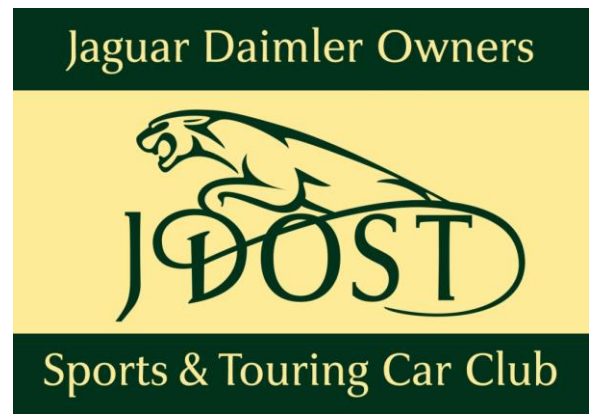


# JDOST Gazette

Issue No.58  
August 2014



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Jaguar XE mit Alu auf Konkurrenzkurs	Seite 2
Jaguar Land Rover steht vor steilem Wachstum	Seite 3
F-Type Coupé Team Sky: Partner für Zeitfahrer	Seite 4
Kampf um Premiumbranche	Seite 5
543 Briten-Klassiker wechseln den Besitzer	Seite 6
Jaguar XK 66 Cabrio auf dem Weg zum Klassiker	Seite 7
JDOST - Termine Vorschau	Seite 10
JDOST Bericht - Zum Jubiläum 65 Jahre Land Rover	Seite 12
Inserate – Anzeigenteil	Seite 15



## Jaguar XE mit Alu auf Konkurrenzkurs

Mit ihrer neuen Mittelklasse wollen die Briten sportliche Fahrer begeistern. Deshalb erhält der Jaguar XE auch Komponenten aus dem Sportwagen F-Type.

Anfang September zeigt Jaguar das neue Mittelklasse-Modell XE, das Mitte 2015 zu den Kunden rollen soll und sich dann unterhalb des Oberklassemodells XJ sowie des eine Klasse kleineren XF einordnet.

Im Vorfeld geben die Briten bereits einige Details bekannt, anhand derer klar wird, dass sie aus alten Fehlern gelernt haben.

Anders als der geflopte Vorgänger X-Type von 2001 basiert der XE zum einen nicht auf einem Allerwelts-Modell wie dem Ford Mondeo, sondern teilt sich die Architektur mit dem kommenden SUV C-X17.

Zum anderen enthält die neue Mittelklasse, die gegen Konkurrenten wie Audi A4, BMW 3er, Lexus IS und Mercedes C-Klasse antritt, aktuelle Bausteine der Jaguar-DNA.

So setzen die Briten zum Beispiel auf den Leichtbau-Werkstoff Aluminium, aus dem das Monocoque bestehen soll. Für die Balance zwischen Komfort und Dynamik setzt Jaguar eine Integral-Mehrlenkerachse hinten ein, die Vorderachse ist dem Sportwagen F-Type entlehnt. Komponenten beider sind aus geschmiedetem oder hohl gebohrtem Aluminium gefertigt.

Erstmals im XE kommt die aktuellste Generation der elektrischen Servolenkung zum Einsatz. Durch eine neue Softwareabstimmung soll sich die Lenkung der Fahrsituation besser anpassen und zu einem optimierten Lenkgefühl beitragen. Zum Anfahren auf rutschigem Untergrund erhält das hinterradgetriebene Modell eine neue Traktionshilfe ASPC, durch die der XE ohne Zutun des Fahrers seine Kraft auf die Straße bringen kann.

Den Antrieb der Mittelklasselimousine übernehmen die neue Vierzylinder-Benziner und Diesel aus der „Ingenium“-Motorengeneration.

Die Leichtbau-Triebwerke werden künftig auch in anderen Modellen der Marke Einzug halten.



## Studie: Jaguar Land Rover steht vor steilem Wachstum

Der britische Autohersteller Jaguar Land Rover, der vor Jahren noch als notorisch erfolglos galt, steht laut einer Studie vor einem anhaltend steilen Wachstum.

“Im Jahre 2020 wird Jaguar Land Rover mit 900.000 Verkäufen vor Lexus auf Platz vier der Weltranglisten der größten Premiumhersteller liegen”, schreibt Ferdinand Dudenhöffer, Direktor des Center Automotive Research Essen - Essen (CAR) an der Universität Duisburg - Essen, in der Studie, die der “Welt” exklusiv vorliegt.

