neue Jahrtausend.

Noch mehr Tuning: Die schnellsten Boliden

Der 542 PS starke Jaguar XJ 220 dominierte zusammen mit dem Ferrari F40, dem Lamborghini Diablo, dem Bugatti EB 110, dem Gizeta V16T und dem Vector W8 die Blütezeit der extremen Supersportwagen. Hochgezüchtete Motoren, brutale Beschleunigung und Geschwindigkeiten jenseits der 300 km/h

zeichneten das Wettrüsten aus. Mit 349,4 km/h brannte der Jaguar XJ 220 – bereits im Jahr seines Verkaufstart (1991) – im italienischen Nardo seine Duftmarke in die Annalen der Sportwagen-Geschichte.

Jaguar C-X75 bei Tests erwischt - Der Supersportler, der nie gebaut wird



Erwischt! Der Supersportwagen Jaguar C-X75 als Erlkönig, bei Tests irgendwo in Südeuropa. Mehr als 900 PS unter der Haube und schneller als ein Bugatti Veyron. Das Kuriose: Dieses Traumauto wird niemals gebaut werden.

Im Dezember hatte Jaguar das Aus für seinen Supersportwagen verkündet. Nur Modelle für Automessen und fünf Prototypen existieren vom C-X75. Einer wurde jetzt zum ersten Mal fotografiert. Es war wohl das ambitionierteste Projekt, dass der

britische Autobauer jemals vorangetrieben hat. Mit dem C-X75 wollte Jaguar in die Liga der Supersportwagen vorstoßen: gemeinsam mit Technikern des Williams-Formel-1-Teams entwickelt, 912 PS stark. Der Plug-In-Hybrid sollte weniger verbrauchen als ein Kleinwagen. Rund 100 Kilometer Reichweite mit einem extra entwickelten, luft- und wassergekühlten Batteriepaket wären möglich, hieß es bei Jaguar. **250 Stück des exklusiven Hybrid-Sportlers waren für 2013 geplant. Jaguar wollte damit dem Bugatti Veyron Konkurrenz machen. Preis für den mehr als 400 km/h schnellen C-X75: mindestens 1,2 Millionen Euro.**

Dann war Schluss, die Finanzen ließen den Bau des Supersportlers nicht zu. „Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass die wirtschaftliche Lage die Einführung eines Supersportwagens wie des C-X75 nicht stützt“, sagte Jaguar-Boss Adrian Hallmark vor zwei Monaten.

Doch warum schickt Jaguar den Phantom-Supersportler auf Testfahrten?

Die fünf Prototypen fahren als Technologieträger herum. Mehr als 100 Patente seien aus dem Projekt hervorgegangen. Viele davon sollen laut Hallmark für andere Straßenfahrzeuge weiterentwickelt werden.

Jaguar F-Type: Mitfahrt — Ein Brite auf Porsche-Jagd

Mit dem F-Type hat Jaguar endlich wieder einen knackigen Sportwagen im Programm. Ein Frage drängt sich auf: Wird der rassistige Brite zur Gefahr für Porsche? Die Mitfahrt im Prototypen liefert die Antwort.

Eigentlich ist Erol Mustafa ein ruhiger Typ. Aber wenn der Chefingenieur von Jaguar in die Nähe der walisischen Bundesstraße B4403 kommt, ist es mit der Ruhe vorbei. Dann zucken der Gasfuß und die Hände am Lenkrad. Eben noch mit schlappen 30 Meilen (nicht ganz 50 km/h) durch das 800-Seelen-Dorf Llanuwchllyn (spricht man etwa "Chaniüxchin" aus) gebummelt, lässt es Mustafa jetzt ordentlich krachen. Klack, klack mit dem linken Zeigefinger schaltet er mit der Wippe am Lenkrad zwei Gänge runter. Die örtliche Polizei macht wohl gerade Betriebsausflug und der Kindergarten hat Ausgangsverbot.



Im Innenraum zeigt der F-Type seine luxuriöse Seite. Selbstverständlich für einen Jaguar.

Llanuwchllyn ist ausgestorben. Erste Ausfahrt mit dem neuen Jaguar F-Type, den die Briten ab Juni mit Preisen ab 73.400 Euro genau zwischen den Porsche-Modellen Boxster S (59.120 Euro) und 911 Carrera Cabrio (103.150 Euro) antreten lassen. Um die Frage, ob diese Mietze Porsche kratzen kann, beantworten zu können nehmen wir links auf dem Beifahrersitz Platz.

Ungewohnt, denn hier im nördlichen Wales herrscht wie in ganz Großbritannien und 58 anderen Staaten rund um den Globus Linksverkehr. Erol Mustafa stört das natürlich nicht, und die B4403 kennt er wie seine Westentasche. Wechselnde Belege, Straßenschäden, Asphaltflicken, Buckel und Frostaufbrüche fordern jedes Fahrwerk. Den F-Type und seinen Fahrer beeindruckt das hier alles herzlich wenig. Ingenieur Erol aktiviert mit einem Knopfdruck den Sportmodus. Die Federung wird noch straffer, die Lenkung spitzer, die Achtgang-Automatik von ZF schaltet einen Tick ruppiger. Der Sechszylinder unter der langen Haube faucht lustvoll auf. Kernig, satt und überhaupt nicht nervig. Der F-Type S mit seinem 380 PS trägt den Jaguar im Markenemblem zu recht. Mustafa zirkelt den Zweisitzer mit vier Fingern am Lenkrad ums Eck. Egal, welche Wellen der Asphalt vor uns wirft, der F-Type verliert nie die Haftung. Nur einmal kurz flackert das ESP-Lämpchen auf.



