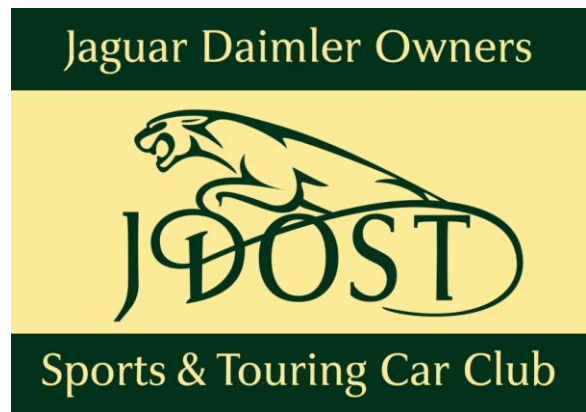


# JDOST Gazette



Issue No.63  
February 2015

betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Erlkönig Jaguar F-Pace Seite 3

Erlkönig Jaguar XJ und XJR: Update für die Oberklasse

Jaguar schafft mit neuem SUV-Modell  
1300 Jobs in Großbritannien Seite 4

Jaguar XE 2.0 Diesel und XE-S 3.0 im Fahrbericht:  
Erste Tour in der Mittelklasse-Limousine Seite 5

Jaguar F-Type als Handschalter und mit Allrad:  
Einstiegspreis sinkt auf 65.000 Euro Seite 8

James Bond-Film Spectre:  
Bösewicht Waltz fährt Jaguar C-X75 Seite 9

**JDOST - Termine Vorschau**

**Seite 10**

**Zeitgenössischer JDOST-Bericht  
Der große und schöne Unbekannte**

**Seite 12**

**Inserate –  
Anzeigenteil – Sponsoren**

**Seite 14**



## Erkönig Jaguar F-Pace



Hier rollt der neue Jaguar-SUV

Ab 2016 steigt Jaguar ins SUV-Segment ein. Dann wird die Serienversion der Studie C-X17 als Jaguar F-Pace zu den Händlern rollen. Jetzt wurde der Premium-SUV als Erkönig abgeschossen.

Trotz der starken Tarnung zeigt der Erkönig: Der Jaguar F-Pace orientiert sich an der bereits auf der IAA 2013 vorgestellten Studie CX-17. Die Front trägt schmale Scheinwerfer, der Grill wird sich an dem aktuellen Design der Marke orientieren.

In einer leichten Wellenbewegung leitet die untere Fensterlinie den Blick nach hinten. Die Dachlinie neigt sich sanft gen Heck und gibt dem Jaguar F-Pace eine dynamische Form. Am Heck zeigen sich wiederum schmale Leuchten sowie eine recht niedrige Heckscheibe. Ein Dachkantenspoiler schließt den SUV ab.

Der Jaguar F-Pace kommt als Fünfsitzer mit Allradantrieb. Dieser wiederum wird vom neuen All Surface Progress Control-System unterstützt. Die Plattform für den neuen Jaguar F-Pace liefert die Jaguar Aluminium-Architektur, die auch unter dem XE zum Einsatz kommt.

Der Jaguar F-Pace wird gegen Wettbewerber wie den Porsche Macan oder den Audi Q5 positioniert. Die Motorenpalette wird von den neuen Vierzylinder-Motoren mit rund 200 PS über die V6-Triebwerke bis hin zu einem gut 500 PS starken V8-Motor reichen. Preise für den neuen Jaguar F-Pace gibt es noch nicht

## Erlkönig Jaguar XJ und XJR: Update für die Oberklasse



Seit 2010 ist der Jaguar XJ als Modell X351 auf dem Markt, für 2015 steht nun ein Facelift für die Oberklasselimousine an.

Jetzt ist das Modell auch bei Wintertests im hohen Norden aufgetaucht und von unserem Erlkönig-Fotografen abgeschossen worden. Zur Mitte seines Lebenszyklus soll ein Facelift für einen frischeren Look sorgen. Die Frontschürze wird überarbeitet und dürfte sich harmonischer an die Karosserie anlehnen. Auch der Grill wird überarbeitet, er erscheint schmaler und weniger tief.

