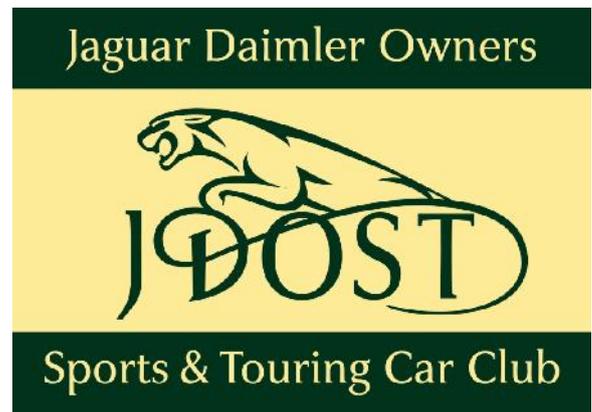


JDOST Gazette

Issue No.57
July 2014



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

Inhalt:

Neue Luxus- und Power-Abteilung	Seite 2
Die schnellste Raubkatze	Seite 3
Luxus-Autobauer Jaguar Land Rover mit Verkaufsrekord	
Das Auto mailt, denkt mit und lernt	Seite 4
Alu-Jaguar jagt BMW 3er und C-Klasse	Seite 6
JDOST - Termine Vorschau	Seite 7
Zeitgenössischer JDOST Fahrbericht - Dr. Jekyll und Mr. Hyde Jaguar XJ6 und Jaguar XJ-S 3.6	Seite 8
Inserate – Anzeigenteil	Seite 12



Neue Luxus- und Power-Abteilung



Jaguar hat mit der Jaguar Land Rover Special Operations eine Abteilung für Luxus- und Highend-Modelle gegründet. Wie das Unternehmen am Donnerstag (12.6.2014) mitteilt, richtet sich die Abteilung mit ihren maßgeschneiderten Fahrzeugen an besonders anspruchsvolle Kunden.

Neben Luxus- und Power-Modellen soll Jaguar Land Rover Special Operations auch limitierte Sammler-Modelle aufbauen sowie klassische Land Rover- und Jaguar-Modelle wiederherstellen.

Special Operations könnte Jaguar F-Type Speedster bauen
Ein Team von 150 Spezialisten wird im neuen Technik-Center am Stammsitz der Marke unter der Leitung von Paul Newsome arbeiten.

So könnte unter anderem dort der in Goodwood präsentierte Jaguar Project 7 als Speedster-Version des F-Type in einer Kleinserie aufgebaut werden.

Des Weiteren haben die Briten in Coventry ein neues Werkstattzentrum für klassische Automobile gegründet.

Hier werden unter anderem die bereits angekündigten sechs Jaguar E-Type Lightweight ausgebaut.

Die schnellste Raubkatze



Jaguar zeigt in Goodwood die Krallen: Der 250-fach limitierte, 575 PS starke F-Type "Project 7" wird auf dem Festival of Speed erstmals gezeigt.

Das ist die schnellste Raubkatze: Der Jaguar F-Type Project 7 kommt mit 575 PS und einer anvisierten Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h zur Weltpremiere nach Goodwood.

Der Motor ist der bekannte Fünfliter-V8 mit Kompressor, der auch im F-Type Coupé verwendet wird. Im Vergleich zur R-Version um 25 PS aufgebohrt, schafft die Leistungs-Endstufe immer noch 680 Newtonmeter Drehmoment.

Damit sprintet der vom Design her an die Studie von 2013 angelehnte zweisitzige Project 7-Roadster auf 100 km/h in 3,9 Sekunden und wird erst bei 300 km/h abgeregelt. In Deutschland wird der Project 7 im August präsentiert.

Ursprünglich war der Project 7 als Einsitzer konzipiert, nun hat auch ein Beifahrersitz seinen Platz im Cockpit gefunden. Der Name "Project 7" steht für die sieben Siege, die Jaguar bisher beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans einfahren konnte.

