

# *Jubiläumsmagazin*



Old Mill · CH-6265 Roggliswil (LU) · Switzerland · Telefon 062 754 19 29  
Fax 062 754 19 80 · [info@jaguarclassic.com](mailto:info@jaguarclassic.com) · [www.jaguarclassic.com](http://www.jaguarclassic.com)

**GB CLASSIC CARS DÖNNI**

# Lebenslange PASSION



Hauptgebäude Old Mill in Roggliswil.

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER

«Durch die Leidenschaften lebt der Mensch, durch die Vernunft existiert er bloss», diese Worte formulierte einst der französische Schriftsteller Sébastien Chamfort im Jahre 1780. Sie haben bis heute nichts an Aktualität verloren. Denn dass die GB Dönni Classic Cars ihr 20-jähriges Bestehen feiern kann, hat sehr viel mit Leidenschaft zu tun. Die Faszination für klassische Automobile hat mich schon im frühen Kindesalter erfasst und seither nie mehr losgelassen. Der berufliche Werdegang hielt zwar einige Überraschungen bereit. Als ich mich nach der Lehre bei einem grossen Autoimporteur bewarb, hörte ich auf dem informellen Weg die Frage: «Was will denn dieser junge Mann eigentlich mit seinem Leben machen?» Mein bisheriger Lebenslauf mit Wirtschaftsgymnasium, verschiedenen Praktiken in Handwerksbetrieben, einer

«Lebensabschnittspartnerin» aus einer Kleinhandwerkerfamilie, Offiziersschule und Lehre entsprach so gar nicht den damals gängigen Vorstellungen von einer seriösen Karriereplanung. Heutzutage hätte man einen Namen für diesen Werdegang: Patchwork-Lebenslauf. Doch es war die Passion, die mich durch alle Phasen bis hin zur Aufnahmeprüfung ans Colchester Institute of Technology zum neugegründeten Lehrgang Automobilrestaurator C & G of London und als Folge durchs Studium führte. Damit war der Grundstein für das heutige Unternehmen gelegt.

Ganz besonders möchte ich mich bei meinen Freunden bedanken, die es durch Inserate ermöglichten, dieses Magazin anlässlich unseres 20-jährigen Firmenjubiläums zu realisieren. Ich lade Sie herzlich ein, an unserer Firmengeschichte teilzunehmen und bedanke mich gleichzeitig für Ihre Treue und die gute Zusammenarbeit in all den Jahren. Ich hoffe, die Leidenschaft für die wunderschönen Automobile verbindet uns auch in den nächsten zwanzig Jahren.

Herzlich, Ihr

Georg B. Dönni

## EIN STARKES TEAM

P. Bucheli, R. Hornyak, R. Blum, P. Heath, M. Collins, H. P. Bättig, K. Gut, A. Timke, R. Grice (v. l.); Hund Jimmy, Simone und Georg Dönni (im Dönni Special).



## AM ANFANG STAND DER MODELLBAU

Die Anfänge von GB Dönni Classic Cars liegen in der Kindheit von Georg Dönni. Bereits als 9-jähriger Junge baute er die ersten Plastikautomodelle. Namen wie Revell, Bandai und Tamiya und die unerreichbaren Pocher brachten seine Augen zum Leuchten. So war es eigentlich logische Konsequenz, die Leidenschaft zum Beruf zu machen.

Nach einem ersten Besuch mit Papa in seinem Maserati – endlich hatte auch dieser im «hohen» Alter seiner Faszination für das Automobil nachgegeben – erhält Georg Dönni im Januar 1986 vom renommierten Colchester Institute of Technology die Einladung, sich innert drei Tagen zur Aufnahmeprüfung einzufinden. Trotz gesalzener Autobahnen liess der junge Enthusiast es sich nicht nehmen, mit Jaguar-Power über die französischen Autobahnen zu fliegen. Der junge Schweizer schaffte es pünktlich ans Ziel und wurde nach ausführlichen Tests zum Studium zugelassen. Bereits während dieser Zeit begann der Student sein Netzwerk zu spannen, Fragen nach Ersatzteilen, die ihn am Morgen vor der Schule erreichten, zu beantworten, um das Verlangte alle zwei Monate persönlich in die Schweiz zu bringen. Zur gleichen Zeit kam der erste Firmenlieferwagen, der Daimler DS 420 Leichenwagen, ins Spiel. Die prägnante Silhouette findet sich heute noch im Firmenlogo. Der graduierte Automobilrestaurator hatte Grosses vor und einen Brief vom bekannten Automobilrestaurator Claudio Zampolla in der Hand. Aber sein Engagement in der schweizerischen Jaguar-Welt liess Georg Dönni nicht mehr

nach Übersee reisen. Der Startschuss für die Unternehmensgründung fiel 1988 und schon bald wurden die ersten Mitarbeiter eingestellt. In dieser Zeit lernte der Jungunternehmer eine junge Frau kennen, welche in der Firma eine eminente Rolle einnehmen sollte: Simone.

Der Betrieb wuchs stetig, das neue Domizil in Sursee war bald zu klein. 1994 wurde man in Roggliswil mit einer ehemalige Schreinerei fundig. Am 1. April 1995 wurde der Umzug vollzogen. Heute sind hier 14 Mitarbeiter für Kunden aus nah und fern im Einsatz.

Nach 14-jähriger Lebensgemeinschaft kam 2003 Sohn Robin auf die Welt, und 2004 wurde die erfolgreiche Beziehung durch das Band der Ehe besiegelt.