Am Heck prangen beim Facelift des Jaguar XJ ebenfalls eine neue Schürze sowie modifizierte Heckleuchten. Auch im Interieur dürfte Jaguar das Facelift-Modell ein wenig aufwerten. Als Option wird Allrad natürlich weiterhin angeboten, ebenso die Langversion.

Motorseitig bleibt es beim 550 PS starken XJR mit dem Fünfliter-V8 im Top-Modell, als "Basis"-Motor verbaut Jaguar auch im neuen Modell den 275 PS starken Dreiliter-V6-Diesel. Jaguar überarbeitet derzeit kräftig seine Modellpalette.

Neben der nächsten Generation des XF ist auch der Jaguar-SUV mit dem Namen F-Pace auf Basis der C-X17-Studie in der Mache.

### Jaguar schafft mit neuem SUV-Modell 1300 Jobs in Großbritannien

Der Nobel-Autobauer Jaguar Land Rover lässt sein neues SUV-Modell in der Heimat Grossbritannien bauen und will damit 1300 neue Arbeitsplätze schaffen.

Die Geländelimousine der Marke Jaguar wird im Werk im englischen Solihull gefertigt, teilte das Tochterunternehmen des indischen Autokonzerns Tata Motors am Montag mit. Das unterstreiche erneut die Bindung des Unternehmens ans Vereinigte Königreich, sagte der deutsche Unternehmenschef Ralf Speth laut Mitteilung auf der Automesse in Detroit.

Im vergangenen Jahr verkaufte das Unternehmen mit rund 463 000 Fahrzeugen neun Prozent mehr als 2013.

2015 will Jaguar Land Rover erstmals die Marke von einer halben Million verkauften Autos knacken.



## Jaguar XE 2.0 Diesel und XE-S 3.0 im Fahrbericht: Erste Tour in der Mittelklasse-Limousine



Im Frühsommer soll der Jaguar XE den Mittelklasse-Premiummarkt aufrollen. Erstmals seit dem etwas unglücklichen X-Type auf Mondeo-Basis wagt sich die britische Nobelmarke erneut an einen Konkurrenten zu A4, 3er und C-Klasse.

Wir durften den XE im letzten Prototypenstadium bereits fahren – unterwegs in Portugal mit dem 340 PS starken 3.0 und dem 2.0 Diesel mit 163 PS.

Was heißt hier X-Type? Vielmehr ist der eigentliche Vorgänger des Jaguar XE jener legendäre Mark II der sechziger Jahre, der mit seinen Sechszylindermotoren und sportlichen Fahreigenschaften bereits die Standards für sportliche Limousinen definierte, als man bei Audi noch munter zweitaktete, bei BMW gerade erst die Neue Klasse erfand und bei Mercedes in Heckflossen schwelgte.

Und überhaupt, der X-Type. Der war ja, was gern vergessen wird, ein zahlenmäßiger und geschäftlicher Erfolg für Jaguar, damals noch unter Ford-Herrschaft, er wurde immerhin weit über 300.000 mal gebaut und ist bis heute weit besser als sein Ruf. Um den braucht der Jaguar XE nicht zu fürchten, das war bereits bei den ersten, eher flüchtigen Begegnungen mit dem noch etwas unreifen Prototypen klar.

Jetzt dürfen wir also zum ersten Mal hinter dem Lenkrad Platz nehmen und den Startknopf drücken. Zwei Versionen stehen fürs erste Kennenlernen bereit, das Basismodell mit 163-PS-Diesel sowie die Topversion mit dem 340 PS starken Kompressor-V6 aus dem F-Type.

Erster Eindruck im Cockpit des Diesels: Die Sitzposition ist sportlich versammelt, der Fahrer sitzt tief integriert ins Auto, Platzmangel herrscht keiner, doch der Dachhimmel schwebt nur einige Millimeter über den Köpfen der Insassen. Das wirkt sportwagenmäßig intim, beengt fühlt man sich im Jaguar XE dennoch nicht. Bei den Bedienungselementen gibt es auf Anhieb keine Rätsel, sie entsprechen jenen der teureren Jaguar-Modelle. Neu ist dagegen die Menüstruktur des über Touchscreen bedienten Infotainments, der Weg durch die Menüebenen scheint nun etwas strukturierter, weiteres wird ein Test zeigen.