In der Gestaltung zitiert die Neuerscheinung den Jaguar D-Type, der vor 60 Jahren dreimal bei dem legendären Langstreckenrennen triumphierte. In Deutschland wird der F-Type Project 7 anlässlich des Oldtimer Grandprix auf dem Nürburgring (9./10. August 2014) vorgestellt.



Luxus-Autobauer Jaguar Land Rover mit Verkaufsrekord

Der britische Nobel-Autobauer Jaguar Land Rover hat im ersten Halbjahr 2014 einen Rekordabsatz erzielt. Insgesamt 240'372 Fahrzeuge seien von Januar bis Juni verkauft worden und damit mehr als im Gesamtjahr 2010, teilte das Tochterunternehmen des indischen Automobilherstellers Tata Motors am Donnerstag im englischen Whitley mit.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stieg der Absatz um 14%. Nicht ganz ein Fünftel (43'587) der verkauften Wagen waren Jaguar-Modelle, der Grossteil (196'785) gehörte zur Marke Land Rover. Am Vortag hatte die Volkswagen -Luxustochter Bentley ebenfalls einen Absatzrekord für das erste Halbjahr 2014 gemeldet.

Das Auto mailt, denkt mit und lernt

Jaguar Land Rover will das Fahren in Zukunft sicherer und komfortabler machen. Das Auto denkt mit und lernt vom Fahrer. 7.000 Ingenieure arbeiten in der Entwicklungsabteilung von Jaguar und Land Rover. Besonders viele scheinen sich dort mit elektronischen Systemen zu befassen, die das Fahren künftig sicherer und komfortabler machen sollen.

Gestensteuerung soll das Fahren sicherer machen

Na, heute schon wieder nach dem Schalter fürs Schiebedach getastet, der irgendwo dort oben neben den Tasten fürs Leselicht oder den automatischen Notruf am Dachhimmel sitzt? Und dann doch kurz nach oben geschaut und dabei den Blick von der Straße genommen?

Das kann bald Vergangenheit sein, denn Jaguar und Land Rover haben ein System entwickelt, das auf kleine Gesten anspricht und ausgewählte Komfortfunktionen so ohne Ablenkung des Fahrers steuert. Die Sonnenjalousie des Schiebedachs etwa gleitet zurück, wenn der Fahrer in der Nähe der Dachkonsole eine Wischbewegung nach hinten macht, die entfernt an den Gruß eines altrömischen Kaisers erinnert.

Zum Stopp reicht eine Bewegung von hinten nach vorn. Das Schiebedach selbst soll sich öffnen? Bitte von rechts nach links wedeln. Wieder schließen? Von links nach rechts! Möglich machen das kapazitive Sensoren, die auf Bewegungen in ihrer Nähe reagieren. Solche Sensoren erfassen in Smartphones schon Bewegungen im Abstand von wenigen Millimetern, im Falle von Jaguar und Land Rover sind es etwa 15 Zentimeter.

Sicherheitsrelevante Funktionen sollen weiterhin per Taste gesteuert werden, betonen die Entwickler um Forschungs- und Entwicklungschef Wolfgang Epple. Aber elektrische Fensterheber und manches andere könne man durchaus mittels Gesten steuern und dabei die Augen auf der Straße halten.

Head-up-Display für die gesamte Windschutzscheibe

Diesem Zweck dient auch die so genannte virtuelle Windschutzscheibe, die nicht nur bei den Engländern entwickelt wird. Mittels neuartiger optischer Systeme sollen relevante Informationen nicht nur direkt vor dem Fahrer auf die Straße projiziert werden, wie es heutige Headup-Displays tun, sondern über die gesamte Windschutzscheibe.

Navigationsempfehlungen fügen sich dann perfekt in die reale Welt ein wie auch Tempo-Informationen oder Warnhinweise wegen zu geringen Abstandes und vieles mehr.

Klingt alles bierernst? Muss es nicht. Denn in die Scheibe können für Wochenend-Racer auch Informationen zur Ideallinie, zum Bremspunkt und zur Rundenzeit eingespiegelt werden, wenn er mal wieder auf seiner Lieblingsrennstrecke Gas gibt.