Das Stoffdach des F-Type öffnet sich in zwölf Sekunden – auch während der Fahrt bis 50 km/h.

Viele andere Fahrhilfen bietet Jaguar allerdings nicht an. Rückfahrkamera, Tempomat, Parksensoren vorn und hinten und ein Toter-Winkel-Warner – das wars auch schon. Aber wer denkt schon daran, wenn er auf einer der schönsten und anspruchsvollsten Straßen der Welt unterwegs ist? 5,3 Meilen (8,5 Kilometer) schlängelt sich die B4403 oberhalb des Nordufers am

Bala Lake entlang. Jede Kurve, jede Kuppe wird zum Lustzentrum. Lust auf mehr. "Mütze mit?", fragt Erol Mustafa, drosselt auf der dritten Runde kurz das Tempo auf weniger als 50 km/h und lässt das Stoffdach herunter. Gleichzeitig surrt ein riesiger Luftausströmer im oberen Teil der Mittelkonsole nach oben. Gegen den gefühlt minus 10 Grad kalten Orkan, der jetzt durch den F-Type pfeift, ist aber auch der chancenlos. Reflexartig lässt der Testfahrer die Seitenscheiben nach oben surren, das Inferno verstummt fast. Wie bestellt durchbrechen vereinzelte Sonnenstrahlen den wolkenverhangenen Himmel. Apropos bestellen: Den F-Type gibt es mit zwei Motoren in drei Leistungsstufen: den F-Type mit Sechszylinder-Kompressor und 340 PS (0-100 km/h in 5,3 Sek., 260 km/h Spitze, 9,0 l S Verbrauch, 73.400 Euro), als F-Type S leistet der aufgeladene V6 380 PS (0-100 km/h in 4,9 Sek., 275 km/h Spitze, 84.900 Euro) und den F-Type V8 S (495 PS, 0-100 in 4,3 Sek., 300 km/h Spitze, 11,1 l S Verbrauch, 99.900). Alle drei haben übrigens das Zeug dazu, am Porsche zu kratzen.

©JDOST - Berichte im Zeitraum January - February 2013
by Wolfgang Schöbel

Termine – Vorschau:

21.03.2013 ab 19.30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Sportcenter Marco Polo

Ruthnergasse 170a

1210 Wien

<http://www.marco-polo.co.at/>



15.03.2013 (FREITAG) ab 18.30h

JDOST Kartrennen

Daytona Raceways

Hochaustrasse 33a

2103 Langenzersdorf

<http://www.daytona.at>

Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:

office@jdost.at

oder Doodle

<http://www.doodle.com/679ue6sd3ie7mwgm>

Achtung: NOCH 2 STARTPLÄTZE FREI!!!



18.04.2013 ab 19.30h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST

A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775

Redaktion: Wolfgang Schöbel & Karl Schwoiser office@jdost.at

Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at

Erscheinungstermin: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über den Namen „Lister“

Part II



Brian Lister, Don Moore und ihre Crew hatten es geschafft: Mit dem Beginn der 1957 Saison stand der Lister Jaguar bereit, und am 31 März unterging er nur gerade 40 Meilen von Cambridge, in Snetterton den ersten Test. Fahrer selbstverständlich war Archie Scott Brown. Und es war ein Rennen, wie es in jedermanns Wunsch nicht besser sein könnte. Alles, was in England Rang und Namen hatte, stand am Start, Dick Protheroe in einem Tojeiro-Jaguar, Peter Blond und Henry Taylor beide im D-

Type-Jaguar, Peter Whitehead auf Maserati DB3S. Archie stand auf der Pole Position. Bei seinem Lister Jaguar, registriert MVE 303, klemmte gleich nach dem Start die Kupplung, und es vergingen gerade mal sechs Runden, bis das Problem behoben war. Doch dann kam eine noch kaum je gesehene Aufholjagd. MVE 303 hielt, was er versprach. Schnellste Runde folgte auf schnellste Runde – kein Platz auf dem Podium, aber für alle klar ersichtlich, dass hier Fahrer und Auto für erste Plätze destiniert waren. Das zeigte sich dann eine Woche später Oulton Park. Ein klarer Sieg. Und sie waren alle da mit kritischem Blick, Bryan Turle von BP / Shell-Mex, Lofty England und Bill Heynes von Jaguar. Schon im Training konnte Archie den Aston Martin Cunningham's um drei Sekunden auf den zweiten Platz verweisen, ebenso den anderen Aston-Fahrer Roy Salvadori. Es wird berichtet, dass der sonst geradezu phlegmatisch ruhig wirkende Lofty England seine Begeisterung kaum zurückhalten konnte. Und so lief es durch den ganzen Sommer. Von 14 Starts vermochte W. A. Scott Brown auf dem Lister Jaguar deren 12 zu gewinnen. 1957 war ein hervorragendes Jahr geworden.