Der Motor startet auf Knopfdruck, die Fahrstufen werden über den markentypischen Drehknopf angewählt, für die Kraftübertragung sorgt die bewährte Achtstufenautomatik ZF 8 HP 45. Lauter alte Bekannte also, nur der Motor nicht.

Er ist der erste Vertreter der neu entwickelten Ingenium-Familie, zwei Liter Hubraum, wie erwähnt 163 PS stark und beim Start recht leise und ruhig laufend. Später wird er bei höheren Drehzahlen etwas brummig, scheint aber nicht ruppiger als ein vergleichbarer Zweiliter-Diesel der Konkurrenz.

Er hängt gut am Gas, zeigt so gut wie keine Anzeichen von Anfahrtsschwächen oder Turbolöchern und verbraucht laut Bordcomputer um die sieben Liter Diesel bei doch etwas flotterer Fahrt über portugiesische Landstraßen und Autobahnen. Es geht jedoch auch mit weniger: Nach NEFZ-Norm sind es 3,8 Liter Diesel oder 99g CO<sub>2</sub>/km.

Leichtfüßig turnt der Diesel-Jaguar von der Autobahn auf den nächsten Landstraßenabschnitt. Die Chaussee windet sich zwischen Korkeichen-Plantagen die Hügel hinauf, kein Problem. Das Fahrwerk des Jaguar XE ist fast komplett neu entwickelt, nur die Vorderachse stammt aus dem F-Type. Hinten kommt eine Integralachse zum Einsatz, die Bodengruppe sowie die gesamte Karosserie bestehen aus Aluminium und hochfesten Stählen.

Ebenfalls neu ist die in Zusammenarbeit mit ZF entwickelte elektromechanische Lenkung, die auch im neuen Modelljahr des F-Type verwendet wird. Der Aufwand hat sich offenbar gelohnt, der Jaguar XE liegt leicht und agil in der Hand, die Lenkung ist direkt und erfreut mit lebhafter Rückmeldung und das Fahrwerk ist straff, jedoch nicht überhart abgestimmt.

Selbst mit den am Fahrzeug montierten 18-Zöllern (Serie 17 Zoll) werden die übleren Unebenheiten recht wirksam absorbiert. Das macht Spaß, zumal noch nicht mal der Blick auf die Preislisten die Stimmung trüben kann: ab 36.450 Euro ist der XE zu haben, allerdings sind da das Adaptivfahrwerk und das Automatikgetriebe nicht an Bord.

Etwas teurer ist das Jaguar XE-Topmodell mit dem V6 und 340 Kompressor-PS. 54.600 Euro stehen dann mindestens auf dem Preisschild, doch angesichts der noblen Ausstattung und der Fahrleistungen erscheint selbst das nicht übertrieben. Nur 5,1 Sekunden vergehen laut Werksangaben während des Spurts von 0 auf 100 km/h, bei 250 km/h bremst die Bordelektronik den Vorwärtsdrang.

Der V6 ist nur mit Automatik zu haben, was hier aber keineswegs ein Nachteil ist. Das Getriebe wechselt die Gänge diskret und zielsicher, ab und zu zieht der Fahrer dennoch aus lauter Übermut an den Wippen. Dabei ist der Motor im Jaguar XE deutlich diskreter als im krawalligeren F-Type, ein Leisetreter ist er dennoch nicht.

Überraschung am Rande übrigens: subjektiv schien der schnelle S sogar etwas geschmeidiger zu federn als die Diesel-Version. Wobei beide Fahrzeuge mit dem Adaptive Dynamics genannten Adaptivfahrwerk ausgerüstet waren, beim S ist es serienmäßig, beim Diesel kostet es 1.100 Euro und ist erst ab der Prestige-Ausstattung verfügbar.

Zwischen den beiden Extremen Basis-Diesel und Kompressor-V6 wird es zum Marktstart im Juni zudem drei weitere Vierzylinder-Versionen geben: den Diesel mit 180 PS sowie die Benziner mit 200 und 240 PS, alle Motoren ebenfalls aus der Ingenium-Familie. Und falls Sie nach weiteren Gründen suchen, sich auf den neuen Jaguar zu freuen: Drei Jahre Garantie inklusive Inspektionen wird es serienmäßig für jeden XE geben. Wer wird da noch an den X-Type denken?

