

# WEIHNACHTS-POST

## GB DÖNNI CLASSIC CARS

### Werter Leser

**Wieder geht ein ereignisreiches Jahr zu Ende. Anstatt unserer traditionellen Weihnachtskarte halten Sie dieses Jahr einen Jahresrückblick in den Händen. Wir hoffen, dass Sie ein paar Minuten Zeit finden, um mit uns das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen. Viel Spass!**

### Januar

Das Jahr begann mit dem Bewusstsein, dass uns nur noch 15 Wochen vom Concorso d'Eleganza Villa d'Este trennten. Dieser besass für uns einen ganz besonders hohen Stellenwert, denn der SS Jaguar MkIV mit Worblaufen Carrosserie, der seit rund drei Jahren bei uns zur Restauration weilte, war als Teilnehmer akzeptiert worden. Aber noch stand der Wagen beim Lackierer. Zum Glück konnten wir ihn aber in den ersten Tagen des neuen Jahres abholen und mit der Montage beginnen. Leider musste ich bald feststellen, dass 15 Mannwochen nicht reichen würden für die Fertigstellung und so bekam unser Herr Blum einen, wenn nicht sogar zwei Gehilfen zur Seite gestellt, um das grosse Projekt pünktlich fertig stellen zu können.

Noch im Januar nahm ich an der ersten Oldtimer-Ausfahrt teil. Bernhard Brägger, der z.B. das Klausenrennen wiederbelebt hat, war der Meinung, in den „Chrächen des Ämmittals“ könne man im Schnee schön Rallyefahren. Als Mann der Tat scharte er eine kleine aber hochka-



rätige Mannschaft um sich, um mit grossen Visionen einen ersten Probeanlass mit sympathischen Oldtimern zu organisieren. Petrus meinte es gut mit uns und so trafen wir verschiedentlich tiefen Schnee auf den Strassen an. Wir hatten viel Spass, genau so muss ein Schneerally sein!

### Februar

Nachdem wir anfangs Februar in England waren, um Teile zu retournieren, führten wir Mitte Februar den traditionellen Technikabend für den Jaguar Drivers' Club in der Old Mill durch. Das Thema war dieses Jahr die selbständige Pannenbehebung auf längeren Reisen.

### März

Der März beginnt traditionellerweise mit dem Auto-Salon. Für mich eigentlich nicht von grosser Bedeutung, denn die Autos, die hier vorgestellt werden, erlebe ich als Klassiker nicht mehr in meiner Werkstatt. Aber dieses Jahr hatte ich mir etwas völlig Vermessenes in den Kopf gesetzt. Ich wollte meinen XF vom Jaguar-Chef-Designer, Ian Callum, signieren lassen. Ist mein XF doch so spezifiziert, wie Ian ihn als seine Idealausstattung formulierte: 3.0lt Diesel, perlgrau metallisiert, mit 20 Zoll Volans-Rädern. Ich möchte hier nicht in die peinlichen Details gehen, wen ich wie fest beknien musste, um mein Auto in die unmittelbare Nähe meines sympathischen Helden zu bringen. Aber alleine der Grenzübertritt ohne Reisepass mit dem Markenbotschafter Kurt Aeschbacher im Fond der neuen XJ Chauffeurlimousine von Jaguar Cars war schon eine Zitterpartie. Am Schluss, Ende gut alles gut! Ian entflohen kurz dem Rummel auf dem Stand und platzierte sein Autogramm auf der Haube, mit der Bemerkung so was Grosses hätte er noch nie signiert.



Das folgende Wochenende stellte ich wieder an der Retro Classic in Stuttgart aus. Ich zeigte einen unserer SS100 in Restauration. Dabei hatte ich aber nur das Chassis mit neu aufgebautem, frisch verblechtem Holzrahmen und als Gegenstück eines unserer Jaguar Formel 1 Autos. Nach einer kurzen Abwesenheit eilte mein Standnachbar von der Oldtimer Galerie Toffen zu mir und meinte, es gäbe da einen ernsthaften Interessenten für den Jaguar R1. Und tatsächlich, nach wenigen Minuten wurden wir handelseinig und fixierten unsere Absicht auf einem Bierdeckel. So „verlor“ ich gleich zwei meiner drei F1 Wagen. Dafür wusste ich nun im Gegenzug, welcher der drei unser Wagen bleiben würde, denn Ro-



bin protestierte lauthals, als Simone meinte, nun hätten wir nur noch einen R1 zu verkaufen.

