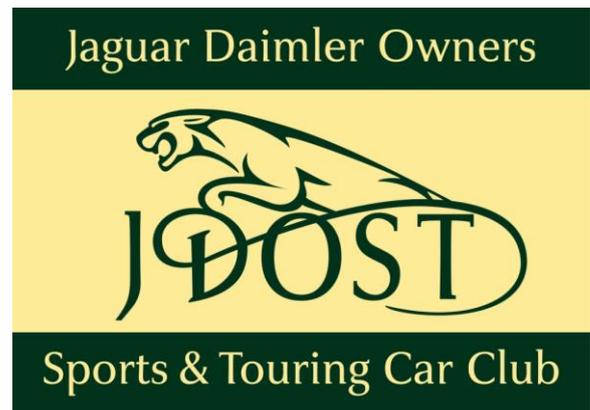


# JDOST Gazette

Issue No.67  
June 2015



betreffend Jaguar – Land Rover einst und jetzt!

## Inhalt:

E-Jaguar wird in Graz produziert	Seite 2
500 PS: Weltpremiere des Jaguar F-TYPE R AWD Bloodhound SCC	Seite 3
Jaguar XE - Katze jagt die Premium-Mäuse	Seite 4
Rückblick JDOST-Frühjahrsausfahrt 2015	Seite 7
JDOST - Termine Vorschau	Seite 8
Zeitgenössischer JDOST-Fahrbericht Jaguar XJ6 (X300)	Seite 9
Inserate – Anzeigenteil – Sponsoren	Seite 13



## E-Jaguar wird in Graz produziert



Bis zu 10.000 Elektroautos der Marke Jaguar werden ab 2017 bei Magna in Graz vom Band laufen. Der Vertrag mit der britischen Edel-Marke ist unter Dach und Fach. Auch ein SUV soll im Grazer Werk produziert werden.

Freude in Graz: Was die Kleine Zeitung schon Anfang März exklusiv berichtete, wurde diese Tage endgültig wasserdicht gemacht. Der britische Traditionsautobauer Jaguar-Land-Rover wird beim steirischen Fahrtechnikspezialisten Magna ein Elektrofahrzeug bauen lassen, zudem kommt auch die Produktion eines SUV-Modells in die steirische Hauptstadt.

In Graz könnten pro Jahr bis zu 10.000 Stück E-Jaguar vom Band laufen, gefertigt wird frühestens ab 2017. Erst jüngst stockte Magna im Mechatronik- und Elektrotechnikbereich Personal auf.

Noch nicht bestätigt hat BMW die Modelle, die man ab Ende 2016 in Graz produzieren wird. Dabei soll es sich um die Splitfertigung der neuen 5er-Limousine sowie um den neuen Z4 handeln: Die Plattform des Roadsters entwickeln die Bayern übrigens zusammen mit Toyota.

## 500 PS: Weltpremiere des Jaguar F-TYPE R AWD Bloodhound SCC



Ende des Monats beim Coventry MotoFest wird Jaguar einen besonderen F-Type vorstellen. Der Jaguar F-Type R AWD Bloodhound SCC wird von einem 550 PS starken 5,0 Liter-V8 angetrieben.

In wenigen Monaten nimmt das britische Bloodhound-Team ein neuen Anlauf auf den Landgeschwindigkeitsweltrekord mit ihrem SSC. Hierzu benötigt man schnelle Begleitfahrzeuge, die nun im 550 PS starken F-Type R Coupé mit Allradantrieb gefunden wurden.

Unter dem Kürzel RRV für Rapid Response Vehicle wird der Wagen parallel zur Messstrecke mitfahren und den Funkkontakt zum Fahrer des Bloodhound SSC, Rekordpilot Andy Green halten.

## Jaguar XE - Katze jagt die Premium-Mäuse



In den letzten Jahren hat Jaguar Milliarden in die Entwicklung seiner Fahrzeuge gesteckt. Das Ergebnis: Ein Pulsbeschleuniger wie der F-Type. Doch Briten wollen mehr und schicken mit dem Jaguar XE eine Raubkatze gegen Audi A4, BMW 3er und Mercedes C-Klasse.

Lange hat die Raubkatze geschlafen. Doch seit etwa zwei Jahren ist sie zu neuem Leben erwacht. Das, was Jaguar wiederbelebt hat, ist natürlich der F-Type. Eine sportliche Rennmaschine, wie man sie sich wünscht: schnittig, schnell und brutal laut. Aber ein Sportwagen ist immer auch nur ein Prestigeobjekt, eben etwas, um von sich reden zu machen. Nicht dass die Briten unter indischer Führung mit dem Flitzer kein Geld verdienen würden, aber Volumen sieht nun mal anders aus. Deshalb nimmt es nicht Wunder, dass Jaguar jetzt mit dem XE eine Katze auf die Jagd schickt, die im Segment der gehobenen Mittelklasse ihre Beute sucht.