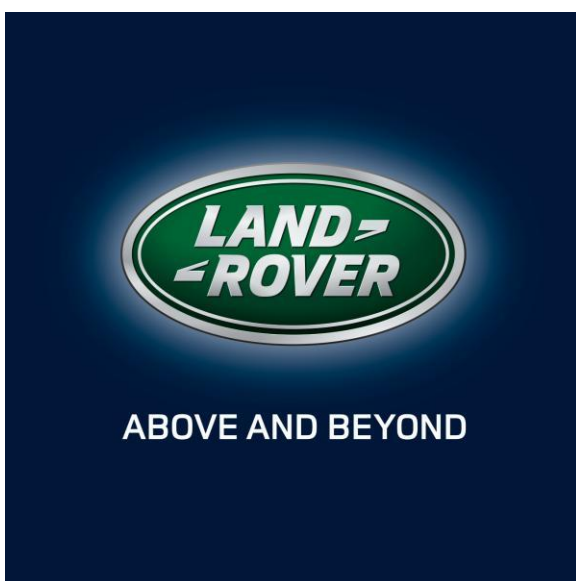


Vom “erfolgreichsten Autobauer der Welt” spricht Dudenhöffer – zumindest wenn man einige Kriterien an die Entwicklung der Marke anlegt.

Der Experte untersuchte, wie sich ausgewählte Premium-Autobauer mit einem Jahresabsatz von mehr als 200.000 Fahrzeugen in den vergangenen vier Jahren in Sachen Absatz und Profitabilität entwickelten. Jaguar Land Rover schneidet demnach besser ab als Audi, BMW und Mercedes.

“Aus dem unansehnlichen Entlein Jaguar Land Rover”, schreibt Dudenhöffer, “ist ein hübscher Schwan geworden.” Beim Tempo des Wachstums lassen die Briten die deutschen Rivalen bereits hinter sich. In den ersten sechs Monaten des Jahres konnte Jaguar Land Rover ein Plus von 14 Prozent erzielen.

Damit verwies das Unternehmen die deutschen Rivalen auf die hinteren Plätze. Mercedes schaffte ein Plus von 12,8 Prozent, Audi steigerte den Absatz um 11,4 Prozent und BMW um 10,2 Prozent – allerdings sind die auch fast viermal so groß. Der Erfolg überrascht.



Immerhin hatte der US-Autobauer Ford die Marken vor sechs Jahren zum Verkauf gestellt. Der indische Tata-Konzern übernahm sie für umgerechnet 1,5 Milliarden Euro. Aus heutiger Sicht ist das ein niedriger Preis.

“Entweder war es der größte Fehler der Ford Motor Company”, schreibt Dudenhöffer, “oder einfach die Erkenntnis, das Premiumgeschäft nicht zu verstehen.”

## F-Type Coupé Team Sky: Partner für Zeitfahrer

Der Sportwagenbauer Jaguar hat für die Zeitfahretappe zwischen Bergerac und Périgeux der Tour de France ein ganz spezielles Begleitfahrzeug entwickelt. Das Jaguar F-Type Coupé agiert als Servicefahrzeug des Team Sky.

Für die 54 Kilometer lange Einzelzeitfahretappe zwischen Bergerac und Périgeux am 26.7.2014 stellten die Briten aber ein ganz spezielles Servicefahrzeug.



Das für die vorletzte Etappe der diesjährigen Frankreich-Rundfahrt aufgebaute Servicefahrzeug basiert auf dem Jaguar F-Type Coupé R mit seinem 550 PS und 680 Nm starken 5,0-Liter-V8 mit Kompressoraufladung.

Zur Sonderausstattung gehört ein Fahrradträger, der die Serienmäßige Heckscheibe ersetzt und so zwei der Pinarello Blade TT-Renn-Bikes des Teams nebeneinander schultert. Im Kofferraum kommt zusätzlich eine separate Stromversorgung für Zusatz-Hupen, Radios, Verstärker, Mikrofone und TV-Bildschirme unter.

Das exklusive Einzelstück glänzt in den Original-Farben und -schriftzügen des Team Sky; das Interieur ist farblich und in Gestalt von Team-Graphiken darauf angepasst. Aufgebaut wurde das Coupé vom SVO-Team von Jaguar.

