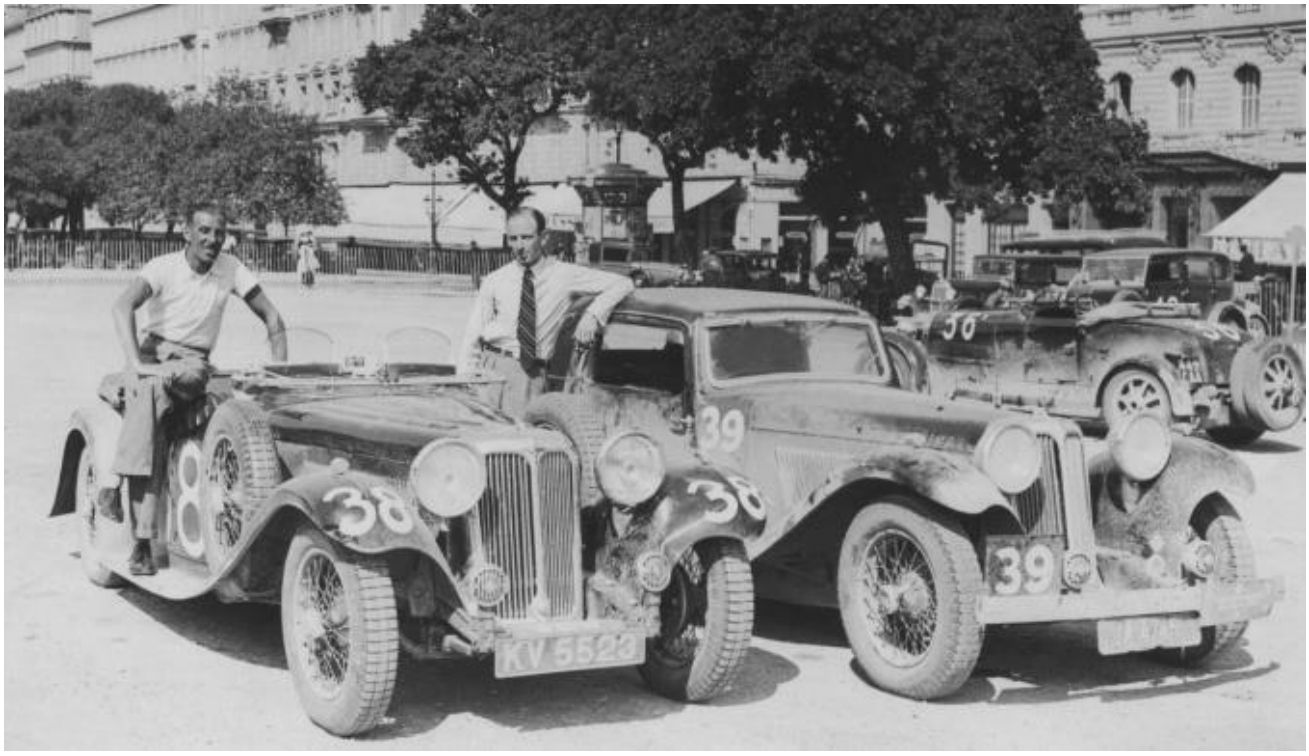
JAGUAR Mk.II 3.8 – Chassis Nummer 224234 DN

JAGUAR Mk.II 3.8 – Chassis Nummer 224234 DN

Historie:

Erstauslieferung am 25.10.1965 nach Wien über den berühmten Generalimporteur Georg Hans Koch



Links: Georg Hans Koch mit SS 1 Tourer in Nizza nach Erreichen des 6. Platzes bei der Rallye des Alpes 1933

an Margarethe Jarnig, die Chefin der Fa. Nowak & Tobisch, Präzisionsfedernfabrik gegr. 1924 – das Unternehmen existiert noch heute, geleitet von Herrn Swoboda, dem Enkel der Erstbesitzerin.

