

JAGUAR DAIMLER OWNERS



J D O S T Daimler

SPORTS & TOURING CAR CLUB

JDOST – Gazette

Issue No.49

November 2013

betreffend Jaguar – Land Rover

einst und jetzt!

Inhalt:

Heiße Katze mit dem Glasdach

*

Jaguar steigert Gewinne von Tata Motors

*

Jaguar F-Type Erlkönig: Roadster auf Downsizing-Pfötchen

Seite 3

Jaguar E-Type: Welch tolle Hängepartie!

Seite 4

So fährt der geschärfte F-Type V6!

Seite 5

NACHTRAG! F-Type Coupe!

Seite 6

Termine – Vorschau

Seite 7

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über die Fast Four

“Vier schnelle Viersitzer aus vier Jahrzehnten“

Seite 9

INSERTATE – ANZEIGENTEIL

Heiße Katze mit dem Glasdach



Mit einer Doppelpremiere auf der L.A. Autoshow und der Tokio Motor Show zieht Jaguar das Tuch vom neuen F-Type Coupé, das 2014 auf den Markt kommen soll. Der Jaguar F-Type war auf der IAA 2011 als Coupé-Studie gestartet, machte dann 2013 als Roadster Karriere und kehrt 2013 gleich auf zwei großen Automobilmessen zu seinen Wurzeln zurück.

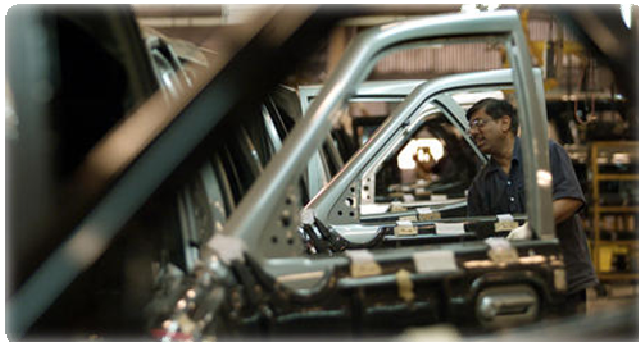
Das Jaguar F-Type Coupé soll noch schöner und noch eleganter als der Roadster ausfallen, schwärmt Jaguar-Designchef Ian Callum. Fakt ist, das F-Type Coupé übernimmt

die Linienführung des Roadsters und ergänzt sie um ein lang auslaufendes Dach, das weitgehend aus Glas gefertigt wird und so von der Motorhaube bis zum Heck freien Ein- und Ausblick in den Zweisitzer gibt. An die Heckscheibe schließt sich nur noch ein kurzer Kofferraumdeckel an.

Die Coupé-Version des Zweisitzers soll im Frühjahr 2014 auf den Markt kommen. Mit einem Einstiegspreis von unter 70.000 Euro wird der geschlossene Jaguar F-Type den Roadster, der bei 73.400 Euro startet, klar unterbieten.

Auf der Antriebsseite wird das Jaguar F-Type Coupé die beiden Dreiliter-V6-Triebwerke mit 340 und 380 PS sowie den Fünfliter-V8 mit 495 PS aus dem Roadster übernehmen – dazu kommt vermutlich später eine noch stärkere Version mit deutlich über 500 PS.

Jaguar steigert Gewinne von Tata Motors



Auf dem Heimatmarkt machen Tata Motors hohe Zinsen und Treibstoffkosten zu schaffen. Dennoch schafft der indische Autobauer einen Gewinnsprung. Zu verdanken hat der Konzern das der europäischen Tochter Jaguar Land Rover. Bombay - Der größte indische Autobauer Tata Motors hat dank der europäischen Tochter Jaguar Land Rover einen Gewinnsprung geschafft. Der Überschuss schoss im abgelaufenen Quartal um 71 Prozent auf gut 35 Milliarden Rupien (420 Millionen Euro) in die

Höhe, wie der Konzern mitteilte. Der Umsatz stieg binnen Jahresfrist um 30 Prozent auf 557 Milliarden Rupien.

Jaguar Land Rover profitierte von Modellwechseln und wird zunehmend zur Gewinnstütze für Tata Motors. Auf dem Heimatmarkt machen dem umsatzstärksten indischen Hersteller hohe Zinsen und Treibstoffkosten zu schaffen. Zudem wächst Indiens Wirtschaft so langsam wie seit einem Jahrzehnt nicht mehr.