Sogar der Vergleich mit schon gefahrenen Runden oder Runden von Freunden ist möglich. So battelt man sich mit virtuellen Autos, sieht genau, wo der Konkurrent bremst, einlenkt und wieder beschleunigt.

Jaguar Land Rover lässt Auto lernen

Eher alltagsorientiert sind Funktionen, die Jaguar und Land Rover für das selbst lernende intelligente Auto entwickelt. Das erkennt den jeweiligen Fahrer an dessen Smartphone und stellt schon mal Sitz, Klimatisierung und Spiegel entsprechend ein, eher er das Auto öffnet.

Sein favorisierter Radiosender ist ebenfalls aktiv, sofern nicht zum Beispiel der Nachwuchs mit an Bord ist, weil der ebenfalls an seinen Telefonen erkannt wurde und das Auto aus der Beobachtung der letzten zwei Wochen weiß, dass es nicht erst ins Büro geht, sondern zur Schule. Hat eines der Kinder an diesem Tag Sportunterricht, bekommen die Eltern schon beim Frühstück eine Erinnerung aufs Telefon, den Turnbeutel nicht zu vergessen.

Durch den Abgleich mit dem Kalender im Smartphone weiß das Auto auch, wohin die Reise am nächsten Tag geht. Reicht der Sprit nicht mehr für den Plan des nächsten Tages, wird der Fahrer zur Tankstelle gebeten.

Staut es sich dann auf den Straßen, bekommt er frühzeitig eine Info, dass er etwas früher losfahren muss als gedacht. Und gerät er unterwegs erst in einen Stau, schickt das Auto eine Mail an jene Personen, die im Terminkalender als Teilnehmer einer Besprechung eingetragen sind: Komme später, stehe im Stau. Wieder ein Job weniger zu erledigen für den Fahrer.

Auto erkennt Alltagsroutinen

Durch die Beobachtung des Fahrstils und der Fahrstrecken weiß das Auto irgendwann sehr genau, welche Fahrten zur Alltagsroutine des Jaguar- oder Land Rover-Besitzers gehören.

Morgens sind dann Radiosender voreingestellt, die mit fetziger Musik gute Laune machen, abends dann wiederum Lounge-Sounds, um entspannt in den Feierabend oder ins Fitness-Studio zu surfen. Selbst Routine-Anrufe merkt sich das Auto und projiziert etwa die Frage in die Windschutzscheibe, ob der denn heute wie auch in den Vortagen Laura anrufen wolle.

Upps, gerade heute sitzt aber die beste aller Ehefrauen auf dem Beifahrersitz, und die weiß nichts von Laura? Keine Bange: Das System soll wohl abschaltbar sein. Ganz oder teilweise.

Alu-Jaguar jagt BMW 3er und C-Klasse



Jaguar präsentiert in Paris die Modellreihe XE. Sie bekommt eine Aluminium-Karosserie und brandneue 2,0-Liter Motoren.

Jaguar enthüllt auf dem Pariser Autosalon (4. bis 19. Oktober 2014) den XE. In puncto Abmessungen und Preis ist er entsprechend der Jaguar-Namensgebung unterhalb der Baureihen XF und XJ angesiedelt. Die neue Baureihe nimmt damit potenzielle Käufer von BMW 3er oder Mercedes C-Klasse ins Visier. Laut Jaguar ist der XE das einzige Auto seiner Klasse mit einer Monocoque-Karosserie aus Aluminium – eine Konstruktionsweise, die dem Flugzeugbau entlehnt ist und ordentlich Gewicht spart. Resultat: das Leergewicht soll unter 1,4 Tonnen liegen.

Mit Hilfe des leichten Chassis und neu entwickelten 2,0-Liter-Vierzylindermotoren der Ingenium-Baureihe soll dem Mittelklassen-Jaguar ein besonderer Spagat gelingen: Das Motorenmodell wird sowohl in Autos eingebaut, die weniger als 100 Gramm CO₂ ausstoßen, aber auch in solche, die schneller als 300 km/h fahren können.