Die Erfolgsgeschichte von Nowak & Tobisch begann 1924, als der Firmengründer Franz Nowak als Standort für sein Federnwerk die Schwarzlackenau in Wien Floridsdorf wählte.
Schon damals bestand der Kundenkreis vornehmlich aus der sich rasant entwickelnden Kraftfahrzeugindustrie, aus dem Großmotorenbau für Schiffe und der Elektro- und Landwirtschaftsindustrie. Anfang der 1950er Jahre entschloss sich Ing. Franz Nowak ein neues Federnwerk in Wien Döbling – neben dem Automobilwerk „Gräf und Stift" – zu errichten. Von hier aus exportierte N&T in die damaligen Comecon Staaten Ventilfedern und Kupplungsfedern. Wurden in den 1960er Jahren in Österreich 600 Busse erzeugt, waren es in Ungarn 20.000 – alle mit Federn von Nowak & Tobisch aus Österreich ausgerüstet.
Die Idee des Firmengründers mit hochwertigen Spezialprodukten einen großen Markt zu erschließen, führte dazu, dass schon damals in viele Staaten der Welt exportiert wurde. Indien, Persien, Südafrika, Ägypten, und alle West- und Osteuropäischen Länder wurden beliefert.
Nach dem Tod 1961 von Ing. Franz Nowak, übernahm seine Tochter Margarethe Jarnig die Firmenleitung und führte das Unternehmen in seinem Sinn erfolgreich weiter. Zum bisherigen Kundenkreis kamen noch Federn für die Skibindungsindustrie und für elektrische und elektronische Schaltgeräte.
Unterstützt wurde sie in dieser Zeit von Ihrer Tochter Margarethe Stampach und Ihrem Sohn Walter Swoboda. Er zeichnete im Jahr 1994 für den dritten Standortwechsel in die Lichtblaustraße in Wien Donaustadt verantwortlich. Seit 2001 ist Herr Walter Swoboda Alleininhaber des Unternehmens und wird seit 2003 von seinem Sohn Georg Swoboda und seit 2008 von seinem Sohn Matthias Swoboda in der Geschäftsführung unterstützt.

Jaguar Daimler Heritage Trust

BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH II MANUFACTURERS OF DAIMLER AND JAGUAR CARS JAGUAR CARS LIMITED COVENTRY

BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH THE QUEEN MOTHER MANUFACTURERS OF DAIMLER AND JAGUAR CARS JAGUAR CARS LIMITED COVENTRY

BY APPOINTMENT TO HIS ROYAL HIGHNESS THE PRINCE OF WALES MANUFACTURERS OF DAIMLER AND JAGUAR CARS JAGUAR CARS LIMITED COVENTRY

Production Record Trace Certificate number 24103

Prepared for Mr Karl Andre

We certify that the following is an extract from an original Car Record Book:

Make and model	Jaguar Mark II 3.8 Litre
Body style	Saloon left hand drive
Date of manufacture	18th October 1965
Chassis number	224234 DN
Engine number	Originally: LE 2920-8
Body number	Originally: S 028973
Gearbox number	Originally: JCN 1169
Transmission	Manual with Overdrive
Exterior paint colour	Opalescent Golden Sand
Interior trim colour	Red
Hood (soft top) colour	Not Applicable
Original distributor	Georg Hans Koch, Vienna, Austria
Original dealer	Not Recorded
Date of dispatch	25th October 1965
First owner	Nowak & Tebisch, Vienna
Registration mark	Not Recorded
Remarks	-

Amt der Wiener Landesregierung
Magistratsabteilung 46
Landesfahrzeugprüfstelle
11, 7. Haidequerstraße 5, 1110 Wien
Tel. 4000
P/1102410