Jaguar F-Type Erlkönig: Roadster auf Downsizing-Pfötchen



Der Jaguar F-Type ist längst bekannt, auch das entsprechende Coupé wurde schon angeteasert, dennoch drehen wieder F-Type-Erlkönige ihre Testrunden. Die Neuheit schlummert unter der Motorhaube.

Auch Jaguar kann sich dem allgemeinen Trend zum Downsizing nicht verschließen und will daher auch im neuen F-Type ein entsprechendes Aggregat anbieten. Bislang ist der Roadster nur mit Sechs- und Achtzylinderaggregaten zu haben.

Jaguar F-Type mit Vierzylinder

Ab 2014 soll die Katze auch mit einem Vierzylinder angeboten werden. Dieser Zweiliter-Turbobenziner arbeitet bereits im XJ als Basismotorisierung, stellt 240 PS und 340 Nm bereit und ist mit einer Achtgangautomatik gekoppelt. Im größeren XJ sorgt der Vierer für eine Spurtzeit von 7,5 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 241 km/h. Der Normverbrauch des Vierzylinders soll im XJ bei 9,3 Liter liegen. Mit dem künftig für alle Motorisierungen lieferbaren Start-Stopp-System soll der Konsum auf 8,5 Liter sinken. Für den F-Type dürfen ähnliche Werte erwartet werden.

Neben dem gesenkten Verbrauch soll der Vierzylinder dem F-Type aber auch einen gesunkenen Einstiegspreis bescheren.

Jaguar E-Type: Welch tolle Hängepartie!



Für seine Fans ist der Jaguar E-Type das schönste Auto der Welt. Das wollte der amerikanische Besitzer eines solchen Traumwagens auch auf längeren Strecken auskosten und gab beim britischen Veredler CMC eine gestreckte Version in Auftrag. Der wurde bei dieser Gelegenheit gleich der passende Anhänger mitgegeben.

Amerikaner wollen häufig alles, und für unmöglich halten sie nur selten was. Zur Erfüllung ausgefallener Wünsche bedarf es freilich oft externer Hilfe. Die fand Paul Branstad bei CMC, einem im britischen Bridgnorth beheimateten Oldtimer-Veredler. Begehrt des Mannes aus USA: Sein Jaguar E-Type, ein linksgelenktes Exemplar aus dem Jahr 1968, sollte langstreckentauglich werden. Sprich: Mehr Platz bekommen. "Das ist etwas, das wir noch nie vorher getan haben", sagt CMC-Chef Nick Goldthorp. "Unser Kunde wünschte sich die Beinfreiheit eines V12-E-Type der Serie 3, aber die Ästhetik eines Serie-1-Modells". Die Serie 1 gilt als begehrteste Version des legendären Jaguar-Sportwagens.

Der Anhänger passt genau zum Heck



Bei CMC widmete man sich der Aufgabe mit Hingabe. Der Radstand wurde um etwa elfeinhalb Zentimeter gestreckt, das Dach um etwa drei Zentimeter höher gesetzt. Aber auch das war noch nicht genug an Platz. Was tun? Mit etwa 22 Zentimetern mehr Radstand, so Branstad, wäre der 2+2-Sitzer "zu lang gewesen, um schön zu sein". Des Rätsels Lösung: Ein Anhänger wurde erschaffen, wagenfarbig lackiert und exakt wie das perfekt proportionierte E-Type-Heck gestaltet. Kein Wunder: Das "Rohmaterial" stammt aus einem abgewrackten Exemplar des Sportlers. Die Anhängerkupplung lässt

sich, der Ästhetik wegen, abnehmen; der am Wagen verbliebene Mechanismus verschwindet dezent hinter der Rückfahrleuchte.

Ganz nebenbei bekam der gestreckte E-Type einen größeren Tank, eine Klimaanlage, Servolenkung, verbesserte Bremsen und eine Fünfgangschaltung.

Beim Namen stand Toyota Pate

Der in seinem Hause geschaffene E-Type, findet im übrigen CMC-Chef Goldthorp, sei genau derjenige, den Jaguar immer hätte bauen sollen. Und Paul Branstad hat sein Spezialexemplar "Kaizen" getauft; nach eigenen Worten eingedenk des Toyota-Prinzips vom ständigen Streben nach Verbesserungen. Aber auch ein bekannter Werbespruch der Japaner wär' wohl angebracht gewesen: Nichts ist unmöglich.