Als offizieller Fahrzeug-Ausrüster des Team Sky unterstützte Jaguar die Radsportler bei der aktuellen Tour de France mit Servicefahrzeugen vom Typ XF Sportbrake.





## Kampf um Premiumbranche

Jaguar will an Audi, BMW und Mercedes vorbeiziehen. Die britische Luxusmarke hat ein ambitioniertes Ziel: technisch die Nummer eins bei Premiumautos zu werden. Dass Jaguar dabei kleiner ist als Audi, BMW und Mercedes, könnte dabei sogar von Vorteil sein.

Der neue Technik-Vorstand der britischen Luxusmarke Jaguar Land Rover sagt den führenden deutschen Premiumherstellern den Kampf an. „Wir streben an, bei der Technologie Nummer eins zu sein“, sagte Wolfgang Ziebart in einem Interview. Der Ex-Chef von Infineon und langjährige BMW-Manager, der seit August 2013 in der Jaguar-Zentrale in Whitley arbeitet, sieht sich dabei im Vorteil: „Unser Unternehmen ist kleiner als die großen Konkurrenten Audi, BMW und Mercedes.“ Das helfe: Jaguar könne schneller sein und brauche auch nicht so viel Aufwand. „Wir haben nicht so viele Leute, die da herumentscheiden“, sagte Ziebart wörtlich.

Die Deutschen dominieren die Premiumklasse. Ihr Weltmarktanteil lag im vergangenen Jahr laut einer Studie der Investmentbank UBS bei über 88 Prozent – dank vieler Innovationen und moderner Technik. Eine Rolle, an der die Briten nun rütteln wollen, auch wenn die Deutschen über teilweise deutlich höhere Entwicklungs-Etats verfügen. „Vor den Etats haben wir nicht so viel Sorge. In den letzten Jahren ist bei Jaguar nie eine gute Idee daran gescheitert, dass kein Geld dafür da war“, erklärt Ziebart. Der britische Autohersteller greift nach Jahren hoher Verluste unter seinem neuen Eigentümer, dem indischen Großkonzern Tata, wieder an. Bisher konzentrierte sich Jaguar Land Rover auf das margenstarke Top-Segment sowie hochwertige Geländewagen. Doch mit einem neuen Modell namens XE, das 2015 auf den Markt kommt, plant Jaguar, das Traditionsunternehmen in der absatzstarken Mittelklasse zu etablieren.

Der neue Baby-Jaguar soll vor allem dem 3er BMW, dem Audi A4 und der C-Klasse von Mercedes Konkurrenz machen. Die Briten werden so zu einem der ernsthaftesten Herausforderer der deutschen Hersteller im Premiumsegment. Im ersten Halbjahr 2014 erzielte Jaguar erneut einen Rekordabsatz und verkaufte insgesamt 240.372 Fahrzeuge - und damit mehr als im Gesamtjahr 2010.



## 543 Briten-Klassiker wechseln den Besitzer

Die weltweit größte Sammlung britischer Klassiker hat den Besitzer gewechselt: Multimillionär James Hull hat seine 543 Oldtimer an Jaguar verkauft.

Jaguar Land Rover hat für einen unbekanntenen Preis die größte Sammlung von britischen Oldtimern erworben. Vorbesitzer war der Multimillionär James Hull.



Mit 543 Einzelfahrzeugen (davon 130 Jaguar-Modelle) ist sie die weltweit größte Privatsammlung britischer Klassiker und stand im Mai 2014 für 100 Millionen britische Pfund (entspricht ca. 126.152.600 Euro) zum Verkauf, wie die Zeitung "Daily Mail" berichtete.

Außerdem Bestandteil der Sammlung: zahlreiche Tretautos, Flugzeuge aus den beiden Weltkriegen und Zubehör. Die Fahrzeuge sind nach Angaben von Jaguar durchgängig in einem exzellenten Zustand, viele wurden komplett restauriert. Jaguar will mit der Sammlung einerseits das nationale automobile Kulturerbe sichern und andererseits das Markenprofil als Hersteller erfolgreicher britischer Sportwagen schärfen. Die Sammlung sollte in einem Stück bleiben.

Einzelstücke der Sammlung sollen "bei Jaguar Kunden-Events, Weltpremierer wie dem Jaguar XE und Fahrveranstaltungen aktiv und weltweit" eingesetzt werden. Über den endgültigen Verkaufspreis wurden keine Angaben gemacht. James Hull erläuterte, dass sein primäres Motiv nicht darin gelegen habe, den maximalen Verkaufspreis zu erzielen, "sondern die Zukunft der Sammlung in diesem Land und mit Hilfe des passenden Verwalters zu sichern."