Wie aber sollte 1958 herauskommen? Nach den Erfolgen der vergangenen Saison bedeutete es für Brian einen klaren Auftrag, für das folgende Jahr noch besseres zu schaffen. Brian Lister Light Engineering Ltd. war mit dem Bau schneller Sportwagen nach und nach zu einem eigenen Geschäftszweig der Mutterfirma George Lister & Sons geworden. Keineswegs einträglich, aber sicherlich eine weit ausstrahlende PR-Aktivität für das Unternehmen als Ganzes. Technisch gesehen war in diesem Winter vieles aufzuholen. Die «Knobbly»-Karosserie brauchte wesentliche Anpassungen. Vorab musste aber das wichtigste Problem gelöst werden, die Bremsen. Girling hatte keine gute Arbeit gemacht. Für Lister waren lediglich die für den Triumph TR3 vorgesehenen Bremsen geliefert worden. Es war Jaguar's Bill Heynes, der zu Hilfe kam und Girling in unmissverständlichen Worten dazu brachte, die für Aston Martin vorgesehen Bremsen auch an Lister zu liefern. Zudem verhinderte das eng umschlingende Aluminiumkleid eine sichere Kühlung der Bremsen.



Die Lösung kam von Frank Costin, der jetzt eine Beraterfunktion für verschiedene Konstrukteure ausübte. Frank war lange Jahre für De Havilland in der Flugzeugindustrie tätig gewesen und wurde mit den Jahren zum Spezialisten für alle aerodynamischen Anliegen in Renn- und Sportwagen geworden. Er würde bald noch umfassendere Arbeiten für Lister ausführen und ab Spätherbst 1958 zum internen Mitarbeiter werden. Später, anfangs der Sechziger Jahre stiess er zu Lotus, kreierte für sie einige der schönsten und windschlüpfrigsten Designs, Lotus 11, Lotus Elan, etc. und gab schliesslich der von ihm gegründeten Marke Marcos einen Teil seines Namens; so wie sein Bruder Mike Costin, der von ihm 1958 zusammen mit Keith Duckworth gegründeten, wohl erfolgreichsten Rennmotorenschmiede aller Zeiten, Cosworth, einen Teil seines Namens gab. Frank Costin fand Wege, die Kühlung der Lister-Bremsen zu verbessern. Der 1958er «Knobbly» hat entsprechend zwei grosse Einlassöffnungen vorne und ein ganzes System von Lufteinlässen und Auslässen am Heck – es kann schon mal vorkommen, dass jemand einen Mittelmotor vermutet. Das Gewicht und die Stirnfläche konnte für die neue Saison dramatisch gesenkt werden. Eine traurige Rolle sollte später die bei Scott Brown's Auto VPP 9 verwendete Magnesium-Legierung «Elektron» spielen. Das Gewicht der ohnehin schon leichten Aluminiumhaut wurde gewiss um 40% gesenkt, aber möglicherweise wurde zuwenig bedacht, dass damit das Feuerrisiko im Falle eines Unfalls gewaltig ansteigen würde. Es wurde glücklicherweise nur ein einziges Fahrzeug damit versehen.

Road & Track titelte dann auch im May 1958 «Lister Jaguar, lower, lighter and more in demand». Weiter wurde die Aufhängung graduell verbessert, sodass man von einer ungeheuren «stickability» (zu deutsch wohl «Klebrigkeit»), zu sprechen begann. Tatsächlich, der 58er Lister Jaguar klebt förmlich auf der Strasse. So nicht erstaunlich, wenn immer es zu kurvenreichen Strecken kam, hatte der Lister-Jaguar die Nase vorne. Und so begann das neue Jahr besser als alle – ohnehin schon hohen – Erwartungen. Viele Fahrer hatten begonnen, Rennen in Lister-Jaguar zu bestreiten, so etwa Sterling Moss, Roy Salvadori, Yvor Bueb, Masten Gregory. Kein Wunder: Lister-Jaguar waren den damals vorherrschenden Rennsportwagen Aston Martin DBR/1 und DB3S, Maserati Tipo 60 und 61 «Birdcage», Ferrari 250, und natürlich den vielen in Europa verbleibenden Jaguar D-Type, zumindest ebenbürtig. Aber da waren noch die HWM, Tojeiro Jaguar, auch ein Cooper-Jaguar, die alle neuere oder ältere XK-Motoren verwendeten. Doch Doug Nye setzt in seinem Buch «Powered by Jaguar» eine deutliche Aussage in den Raum: «Listers were simply the best.» Wie nicht anders zu erwarten, war wiederum W.A. Scott Brown der tonangebende Meister. Bereits im Januar nahm er an verschiedenen Rennen in Neuseeland teil, allerdings noch mit dem Vorjahresmodell, MVE 303. Auch hier einige sensationelle Resultate. Dann folgten ab März wieder die «üblichen» Veranstaltungen in England, die Archie wiederum alle gewann. Es war geradezu zur Selbstverständlichkeit geworden: Standen Archie mit dem Lister-Jaguar am Start, würden sie auch gewinnen. Ist es da erstaunlich, dass man ab 1958 Lister-Jaguar vermehrt auch in den Händen konkurrenzierender Rennteams sah. Besonders fällt dabei die Ecurie Ecosse auf, die mit dem unscheinbaren, aber, wenn ihm das Glück hold war, aussergewöhnlich schnellen Masten Gregory sich in den Rennen der späteren 50er Jahren profilieren konnten. Allerdings wollte Besitzer David Murray auf sicher gehen und setzte ebenfalls einen Tojeiro-Jaguar (341 SG / RSF 301) ein – wir erinnern uns gerne des schweigsam-ernsten Freundes, dessen Tojeiro-JAP Brian zur Rennpiste geführt hatte. Im Lister Team startete nun neben Archie auch Yvor Bueb, der zusammen mit Mike Hawthorn im verhängnisvollen Le-Mans-Rennen von 1955 Sieger auf Jaguar D-Type geworden war. Andere waren Sterling Moss, Bruce Halford, Peter Whitehead, die beiden Amerikaner Briggs Cunningham sowie sein erster Pilot, Walt Hansgen, die sowohl in Europa wie in den USA für den weiss-blauen Rennstall mit grossen Erfolgen an den Start gingen. Lister Jaguar war damit auf den englischen und amerikanischen Rennpisten zur dominierenden Marke geworden. Für Brian und seine Light Engineering Ltd. bedeutete dies einen äusserst verheissungsvollen Start ins neue Jahr. Was einst 1953 in äusserst bescheidenem Rahmen begonnen hatte, begann nun seine entscheidenden Früchte zu tragen.