So fährt der geschärfte F-Type V6



Mit dem F-Type hat Jaguar einen emotionalen Charakterbolzen geschaffen, der auffällt. Was an ihm fasziniert und warum der Roadster auch regentauglich ist, zeigt der Fahrbericht.

In den USA ist er beliebter als das Porsche 911 Cabrio. In Deutschland hat sich der lautstarke F-Type seit Marktstart im Mai 2013 zum Bestseller der ausländischen Sportwagen gebrüllt. Populärste Variante des britischen Roadsters ist der V6 S. Der "S" kostet gegenüber dem 340 PS starken V6-Basismodell zwar 11.000 Euro mehr, läuft dafür aber unter anderem mit 40 zusätzlichen PS,

serienmäßigen adaptiven Dämpfern und Sport-Abgasendrohen mit Klappensteuerung vom Band. Eine lohnende Investition, wie der Fahrbericht zeigt.

Das Auffälligste am F-Type ist sein faszinierender Auspuff-Sound: Wie eine ekstatische Horde britischer Fußballfans grölt der 3,0-Liter-V6. Dieses Sechszylinder-Gebrüll ist anders als alles, was wir bisher gehört haben. Es klingt ungehobelter und dadurch aggressiver als beim knapp 100.000 Euro teuren V8-Spitzenmodells. Auf Knopfdruck lässt sich die Lautstärke und Basstiefe dieses Klangerlebnisses steigern: Dann öffnen sich bei 3.000 Kurbelwellenumdrehungen Bypass-Ventile in der zentrierten zweiflutigen Abgasanlage und eine Welle von Emotionen schießt in die Gehörgänge von Fahrer und Passanten. Das Gaspedal übernimmt die Funktion eines Dirigentenstabes. Es verstärkt bei leichtem Druck das Trompeten, ohne sofort die Geschwindigkeit zu erhöhen und lässt beim Entlasten die Endrohre schnauben wie ein Walross. Herrlich! Wer damit nichts anfangen kann oder von der Dauerbeschallung genervt ist, schließt die Klappen oder entscheidet sich lieber gleich für ein Tesla Model S.

Vergleich: Jaguar F-Type V8 vs. Porsche 911 Cabrio

Doch der Jaguar kann nicht nur laut Fauchen, sondern auch zubeißen: Dank Kompressor macht der 380 PS starke V6 bereits im unteren Drehzahlbereich ordentlich Druck und sorgt für kräftigen Durchzug bis in den roten Drehzahlbereich. Die Achtgang-Automatikschaltung von ZF arbeitet so flink und sauber, dass die Frage nach einem Doppelkupplungsgetriebe erst gar nicht aufkommt. So sprintet die immerhin 1,6 Tonnen schwere Katze laut Datenblatt binnen 4,9 Sekunden auf 100 km/h, kommt nach Messungen sogar auf **4,8 Sekunden**. Bei 275 km/h bremst Jaguar den "S" aus – 15 km/h nach dem Basismodell und 25 km/h vor dem Spitzenmodell.

Zum aggressiven Auftreten des F-Types passt das extrem straffe Fahrwerk im Dynamik-Fahrmodus. Es referiert ständig und eindringlich über die Straßenbeschaffenheit. Hart, aber ehrlich! Die steife Karosserie wird dadurch nicht aus der Ruhe gebracht, liegt auch bei Höchstgeschwindigkeiten sicher auf der Straße und lässt sich stets direkt von der Lenkung leiten. Die Abstimmung von Dämpfern, Lenkung und Gasannahme ist gegenüber den zwei anderen Modi "Regen/Schnee" und "Normal" eine Stufe schärfer. In der dynamischen Einstellung zeigt das ESP mehr Toleranz, lässt leichte Heckschwenker zu. Auf trockenen Straßen ein Spaß, bei Nässe unangenehm, wenn das Drehmoment von 460 Nm dem Heck einen Tritt verpasst. Zum Glück sorgt der "Regen/Schnee"-Modus für Abhilfe: Er dämpft das Ansprechverhalten des Gaspedals, lässt den F-Type im zweiten Gang anfahren und erhöht die Aufmerksamkeit der elektronischen Helfer. Dadurch verbessert sich auf rutschigem Untergrund die Traktion.