Der 53-Jährige war zuletzt mehrfach an Krebs erkrankt und will sich nun auf sein Privatleben konzentrieren. John Edwards, Abteilungsleiter der Special Vehicle Operations bei Jaguar, kündigte aber an, dass man "beim Ausbau der Heritage-Aktivitäten (englisch: Erbe, symbolisch für alle Jaguar-Oldtimer) auch weiterhin gerne mit James zusammenarbeiten" möchte.

## Jaguar XK 66 Cabrio auf dem Weg zum Klassiker

Es heißt Abschied nehmen. Der XK von Jaguar geht in den Ruhestand. Nicht der schlechteste Grund, mit dem die Baureihe abschließenden Sondermodell 66 eine letzte Fahrt zu unternehmen. Hat das Spaßmobil Oldie-Potenzial?



Es gehört zu den nicht immer sympathischen Errungenschaften modernen Marketings, der Einführung eines neuen Fahrzeugs ein besonders luxuriös ausgestattetes, teures Sondermodell unter Namen wie etwa „First Edition“ voranzustellen, um die Ungeduld besser betuchter Käufer clever abzuschöpfen.

Mit wesentlich mehr Wohlwollen blicken wir dagegen auf die „Final Editions“, die zwar letztlich der gleichen Intention dienen, der meist aber schon deutlich abgeflachten Nachfragekurve mit einem günstigen Preis beziehungsweise viel Ausstattung entgegenarbeiten. So ein letztes Fahrzeug vor Einstellung der Produktion ist der XK 66 von Jaguar, der dem Klassiker ein würdiges Finale bereiten soll.

Wieso überhaupt „Finale“? Nun, die Baureihe XK wird von Jaguar in diesem Sommer eingestellt, der neue, aggressivere, frischere F-Type soll die Klientel mit abdecken, schließlich gibt es auch die neugeborene Katze als Coupé und Cabrio. Auch das in Deutschland auf 66 Exemplare limitierte abschließende Sondermodell gibt es in den zwei Karosserievarianten. Wir entschieden uns für das im Vergleich elegantere Cabrio.

Zunächst mal die Fakten: Letztlich ist der XK 66 nichts anderes als der bisherige XK in der höchsten Ausstattungsstufe Portfolio plus einige Schmankerln, die meist optischer Natur sind. Dazu gehören 20-(statt 19)Zöller, Außenspiegelkappen in Chrom und eine Kofferraumleiste aus Edelstahl.

Immer an Bord ist das sogenannte Technik-Paket mit adaptivem Kurven- und Abbiegelicht, Rückfahrkamera und Reifenluftdruckkontrolle. Außerdem gibt es ausschließlich die beiden Außenfarben Racing Green und Stratus-Anthrazit. Unser Testwagen war (leider) mit letzterer versehen, das klassische britische Grün hätte vermutlich besser zum Anlass gepasst. Im Innenraum steht hellbraunes oder graues Leder zur Wahl, wozu das Walnusswurzholz und die Chromoberflächen nicht in jedem Fall passen.

Da sich die Extra-Ausstattung letztlich in Grenzen hält, hat Jaguar den Preis der Portfolio-Version beibehalten; 107.580 Euro kostet das Cabriolet, womit es sich letztlich nur als besser ausgestattetes und limitiertes Serienmodell outet.

Die Limitation auf 66 Fahrzeuge bezieht sich auf die Baureihenzeit.

Denn der XK mit Zusatz 120 wurde 1948 auf der London Motor Show vorgestellt, die „120“ bezogen sich auf die Maximalgeschwindigkeit in Meilen, also 192 km/h – ein für die damalige Zeit sensationeller Wert.

So gesehen ist der Fortschritt zwar keine Schnecke, aber doch gar nicht so zügig. Denn unser XK 66 Cabrio schafft heute 250 km/h (abgeregelt), eine Steigerung von gerade mal 30 Prozent. Aber das ist natürlich eine Milchmädchenrechnung, denn der 5,0-Liter-Achtzylinder ist zwar nicht mehr brandneu, aber immer noch ein moderner Motor, der zudem viel Spaß macht. Das liegt auch daran, dass er hier nicht in der Version mit brachialem Kompressor (510 bzw. 550 PS), sondern in der Sauger-Version mit 385 PS antritt.