Der OTM in Fribourg verlief in gewohnten Bahnen, neu mit unseren Piloti-Fahrschuhen im Angebot. Nach fast 40 Jahren Oldtimer Teile Markt haben nun Theo und Chrugli Rais einen Nachfolger für ihr erfolgreiches Konzept gefunden.



Im März bauten wir den neuen 320PS Motor in den von uns kreierten E-Type Semi-Lightweight ein. Nun beschleunigt dieser Wagen noch unbändiger, sogar ich war eher sprachlos. Wenn er eingefahren ist freue ich mich auf den ersten freien Beschleunigungstest!



### April

Niemand glaubte, dass wir es schaffen würden, den Worblaufen Jaguar nach über zwei Jahrzehnten Stilllegung am 19. April pünktlich vorzuführen und am 23. April den Wagen in Cernobbio für den Concorso anzuliefern. Aber wie immer erfüllte mein zusammengeschweisstes Team diese unglaubliche Herausforderung. Wie war ich erleichtert, als am Tor zur Villa d'Este unser Amerikanischer Kunde trotz Flugverzögerung wegen Vulkanausbruchs in seinen jungfräulichen Wagen zusteigen konnte. Grösste Freude hätte ich gehabt, wenn der Wagen einen Preis verliehen bekommen hätte, hat doch unser Kunde die detaillierte und historisch korrekte Restauration immer unterstützt. Sogar die Stundenkarten der Carrosserie Worblaufen wurden uns von Urs Ramseier für den Concorso zur Verfügung gestellt. Aber gegen die Übermacht eines Frua Maseratis,

der Best of Show wurde, oder gegen einen Ferrari California Spider in unserer Klasse, konnte das schweizerisch bescheidene elegante Cabriolet nicht bestehen. In der Tat ist es aber schon eine Ehre, Zulassung zu diesem Anlass der Extraklasse zu bekommen und so genossen wir die festliche Stimmung unter „Petrol Heads“.

Neben dem immensen Druck von Villa d'Este, hatten wir aber noch zwei grosse Teilrestaurationen am Laufen. Erstens einen XK120 Roadster, der vor 25 Jahren in der Schweiz vollständig neu aufgebaut worden war. Dessen heutiger Besitzer war nach der Lektüre des Jahrhundertwerks über XK120 von Urs Schmid nicht mehr zufrieden mit der damals geleisteten Arbeit und so durften wir viele grös-



sere und kleinere Details wieder in originalgetreuen Zustand bringen. Zweitens ein XK 150 Roadster, der vor 15 Jahren in England restauriert wurde und nicht mehr den Ansprüchen seines Besitzers entsprach. An diesem XK 150 OTS haben wir vor zwei Jahren bereits die Mechanik restauriert und jetzt durften wir noch die Carrosserie vollständig neu aufbauen.

Ende April konnten Robin und ich es uns nicht nehmen lassen, am selten stattfindenden Micro Car Meeting teilzunehmen. Wie immer war unser Bond Bug einer der schnellsten Wagen und so waren wir die ersten am Mohrenkopfposten und in der Militaria Samm-



lung, wo uns das Mittagessen serviert wurde. Leider war das Wetter nicht über alle Zweifel erhaben, sonst hätten die bunten Kleinstfahrzeuge noch bessere Stimmung auf den Strassen hervorgerufen.

Am folgenden Wochenende fand die Mille Miglia statt. Leider nicht für uns, denn mit der Startnummer 417 unseres MkVII, hätte uns nur ein oder grösserer Vulkanausbruch oder eine andere Katastrophe unter die reglementarisch limitierten 385 teilnehmenden Wagen nachrücken lassen.

## Mai

Am ersten Mai-Wochenende nahmen mein Spenglerchef und ich an



einem weiterführenden Wheeling Machine Kurs in Hamburg teil. Ich habe etwas gegen Reisen mit OeV ohne eigenen fahrbaren Untersatz. Also düsten wir mit dem Autozug und dem Daimler Rapport Forte gen Norden. Seine erste grosse Prüfung nach dem kompletten Reengineering des Kühlsystems! Der Zufall wollte es, dass Mathias Pfannmüller, Redaktor der AR, auf demselben Reisezug war. Völlig irritiert sprach er uns auf unser merkwürdiges Gefährt an, ist er doch auch Autor eines interessanten Werks über Jaguar