Neben den Fahreigenschaften überzeugt das Design des britischen Sportlers. Mit einer harmonischen Mischung aus Anleihen zum alten E-Type und modernen Stilelementen wie automatisch ausfahrbaren Türgriffen und -Heckspoiler (ab 96 km/h) darf der F-Type zu Recht als Klassiker der Zukunft gelten. Das edel gestaltete Cockpit mit seinem dicken Leder, Carbon-Applikationen sowie Metall-Schaltern lässt keine Wünsche offen. Das Armaturenbrett ist nicht überfrachtet, alle Anzeigen gut ablesbar und das Multimedia-System mit Acht-Zoll-Touchscreen binnen kürzester Zeit verständlich. Doch wer braucht bei dem Motor-Sound schon Musik?

Technische Daten Jaguar F-Type V6 S • Motor 3,0 Liter V6 Benziner • Achtgang-Automatik • Leistung 380 PS • 0–100 km/h 4,9 Sek. • Spitze 275 km/h • Verbrauch 9,1 l • CO₂ 213 g/km • Gewicht 1614 kg • Preis 84.900 Euro • Im Handel

NACHTRAG! F-Type Coupe!

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Freunde,

vorgestern Nacht (4:30h MEZ) enthüllte
Jaguar auf der Los Angeles Auto Show
erstmalig das neue F-TYPE Coupé



und damit auch gleichzeitig ein neues Topmodell
der F-TYPE-Baureihe:
Das F-TYPE Coupé R mit 405 kW (550 PS)
Leistung.



Das Jaguar F-TYPE Coupé ist in Österreich ab € 78.150,- erhältlich
und wird ab Mai 2014 ausgeliefert.

©JDOST - Berichte im Zeitraum November 2013
by Karl Schwoiser

Termine – Vorschau:

06.12.2013 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

Verbindliche Anmeldungen erbeten unter:

office@jdost.at

Tel: 0676/640 85 11

bis spätestens Freitag den 29.Nov.2013 hinweisen!!!



16.01.2014 ab 19:00h

JDOST – Clubabend

Restaurant Panoramaschenke

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

Anmeldung unter: office@jdost.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

Erscheinungszeitraum: monatlich

Zeitgenössischer JDOST-Bericht über die Fast Four "Vier schnelle Viersitzer aus vier Jahrzehnten"



Gran Turismos - der Inbegriff von Luxus und Sportlichkeit. Zu welchem Auto greift der Mann von Welt mit Geld, wenn ihm eine Limousine vom Schläge eines Rover P5 zu unsportlich und andererseits ein Sportwagen à la Lotus Europa oder TVR Griffith zu unkomfortabel ist? Natürlich zu einem sportlichen GT, der ersten Wahl für jeden, der sich standesgemäß fortbewegen will. In dieser Auflistung finden sich vier Vertreter dieser Gattung, welche alle auf ihre Art einzigartige, aber dennoch etwas verkannte Größen in der Welt des angelsächsischen Automobilbaus darstellen.

Die 50er - Jensen 541 - der Fortschrittliche

Die kleine, aber sehr feine Automobilmanufaktur der Gebrüder Jensen verdiente ihr Geld meist mit der Produktion von Autos für andere Hersteller wie z.B. Austin und Volvo. Jedoch baute man auch bereits seit den 30er Jahren in kleiner Stückzahl sehr exklusive Gefährte für die oberen 10000. 1954 kam als Nachfolger des (early) Interceptor der Jensen 541 auf den Markt. Die Zahl im Namen hat übrigens nichts mit Hubraum, PS oder einer modernen Tankrechnung zu tun, sondern lässt lediglich wissen, dass dies das erste Modell des Jahres 1954 war. Der Wagen hatte im Gegensatz zu seinem Vorgänger eine moderne GFK-Karosserie, welche ca. 150 kg Gewicht sparte und Rost vermied. Die Presse war geteilter Meinung. Zwar wurden der Komfort und die Straßenlage gelobt, das Design spaltet jedoch bis heute die Gemüter. Befeuert wurde das geräumige Coupe von einem 4 Liter Reihensechszylinder aus dem Hause Austin. Dieser beschleunigte den Gentlemans-Express auf ca. 175 km/h. Mit der Überarbeitung des Wagens zum 541R 1957 durchbrach er sogar die 200 km/h-Grenze. Im 541 fanden sich diverse technisch ambitionierte Neu- und Eigenheiten. Bis zur Einführung des 541S 1960 hatten Jensen 541 und 541R keinen Kühlergrill, sondern eine über einen Bowdenzug zu öffnende Klappe, welche die Warmlaufphase des Motors verkürzen sollte. Erst der 541S bekam wieder einen konventionellen Kühlergrill, da er für den Einsatz eines Chrysler V8 Motors ausgelegt war, welcher jedoch erst im Nachfolgemodell C-V8 Einzug hielt. Auch beim Thema Sicherheit war man bei Jensen dem Fortschritt verpflichtet. Ab 1956 gab es vier Dunlop Scheibenbremsen serienmäßig (noch vor dem XK 150!) und ab 1960 bekam der Wagen, als erster Englands, Sicherheitsgurte. Zu seiner Zeit konkurrierte der elitäre GT mit Bristol, Aston Martin, AC und Ferrari.