### Preise Jaguar XE

Modell	Leistung	Preis
Jaguar XE E-Performance Pure	163 PS/340 Nm	36.500 Euro
Jaguar XE 20d Pure	180 PS/430 Nm	36.500 Euro
Jaguar XE 20t Pure	200 PS/280 Nm	36.450 Euro
Jaguar XE 25t Pure	240 PS/340 Nm	39.750 Euro
Jaguar XE E-Performance Prestige	163 PS/340 Nm	38.750 Euro
Jaguar XE 20d Prestige	180 PS/430 Nm	38.750 Euro
Jaguar XE 20t Prestige	200 PS/280 Nm	38.700 Euro
Jaguar XE 25t Prestige	240 PS/340 Nm	42.000 Euro
Jaguar XE E-Performance Portfolio	163 PS/340 Nm	41.300 Euro
Jaguar XE 20d Portfolio	180 PS/430 Nm	42.000 Euro
Jaguar XE 20t Portfolio	200 PS/280 Nm	41.950 Euro
Jaguar XE 25t Portfolio	240 PS/340 Nm	45.250 Euro
Jaguar XE E-Performance R-Sport	163 PS/340 Nm	39.700 Euro
Jaguar XE 20d R-Sport	180 PS/430 Nm	40.400 Euro
Jaguar XE 20t R-Sport	200 PS/280 Nm	40.350 Euro
Jaguar XE 25t R-Sport	240 PS/340 Nm	43.650 Euro
Jaguar XE S	340 PS/ 450 Nm	54.600 Euro

## Jaguar F-Type als Handschalter und mit Allrad: Einstiegspreis sinkt auf 65.000 Euro



Jaguar baut das Antriebsportfolio des F-Type weiter aus. Ab 2015 gibt es den Sportler auch mit Allradantrieb und Handschaltung. Mit manuellem Getriebe sinken auch die Einstiegspreise.

Der Jaguar F-Type ist ein Driftkünstler par excellence. Da aber nicht jeder Kunde gerne quer durch Kurven räubert und Jaguar auch Kunden erreichen will, die in Regionen mit Schnee eher auf gute Traktion setzen, wird der F-Type ab 2015 auch mit einer Allradoption angeboten. Neu ist auch die Handschaltoption.

Premiere feierten die neuen Varianten des Jaguar F-Type auf der L.A. Autoshow, im Handel kommen sie im Spätsommer 2015. Die neue Allrad-Version gehört zu einer Reihe leistungsgesteigerter Versionen für die F-Type-Baureihe - deren Variantenzahl demnächst von sechs auf 14 ansteigen wird.

Das nach dem "torque-on-demand"-Prinzip arbeitende Allradantriebssystem schickt auf trockener Fahrbahn 100 Prozent des Drehmoments an die Hinterräder. Tritt Schlupf auf, leitet die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung bis zu 50 Prozent auf die Vorderachse. Der neue AWD-Antrieb ist mit dem 380 PS starken F-Type S und dem neu auch als Offen-Version erhältlichen Top-Modell F-Type R mit 550 PS kombinierbar.

Von außen sind die AWD-Varianten an einem stärker ausgeprägten "Power-Dome" in der Motorhaube und modifizierten Lufteinlässen zu erkennen. Zu haben ist der Allrad-F-Type mit 380 PS zu Preisen ab 85.500 Euro. Die 550 PS-Variante mit Allradantrieb wird ab 112.800 Euro angeboten. Die entsprechenden Cabrio-Versionen werden ab 92.500 Euro, respektive ab 119.800 Euro angeboten.

Wer seinen F-Type lieber von Hand schaltet, darf sich über ein manuelles Sechsganggetriebe freuen. Die von ZF entwickelte Schaltbox kommt in den 340 und 380 PS starken Modellen mit Heckantrieb zum Einsatz. Zudem sind auch neue Sport Design Pakete für Coupé und Cabriolet zu haben. Mit der Handschaltung sinkt der Basispreis für das 340 PS starke Coupé auf 65.000 Euro, die 380 PS-Version als Handschalter ist ab 77.000 Euro zu haben.

Die entsprechenden Cabrioversionen kosten ab 72.000 Euro, respektive ab 84.000 Euro.