Mitten in diesem Höhenflug kam: die Katastrophe. Am 18. Mai 1958 traf sich in Belgien, was auf Rennsportwagen Rang und Namen hatte. Der Spa Francochamps Sports Car Grand Prix war eines der wichtigsten Sportwagenrennen in Europa, entscheidend für die Ausmarchung zwischen den besten der besten. Doch Francochamps wurde damals als gefährliche Strecke gefürchtet; im Gegensatz zu englischen Pisten gab es dort nirgends Auswege, die einen Fahrfehler verzeihen könnten. Einige Jahre später publizierte Paul Frère in

seiner Autobiographie eine geradezu vernichtende Kritik an der Sicherheit auf jener Strecke – aber gleichzeitig auch eine Spitze gegen allzu kämpferisches und rücksichtsloses Duellieren unter Spitzenfahrern unter solch unfallträchtigen Umständen [Paul Frère, «From Starting Grid to Chequered Flag», Batsford, 1962]. Zudem, typisch für Spa, pflegten die Wetterverhältnisse höchst unsicher zu sein, bildeten oft eine trickreiche Situation: An einer Stelle herrschte strahlender Sonnenschein, an einer anderen Stelle des Rundkurses regnete es in Strömen. Und so war es denn auch an diesem 18. Mai: Archie Scott Brown im Lister Jaguar VPP 9 (BHL 3) verpatzte den Start, holte aber schon in der ersten Runde auf und überholte nach weiteren zwei Runden seine vor ihm liegenden Konkurrenten, Paul Frère auf Aston Martin und Carroll Shelby im D-Type. Ab Runde drei lag er in Führung, knapp vor Masten Gregory auf dem Lister-Jaguar der Ecurie Ecosse (BHL 104). Während auf Start- und Zielgeraden völlig trockene Verhältnisse herrschten, prasselte in der Seaman Kurve gerade ein Schauer nieder. Es war in der 5. Runde. Archie verlor die Bodenhaftung, schleuderte gegen eine falsch platzierte Signaltafel, die Vorderräder wurden weggerissen, der Lister drehte sich und kam schliesslich an einer Böschung zum Stehen. Benzin strömte aus und entzündete sich. Die an diesem Wagen verwendete Elektron-Haut fing also gleich Feuer und brannte lichterloh, als die Helfer angerannt kamen. Trotz mutiger und rascher Hilfe bei der Bergung des Fahrers durch Polizei und Marshalls, waren seine Verbrennungen derart, dass keine Hoffnung mehr bestehen konnte. Am Abend des nächsten Tages starb W. A. Scott Brown im Alter von gerade 31 Jahren, ohne das Bewusstsein wieder erlangt zu haben. Ein ausserordentlicher Rennfahrer war dahin gegangen.

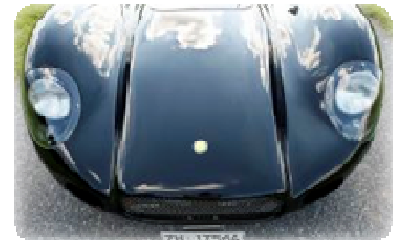
Trotzdem er mit schweren Behinderungen geboren wurde, waren seine sportlichen Leistungen und Erfolge derart, dass in jenem Zeitpunkt bei Sportwagenrennen ihm nur wenige ebenbürtig waren. Die grossen Piloten der ausgehenden 50er Jahre, Fangio, Moss, Frère, Bueb, Halford, Gregory, Salvadori, Hawthorn, Collins, Brooks, Hansgen, Blond, Clark, McLaren, Flockhart, und wie sie alle hiessen, zollten ihm höchste Ehre.