### Im XE steckt die Geschichte von Jaguar



Optisch hat sich Chefdesigner Ian Callum an das angelehnt, was ihm die alten Jaguar-Modelle vorgegeben haben. Insofern spiegelt sich auch im XE ein Teil der Geschichte der britischen Automarke wider. Da ist die lange Motorhaube mit ihrem steil stehenden Kühlergrill und einer sich flach in den Wind legenden Frontscheibe.

Die ansteigende Gürtellinie betont das coupéartige Seitenprofil und lässt den XE sanft nach hinten abfallen, was ihm wiederum die schnöde Alltäglichkeit einer Limousine nimmt und ihn zu einem echten Fastback macht. Betrachtet man also nur die Linien, fügt sich der Brite nahtlos dort ein, wo er am Ende punkten möchte: zwischen Audi A4, BMW 3er und Mercedes C-Klasse.

Auch mit seinen Maßen steht der XE mit 4,67 Metern Länge genau zwischen diesen dreien, hat aber mit 2,83 Metern den größten Radstand im Reigen der Bewerber. Was wiederum zur üppigsten Beinfreiheit im Fond führt, aber nicht zur größten Kopffreiheit. Die ist ob der stark abfallenden Dachlinie etwas geringer als bei den Mitbewerbern.

Jaguar hat das durch eine recht tiefe Sitzbank versucht auszugleichen, was auch in der zweiten Reihe zu einer ziemlich sportlichen Sitzposition führt. Aber wer möchte in einem Jaguar schon hinten sitzen, wenn er einen entsprechenden Führerschein hat? Denn auch in einem XE spielt die Musik vorn.

### Der Fahrer wird zum Pilot



Für den Fahrer ist hier der Begriff Pilot die bessere Wahl. Denn die angenehm straffen Sitze und der Umlauf der sogenannten Riva-Spange, die aus dem italienischen Bootsbau stammt und in unserem Fall einen dynamischen Rahmen von den Türverkleidungen über die Armatur nimmt, schalt die vorderen Plätze ein, während die breite Mittelkonsole sie wieder wie in einem Flugzeug separiert.

Das breite Volant liegt breit in der Hand, der Blick schweift über gut lesbare Rundinstrumente und ein aussagekräftiges Mitteldisplay, das die wichtigsten Fahrdaten wiedergibt. Die Zahl der Knöpfe und Schalter ist überschaubar, deren Belegung hingegen etwas gewöhnungsbedürftig. Nicht so der 8 Zoll große Touchscreen des neuen Infotainment-Systems. Die Menüs sind schnell erkannt und können entweder über seitliche Tasten oder den Bildschirm angesteuert werden.

Die wohl spannendste Andersartigkeit zur Konkurrenz ist im XE, jedenfalls wenn er mit der 8-Gang-Automatik ausgestattet ist, der Jaguar Drive Selector. Der erwächst nämlich im wahrsten Sinne des Wortes aus der Mittelkonsole, wenn eines der vorerst fünf möglichen Triebwerke mit dem Start-Stopp-Schalter zum Leben erweckt wird. Im Ruhezustand senkt er sich dort wieder ab. Zum Einlegen der Fahrstufen wird hier also nicht mehr gezogen oder geschoben, sondern am Rad gedreht.

Entweder beim Diesel-Einstiegsmodell, einem 2.0-Liter-Triebwerk mit 163 PS ab 39.000 Euro oder auch beim Spitzenmodell, dem XE-S mit 3.0-Liter-Benziner und 340 PS. Der kostet allerdings auch 54.600 Euro. Dazwischen liegen noch ein Diesel mit 180 PS und zwei Benziner mit 200 und 240 Pferden unter der Haube.

## Fahrdynamik vom Feinsten



Mögen die Fahrleistungen die XE-Kollegen voneinander unterscheiden, eint sie doch eine Eigenschaft: ihre Fahrdynamik. Nicht nur, dass die Briten erstmals eine elektromechanische Lenkung zum Einsatz bringen, die den XE wunderbar direkt in die Kurven führt. Sondern auch die extra für den Wagen entwickelte Mehrlenkerhinterachse sorgt für eine erstaunliche Kurvenstabilität.