## James Bond-Film Spectre: Bösewicht Waltz fährt Jaguar C-X75



"It's good to be bad", passend zu dem neuen Jaguar-Slogan wird es im neuen James Bond-Film Spectre ein Wiedersehen mit einem der spektakulärsten Supersportler der letzten Jahre geben.

Rückblende I: 2010 präsentierte Jaguar auf dem Pariser Autosalon eine Hybrid-Supersportwagenstudie mit fast 800 PS. Vier 145 kW (195 PS) starke E-Motoren bieten ein Gesamtdrehmoment von 1.600 Nm auf. 330 km/h sollte der C-X75 schnell sein, den Spurt auf 100 Sachen in 3,4 Sekunden schaffen und die 300-km/h-Marke in 15,7 Sekunden durchbrechen. Die Reichweite: 110 Kilometer, dank zwei Micro-Gasturbinen als Range Extender sollten es bis zu 900 Kilometer sein.

Rückblende II: 2013 sollte der Jaguar C-X75 in einer Auflage von 250 Exemplaren auf den Markt kommen. Die Gasturbinen soll ein kleinvolumiger Verbrenner ersetzen, aus vier sollten zwei E-Motoren mit zusammen immer noch 800 PS werden. Daraus wurde ... nichts.

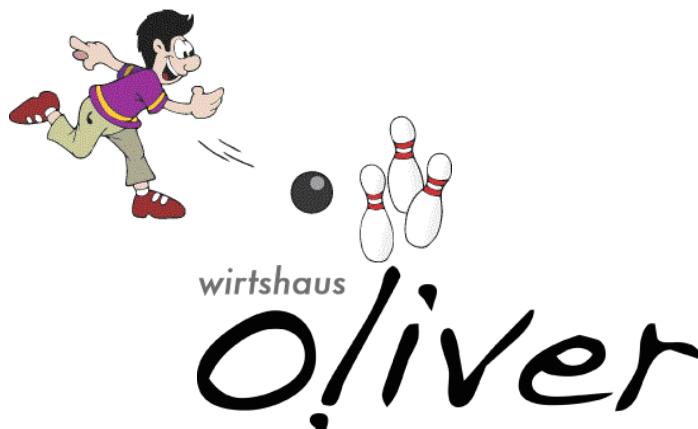
Für den neuen James Bond-Film in dem Daniel Craig zum vierten Mal den Hauptdarsteller spielt, wird der Jaguar C-X75 in Zusammenarbeit mit Williams Advanced Engineering im Williams-Werk Grove (Oxfordshire) angepasst.

Die spektakuläre Optik bleibt, statt Hybrid-Gastrubinen-E-Motoren wird der Gegenspieler von James Bond - Bösewicht Franz Oberhauser, verkörpert von Christoph Waltz einen C-X75 mit konventionellem 5,0-Liter-V8 fahren und sich eine dramatische Verfolgungsjagd mit dem Aston Martin DB10 durch die Straßen von Rom liefern! ... manchmal ist es doch schön, böse zu sein.

Und auch die weiteren automobilen Protagonisten müssen sich nicht hinter dem Jaguar C-X17 verstecken. So sind bei den in Österreich gedrehten Actionszenen ein stark modifizierter 550 PS starker Range Rover Sport SVR ebenso zu sehen, wie ein Land Rover Defender Bigfoot mit 37 Zoll großen Offroadreifen und überarbeiteter Aufhängung.

## JDOT - Termine Vorschau:

06.03.2015 ab 18.30h  
**3.JDOT-Kegelmeisterschaft**  
**im Wirtshaus "Oliver"**  
Hauptstraße 3  
3012 Wolfsgraben  
**Anmeldung bis 28. Februar 2015**  
**bei Heinz unter:**  
Tel. +43 664 524 34 29 sowie  
Mail [winkler.heinrich@aon.at](mailto:winkler.heinrich@aon.at)  
oder unter: [office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



19.03.2015 ab 19:30h  
**JDOT – Clubabend**  
**Restaurant Panoramaschenke**  
Filmteichstraße 5  
(im Kurpark Oberlaa)  
1100 Wien  
<http://www.hotel-eitljoerg.at>  
**Anmeldung unter:**  
[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