This certificate was issued by the JDHT on 1st July 2004

Anders Ditlev Clausager – Chief Archivist

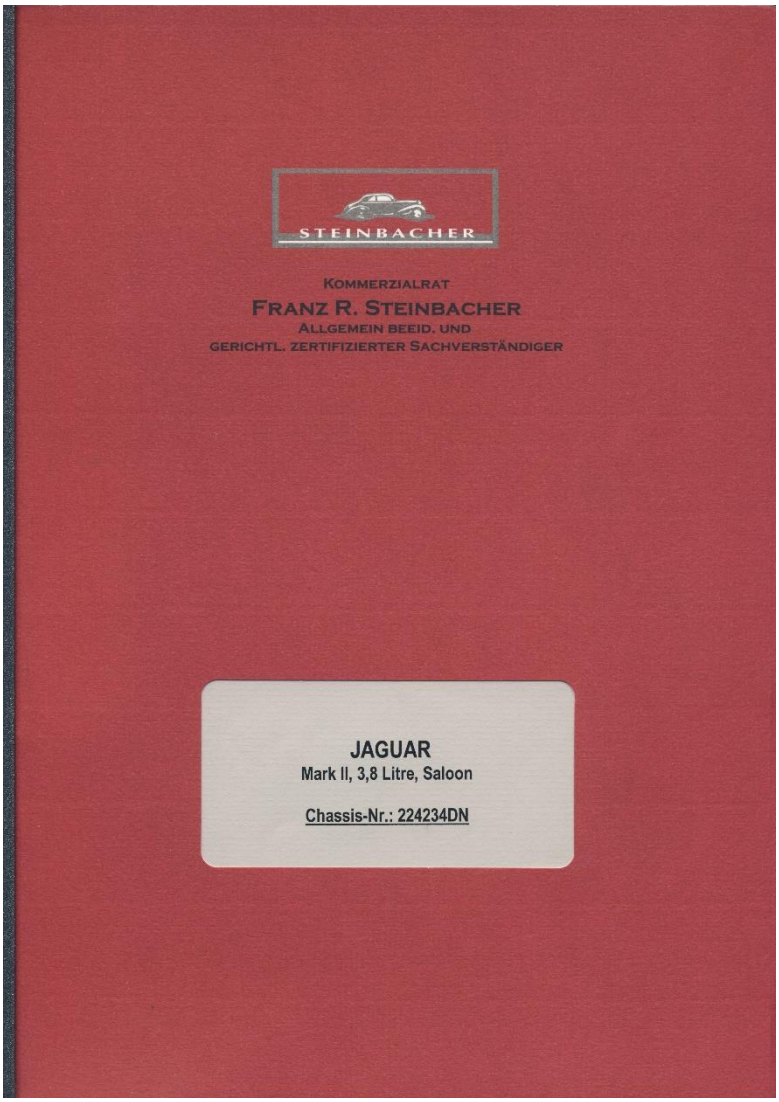
© Jaguar Cars Limited / JDHT 2004

Herr Swoboda, berichtet, dass sich sein Vater noch sehr gut an den Wagen seiner Großmutter erinnert. Die selbstbewusste Dame war damals gerade von Alfa Romeo auf Jaguar gewechselt und sollte danach im 5 Jahres – Rhythmus wieder Jaguar-Modelle ordern.

Der letzte mir bekannte Besitzer war Komm.rat Karl Andre, ebenfalls aus Wien – 17., Ortliebgasse 14/4/8, zuletzt wohnhaft in Rappoltenkirchen. Er hat für den Wagen, der mittlerweile weiß lackiert war, im Mai 2006 ein Gutachten von Komm.rat Franz Steinbacher erstellen lassen und im Juni 2006 für den Wagen einen Einzelgenehmigungsbescheid (Typenschein) erhalten, da der originale Typenschein nicht mehr vorhanden war.

Die Fahrzeugnummer 224234 DN beim Motorhaubenschloss stimmt mit dem Zertifikat von Jaguar Heritage überein („Matching Numbers"), wobei 22 für einen Mk.II mit Linkslenkung und 3,8 Liter – Motor steht, 4234 eine laufende Nummer ist und die Fertigung im Jahre 1965 (Nummern 4068 - 4353) erkennbar macht und DN die Ausstattung mit overdrive bedeutet.

Das Gutachten von Komm.Rat Franz Steinbacher datiert aus dem Mai 2006 als der Wagen einen Kilometerstand von 84.507 aufwies. Der Zustand wurde mit der Note „2" (sehr guter Originalzustand oder fachgerecht restauriert) beurteilt und der Wiederbeschaffungswert mit 34.000€ bewertet.



2. GUTACHTEN

2.1. Kurzhistorie und Produktion der Marke

Jaguar Mk 2

Den krönenden Abschluss der Mk.2-Baureihe bildete der 3,8 Litre. Mit seinem 220 PS starken Motor – es war der vom Sportwagen XK 150 – war dies die schnellste Serienlimousine europäischer Fertigung.
Die meisten 3,8 Litre wurden mit Speichenrädern ausgeliefert, und alle Exportfahrzeuge hatten von Anfang an Servolenkung und ein Limited-Slip-Differential.

Im Ausland und vor allem in den USA fand dieses stärkste aller Mk.2-Modelle besonders viele Käufer. Dies erklärt den hohen Anteil an linksgelenkten Exemplaren, die es auch vom Mk1 gegeben hatte.

2.2. Zustandsklassifizierung des Kraftfahrzeuges

Das gegenständliche Fahrzeug ist auf Grund seines Zustandes in die Zustandsklasse

„ 2 „

lt. internationalen System InterClassic einzuordnen.

2 ***Sehr guter Originalzustand*** *oder fachgerecht restauriert. Keine technischen Mängel, nur leichte Gebrauchsspuren. Minimale Zugeständnisse an das Wagenalter. Keine fehlenden Teile.*

© Copy by Komm.-Rat Franz R. Steinbacher / Mai 2006

2.3. Klassifizierung und Einteilung

Laut FIVA (Federation internationale des Vehicules Anciens) ist das Fahrzeug in die Kategorie „Class-F" einzuordnen.
In die Kategorie fallen alle jene Fahrzeuge, die nach dem 1. Januar 1961 bis zum 31. Dezember 1970 gebaut wurden (FIVA Definition gemäß Beschluss vom 6. November 1999).