Somit beschleunigt er relativ linear und verfügt natürlich trotzdem über mehr als genug Kraftreserven. Dass er nicht mehr zu ganz modernen Aggregaten zählt, zeigt schon sein offizieller Durchschnittsverbrauch von 11,2 Litern. Der Wert wurde offensichtlich nicht wie heute üblich unter Einbeziehung aller möglichen Tricks errechnet und bewegt sich daher einigermaßen an der Realität: Wir benötigten trotz einiger schnell gefahrener Autobahnabschnitte über 14 Tage im Schnitt 13 Liter.

Als Gegenleistung bietet brummelt der Motor so angenehm vor sich hin, wie es letztlich nur ein Achtzylinder kann. Wir bezeugen dieser langsam vom Aussterben bedrohten Gattung trotz ihres Verbrauchs an dieser Stelle allen Respekt, zumal sowohl der Motor, wie auch das gesamte Auto nicht zu Hochgeschwindigkeitsorgien animiert. Vielmehr gibt man als Fahrer im XK Cabrio vor allem bei geöffnetem Dach gerne den Gentlemen-Driver, der die aufmüpfigen Jungfahrer in ihrem süddeutschen Dieselboliden mit souveränem Lächeln vorbeiwinkt.

Der XK wirkt ein wenig jetzt schon wie ein Klassiker aus der guten alten Zeit, zumindest aber wie ein Klassiker der nahen Zukunft. So typisch britisch, so sportlich und dabei trotzdem elegant ist kein anderer Jaguar, der F-Type setzt im Vergleich dazu auf eine geradezu aggressive Sportlichkeit, so dass man eigentlich kaum von einem Nachfolge-Modell sprechen kann.

Allerdings muss man sich als Besitzer eines XK auch über die Nachteile im Klaren sein, die ein solches Gefährt älterer Bauart mit sich bringt. Während die Sitze prima, die Lenkung und die ZF-Sechsgangautomatik zumindest immer noch okay sind, hört der Spaß spätestens beim Infotainment auf.

Sagen wir es klar und deutlich: Dieses Navigationssystem und auch das Radio wären schon in einem Kleinwagen eine Zumutung, in einem 100.000-Euro-Fahrzeug sind sie eine Frechheit.

Nur ein Beispiel zu diesem in Zusammenhang mit Jaguar schon häufig geäußerten Problem: Mitten in Köln war es nicht möglich, den quasi Haussender WDR in Gestalt des Programms WDR 5 trotz mehrfachen Suchlaufs ohne Rauschen ins Cockpit zu bekommen.



Und über die Eskapaden des Navis ließe sich ein eigener Bericht schreiben. Hinzu kommen weitere Mängel und auch ein paar Kleinigkeiten, die das wenig verwindungssteife Fahrzeug in direktem Vergleich zu Wettbewerbern schon alt aussehen lassen: So zum Beispiel der winzige, flache Kofferraum mit Platz für 200 Liter Gepäck in geöffnetem Zustand (geschlossen 313 Liter).

Macht nichts, denn auf den hinteren Sitzen finden nicht mal Kinder genügend Platz. Das XK Cabrio ist also eigentlich ein Zweisitzer mit zusätzlichem Stauraum auf den hinteren Rängen. Zu zweit kann man mit ihm durchaus in Urlaub fahren. Geärgert haben wir uns über die hinteren kleinen Dreiecksscheiben, die man bei offenem Verdeck partout nicht hochfahren kann. Warum eigentlich nicht?

Für Menschen, die von ihrer Marke und ihrem Fahrzeug stets das Neuste und Beste verlangen, ist dieser Jaguar sicher nicht das Richtige. Auch nicht für den Geschäftskunden, der alle drei Jahre sein Fahrzeug wechselt. Wer sich kurz vor Schluss den XK noch in die Garage stellt, sollte – das nötige Kleingeld vorausgesetzt – das Fahrzeug als Spaßmobil nutzen.

Jede Wette, in wenigen Jahren wird gerade das elegante Cabrio mit der niedrigen Silhouette ein ob seines brabbelnden Achtzylinders, seiner zurückhaltenden Eleganz und seiner britischen Ausstrahlung zu den bewunderten Klassikern gehören. Und das Navi bleibt beim Sonntagsausflug ja sowieso ausgeschaltet.