Da geht auch eine mit 30 km/h angegebene Kehre mit Tempo 80. Sollte der heckgetriebene Engländer dann doch einmal in einer solchen Situation vor Übermut das Heck schwenken, dann greift das ESP unterstützend ein und verhindert ein Ausbrechen. Dieser dynamischen Fahrweise kommt natürlich das Sportfahrwerk entgegen, wie es in einem R-Sport verbaut ist. Wobei man sich darüber im Klaren sein muss, dass die Beschaffenheit der Straßen detailgetreuer durchgestellt wird als beim in Serie angebotenen Komfort-Fahrwerk.

Das entbehrt glücklicherweise nicht der eben beschriebenen Dynamik, mäßigt sie aber ein wenig und federt das Ungemach der Piste feinfühlicher aus. Höhepunkt ist natürlich das adaptive Fahrwerk, das es für 1100 Euro Aufpreis gibt. Wer das an den XE-S bindet, der mit besagten 340 PS unterwegs ist und die Fuhre in 5,1 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt, hat hier bis zur Spitzengeschwindigkeit von abgeregelten 250 km/h keinen Unbill zu befürchten - außer vielleicht beim Blick auf die Tankanzeige.

Im normalen Lauf bleibt aber auch der stärkste XE bei einer ersten Ausfahrt unter 10 Litern. Der 180 PS starke Diesel begnügt sich über 132 Kilometer sogar mit 5,5 Liter. Das sind ordentliche Werte, die den Vergleich mit der Konkurrenz nicht scheuen müssen. Auch die Neuerung, die allen XE mit Automatikgetriebe eigen ist, hat ein Alleinstellungsmerkmal: Die sogenannte "All Surface Progress Control", kurz ASPC, versetzt den Jaguar-Fahrer in die Lage, den Wagen bei widrigen Bedingungen bis 30 km/h vollautomatisch, ohne eigenes Zutun und Traktionsverlust anfahren zu lassen.

### **Ausstattung ist konkurrenzfähig**

In der Summe machen alle hier genannten Eigenschaften den Jaguar XE zu einer echten Konkurrenz für die deutsche Premiumliga. Denn selbstredend ist auch ein gestochen scharfes Head-up-Display für 1300 Euro zusätzlich oder ein Tochtscreen-Navi, dessen Fähigkeiten allerdings ausbaufähig sind, für 940 Euro zu bekommen.

In der Basis mit 8-Gang-Automatikgetriebe und dem 200 PS starken Benziner kostet der XE 36.450 Euro. Auch hier sortiert er sich etwa auf dem Preisniveau des 3er BMW ein. Der BMW 320d mit 184 PS und Automatik kostet 38.650 Euro, ist aber ausstattungsbereinigt teurer.

Im XE sind für 2000 Euro weniger bereits eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-Aluräder, einen Tempomat sowie einen Spurhalte-Assistenten und Infotainment mit Acht-Zoll-Touchscreen enthalten. Wer die 5500 Euro teurere Portfolio-Linie wählt, bekommt neben 18-Zöllern auch noch die Bi-Xenon-Scheinwerfer und elektrisch verstellbare Sitze.

Ab dem 13. Juni können sich Interessenten beim Jaguar-Händler selbst ein Bild vom neuen XE machen oder sich im Vorfeld in die Phalanx der 500.000 User weltweit einreihen, die auf der Internetseite von Jaguar ihr Fahrzeug schon mal konfiguriert haben. Wer noch warten will, weil es bestimmt irgendwann auch einen Kombi geben wird, der muss für den Moment enttäuscht werden. Der ist in der Planung der Briten bis dato nicht drin.

©JDOST - Berichte im Zeitraum June-July 2015  
by Wolfgang Schöbel

## Rückblick JDOST-Frühjahrsausfahrt 2015



### Member@MM2015



Wer ist denn der Kerl neben Christian?

## JDOST - Termine

### Vorschau:

27. – 28.06.2015

**JDOST – 2-Tagesausfahrt 2015  
von der Wachau durchs  
Ausseerland-Salzkammergut  
in den Wienerwald**

**Treffpunkt:** ab 09:00h

**Terrassen-Restaurant**

**Strandcafe Spitz**

Donaulände 7

3620 Spitz/Donau

**Abfahrt: pünktlich 10:00h**

**Organisation:** Claudia und Karl Schwoiser



16.07.2015 ab 19:30h

**JDOST – Clubabend**

**Restaurant Panoramaschenke**

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

**Anmeldung unter:**

[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



20.08.2015 ab 19:30h

**JDOST – Clubabend**

**Restaurant Panoramaschenke**

Filmteichstraße 5

(im Kurpark Oberlaa)

1100 Wien

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

**Anmeldung unter:**

[office@jdost.at](mailto:office@jdost.at)



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

## Zeitgenössischer JDOST-Fahrbericht Jaguar XJ6 (X300)



Der Nachfolger des Jaguar XJ 40 hört intern auf die Bezeichnung X 300 und trägt wieder ein klassisches Doppelscheinwerfer-Gesicht. Am Start: die Top-US-Version Vanden Plas 4.0 mit 241 PS-Reihensechser.