Coupés. Ich konnte ihn beruhigen, denn unser Exot wurde ausser Andrew White, dem Markenhistoriker von Jaguar, keinem anderen Journalisten zur Prüfung zur Verfügung gestellt. Mathias war so begeistert von unserem skurrilen Fahrzeug, dass er einen sympathischen Bericht im Magazin Drive Style veranlasste. Am Sonntag des gleichen Wochenendes sponserten wir die Schweizermeisterschaft der Velo Trial Fahrer mit zwei Jaguar Abbruch Fahr-



zeugen, die zu Hindernissen abgewandelt wurden. Unglaublich was diese Athleten leisten! Trotz zwei intensiver Wettkampftage war keine Scheibe eingeschlagen und die Wagen sehen heute noch relativ respektabel aus!

## Juni

Leider hatte Ende Mai unser begabter junger Sattler seinen letzten Tag und so begann eine lange Suche nach einem geeigneten Ersatz. Schlussendlich konnten wir den jungen, aber höchst effizienten, Martin Müller für uns gewinnen, den wir nun zum Jaguar Restaurationspezialisten ausbilden.

Am 2. Juni, passierte das, was den meisten Menschen passiert, die 1960 geboren wurden, ich wurde 50. Eigentlich kein Grund zum Feiern, aber Simone überraschte mich mit meinen engsten Alterskollegen aus verschiedensten Lebensepochen, und am folgenden Tage luden mich meine Mitarbeiter zu einer Kreuzfahrt auf dem Vierwaldstättersee ein. Sehr sinnig, denn: Unser Familienwappen ist im Luzerner Kantonsarchiv dokumentiert, von Immensee aus begann ich meine „Reise“ in die Erwerbsswelt, ursprünglich bin ich Bürger von Nidwalden, meine Lehre machte ich bei einer Jaguar-Vertretung in Luzern und last but not least, Simone verbrachte ihre Jugend in Weggis!

Die Gemeindeversammlung in Roggliswil im Juni löste bei uns eine Projektlawine aus. Mit der Einzonung eines Teils des Landes um unsere Firma und der Bereitschaft des Nachbarn bergseits, das Stammhaus unserer Liegenschaft zu verkaufen, haben wir plötzlich neue Perspektiven in der immer enger werdenden Old Mill. Die Projekte werden uns auch im 2011 nicht ausgehen!

Das Alpenbrevet absolvierte ich erstmals alleine, aber nicht freiwillig, denn mein Navigator hatte ein Kommunikationsproblem mit seiner wertigen Gemahlin, und so erhielt ich 18 Stunden vor Start einen Korb. Für mich wurde es zum besten Alpenbrevet, aber nicht nur für mich, sondern auch für die Mehrzahl der Teilnehmer. Als Höhepunkt konnte die gesperrte Grossglockner-Hochalpenstrasse betrachtet werden, die nur für uns geöffnet war. Ein Kunstgriff zwar, aber in jeder Beziehung legal. Die Rückfahrt vom Suvretta House in St. Moritz nach Roggliswil mit Robin auf dem heissen

Sitz im Special über sieben Pässe war nicht meine, sondern Robins Idee. Die kindergerechte Schneeballschlacht auf dem Oberalp, das Nachtstellen der James Bond Szene in Andermatt, das Schuhskifahren auf dem Grimsel, das Abkürzen des Brünigstaus über den Wanderweg und das Glaceessen hinter dem Glaubenbüelenpass beim Vorbesit-



zer des Weltpremiere E-Types tugen zum späten Eintreffen am Sonntagabend bei.

## Juli

Zwei Wochen später waren wir schon wieder in St. Moritz. Diesmal mit unserem 3.4 (Mk1). Erst- und wahrscheinlich auch letztmals in der Geschichte des BCCM's



nahmen drei baugleiche Mk1 teil, wobei wir mit Stolz verzeichnen können, dass unsere Vollrestaurierung mit einem Preis ausgezeichnet wurde. Unser originaler, grenzwertig patinierter Wagen, ging in der Menge der traumhaft glänzenden Preziosen berechtigterweise unter.

Am Tage danach ging ich zum Wellness Aufenthalt in die Pyramide am See und legte mich unter das begnadete Messer von Urs Graf, der meinem Ganglion im Bein Herr wurde. So sollte ich gelegentlich wieder marschieren und vielleicht einmal auf einen automobilen Untersatz verzichten können.

## August

Eine andere kleine Ursache mit grösserer Wirkung war das Presse-Meeting der Dorchester Hotel Group in Zürich. Langer Rede kurzer Sinn:



Wir bekamen den Auftrag, einen Reisebericht von einer Small Grand Tour zu machen!