Effizienz verbunden mit Schnelligkeit – eine Ansage, die auf die Kunden anderer Premium-Hersteller abzielt. Die Motoren-Baureihe folgt dem Trend, Benzin- wie Dieselmotoren von der gleichen Grundkonstruktion abzuleiten.

Der XE basiert auf der 2013 vorgestellten Konzeptstudie C-X17, Jaguar verweist auf die Verbindung aus Leichtbau und verwindungssteifer Karosserie, die gut zu den leichten und effizienten Motoren passen würden. Die variable Kombination von Antrieb und Karosserie lässt eine Vielfalt an Modellen zu: Die Ingenium-Aggregate können längs wie quer eingebaut werden und sowohl Heck- wie Frontriebler bewegen.

Details zu Ausstattung und Technik will Jaguar in der zweiten Jahreshälfte 2014 bekanntgeben. Mitte 2015 soll der Jaguar XE auf den Markt kommen.



JDOST - Termine Vorschau:

21.08.2014 ab 19:30h
JDOST – Clubabend
Restaurant Panoramashenke
Filmteichstraße 5
(im Kurpark Oberlaa)
1100 Wien
<http://www.hotel-eitljoerg.at>
Anmeldung unter:
office@jdost.at



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



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

Zeitgenössischer JDOST Fahrbericht - Dr. Jekyll und Mr. Hyde Jaguar XJ6 und Jaguar XJ-S 3.6



Jaguar XJ 6 und Jaguar XJ-S - die zwei Gesichter einer Luxusmarke.
Der eine ist ein Beau, verkörpert die schöne Limousine in idealen Proportionen.
Der andere wirkt fast unheimlich mit dem irrem Blick des VW 411
und der Heckpartie eines Pick-up.

Kantiges Lego-Design und irrer Blick Jaguar XJ 40?

Ein kantiges Lego-Design, Scheinwerfer wie Glasbausteine, die sinnlichen Rundungen des Vorgängers einfach mit dem Lineal glattgestrichen, krudes Achtziger-Jahre-Design, total langweilig. Stand etwa ein Ford Granada Pate?

Beim Jaguar XJ-S grassieren die Siebziger, Pop-Art statt Klassik, alles mit Gewalt anders, wie beim Porsche 928. Irrer Blick aus seltsam-ovalen Cibié-Scheinwerfern, das Heckfenster eines Pick-up und innen eine japanisch gestylte Plastiklandschaft mit ein paar durren Alibi-Holzleisten. Ist das noch ein Jaguar oder schon eine kunftige Nissan Z-Studie mit V-12-Motor? Schluss mit der Diskriminierung des modernen Jaguar-Stils.

Kenner haben das Potenzial der vermeintlichen Underdogs längst erkannt. Die immer noch sehr preiswerten Jaguar XJ-S und XJ 40 haben sich vor allen in der toleranten Youngtimer-Szene längst als eigenständige Charakterköpfe emanzipiert. Klassisch-schön kann eben auf Dauer auch langweilig wirken.

Denn nach drei Aufgüssen waren Jaguar E-Type und Ur-XJ formal erschöpft. Jaguar-Patriarch William Lyons und sein Chefdesigner Malcolm Sayer wollten den harten Schnitt, den das skurril-futuristische XJ-S Coupé 1975 zuerst vollzog. Die USA waren schon immer der wichtigste Markt für den Sport- und Luxuswagenhersteller aus Coventry.

Der üppige Zweipluszwei-Gran-Turismo mit 287 PS starkem 5,3-Liter-V12 fand hier seine meisten Liebhaber. Die konservativen europäischen Märkte gaben dem eleganten Jaguar XJ 12-Coupé den Vorzug.