Der große Jaguar erhält optisch seine Würde zurück.

Der Jaguar XJ 6 (X 300) ist seinem Großvater, dem Ur-XJ 6, fast wie aus dem Gesicht geschnitten. Weil er - endlich! - wieder Doppelscheinwerfer anstelle dieser rechteckigen Glasbausteine tragen darf, mit denen sein direkter Vorgänger, der kantige XJ 40, die Jaguar-Fans einst so verschreckt hatte.

Dessen ebenfalls rechteckige Rückleuchten in stilistisch fragwürdiger Rauchglasoptik - auch ausrangiert. Ersetzt durch nach innen spitz zulaufende Lampen, die dem fein gezeichneten Heck wieder die notwendige Würde mit auf den Weg geben. Nur in der Mitte ist der 1994 präsentierte, intern X 300 genannte Jaguar XJ 6 formal ein XJ 40 geblieben.

Aber das stört genaugenommen niemanden, weil er nun endlich wieder im Vollbesitz der markentypischen Eleganz über die Straßen rollen darf. So wie der Rest der Welt das einst von einem gentlemanliken XJ 6 gewohnt war.

Als "Retrolutionary Styling" bezeichnet der Konzern dieses neue Jaguar XJ-Gesamtpaket - was wohl so viel wie Fortschritt durch Tradition bedeuten soll. Egal. Auf jeden Fall ist nun endlich Schluss mit dem kruden 80er-Jahre-Design, es dominieren ab sofort wieder weiche, elegante Radien.

Allein die sanften Wellen des Jaguar XJ 6 (X 300) auf der Motorhaube, die sich an vorderster Front wie Augenlider über die Lampen wölben, wirken da schon wie Balsam für die Seelen leidgeprüfter Jaguar-Traditionalisten, die einen XJ 40 zwar irgendwie geduldet haben, aber nie so richtig akzeptieren konnten. Und die Schlimmstes befürchteten, als Ford 1990 die englische Nobelmarke übernahm.

Im Fall des Jaguar XJ 6 (X 300) also große Erleichterung. Tradition und Stil bleiben erhalten, die Fingerabdrücke des US-Konzerns sind zumindest auf den ersten Blick nur schwer auszumachen. Dabei hat Ford ziemlich tief in die Kasse gegriffen, um den Fortbestand der vornehmen Jaguar-Limousinen zu sichern.

Umgerechnet rund 500 Millionen Mark sollen notwendig gewesen sein, um zumindest die größten Problemzonen der XJ-Baureihe auszumerzen. Klaffende Karosseriespalten beispielsweise. Oder die noch immer ungenügende Rostvorsorge.



Ein komplett neuer Antrieb erscheint der neuen Firmenleitung hingegen für den Jaguar XJ 6 (X 300) nicht erforderlich. Es bleibt bei den bewährten Doppelnockenwellen-Reihensechszylindern mit 3,2 und 4,0 Litern Hubraum, die allerdings ein paar grundlegende Modifikationen wie optimierte Nockenwellen, neue Kolben und ein verbessertes Motormanagement über sich ergehen lassen müssen.

Und denen dabei gleich auch noch eine neue Typenbezeichnung ins Leichtmetallgehäuse gestempelt wird: Aus AJ6 wird AJ16.

Ein paar zusätzliche PS springen obendrein auch noch heraus: Der 3,2-Liter leistet nun 211 PS (vorher 200 PS), und der 4.0 steigert sich von vormals 222 auf 241 PS. Im ebenfalls neu vorgestellten Jaguar XJR pustet ein Kompressor die Leistung des Sechszylinders sogar bis auf 320 PS - damit gilt dieses Triebwerk ab sofort als sportivere Alternative zum komfortbetonten, 311 PS starken Zwölfzylinder, der unverändert im Programm bleibt.

Doch das eigentliche Thema eines Jaguar XJ 6 heißt Geborgenheit, erst recht wenn das Auto - wie das rote Fotomodell - den feinen Zunamen Vanden Plas trägt. Eine Wellness-Oase inklusive 12,5 Zentimetern mehr Radstand, reichlich Chromschmuck und solch erfreulichen Extras für die Passagiere in der zweiten Reihe wie Klapptische, die wie das Instrumentenbrett oder die Türeinlagen mit einem hochwertigen Wurzelholz furnier versehen sind.