16.04.2015 ab 19:30h  
**JDOT – Clubabend**  
**Restaurant Panoramaschenke**  
Filmteichstraße 5  
(im Kurpark Oberlaa)  
1100 Wien  
<http://www.hotel-eitljoerg.at>  
**Anmeldung unter:**  
[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



18.04.2015 ab 10:00h  
2.JDOST Technik-Workshop  
bei Firma Histo-Tech  
Kernstockgasse 2  
2620 Neunkirchen  
Anmeldung bis 26. März 2015

Anmeldung auf **Doodle**  
oder per Mail: 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  
Layout: Karl Schwoiser karl@jdost.at  
Erscheinungstermin: monatlich

## JDOST@ Jaguar XE Österreichpremiere Vienna Autoshow 2015



## Zeitgenössischer JDOST-Bericht

### Der große und schöne Unbekannte



Man kennt den legendären E-Type und den forschen MK II. Doch dass Jaguar in den Sechzigern aus Coupé und Sportlimousine einen Luxusliner für die gehobene Mittelklasse gebaut hat, weiß 50 Jahre später kaum mehr jemand.

Coventry - Er ist der große Unbekannte im historischen Jaguar-Portfolio. Denn neben dem legendären Sportwagen E-Type und der bei Rennen und Rallyes erfolgreichen Limousine MKII vergisst man den S-Type leicht. «Wenn man an Jaguar und S-Type denkt, kommt einem allenfalls die betont rundlich und altertümlich gezeichnete Limousine von 1999 in den Sinn.

Dass die Geschichte dieser Baureihe schon fast 40 Jahre früher begonnen hat, weiß heute kaum einer mehr», sagt Michael Dewender, der als Typreferent bei der deutschen Jaguar-Association die Limousinen jener Zeit verantwortet. Dabei ist der S-Type nicht nur ein schönes Auto. «Er fährt auch noch viel besser als der MK II», sagt Dewender und erzählt, wie Firmenchef Sir William Lyons die Entwicklung angestoßen hat: Er wollte die aufwändige Hinterachse aus dem legendären E-Type zur Kostensenkung noch in anderen Fahrzeugen nutzen.

Weil dafür aber im MK II der Platz nicht reichte, streckte er die Limousine hinten um zwölf Zentimeter und besetzte so eine neue Fahrzeugklasse. Dafür haben die Gentlemen von der Insel aber auch kräftig zur Kasse gebeten: 22.750 Mark kostete der S-Type zur Markteinführung 1963 in Deutschland - etwa fünfmal so viel wie ein VW Käfer.

Entsprechend gut aufgehoben fühlt man sich auch heute noch in der vornehmen Limousine. Das beginnt beim Zigaretten-Anzünder, der bei dem Briten freilich mit «Cigar» beschriftet ist. Es führt über die Gurte, die noch aus grobem Zwillich gewebt sind und endet bei Cupholdern, die stilvoller kaum sein könnten: Wo man seine Getränke heute in irgendwelchen Löchern versenken muss, haben die Briten im S-Type ein kleines Tischchen zum Ausziehen eingebaut.





Schnurren wie die Katze auf dem Kaminsims

Auf der Straße macht der Luxusliner auch heute noch eine gute Figur: Klar, braucht man ein bisschen mehr Kraft beim Lenken, man bremst besser mit Weitblick als mit Vehemenz und angesichts des Wendekreises macht man um enge Parkhäuser am besten einen großen Bogen.

Aber der Sechszylinder schnurrt wie eine Katze auf dem Kaminsims und fängt tatsächlich an zu fauchen wie ein Jaguar, wenn man ihm die Sporen gibt: 213 PS Spitzenleistung und 294 Newtonmeter Drehmoment- damit muss man sich auch heute noch nicht verstecken. Immerhin geht es in 14 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bis maximal 186 km/h.

Je länger man fährt und die komfortable Einzerradaufhängung mit Teleskopfedern zu schätzen lernt, desto mehr wundert man sich über die geringen Stückzahlen. Denn es haben sich damals nur rund 10.000 Kunden für den 3,4 Liter und noch einmal 15.000 Kunden für den 10 PS stärkeren 3,8 Liter entschieden, bis die Baureihe nach nur fünf Jahren 1968 schon wieder eingestellt wurde.