Sowohl was den Preis als auch was die Fahrleistungen betraf übertrumpfte er die meisten seiner Konkurrenten. Heute hingegen gelten die großen Reisewagen aus West Bromwich als absoluter Geheimtipp. Möchte man die Ehre haben, einen Aston Martin dieser Zeit zu pilotieren wird man mit einer saftigen Rechnung im Bereich eines neuen Bentleys konfrontiert. Ein Jensen 541 hingegen schlägt selten mit mehr als 30000 Pfund zu Buche. Ob hier wohl das Prestige eines Geheimagenten fehlt?



Die 60er - Aston Martin DBS –
der Filmstar

Der Aston Martin DBS ist ohne Zweifel der Star in diesem Quartett. Er ist der stärkste, schnellste, bekannteste und teuerste Wagen in diesem Vergleich und dennoch gilt er im Hause Aston Martin als der Underdog. Eigentlich sollte der DBS, welcher der Nachfolger des DB6 war, den neuen 5,3 Liter V8 Motor bekommen, doch dessen Entwicklung zog sich länger hin als geplant. Deshalb griff man für das neue Modell auf den alten 4 Liter DOHC Reihensechszylinder zurück. Die Presse war davon wenig begeistert, da der Wagen, welcher wie sein Vorgänger 282 PS leistete, aufgrund des höheren Gewichts und der schlechteren Aerodynamik selbst als 325 PS starker Vantage langsamer war als der DB6. Erst 1970 wurde dieser Makel mit der Einführung des 350 PS starken und über 240 km/h schnellen DBS V8 behoben. Bekanntheit erlangte der DBS vor allem durch seinen Auftritt im James Bond Film "Im Geheimdienst ihrer Majestät", in welchem Bonds Frau Tracy auf dem Beifahrersitz von Ernst Blofeld erschossen wurde. Auch Roger Moore wurde die Ehre zu Teil eines der exklusiven Coupes zu bewegen, jedoch nicht in seiner Rolle als Bond, sondern als Lord Brett Sinclair in der Serie "Die Zwei". Im Schatten seiner Vorgänger sowie seiner stärkeren Nachfolger stehend ist der DBS heute die günstigste Möglichkeit einen klassischen Aston Martin zu bewegen. Im Vergleich zu einem oft mehrere Hunderttausend Euro teuren DB6 schlägt der DBS im Durchschnitt mit lediglich 30-50000€ zu Buche. Aus diesem Grund mussten leider viele der nur 787 von 1967-1970 gebauten Sechszylinder DBS ihr Leben als Teilespender für einen ihrer deutlich teureren Vorgänger lassen. Ruhm auf der Leinwand ist eben doch nicht alles.



Die 70er - Marcos Mantis –
der Unkonventionelle

Der Marcos Mantis zählt wohl zu den skurrilsten Erscheinungen auf vier Rädern die je in Serie gefertigt wurden. Dieses Auto ist absolut nichts für Menschen, welche auf keinen Fall auffallen wollen, denn selbst nackt auf Stelzen würde man wohl kaum mehr Aufmerksamkeit erregen. Der extrem flache Wagen (nur 1,17m hoch!) war das Ergebnis der Konkurrenz zwischen den Sportwagenherstellern Lotus und Marcos. Beide waren für den Bau puristischer Leichtbaugeschoße bekannt, wollten jedoch auch im Segment der GTs einen Fuß in die Tür bekommen. Der Wagen verfügte über einen sehr luxuriösen Innenraum, eine gute Rundumsicht, sowie eine hervorragende Straßenlage. Befeuert von einem 2,5 Liter Triumph Reihensechszylinder mit mechanischer Einspritzung erreichte der für einen Marcos mit gut 1300 kg relativ schwere Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von gut 200 km/h. 1971 endete nach nur 32 Stück die Produktion mit der Insolvenz von Marcos. Gut zehn Jahre sollten vergehen, bis Marcos wieder von den Toten auferstand, diesmal jedoch ohne den Mantis.