#### **Technische Daten:**

2+2-sitziges, zweitüriges Sport-Cabriolet der gehobenen Mittelklasse;  
Länge: 4,79 Meter, Breite: 1,89 Meter (mit Außenspiegeln: 2,03 Meter), Höhe: 1,33 Meter,  
Radstand: 2,75 Meter, Kofferraum: 200 – 313 Liter

5,0-Liter-V8-Saugmotor; 283 kW/385 PS, maximales Drehmoment: 515 Nm bei 3.500 U/min, Beschleunigung: 0 - 100 km/h: 5,6 Sek., Vmax: 250 km/h (abgeregelt)

Durchschnittsverbrauch: 11,2 Liter, CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 264 g/km, Effizienzklasse: G,  
Abgasnorm: Euro5, Testverbrauch: 13,0 Liter;  
Preis: ab 107.580 Euro (Coupé ab 99.380 Euro)

©JDOST - Berichte im Zeitraum July – August 2014  
by Wolfgang Schöbel

## JDOST - Termine

### Vorschau:

22. – 24.08.2014

**Vienna Classic Days mit JDOST Präsentationsstand**  
**Präsentationsstand am Rathausplatz**  
**und Jaguar Wertung/Präsentation bei der Börse**

**Info unter:**

office@jdost.at

**Organisator:** Wolfgang Schöbel



07.09.2014 ab 09:00h

**1.JDOST-Bocciaturnier**  
**im Wirtshaus "Oliver"**

Hauptstraße 3

3012 Wolfsgraben

**Anmeldung bis 29. August 2014**

**bei Heinz unter:**

Tel. +43 664 524 34 29 sowie

Mail winkler.heinrich@aon.at

oder unter: office@jdost.at

wirtshaus  
**Oliver**

12.09.2014 ab 18:30h

**JDOST Outdoor Kartrennen**

**ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Teesdorf**

Triester Bundesstraße 120

2524 Teesdorf bei Baden

Anmeldung auf **Doodle**

oder per Mail: office@jdost.at

Achtung: Eintreffen bis 18:30h

Rennbeginn pünktlich 19:00h

**Mindestteilnehmerzahl liegt bei 8 Personen**

**Es sind noch Startplätze FREI!!!**



18.09.2014 ab 19:30h

**JDOST – Clubabend**

**Restaurant Panoramashenke**

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

**Anmeldung unter:**

office@jdost.at



20.09.2014 ab 09:00h  
**1.JDOST- Seminar - Youngtimer**  
**im JDOST Garage**  
Stammersdorferstrasse 318 /Ecke Roseggerweg  
2201 Gerasdorf  
**Anmeldung bis 31. August 2014**  
Anmeldung auf **Doodle**  
oder per Mail: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
**Mindestteilnehmerzahl liegt bei 10 Personen**  
**Es sind noch Plätze FREI!!!**



Impressum: Herausgeber & Druck: JDOST  
A-2201 Gerasdorf/Wien ZVR: 667443775  
Redaktion: Wolfgang Schöbel [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)  
Layout: Kar Schwoiser [karl@jdost.at](mailto:karl@jdost.at)  
Erscheinungstermin: monatlich

# JDOST Bericht -

## Zum Jubiläum 65 Jahre Land Rover

Der Land Rover startete vor 65 Jahren als Verlegenheitskonstruktion in die Automobilgeschichte. Private, Unternehmer, Militär, Feuerwehr und Ambulanz schätzten die Autos von Land Rover. Als Geburtsstunde des Land Rover und der Marke gilt das Serien-Auto und Vorstellung auf der Amsterdam Motor Show am 30. April 1948.



Die Erfindung des Land Rovers soll in der walisischen Provinz stattgefunden haben. Maurice Wilks war Besitzer eines Bauernhofs in der Grafschaft Anglesey.

Im Hauptberuf war er technischer Direktor der Rover Automobilwerke und gemeinsam mit den anderen Mitgliedern des Managements suchte er nach einer zündenden Idee, wie nach der Zerstörung des Werkes in Coventry im WWII und der auf der Insel herrschenden Materialknappheit die Produktion wieder in Gang gebracht werden konnte.

Auf seinem Bauernhof nutzte er ehemalige Militärfahrzeuge als Zugmaschine für Pflüge und anderes Gerät für die Feldarbeit. Ein kleines und robustes Fahrzeug mit Allradantrieb für die Landwirtschaft war die Idee. Maurice Wilks hatte Erfolg bei seinen Kollegen bei der Überzeugungsarbeit.