Für Brian Lister war es ein ausserordentlicher Schlag. Im ersten Augenblick wollte er alles hinwerfen, aufgeben, sich von den Renntätigkeiten zurückziehen. Aber da waren seine Kunden, erst die Fahrer, die mit seinen Autos ihre Erfolge erzielten, die Rennställe, welche Bestellungen in Auftrag gegeben hatten und vor allem seine Mitarbeiter bei Light Engineering resp. der George Lister & Sons. Vor ihnen konnte er sich nicht einfach davonstellen, auch wenn es ihn persönlich noch so sehr

schmerzen sollte. Brian Lister erkannte, dass er seine überwältigende persönliche Trauer hintan stellen und wieder einer Zukunft entgegensehen musste. Tatsächlich, die begonnene Erfolgsserie ging weiter. Auch ohne Archie. Yvor Bueb hatte als Werksfahrer übernommen. Geht man durch die Annalen der Rennsaison, wird man bei den weiteren Rennen immer wieder in den vordersten Rängen auf Lister-Jaguar stossen. Hervorzuheben etwa die Siege von Sterling Moss in Silverstone, von Ivor Bueb in Brands Hatch, Snetterton und Oulton Park.

Langsam begannen die Mitarbeiter und auch Brian sich vom schweren Schlag zu erholen. Was bei Light Engineering die Stimmung wieder stärken sollte, waren vor allem die nach den USA exportierten Lister-Jaguar. Briggs Cunningham hatte auf Grund seiner bisherigen Erfahrungen auf den europäischen Pisten für den Einsatz in den USA nicht weniger als drei Autos bestellt – und diese zum Teil bereits mit grossem Erfolg eingesetzt. Ende 1958 las sich eine Zusammenfassung der Siege der wichtigsten amerikanischen Rennen wie ein Palmares für Briggs, seine Fahrer und die Lister-Jaguar. Neu war, dass für 1959 sowohl von Briggs und Carroll Shelby und einigen anderen bekannten Namen, Lister für den Einbau von Corvette-Motoren und Getrieben geordert wurden. Ein Corvette «Small Block» Motor (283 ci = 4,6 Lt.) konnte bis zu 500 PS – heute noch einiges mehr – entwickeln, wenn von Experten getunt, allenfalls auch aufgebohrt. Die amerikanischen Regeln erlaubten da eine grosse Vielseitigkeit der Ausrüstungen und des Tuning. Cunninghams technischer Guru, Afred Momo, Momo Corporation, durfte in dieser Hinsicht ruhig ein Genius genannt werden. Auch im reglementarisch freizügigen amerikanischen Theater brachte er Pferdestärken und Drehmomente zustande, von denen andere nur träumten. Wichtig ist dabei, dass von 1958 an die Unterscheidung Lister-Jaguar und Lister-Chevrolet notwendig geworden war. Cunningham, Carroll Shelby und auch Kjell Qvale, British Imports, dem an der ganzen Westküste bekannten Spezialisten für englische Autos an der Van Ness Avenue in San Francisco, begannen nun zu planen, Lister in grösseren Zahlen zu importieren. Gedacht für ihre eigenen Rennteams wie auch für andere Interessierte, erhofften sie sich eine neue Aera von Rennerfolgen mit britischen Autos.



Während von 1959 an Cunningham mit Momo zusammen ganz auf Chevrolet-Corvette-Motoren setzten, war Shelby eher den Jaguar-Triebwerken zugeneigt, spekulierte aber auch auf Maserati-Motoren, allerdings den 1956 angekündigten V8 (nicht etwa ein A6-Derivat). Kjell Qvale wollte den beiden in nichts nachstehen und sah Lister-Jaguar als Grundpfeiler eines eigenen Rennstalles. Fahrer waren für Cunningham Walter Hansgen, Ed Crawford und Fred Windrige, bei Qvale Jack Flaherty. Die amerikanischen Erfolge erscheinen im Nachhinein wie ein spätes

Aufbäumen der grossvolumigen Frontmotorautos, so etwa wie in den späten 20er Jahren die grossen Bentley 4 ½ Litre und Speed Six auf den Rennstrecken Siege errangen, während in Molsheim und Milano die Siegerautos der dreissiger Jahre vorbereitet wurden. Lister schien schicksalhaft als der Standartenträger für eine sachte auslaufende Generation erkoren worden zu sein. Was damals an beinahe jedem Sportwagenrennen an Ost- und Westküste zu beobachten war, kann auch heute noch an historischen Rennen in Europa und den USA festzustellen sein.

Wo Lister an den Start gehen, wird es spannend – und mit grosser Sicherheit kann je nach Rennklasse ein Sieg eines Lister-Chevrolet oder Lister-Jaguar vorausgesagt werden, auch wenn sich sehr gute Fahrer mit Autos wie D-Type, Aston Martin, Ferrari, Maserati, AC Cobra und Allard mit ihnen messen.