Einige Wochen später sassen wir im XK 150 OTS, den ich 1989 für meinen Vater gefunden hatte, auf dem Weg nach Paris. Auf dem Fahrersitz der Vater, auf dem Mittelkissen der Sohn und auf dem Sitz des Navigators die Mutter. Unser Ziel: Paris auf der Landstrasse zu erreichen, so wie unser 150er 1959 zum ACS Lizenzkurs in Linas-Monthléry gefahren war. Ein detaillierter Bericht wird im Frühjahr im Prestige Magazin zu lesen sein. Kurz, die Ankunft



im eleganten Paris im Athéné Plaza war eindrücklich und das Hotelzimmer noch viel mehr. Leider konnten wir das Hotel kaum geniessen, denn schon am übernächsten Tag hiess es: Weiterreise nach London. Wahrlich ein Katzensprung! Gerade pünktlich zum Afternoon Tea erreichten wir das dynamische London. Die Paparazzi vor dem Dorchester warteten aber nicht auf uns. Denn gerade



machte sich Sylvester Stallone mit seiner Entourage bereit zur Filmpremière seines neuesten Films. Auf dem Parking vor dem Hotel war unser völlig originale Jaguar mit Patina neben den verschiedenen über eine Million teuren automobilen Schätzen eine bescheidene Erscheinung. Trotzdem sprachen uns im dichten Verkehr in London verschiedenste Automobilisten an, als wir zum legendären, aber für uns enttäuschenden, Ace Café fuhren. Mit weinendem Auge trennten wir uns allzu schnell wieder von unserer traumhaft gemütlichen Suite im Dorchester. Beim sorgfältigen Beladen des engen Roadsters waren wir gefordert die 22 DVD umfassende James Bond Sammlung, gekauft im legendären Harrods Kaufhaus, zu ver-

stauen. Gleichzeitig wurde uns vor Augen geführt, wie man das Platzproblem beim Reisen zu lösen hat: Vor dem Hotel wurde ein Kleinlastwagen mit Harrods-Einkäufen und Gepäck beladen! Auf dem Rückweg nächtigten wir noch im Crayère in Reims. Diese Uebernachtung diente bereits dem Rekognoszieren für die Jubiläumsfahrt 50 Jahre Jaguar E-Type vom Jaguar Drivers' Club im 2011. Das Hotel ist für unsere E-Reisegruppe bereits gebucht! Das Crayère war zum dritten Male in Folge ein Hotel mit angeschlossenen Michelin drei Sterne Restaurant, wobei wir stets mit Rücksicht auf Robin und unser Portemonnaie auf ein solches Diner verzichteten. Und so endete ein anderer intensiver Familienausflug.

Im August, am Freitag den 13., ging mein lange gehegter Wunsch in Erfüllung. Ich konnte einen der wenigen S.S.90 in der Schweiz adoptieren. Den Wagen kenne ich seit 1981 und werde versuchen ihm nun ein einfühlsamer Besitzer zu sein. Immerhin konnten wir nur wenige Tage nach seiner Ankunft in der Old Mill seinen 75. Geburtstag feiern. Meine Recherchen über die Lebensgeschichte dieses Fahrzeuges sind schon so weit fortgeschritten, dass ich von den Nachkommen der Erstbesitzerin Fotos des Wagens 1936 im Renneinsatz erhalten habe.



Anlässlich der Sommerfahrt des JDCCS stellten wir den Pannendienst, den unser Herr Blum mit Bravour meisterte. Am Samstagnachmittag liess er sogar in einer feinmechanischen Werkstatt ein Ersatzteil drehen, so dass die ganze Truppe komplett zur Rheinschiffahrt antreten konnte.

Um den August abzurunden, fuhr ich mit Robin den Raid Prolog mit der XKSS Replika und am 29. fand das traditionelle BCCM in Mollis

auf dem Flugplatz statt. Wie immer pilgerten Scharen von English Car Fans an diesen tollen Anlass.

## September

Am Jubiläums-Event 75-Jahre Jaguar des GP Safenwil hatten wir die Ehre, unseren XK 150 Special und den Jaguar Formel 1 Wagen



ausstellen zu dürfen. Das gab uns erstmals die Möglichkeit, den wohl schönsten Formel 1 Wagen in seiner normalen Wildbahn zu betrachten, nämlich auf den Weiten einer Rennstrecke. Was für ein schönes Auto!