"Mehr Komfort bietet keine andere Jaguar XJ-Version", schwärmt Besitzer Bence Mélykúti, der das US-Modell - Jahrgang 1995 - nach einem Studienaufenthalt in Kalifornien mit zurück in seine süddeutsche Wahlheimat Freiburg genommen hat.

Der Mann kennt die Problemzonen seines Jaguar XJ 6 (X 300) inzwischen sehr genau, weiß nach vielen Jahren zwischen Unpässlichkeiten und Katastrophen zu unterscheiden. Dass das Auto nach nur wenigen Tagen Standzeit schon wieder die Batterie leer gesogen hat oder der Temperaturfühler der damals von Ford verbauten Klimaanlage des japanischen Zulieferers Nippon Denso kaum noch zwischen Warm und Heiß unterscheiden kann, bringen Mélykúti nicht wirklich aus der Ruhe.

Es genügt das Wissen, dass das Herz des Autos, der 4,0-Liter-Sechszylinder, in seinen Grundfesten nur schwer zu erschüttern ist.

Wir nehmen in diesem im edlen Empire-Stil gehaltenen Refugium Platz, welches serienmäßig bereits über einen Tempomaten sowie eine elektrische Lenkrad- und Sitzverstellung verfügt und natürlich komplett mit feinstem Connolly-Leder ausgeschlagen ist. Fahrer wie Beifahrer sitzen im Jaguar XJ 6 (X 300) standesgemäß recht bequem, aber ungewöhnlich tief, fast wie in einem Sportwagen.

Der rechte Arm des Piloten ruht sofort auf einem breiten Polster oberhalb der Mittelkonsole, aus der auch der Automatik-Wählhebel ragt. Vier Gangstufen stehen zur Verfügung, um die Kraft des Reihensechlers in Vortrieb umzusetzen. Dass der Motor des Jaguar XJ 6 (X 300) bereits im Standgas läuft, davon ist am lederbezogenen Lenkrad jedoch kaum etwas zu vernehmen.

Wie auf einem Luftpolster gebettet gleitet der fette Jaguar XJ 6 (X 300) im nächsten Moment auf und davon, und nicht einmal Abrollgeräusche dringen bis in die Kabine vor. Vorder- und Hinterachse sind wie bei den Vorgängermodellen jeweils in einem Hilfsrahmen montiert, der die Besatzung gegen nahezu sämtliche Unebenheiten abschottet. Nur die Schaltvorgänge unterbrechen diesen schwebähnlichen Zustand mit jeweils einem kaum spürbaren Ruck.

Selbst bei höheren Drehzahlen verliert dieser brillante Sechszylinder unter der schweren Haube keinesfalls seine Manieren, begeistert sowohl mit seiner Drehfreude als auch mit seiner Durchzugskraft. Spätestens jetzt kann es passieren: dass man dem Wesen eines Jaguar XJ 6 der fünften Generation erliegt – sofern dies nicht schon vorher beim Blick in die Rundscheinwerfer geschehen ist.



Classic-Analytics notiert den Jaguar XJ 6 (X 300) im Zustand 2 mit 7.900 Euro. Schon für etwa 1.800 Euro aufwärts gibt es Zustand-4-xemplare, bei denen allerdings eine ordentliches Reservepolster eingeplant werden sollte. Für alltagstaugliche X 300 mit Schönheitsfehlern sind etwa 5.000 Euro zu veranschlagen.

©JDOST – Zeitgen. Ber. June 2015 by Wolfgang Schöbel

**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

---



**SAAB**



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

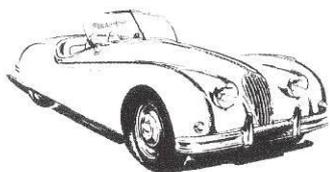


Größtes JAGUAR-Ersatzteillager auf dem Kontinent!

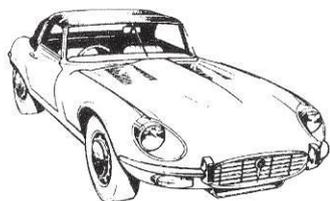
# Die Ersatzteil-Spezialisten

Seit über 30 Jahren kompetente Beratung durch Fachkräfte

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



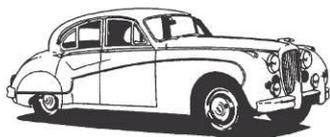
XK120, XK140, XK150



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