Die Geschichte der Lister scheint gerade dann nochmals einen drastischen Wandel zu vollziehen, als sich alles wieder in relativ ruhigen Bahnen zu bewegen begann. Trotz Archie's Tod waren die Lister erfolgreich geblieben. Die enge Symbiose zwischen Brian und seinem Fahrer war ein Ding der Vergangenheit, aber man fühlte sich jetzt aufgrund der Rückmeldungen aus allen Teilen Englands und der USA stark genug, um mit einem gesunden Selbstvertrauen die

Weiterentwicklung für das nächste Jahr, 1959, an die Hand zu nehmen. Mit dem schon im Vorjahr beteiligten Frank Costin eröffnete sich nun eine noch weit engere Zusammenarbeit. Er gehörte nun mit Brian Lister und Don Moore zum innersten Zirkel der Light Engineering Ltd. Der Aerodynamiker hatte erkannt, dass die Karosserie zwar eine denkbar kleine Stirnfläche besass, hoffte aber, den Luftwiderstandsbeiwert C_w noch weiter zu senken. Zudem glaubte er, das Gesamtgewicht reduzieren zu können. So entstand für 1959 eine neue Form, später als Lister-Costin bekannt. Beinahe voll verschaltete Räder hinten und auch vorne, so etwa wie ein Lotus 11 – der Kenner sei daran erinnert, dass Frank Costin ab 1960 für diese Firma tätig wurde. Costin änderte die Chassisstruktur erst nur wenig. Einige Monate später, gegen Herbst 1959 folgte ein echter Spaceframe-Rohrrahmen, wie wir ihn beispielsweise vom C-Type her kennen, allenfalls auch den «Birdcage»-Maserati. Mit diesem erreichte er eine wesentlich höhere Verwindungssteifigkeit, veränderte aber vieles im Kurvenverhalten des Autos. Wie heute ausgewiesene und erfahrene Lister-Experten, so etwa John Harden, Vintage Connection, aus Oklahoma City, berichten, übernehmen beim «Knobbly» die dicken Doppelrohre mit der ihnen eigenen Flexibilität einen bestimmten Anteil an der Federung. Nicht aber beim Costin. Die vorerwähnte «Klebrigkeit» wird somit reduziert und bedarf einer veränderten Federkennung und einer anderen Kurventechnik des Fahrers. Der Lister-Costin war nun wahlweise mit dem bewährten D-Type- und dem Chevrolet-Motor erhältlich. USA-Auslieferungen wurden in der Regel ohne Motor und Getriebe an Briggs Cunningham geliefert und dort von Alfred Momo mit den leicht erhältlichen Komponenten der Corvette ausgerüstet. Dabei erforderte die Anpassung auch Karosserieänderungen an Haube und Schwellen, um den je nach Vergasertyp wesentlich höheren Motor und dessen beidseitige Auspuffrohre aufzunehmen. Alles in allem 5 Lister-Jaguar und Lister-Chevrolet gingen so direkt an Cunningham. Es kursieren Gerüchte – sind sie wahr oder nicht? –, dass Carroll Shelby gerne auch Lister «amerikanisiert» hätte, möglicherweise mit Ford-Aggregaten, was aber Cunningham zu verhindern wusste. Shelby importierte selbst zwei «Knobbly»-Lister-Jaguar und zwei Lister-Costin mit Jaguar-Motor. blieb ihm schliesslich der Ausweg, die noch immer mit BMW / Bristol Motoren dahinserbenden AC mit dem 289 ci Ford V8 zu bestücken und dies dann «AC Cobra» zu nennen.

Programmgemäss tauchten zu Beginn der Saison 1959 die Lister-Costin auf den Rundstrecken auf. Sie waren gut, keine Frage, aber sie waren den nach wie vor erfolgreichen «Knobbly» keineswegs überlegen.

Waren sie gleich ausgerüstet und konnten die Fahrer als etwa gleichwertig beurteilt werden, so waren auch die Resultate entsprechen ambivalent. An sich war Brian enttäuscht. Er hatte sich vom neuen, mit viel Aufwand gebauten Auto merkbare Vorteile erhofft. So hatte man in der Entwicklung weit mehr berechnet und geprüft, hatte sich in die



Konstruktionen anderer Rennwagenbauer vertieft, hatte mehr Probefahrten unternommen also zuvor, und jetzt war dies nur gerade so-so herausgekommen. Und doch, ganz drinnen war er auch heimlich erfreut. Der mit geringem technischen Aufwand erbauten und auf Anhieb geradezu unglaublich erfolgreichen «Knobbly» von 1957 und 1958, die bald einmal in der Presse als «the fastest english racing car» betitelt worden waren, gingen alleine auf ihn und Don Moore's Werk zurück. Sie beide, sozusagen als Amateure, hatten fertig gebracht, was ein fachlicher Experte und Berater anderer Konstrukteure nicht bessern konnte. Es gab unhöfliche Worte mit Frank Costin, was mit zu seinem Ausscheiden im Laufe des Sommers führte. Was aber von vielen damals hinter vorgehaltener Hand geflüstert wurde und wir heute leicht nachvollziehen können, ist das Aussehen der beiden Modelle. Der «Knobbly» wurde damals als «schön» empfunden, ohne jeden Abstrich, heutzutage oft sogar in höchsten Tönen hervorgehoben, z.B. Classic Cars, Juli 2005, die den «Knobbly» als zweitschönster aller Villa d'Este -Exponate bezeichnete.

Das Aussehen des Lister Costin mit seiner (angeblich) aerodynamischen Perfektion wird zumal als «aufgeblasen» oder als «fischartig» bezeichnet, allenfalls gar einer Qualle gleichgesetzt.