Gemäß der Neufassung des Erlasses Zl. 190.500/2-II/A/5/98 vom 20. März 1998 betreff Historische Kraftfahrzeuge ist das Fahrzeug in die Kategorie

1.1.1.) § 2 Begriffsbestimmungen
(1) Ziff. 43 Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als: historisches Kraftfahrzeug ein erhaltungwürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,
a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (§ 131b)

einzuordnen.

In der approbierten Liste der „Historischen Kraftfahrzeuge" des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Ausgabe 2006) ist das gegenständliche Fahrzeug auf Seite 266 aufgelistet. (siehe auch Kopie in der Anlage)

2.4. Bewertung des Kraftfahrzeuges

Der Wiederbeschaffungswert des o.a. Fahrzeuges beträgt zum Zeitpunkt der Gutachtenserstellung von

€ 32.000,-- bis € 36.000,--
(Mittelwert € 34.000,--)

Der Wiederbeschaffungswert entspricht dem Verkaufspreis beim offiziellen Fahrzeughandel.

© Copy by Komm.-Rat Franz R. Steinbacher / Mai 2006

Von 2008 bis 2019 wurden von mir Reparaturen und Wartungsarbeiten im Gesamtwert von über 41.000€ vorgenommen, die durch Rechnungen oder andere Unterlagen belegbar sind:

2008
641 – Overdrive repariert (Wei)
698 - Lichtmaschine repariert (Wei)

2009
3.418 - Beseitigung von Roststellen in Bodenplatte und Schweller, Kühler- und Tankverschluss sowie Schaltknauf neu (Hag)

2010
2.462 - Ventildeckel links, Ventildeckeldichtungen links und rechts, Auspuffdichtung, Scheinwerferdichtung, Stoßdämpfer hinten, Schubstrebe, Bremszangen, Bremsklötze, Handbremsklötze, Bremsschlauch, Bremsflüssigkeit erneuert, Kühlsystem gereinigt, Auspuffloch geschweißt (Gro)
2.236 - Roststellen an Türen beseitigt und nachlackiert, Dichtungen von Türen und Kofferraum, Traggelenk-Gummis, Ventildeckel-Dichtung erneuert, Kofferraum-Schloss neu eingestellt, zwei Benzinleitungen abgedichtet (ATA)
863 - Kontrolle schleifender Bremsen, Heizventil, Benzinfilter, Kühler-Verschluß, Wasserschlauch, Zündkerzen, Kupplungsfeder erneuert, Gaspedal justiert (ATA)

2011
3.242 - Elektrische Servolenkung eingebaut, Starterbatterie und Ventildeckeldichtung erneuert (ATA)
270 - Vergaser-Service (ATA)
58 - Fensterdichtung (Lim)
984 - Thermostat, Kupplungsnehmer-Zylinder, Bremsflüssigkeit erneuert, Ventildeckelrisse geschweißt (Ble)
2.000 - Frontscheibendichtungstausch und Lackierung im Scheiben- und Frontbereich (Ble)

2012
6.000 - Motorrevision (L&K)
4.000 - Benzinleitungen, Benzinpumpe, Bremsen und Bremspedalstellung angepasst (Ble)
71 – Batterie (Joh)
2.900 - Bremszylinder und Bremskraftverstärker erneuert, Vergaser-, Zündungs- und Handbremseinstellung korrigiert (Ble)

2013
1.309 - Bremszylinder und Bremsklötze hinten sowie Bremsflüssigkeit erneuert (Ble)
100 - Benzinpumpenreparatur (Tri)
2.555 - 500km-Kontrolle bzw. Service nach Motorrevision mit Öl- und Ölfilterwechsel, Ventildeckeldichtung, Unterlagsscheiben, Zylinderkopfbeilagsscheiben, Stehbolzen, Motoröl, Ölfilter, Radlager, Nabenträger, Staubmanschetten, Kühlflüssigkeit, Bremsflüssigkeit, Staubkappe für Entlüfternippel, Distanzscheiben für Lenkhebel erneuert, Konussitze gereinigt, komplette Fahrzeugdurchsicht (Sti)
986 - Motor- u. Getriebelager erneuert (Sti)
800 - Kugellager für Verbindung Kupplung-Overdrive, Dichtung des Getriebes zum Schalthebel erneuert, fehlenden Lagergummi für Getriebeaufhängung ergänzt (Tri)
19 – Tankverschluss (Tri)