XJ-S sollte es eigentlich nur als Coupé geben

Der Jaguar XJ-S war anders als der E-Type zunächst nur als Coupé geplant. Roadster und Convertibles fielen bei den dortigen Sicherheitsfanatikern in Ungnade. Erst 1983 kam der XJ-SC mit Targadach, modernem Vierventil-Sechszylindermotor und Schaltgetriebe als "sportliche" Alternative zum schweren Zwölfzylinder-Straßenkreuzer. Genau so einen Jaguar XJ-S 5.3 HE wollten wir als größtmöglichen Kontrast zum sechszylindrigen samtpfötigen und naturschönen XJ 40 auch unbedingt haben.

Er hätte mit der sanften Gewalt seiner entfesselten 297 PS perfekt die Rolle des obskuren Mr. Hyde als Alter Ego zum supersanften und unerhört gentleman-lichen Jaguar XJ 6 Sovereign 4.0 gespielt. Leider legte den mit mächtigem Schub zubeißenden 432 Newtonmeter High Efficiency-Zwölfzylinder ein defektes Benzinpumpenrelais lahm. Auch das ist Jaguar. Formale Eleganz und Avantgarde, gekrönt von ästhetischer Technik, wird hinterrucks gemeuchelt von banalen Elektrikproblemen. Wartungsstau und lange Standzeiten sind nicht immer schuld. Manches ist billig gemacht.

Technik als Selbstzweck

Kleine Verarbeitungs-Schlampereien sind bei Jaguar systemimmanent. Vor allem die verspielte Lakritz-Klaviatur rund um das Lenkrad des Jaguar XJ 40 lässt den Rotstift der Kaufleute ahnen. Das Geld fürs linierte Wurzelholz furnier musste irgendwo wieder reingeholt werden. Effizienz vertrug sich nicht mit dem konstruktiven Anspruch der Ingenieure aus der Browns Lane. L'Art pour L'Art, also Technik als Selbstzweck pflegten sie viel lieber.

Ein Attribut, das zum Jaguar-Credo gehört und die Fans der Marke so magisch anzieht wie der lehrbuchhafte XK-Doppelnockenwellen-Sechszylinder von Walter Hassan. Vor allem der Jaguar XJ-S ist unter seiner eigenwillig geformten Coupé-Karosserie noch ein Jaguar alter Schule - so fährt er sich auch. Sein Handling ist nicht so leichtfüßig wie das des XJ 40, er gibt einem trotz der sportlich tiefen Sitzposition den Habitus einer schweren Limousine.

Auch das Gefühl am lederbezogenen Lenkrad bleibt um die Mittellage seltsam indifferent. Autotestern war in schnell gefahrenen Kurven der Grenzbereich immer etwas unheimlich. Der Wechsel vom Unter- zum Übersteuern kommt beim Jaguar XJ-S ziemlich abrupt, auch da ist er eher Mr. Hyde als der stets kreuzbrav agierende Dr. Jekyll, will heißen XJ 40.

XJ-S-Hinterachse ist ein Erbe des Jaguar E-Type

Dabei stammt die komplex geführte Hinterachse des Jaguar XJ-S direkt vom E-Type ab. Zwei Schraubenfedern pro Rad, dazu ein uppiges Gestrüpp von Längs- und Querlenkern für exakte Radführung. Innenliegende Scheibenbremsen zur Verringerung der ungefederten Massen. Auch wenn zum profanen Wechsel der Bremsbeläge die Hinterachse ausgebaut werden muss. Ein Jaguar liebt es gern kompliziert und verlangt innige Zuneigung, das ist sein Wesen. Er gibt viel, aber er nimmt sehr gern. Auch in der gezähmten Form des viel effizienteren Jaguar XJ 40 verzeiht er gedankenlosen Umgang nie.

Ein Jaguar liebt es, wenn man vor dem Start die mächtige Haube geöffnet hat und nach seinen Flüssigkeiten schaut, ihm dabei den Wasserschlauch tätschelt und seine Zündkabel kraut. Oft markiert er sein Revier mit ein paar Tröpfchen ATF oder 15 W 40. Ein alter Jaguar ist nie ganz dicht. Sein Partner sollte technisches Verständnis besitzen und Katastrophen von kleinen Unpässlichkeiten unterscheiden können.