Für Sammler ist das ein Glücksfall, sagt Dewender. «Der S-Type ist lange nicht so gefragt wie sein kleiner Bruder MK II», beschreibt er die Marktlage. «Deshalb findet man schneller ein Auto und zahlt in der Regel weniger dafür.»

Fahrfertige Exemplare gebe es bereits ab 20.000 Euro und sehr gut erhaltene oder bereits komplett restaurierte Fahrzeuge kosteten selten mehr als 40.000 Euro. Ein S-Type für über 50.000 Euro sei ihm noch nie begegnet.

Wie bei jedem Oldtimer warnt Dewender allerdings auch beim S-Type vor übertriebener Sparsamkeit: «Das teurere Auto kann am Ende durchaus die billigere Lösung sein. Denn je mehr Reparaturen anstehen, desto größer ist das unkalkulierbare Kostenrisiko. Schließlich kostet alleine eine Motorüberholung schnell mal 10.000 Euro.»



Ein halbes Jahrhundert nach der Premiere des S-Type wiederholt sich die Geschichte jetzt noch einmal: Wenn der britische Hersteller im Frühjahr den XE an den Start bringt, trägt er ebenfalls die Gene eines Sportwagens und einer Limousine in sich.

Denn er ist eng mit dem F-Type und dem XF verwandt. Anders als der S-Type aus den Sechzigern zielt der XE als neues Einstiegsmodell indes auf die Mittelklasse. Die Gegner indes sind mit BMW & Co. dieselben.

©JDOST /JDC November 14  
by Karl Sch.

## Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren



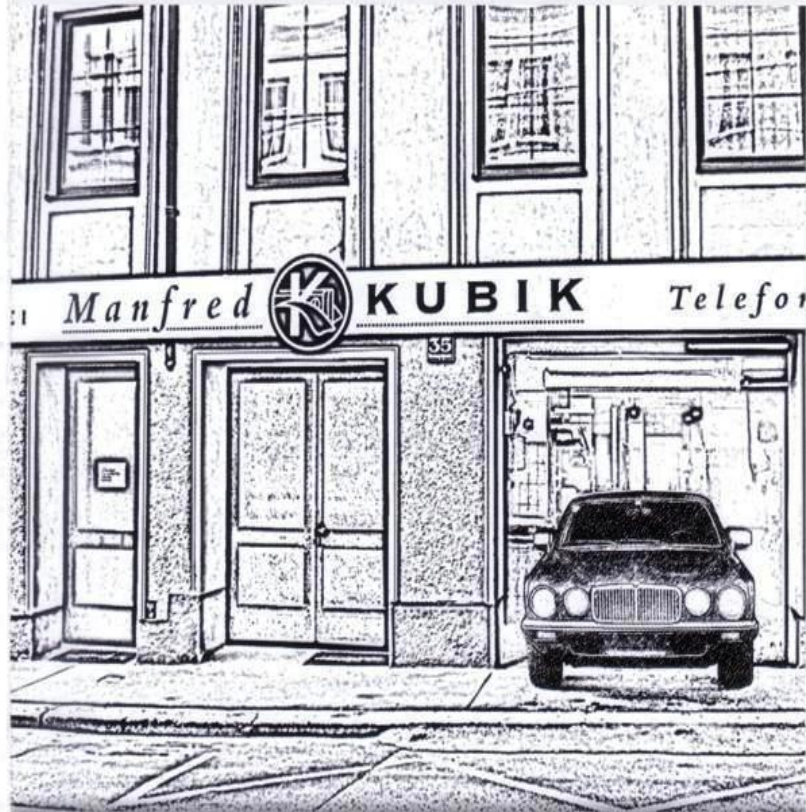


**KONTAKT**



**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>



**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>



---

# STAHL

---

Auto | Bike | Service

---



A– 1200 Wien, Heistergasse 4–6  
A– 1230 Wien, Brunner Straße 81a  
[www.autostahl.com](http://www.autostahl.com)





Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

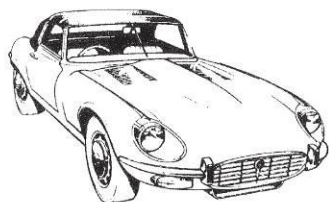
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



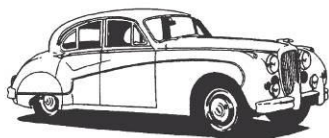
XK120, XK140, XK150



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