2014
213 – Kofferraumschloss (Lim)
189 - Kofferraumschloss, Zündverteilerkappe und Kontakte erneuert (Tri)
630 - 4 Reifen (Sta)
220 - Konusbolzen der Lenkung, Blattfedergummi, Scheibenwischer getauscht (Tri)

2015
50 – Bremslichtschalter (Bra)
50 - Schalter und Bremsflüssigkeit gewechselt (Tri)

2016
360 - Keder hinter der Frontscheibendichtung eingezogen, Ausstellfenster-Hebel repariert, Dichtung der hinteren Ausstellfenster erneuert, Getriebeöl ergänzt, abgenutze Teile der Lenkung, die Servo-Funktion zeitweise außer Kraft setzen, getauscht, Armaturenbrett und Holzverkleidung auf der Beifahrertür fixiert, Klebstoffreste am Kofferraum entfernt

2017
269 - Kühlergrill-Mittelstrebe (Lim)
1.581 - Getriebelager, Kupplungsdrucklager, Kurbelwellenführungslager-Buchse, Lampe von Rücklicht erneuert, Kühlergrill-Mittelstrebe montiert (Tri)

2018
17 – Kennzeichenhalterung (For)

2019
50 - Zentrieren Speichenrad (Mos)
38 - Wuchten Speichenrad (RSt)
265 - Benzinfilter, alle Zündkerzen erneuert, Vergaser eingestellt, Oktanzahl-Erhöher beigegeben (P&W)
230 – Batterie (CH)
1.006 - Lichtmaschinen-Reparatur (PuW)
360 - Tachowelle erneuert, Benzinpumpe getauscht, Klemme am Zündverteiler gelötet, Gemisch der Vergaser fetter eingestellt (Tri)

Es gibt also keinen Reparatur- oder Wartungsrückstand, der Wagen funktioniert einwandfrei.

Durch die Servolenkung und die Motorrevision im Winter 2012/2013 hat der Wagen an Wert gewonnen.

In den 6 Jahren seither wurden 23.000km bei anspruchsvollen Touren zurückgelegt, ohne dass der Wagen einmal liegenblieb oder gar abgeschleppt werden musste.

Dabei sind hervorzuheben:

eine Tour quer durch Frankreich zur Ehre von vier Siegen bei der „Tour de France Automobil“ durch Bernard Consten

eine Tour zu Nürburgring, Spa-Francorchamps, Monza und Timmelsjoch, den Renn- bzw. Bergstrecken auf denen Peter Lindner mit einem Jaguar Mk.II 3.8 die erste Tourenwagen-EM gewonnen hat

eine Tour über unzählige Alpenpässe bis nach Marseille und wieder retour auf der historischen Strecke der „Rallye des Alpes“ 1960, bei welcher Jose Behra mit einem Jaguar Mk.II in der Klasse Tourisme gewann

eine Tour zu „Le Mans Classique“ (im Juli bei extremer Hitze – ohne mit der Motortemperatur-Nadel zu zucken) zur Ehre von 5 Siegen von Jaguar beim 24 Stunden – Rennen von Le Mans auf Modellen mit XK-Motor wie im Mk.II

Resümee:

Der Innenraum ist in einem exzellenten Zustand, das erneuerte Leder ist ebenso makellos wie die Furniere.

Der Lack ist in keinem Concours-Zustand, mein Schwerpunkt lag bei diesem Modell nie auf Präsentationen, sondern auf verlässliches Fahrvergnügen, wie es dieses Modell zu seiner Zeit konkurrenzlos vermittelt hat.

Der Motor wurde aber nicht getunt – das Verdichtungsverhältnis ist so wie bei der Auslieferung 8:1, wie die Motornummer LE 2920-8 durch die letzte Ziffer belegt. Auch wurden keine Änderungen am Fahrwerk, Getriebe, Felgen, Lenkrad oder bei den Sitzen und Gurten vorgenommen, der Jaguar wurde nicht verbastelt oder bei Rennen eingesetzt.

Er ist damit gleichermaßen für den eleganten Auftritt wie für anspruchsvolle Touren geeignet.

Während man bei Jaguar XK120 oder E-Type um viel mehr Geld schon bei der Abfahrt drastische Einschränkungen beim Gepäck machen muss, kann man mit dem Mk.II bei gleichem Fahrspaß auf mehrwöchige Touren gehen und auch mit etlichen Weinkartons aus Frankreich die Rückreise antreten….

Das Prüfgutachten (§57a „Pickerl“) ist bis Oktober 2021 gültig.

Der Jaguar wurde 2019 auf hinteres Kennzeichen „einzeilig“ umtypisiert, sodass er in ein Wechselkennzeichen eingeschlossen werden kann.