Und im Februar 1959 kam von Jaguar-Seite die Stimme Malcom Sayer's in einem an Bill Heynes gerichteten Memorandum. Malcom war nicht begeistert. Er fand die Form an sich gut, lobte auch die Space-Frame-Technik und die damit erreichte Einsparung von 70 Pfund – und damit die Halbierung des Gewichts des Rahmens, aber er hegte Zweifel an der Aerodynamik. Er kritisierte rundheraus, dass im Laufe der Entwicklung keine Windtunnel-Versuche durchgeführt wurden, ein Faktum, das tatsächlich eher erstaunlich ist, beachtet man doch die Herkunft von Costin. Was

ihn wirklich störte, waren die zahlreichen Öffnungen, die zur Kühlung von Fahrer und Bremsen als notwendig erachtet wurden, welche die Linie und damit die Strömung störten. Und schlimmer noch als Malcom's verhaltene Kritik war Stirling Moss' Verdikt, das er in seiner eigenen, direkten Art nach dem Rennen in Sebring an Brian Lister weitergab: «Geh zurück zum «Knobbly», der Erfolg wird dir sicher sein». Und richtig, Briggs Cunningham im Vorjahresmodell hatte das Rennen gewonnen, wo er sich mit Stirling duelliert hatte, dieser aber war mit dem Lister-Costin unterlegen geblieben war.

Schliesslich kam das 24-Stundenrennen Le Mans. Dieses Jahr wollte man es wirklich wissen. Zwei Lister-Costin wurden vorbereitet, beide gemäss dem CSI-Reglement mit der 3-Liter Version der D-Type-Maschine. Man merke: Die 2'986-ccm-Version war ein «künstliches» Produkt, das im nachhinein basierend auf dem 3.4 Lt. Block mit gleicher Bohrung, 83 mm, und kürzerem Hub, 92mm (statt 106 mm) sowie einer Kompression 10.25:1 entwickelt worden war, alleine um der nun seit 1958 geltenden Rennformeln zu entsprechen. Gemäss dem bestehenden Motoren-Leihvertrag mit Jaguar lag es in Coventry's Verantwortung, die entsprechenden Anpassungen auszuführen. Schon vor Jahren aufgekommene Probleme mit dem 3-Liter Triebwerk sollten nun behoben worden sein und Don Moore hatte berechtigte Hoffnungen, dass diesmal die Maschinen durchhalten würden. Und doch, nach 4 ½ Stunden, brach am einen Auto von Hansgen und Blond einer der Connection-Rods und durchbrach den Sumpf. Nach etwa 9 Stunden an vierter Stelle liegend, am Auto von Bueb und Halford: das gleiche Problem. Damit waren die Lister ausgeschieden, der Traum Le Mans war zu Ende. Später, 1963, wurde es nochmals versucht, leider auch da mit keinem Erfolg. Der Spaceframe-Lister-Costin wurde durch die Fahrer Sargent und Lumsden nach Le Mans gebracht, nun als Coupé neu aufgebaut, und war schnell. Doch dann brach schon in den frühen Stunden ein Kupplungsbolzen und liess auch diesen Versuch als «Did Not Finish» enden.



Es dauerte nur gerade einige wenige Wochen, dann kam das Ende der Lister-Produktion: Am 23. Juli 1959 übergab Brian Lister der Presse ein Memorandum getitelt: «Lister's withdrawing from Motor Racing». Angegebene Gründe waren: Die andauernde Änderung der Regeln durch die Internationalen Sportkommission; die Konkurrenzierung durch immer finanzkräftigere Rennteams; die generelle Unsicherheit, in welcher sich die technischen Spezifikationen entwickeln würden; und letztlich der grosse Eingang von Aufträgen aus dem

Landwirtschaftsbereich bei George Lister & Sons und die daraus resultierenden notwendigen Mehrinvestitionen in einen modernisierten Maschinenpark. Mit ein wesentlicher, nicht angegebener Grund mag auch sein, dass kurz zuvor praktisch gleichzeitig eine Reihe von Unfällen mit Fahrern geschah, mit denen Brian eng befreundet gewesen war: Yvor Bueb, der mit seinem Borgward-Cooper in Clermond Ferran tödlich verunglückte, Jean Behra, der auf der Avus in Berlin starb, und Peter Blond, der in einem Lister-Costin einen schweren, aber nochmals glücklich abgelaufenen Unfall in Brands Hatch erlitt (der Autor hat Peter vor zwei Jahren persönlich getroffen – und fand mit grosser Genugtuung, dass er sich auch im Alter in bester Verfassung befindet).

In den USA hatte Listers Rückzug aus der Renntätigkeit keine unmittelbaren Folgen. Das Cunningham Team war weiterhin erfolgreich; Walt Hansgen gewann am Jahresende erwartungsgemäss zum zweitem Mal die SCCA-Meisterschaft (Sports Car Club of America) auf einem der Cunningham-Lister-Jaguar. Eine Ersatzteil-Sorge gab es für die weiter existierenden Teams keine. Die Firma George Lister & Sons bestand weiter, hatte ohnehin als einen Grund zur Aufgabe ihre besonders zukunftssträchtige Auftragslage für ihre anderen Produkte vorgewiesen. Sie existiert heute noch als Engineering Services Company in Cambridge. Jahrzehnte nach dem Ende der Renntätigkeit erst wurde das Ersatzteillager aufgelöst. Es fand einen Käufer in John Harden, Vintage Connection, Oklahoma City, USA. Er gilt weltweit als einer von den zwei, höchstens drei, massgebendsten Lister-Kennern und -Restauratoren. Im Laufe der Entstehung dieses Berichtes hat John gegenüber dem Autor gerne auf seine noch immer bestehende enge Beziehung zu Brian Lister hingewiesen.