Auch wenn wir den sanften Orkan des Zwölfzylinders im charismatischen Jaguar XJ-S vermisst haben, der Sechszylinder macht seine Sache erstaunlich gut. Vor allem in Verbindung mit dem exakt und leichtgängig zu schaltenden Getrag-Getriebe lassen sich je nach Laune des Fahrers sowohl die ausgeprägte Drehfreude als auch die beeindruckende Durchzugskraft des quadratisch ausgelegten Alu-Vierventilers abrufen. Kein Wandler gaukelt einem Drehmoment vor wo keines ist, kein Economy-Programm schaltet unnötig früh hoch und kastriert sein Temperament.

Schlüsseleiz von Jaguar-Youngtimern: Sie sind billig

Geben wir es zu, der Reiz eines Jaguar-Youngtimers liegt nicht nur im Empire-Stil seines Mobiliars, im mühelosen Dahingleiten, im sanften Abrollen und in der souveränen Kraftentfaltung seines brillanten Motors. Er ist ganz einfach billig. Man kriegt eine Menge Auto fürs Geld, 9.000 Euro kostet der seltenere, charakterstarke XJ-S und knapp 4.000 der fein möblierte, gediegene XJ 40.

Nachbarn und Freunde schätzen beide auf locker 20.000, ein Jaguar macht eben eine gute Figur. Es ist diese Aura aus Kultiviertheit und Stil, die verhindert, dass wir in T-Shirt und kurzen Hosen einsteigen.

Der Jaguar XJ 40 hat eindeutig mehr Schlag bei den Frauen. Sie wollen ihn, den Everybodys Beau, viel lieber als den spröden XJ-S, der bibelfeste Auto-Philosophen anspricht und unerhört fasziniert. Der Neurologe, Filmemacher und Kunstsammler Professor Ottomar Domnick fuhr zuletzt einen XJ-S V12 und befand ihn euphorisch, immerhin nach einem 450 SEL 6.9, als "Das höchste der Gefühle".

XJ 40 ist der "Jedermann-Jaguar"

Ein XJ 40 bleibt der hübsche Jedermann-Jaguar - günstig, elegant und herrlich bequem mit lässig agierender ZF-Viergang-Automatik. Wenn die vertrackte Lucas-Bendix-Delco-Elektronik stillhält, kann einen nichts mehr erschüttern, wenn man mit Reisetempo 130 km/h bei 10,8 Liter Verbrauch und 2.500 Touren dahingleitet.

Manchmal gucken vernünftige Menschen aus ihren koreanischen SUVs oder cleveren Skodas verschämt rüber, beim Tanken. Bei einer alten S-Klasse würden sie es gewiss nicht tun, aber so ein Jaguar, das ist eben doch etwas Besonderes, und er kostet nicht die Welt.

©JDOST /JDC July 14 by Wolfgang Schöbel

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

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

Manfred  KUBIK



AUTOSPENGLEREI-LACKIEREREI

1170 Wien, Hormayrgasse 35,

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

e-mail: office@autoreparatur-kubik.at

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

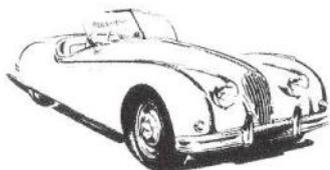


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

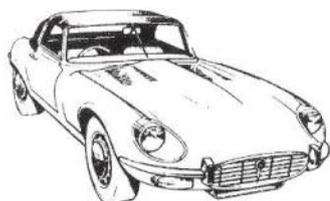
Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



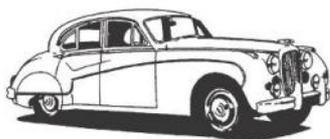
XK120, XK140, XK150



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 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 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 Impressum)

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