Es wurde ein Fahrzeugchassis aus Militärbeständen mit Motor und Getriebe eines Rovers zusammengefertigt. Da es in der damaligen Zeit an Stahl mangelte, wurde die Karosserie aus Aluminium gefertigt. Durch den Flugzeugbau war dieses Material gut für die Produktion beziehbar. Richtige Werkzeuge waren natürlich auch nicht vorhanden und so wurden möglichst flache und gerade Platten verwendet.



Die Vorserie umfasste 48 Exemplare und hatte permanenten Allradantrieb mit Freilauf und ein Zweigang-Verteilergetriebe. Ein vorhandener 1,6-Liter-Rover-Motor diente als Kraftquelle. Man taufte das Fahrzeug „Land Rover“, angelehnt an den zugeordneten Einsatzbereich.



Auch nach 65 Jahren gehört der Land Rover zu den Autos mit dem größten Wiedererkennungswert.

Immerhin 22 Jahre lang hatte die Marke Land Rover nur ein Modell anzubieten.

Erst 1970 wurde das zweite Modell als Range Rover vorgestellt.



## Die Geschichte des Land Rover oder auch Defender

### Station Wagon Serie I (1954-1958)

- 1954 Langer Radstand 107" lieferbar
- Einführung des ersten Dieselmotors

### Station Wagon Serie II (1958-1961)

- 1958 Vergrößerte Schiebefenster
- Einführung von Schwellern zur Abdeckung von Auspuff und Triebwerk
- Kraftstoffeinfülldeckel nicht mehr unter dem Fahrersitz sondern hinter der Fahrertür (RHD)

### Series II Station Wagon (1961-1972)

- 1966 Serienmäßige elektrische Richtungsanzeiger
- 1968 Scheinwerfer nicht mehr im Kühlergrill sondern in den Kotflügeln

### Station Wagon Serie III (1972-1984)

- 1972 Lufteinlass auf dem Kotflügel für die Fahrzeugheizung
- 1981 Verbesserte Sitze für die County-Modelle

### **Station Wagon 90 (1984-1990)**

- 1984 Schraubenfedern anstatt Blattfedern
- Einteilige Windschutzscheibe eingeführt
- Versenkbare Frontscheiben anstatt der Schiebefenster
- Polyurethan-Radkästen um größere Spurbreite zu ermöglichen.

### **Defender (1990-2006)**

- 1998 Td5-Motor eingeführt
- Kraftstofftank und Einfüllstutzen nach hinten verlagert
- Reserverad auf der Motorhaube verboten

### **Der Neue Defender 2007**

- Neuer 2,4-Liter Dieselmotor mit einem Drehmoment von 360 Nm
- Neues 6-Ganggetriebe
- Neue Instrumententafel und neue Sitze
- Neues Heiz-, Belüftungs-, und Klimasystem

### **Defender SVX (2008)**

- Neues Spezialmodell zum 60. Firmenjubiläum

Und hier der letzte Spross!

Der Land Rover Defender LXV Special Edition



alle Bilder ©Land Rover Media

©JDOST /JDC August 14 by Karl Sch.



# Inserate – Anzeigenteil

Manfred  KUBIK

## KONTAKT



**MANFRED KUBIK E.U.**  
**AUTOSPENGLEREI UND LACKIEREREI**

Hormayrgasse 35 · 1170 Wien

ATU45543005 · FN 327294s Handelsgericht Wien

Landesinnung Wien der Karosseriebauer

Telefonnummer: 01/485 46 00

Fax: 01/485 46 00 - 13

Email: [office@autoreparatur-kubik.at](mailto:office@autoreparatur-kubik.at)