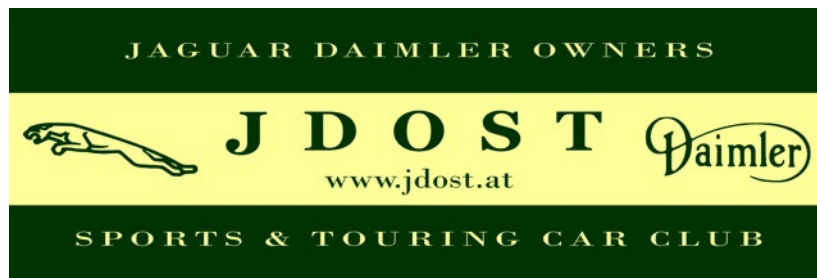


Im Zuge des hundertjährigen Bestehens von George Lister & Sons wurden im Jahre 1990 im Lister Werk in Cambridge vier neue «Knobbly»-Lister-Jaguar mit Chassis Nummern BHL 146 bis BHL 149 unter der Bezeichnung «Centenary Edition» aufgebaut. Die Triebwerke sind dabei keine D-Type-Wide -Angle-Motoren, sondern XK 3.8 Lt. Motoren, die Karosserieform ist jene der 1957 -Modelle. Diese Autos existieren heute noch alle und sind öfter bei Rennen anzutreffen. Sie zählen für den Kenner aber nicht als eigentliche Listers. Kürzlich kam BHL 149 in den USA zur Auktion, es wurde dafür die respektable Summe von über \$ 200'000 geboten, was dem Verkäufer aber zu wenig war.

Der heutige GT Rennstall «Lister Storm» hat nur soweit eine direkte Beziehung zur Firma George Lister & Sons, Cambridge, als man sich das Recht zur Verwendung der Namen Lister und Light Engineering erworben hat. Laurence Pearce, der leitende Ingenieur des Storm GT Projektes, hatte in den 80er Jahren eine sehr gute persönliche Beziehung zu Brian Lister aufgebaut, insbesondere 1990 den Centenary Edition «Knobbly» BHL 149 erworben und an Rennen eingesetzt (z.B. GP Barcelona). Er hatte die Lizenz für den Namen «Lister» und später die juristisch Papier noch bestehende «Firma Light Engineering Ltd.» erworben. Ab 1991 konstruierte er daraufhin seinen eigenen «Supercar» und gab ihm den Namen «Lister Storm». Unter dieser Bezeichnung nahmen diese Autos an einer Zahl von wesentlichen Langstreckenrennen teil, inklusive drei Starts in Le Mans. Eine direkte Beteiligung von Brian Lister – mehr als die persönliche Bekanntschaft – ist aber nicht.



©by Wolfgang Schöbel JDOST 2012



EINLADUNG ZUM JDOST - KARTRENNEN

Wo: Daytona Raceways
Hochaustrasse 33a
2103 Langenzersdorf
(Österreichs modernste Kartsporthalle)

Wann: Freitag - 15.März 2013
Treffpunkt ab 18:30h – Rennbeginn 19:00h

Kostenbeitrag: p.P. / EUR 59,00
(inkl. Rennergebnis, Siegerehrung, Pokal, Medaillen und Sekt)

Mindestteilnehmeranzahl: 10 Personen



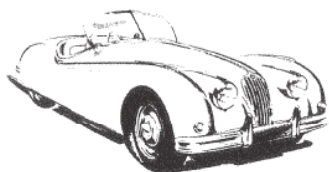


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

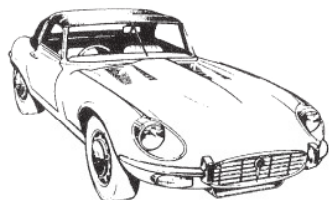
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



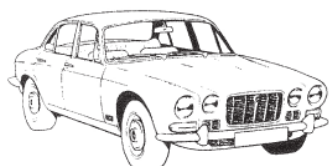
XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

Kompetenz aus Leidenschaft

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

KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK 120
- JAGUAR XK 140
- JAGUAR XK 150
- JAGUAR E-Typ, Fahrgestell-Nr.: _____
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ, Fahrgestell-Nr.: _____

Vorname, Name _____

Straße, Hausnummer _____

PLZ, Ort _____

Telefon / Fax _____

E-Mail-Adresse _____

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog
JAGUAR E-Typ Serie 2



© Oldtimer Veteranen Shop GmbH. Alle Rechte vorbehalten (siehe Rückseite!)

OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Postfach 1327 · D-65503 Idstein
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

SERVICE

Telefonische Auftragsannahme und Ladenverkaufszeiten

Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr
Samstag von 9 bis 13 Uhr

Oldtimer Veteranen Shop GmbH
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein
Telefon Verkauf: 06126 997333
Telefon Zentrale: 06126 99730
Fax: 06126 4084
E-Mail: info@oldtimer-shop.de
Internet: www.oldtimer-shop.de

Tel.: 06126 99730 · Fax: 06126 4084 · info@oldtimer-shop.de