Die 80er - Lotus Elite/Eclat/Excel –
das schwarze Schaf

Wenn jemand an Lotus denkt kommen demjenigen wohl meistens als erstes puristische Sportwägen à la Elan und Super Seven, sowie die Siege des legendären Team Lotus in den Sinn. Niemand würde bei einem Lotus an ein Auto denken, welches als direkter Konkurrent zu Luxuskreuzern nach Art eines Mercedes SL gedacht war. In den Siebzigern standen die Zeichen bei Lotus auf Expansion.

Man war eine anerkannte Größe in der Formel 1 und baute Sportwägen, welche trotz vergleichsweise geringer Motorleistung den großen der Branche regelmäßig das Fürchten lehrten. Das Geheimnis deren Erfolges war der Leichtbau, welcher Lotus berühmt gemacht hatte. Nun war die Zeit gekommen, das Kit-Car-Image abzuschütteln. Man wollte in höhere Preisklassen vorstoßen und begann mit der Entwicklung eigener Motoren. Dem Jensen Healey wurde die fragwürdige Ehre zu Teil, als Versuchskaninchen für den ersten eigenen Lotus-Motor, den Typ 907, zu dienen. Nachdem die Kinderkrankheiten, welche einiges zum Untergang Jensens beitrugen, behoben wurden, hielt er 1974 im Shooting Brake Elite und dem Coupe Éclat Einzug. Der Motor, der für Lotus Verhältnisse äußerst luxuriösen GTs, hatte 2 Liter Hubraum, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder und leistete 160 PS. 1980 wuchs der Hubraum auf 2,2 Liter, wobei die Leistung unverändert 160 PS betrug, der Drehmomentverlauf jedoch deutlich verbessert wurde. 1985 stieg die Leistung mit der Einführung des Excel SE auf 180 PS. Wie jeder Lotus seit dem Elan bauten diese 2+2 sitzigen Coupes auf einem Zentralrahmen auf, welcher ab 1980 verzinkt war, und trug eine zweiteilige Karosserie aus GFK. Obwohl der Wagen sowohl über ausreichend Platz (sogar auf der Rückbank!), eine luxuriöse Ausstattung mit Leder, Klimaanlage und Automatik, als auch über hervorragende Fahreigenschaften dank einer 50:50 Gewichtsverteilung verfügte, war er für Lotus ein Flop. Der Verkauf lief äußerst schleppend und konnte zu keiner Zeit die Erwartungen erfüllen. An seiner mangelnden Beliebtheit hat sich bis heute nicht viel geändert. Die bis 1992 gefertigten Wägen bieten heute die preiswerteste Möglichkeit einen Lotus zu fahren. Restaurationsobjekte bekommt man ab 1000 Pfund, für gute Exemplare sind gut 6-7000 Pfund fällig. Bedenkt man die Tatsache, dass es sich bei diesen Autos um die einst teuersten Vierzylinder der Welt handelte, für deren Preis man auch einen 450 SL kaufen konnte, gehören Chapmans GTs heute zu den wohl größten Schnäppchen, welche trotz aller Annehmlichkeiten kaum mehr als 1000 kg wiegen und dementsprechend agil zu bewegen sind.

Wie diese kleine Auflistung von Modellen, welche vielleicht nicht jedem geläufig sind zeigt, kann sich ein Blick über den Tellerrand der Massenhersteller durchaus lohnen. Wer gute Fahrleistungen, Luxus und Exklusivität sucht muss nicht zwangsläufig im Lotto gewonnen haben, vorausgesetzt man bringt etwas Flexibilität bei der Markenwahl mit.

©JDOST /JDC Nov.13 by Bernhard Wagner

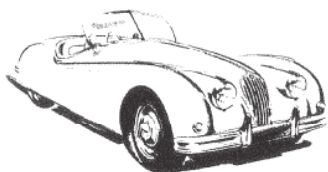


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

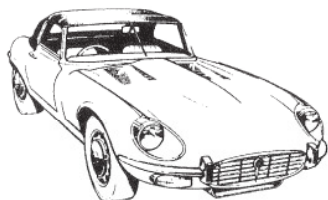
Die Ersatzteil-Spezialisten

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



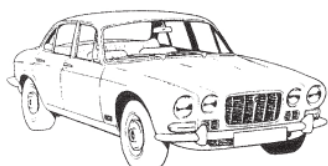
XJ-S



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