<http://www.autoreparatur-kubik.at>

Manfred  KUBIK



ALLE MARKEN



OLDTIMER



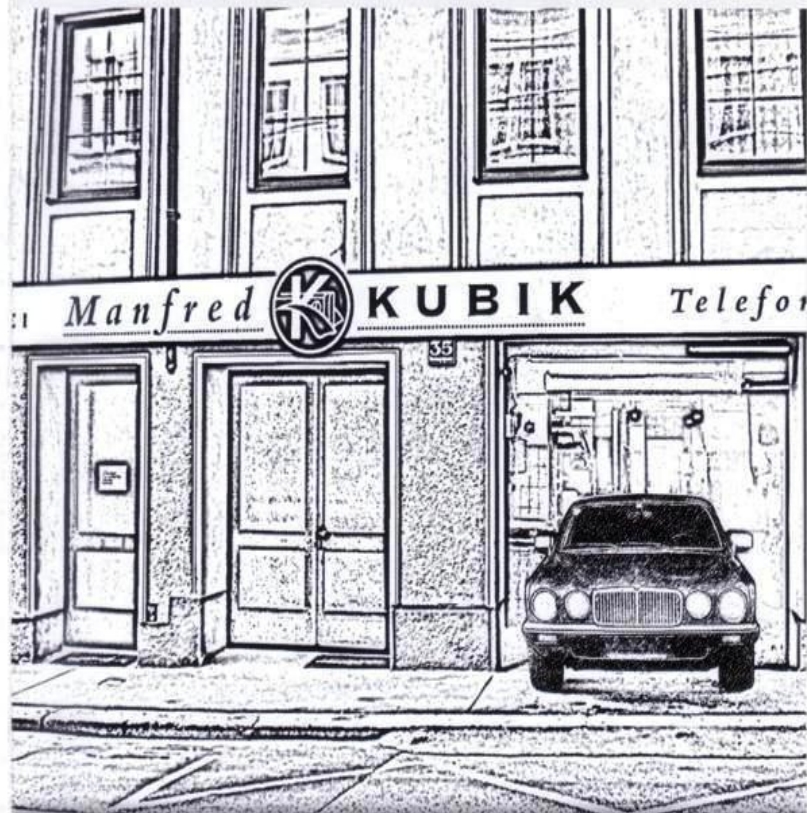
ABSCHLEPPDIENST



VERSICHERUNGS-  
ABWICKLUNG



OPTISCHE  
ACHSVERMESSUNG  
EIGENE RICHTBANK



**AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI**

1170 Wien, Hormayrgasse 35,

Telefon 01/485 46 00, Fax 01/485 46 00-13

e-mail: [office@autoreparatur-kubik.at](mailto:office@autoreparatur-kubik.at)

<http://www.autoreparatur-kubik.at>



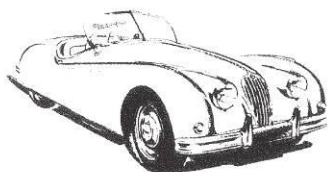


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

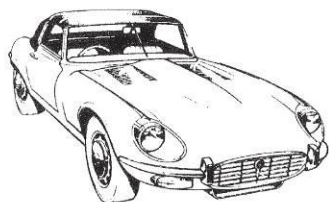
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



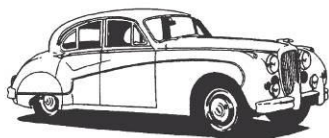
XK120, XK140, XK150



E-Typ Serie 1 bis Serie 3



XJ-S



Mk7, Mk8, Mk9



Mk2 und Daimler V8



XJ6 und XJ12

## Kompetenz aus Leidenschaft

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

### KATALOG-ANFORDERUNG

Unsere Kataloge sind leicht verständlich und einfach zu handhaben.

- JAGUAR XK120
- JAGUAR XK140
- JAGUAR XK150
- JAGUAR E-Typ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_
- JAGUAR XJ-S
- JAGUAR Mk2 2.4/240
- JAGUAR Mk2 3.4/3.8/340
- DAIMLER 2.5 V8/250 V8
- JAGUAR S-Typ
- JAGUAR XJ,  
Fahrgestell-Nr.: \_\_\_\_\_

Vorname, Name \_\_\_\_\_

Straße, Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

Telefon / Fax \_\_\_\_\_

E-Mail-Adresse \_\_\_\_\_

Oder einfach im Internet als PDF herunterladen!

### JAGUAR-Center Idstein



Ersatzteilkatalog  
JAGUAR E-Typ Serie 2



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

**OLDTIMER VETERANEN SHOP GmbH**  
Maximilianstraße 8 · D-65510 Idstein  
Postfach 13 27 · D-65503 Idstein  
☎ 06126 / 99730 · Fax 06126 / 4084  
www.oldtimer-shop.de · E-Mail: info@oldtimer-shop.de

### SERVICE

**Telefonische Auftragsannahme  
und Ladenverkaufszeiten**

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

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

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