Meine Präsenz am Autojumble in Beaulieu im New Forest opferte ich dem Arosa Klassik und der traumhafte Anlass in Goodwood dem Rekognoszieren des XK-Tages. Eine Woche später trug dann gutes Wetter zum Gelingen der Fahrt über die Hügel zwischen Roggliswil und Zürich bei.

Völlig untergegangen in diesem Sommer waren meine Vorbereitungen zur Motorradprüfung, obwohl ich schon über 3000km sogar in Deutschland zurückgelegt hatte. Und so stieg der Experte mit schreckensgeweiteten Augen vom Sozios und brach die Prüfung ab. Mein Fahrlehrer fand zwar, ich wäre besser gefahren als der andere Prüfling, noch nie habe ich aber den Entschluss eines Strassenverkehrsamt-Experten in Frage gestellt.

## Oktober

Das BCCM in Morges war so sympathisch wie immer, nächstes Jahr wird dort der E-Type gefeiert! Unsere diesjährige Herbstfahrt nach England hatte neben den traditionellen Gründen noch einen weiteren triftigen Grund. Wir erwirkten uns eine Audienz beim Besitzer

des offenen Rapport Forte. Nach einer fast unendlichen Fahrt aus London heraus, fanden wir schlussendlich in einem Vorort innerhalb der Ringautobahn das kleine Häuschen, umstellt mit Autos und, sagen wir es doch offen, ziemlich viel Unrat. Unter einer Blache, tatsächlich die kläglichen Ueberreste des einst so



stolzen automobilen Projektes. Es fehlten Motor, Getriebe, Innenraum, Kotflügel und das markante Visier. Das befand sich wohl an unserem Wagen, meinte der schrullige Besitzer. Wir waren etwas sprachlos über den mangelnden Respekt diesem Unikat gegenüber. Auf unser Zögern hin, meinte er £ 20'000.- koste die Ruine, aber für £ 5'000.- würde er den Wagen auf die Strasse bringen. Na ja, so wird unser Forte wohl zum Vollwaisen werden.

## November

Es wird langsam etwas ruhiger in der Oldtimer Welt. Am 6.11. stand der Oldtimer Teilemarkt in Zürich auf dem Programm und am 26.11. besuchte ich die Versteigerung der Oldtimer Galerie in Toffen, wo ein wunderschön patinierter 2.4 lt (Mk 1) im Angebot war. Wir versuchten diesen Wagen schon im Sommer vom Einlieferer zu kaufen, wurden dann aber nicht handels-einig. Nun ist er für netto Fr. 200.- mehr versteigert worden.

## Fazit

Und so geht wieder ein intensives Jahr zu Ende. In der Werkstatt konnten wir den Worblauf an seinen Besitzer abliefern. Nach 2 Jahren Jungbrunnen in Roggliswil geht der weisse XK150 OTS demnächst wieder zurück zu seinem Kollegen - einem XK 140. Der opalescent pastellblaue XK120 OTS bekommt noch vor dem Frühjahr das Interieur korrekt restauriert, der eine SS100 ist vorgeführt und bereit für

Verfolgen Sie GB Dönni Classic Cars auf Facebook!

facebook

2011 und der andere SS100 ist bald fertig verblecht. Neben den vielen grösseren und kleineren Arbeiten haben wir mit der Fertigstellung unseres, oder eher Simones, E-Type Jubiläumsprojektes begonnen. Die E-Type V12 Group 44 Replika. Am 28. Februar wird sie an Ihrem Geburtsort, der Browns Lane, stehen müssen. Geht alles nach Plan, wird dieser spektakuläre Rennwagen nachbau gegen Ende 2011 rund 8000km gefahren sein.

Wir möchten uns bedanken bei unserer Ersatzteilkundschaft, die mit ihren Bestellungen unsere Sammel Leidenschaft unterstützt, seltene Teile zu suchen und in Roggliswil in unser Ersatzteillager zu integrieren und bei unseren Werkstattkunden, die durch ihre Auftragsvergabe unsere Vorstellung von der Restauration und dem Unterhalt dieser automobilen Kulturgüter fördert. Auch haben wir Freude an der neuen Struktur in unserer Firma mit den Abteilungsleitern R. Grice für mechanische Arbeiten, H.P. Bättig für den Carrosseriebau und R. Blum für Restaurationen. Ab Januar wird H. Timke sich langsam vom Ersatzteilverkauf zurückziehen. Die Einarbeitung des Nachfolgers hat bereits begonnen. Wir konnten Herbert Wirth mit ins Boot nehmen. Seit 1974 beschäftigt er sich ohne Unterbruch mit der Marke Jaguar und ist daher sicher vielen Jaguar Enthusiasten bestens bekannt.

### Vorschau

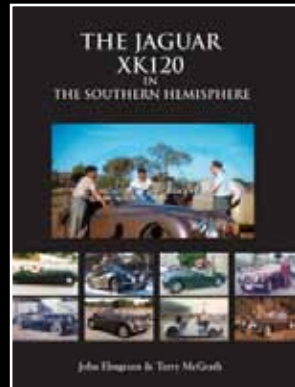
Was erwartet uns im 2011? Wie bereits geschrieben muss die Group44 Replika fertig sein für die verschiedenen Jubiläumsevents rund um den E-Type. Ich werde die Ehre haben, mit dem Besitzer des Weltpremiere E-Types am Concours d'Elegance in Pebble Beach sowie zum zweiten Mal am Concorso Villa d'Este teilzunehmen.

An der Carrossierrestauration eines XK 140 DHC werden wir mit Hochdruck weiterarbeiten, eine grössere Carrossiereparatur an einem E-Type muss im Frühjahr fertig sein und an einem Bentley-Special dürfen wir ein Verdeck entwerfen und herstellen. Diverse grössere und kleinere Winterarbeiten warten darauf in Angriff genommen zu werden, damit die Besitzer mit ihren Lieblingen pünktlich die neue Saison beginnen können.

Bereits jetzt wünschen wir Ihnen einen guten Start ins 2011 und wünschen Ihnen viel Spass mit Ihrem Jaguar.

Georg & Simone Dönni

Endlich hat Terry Mc Grath und John Clucas den neuen Band über alle bekannten XKs der südlichen Hemisphäre veröffentlicht. Das alte Werk war schon ausserordentlich aufschlussreich und wechselte am Schluss antiquarisch für über Fr. 800.- die Hand. Ein Must für den XK Liebhaber, der sich gerne die Geschichten dieser spannenden Autos einverleibt. Fr. 438.-



Und gleich noch eine Neuerscheinung. Bernard Viart beschreibt, oder eher zeichnet, für den XK140 einen Bauplan. Ein weiteres Werk, das mich nach Urs Schmidts Werken sprachlos macht. Auf über 400 Seiten mit unzähligen Bildern und technischen Zeichnungen wird der XK140 vermasst und dokumentiert. Fr. 105.-



Bestellung an [gbd@jaguarclassic.ch](mailto:gbd@jaguarclassic.ch),  
Tel 062 754 19 29, Fax 062 754 19 80

# ALLES ÄNDERT, NUR DIE PASSION BLEIBT!

SEBRING ▶  
CHF 234.-



Seit 1999 produziert Piloti innovative aber klassische Renn- und Fahrerschuhe. Alle Schuhe sind mit dem patentierten kugelförmigen Rollkontroll Absatz, hochgezogenem Profil rechts und verstärkter Sohle ausgestattet. Ideal für „heel-and-toe“ Gangwechsel! Die Schuhe sind aus feinstem Leder und Wildleder gefertigt.

Piloti: Führt zum Ziel...

PROTOTIPO ▶  
CHF 180.-



LAGUNA ◀  
CHF 253.-



TIFOSI LEATHER ▶  
CHF 225.-  
(erhältlich ab Juni 2010)



Die Auswahl ist gross, besuchen Sie unsere Website und wählen Sie Ihren Favoriten!

**piloti**

[www.piloti.ch](http://www.piloti.ch)

Import Schweiz GB Dönni Classic Cars

Wegen grosser Nachfrage neu im Penrite Schweiz Sortiment

## Classic 20W/50

Dieses Öl wurde speziell für Fahrzeuge aus den 60er und 70er Jahren konzipiert. Das 20W/50 basiert auf hochwertigen Basisölen und ist ein Blend mit speziell ausgewählten Additiven für besten Motorschutz und hervorragende Filmstärke. Es ist besonders geeignet für kombinierten Motor-/Getriebeeinsatz. 5 Liter Kanister Fr. 57.-

PENRITE Schweiz, 6265 Roggliswil  
Tel 062 754 19 89 • [www.penrite.ch](http://www.penrite.ch) • [info@penrite.ch](mailto:info@penrite.ch)



**PENRITE**  
OIL