Mehr Fotos unter [www.jaguarclassic.com](http://www.jaguarclassic.com)

«Ein kluger Mensch macht nicht alle Fehler selber. Er lässt auch anderen eine Chance.» (Winston Churchill)

Gerd-R. Lang, Uhrmachermeister und Gründer von Chronoswiss. Nationalpark Berchtesgaden. 30. August 2005, 7:58 Uhr.



  
**CHRONOSWISS**  
Faszination der Mechanik

Die Zeit ist immer im Fluss. Wer keine hat, kann sich auch keine nehmen. An einem Ort, der zum Verweilen einlädt, finden wir Zeit, den Augenblick zu genießen. Und spüren, was wirklicher Luxus ist: über Stunden und Minuten so zu verfügen, wie es uns gefällt.

Erleben Sie die Faszination mechanischer Uhren. Fordern Sie das «Buch mit dem Tick» an bei Chronoswiss, Dr.-Johann-Heitzer-Str. 4, 85757 Karlsfeld/München, Tel. +49 (0) 81 31-2 92 77-0, Fax +49 (0) 81 31-2 92 77-99, [www.chronoswiss.de](http://www.chronoswiss.de).



900 Mitglieder und über 2000 Fahrzeuge – das ist der Jaguar Drivers' Club Switzerland (JDCS). Seit seiner Gründung im Jahre 1976 ist er zum grössten unabhängigen Markenclub der Schweiz gewachsen. Die Mitglieder besitzen SS Cars-, Jaguar- und Daimler-Typen aus den 30er-Jahren bis heute. Auch neue Jaguar und Daimler gelten als Klassiker und sind ebenso willkommen wie Mitglieder, die zwar Enthusiasten der Marke, aber (noch) nicht Jaguar-Besitzer sind.

**Ein Leckerbissen zum Lesen und Betrachten: Die «JAGUAR TRIBUNE»**

«JAGUAR TRIBUNE» heisst die stetig in Qualität und Aufmachung perfektionierte und professionell auftretende Clubzeitschrift, die heute in vier Ausgaben pro Jahr zu rund 60 Seiten und zu einem erheblichen Teil farbig publiziert wird. Dieses begehrte Cluborgan gilt im europäischen Vergleich als mustergültig und stellt ein einzigartiges Bindeglied und Meinungsforum für die Mitglieder und Enthusiasten der Marke dar.

Mehr Informationen finden Sie unter [www.jdcs.ch](http://www.jdcs.ch)

**Der Jaguar Drivers' Club Switzerland gratuliert GB Dönni Classic Cars herzlich zum 20-jährigen Jubiläum!**

Hans G. Kuny, JDCS-Präsident  
Marcel Müller, JDCS-Sekretär



GB Dönni Classic Cars – seit 20 Jahren jener Ort, an dem wir Jaguar- und Daimler-Enthusiasten sicher präzise jenes Ersatzteil erhalten, welches einst in Coventry in unseren Klassiker eingebaut wurde; wo professionelle Beratung als ebenso bedeutend betrachtet wird wie eine freundliche Bedienung und eine rasche Lieferung zu einem guten Preis. Es ist die Fachwerkstatt, die sich ausschliesslich auf unsere Marken spezialisiert hat; wo der ausgewiesene Fachmann einen Service ebenso sorgfältig durchführt, wie den Ersatz eines kritischen Teils oder jene grosse Schweissarbeit, an die sich andere schon gar nicht herantrauen. Für einige ist GB Dönni Classic Cars auch der Restaurator mit dem allerbesten Ruf, bei welchem Authentizität gross geschrieben wird und der Resultate zustande bringt, die selbst bedeutendsten Concours standhalten. Georg und Simone, wir gratulieren Euch und danken von Herzen für Euren 20-jährigen Unternehmerteil und Euren unermüdlichen Einsatz für Qualität. Unsere Wertschätzung gilt Eurem Bestreben, den klassischen Jaguar so zu erhalten, wie er einst in Coventry aus der Halle rollte. Auch alle GB Classic Cars-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter beglückwünschen wir und danken mit grösster Anerkennung. Allen weiterhin nachhaltigen Erfolg – Euer Unternehmen soll uns auch in den kommenden Dekaden hilfreich zur Seite stehen!



Georg, Robin und Simone Dönni unterwegs am Raid 2007 im XK 150 S OTS.

*Exquisit* DIE «FIRMENFLOTTE»

Die ersten Jaguar von Georg Dönni, der 420G und der 3.4S, mussten der Firmengründung weichen, sind aber heute noch regelmässige Kunden in der Werkstatt. Der legendäre Leichenwagen leidet zwar unter Holzwurm und Alukorrosion, wurde aber nach zehnjähriger Pause wieder in Betrieb genommen. Er sieht nicht sehr schön aus, aber er läuft und ist sehr geräumig.

Die DS 420 Limousine, die Simone 1991 in der AR entdeckte, war die dreizehnte, die sie erwarben. Das sollte Glück bringen. Die wurde behalten, ist sie doch eine der ganz wenigen völlig originalen Limousinen, die dem Rostbefall durch liebevolle Haltung trotzte. Fast zur gleichen Zeit kauften sie ein XK150 Chassis für Ersatzteile. Simone meinte im jugendlichen Übermut: «Jetzt haben wir ein Chassis, lass uns ein Auto daraus machen!» Alle kennen heute den berühmten Dönni XK150, der als Pate für weitere Autos stand, die von ihnen carosiert wurden.

Zu seinem vierzigsten Geburtstag wollte sich Georg Dönni eine schöne Uhr kaufen. Das geplante Bud-

get wurde dann aber für einen Wagen gebraucht, der ursprünglich als Teilespender gedacht war, ein Mkl. Im Gubristtunnel auf der Rückführung verliebte sich GBD in den grimmigen Ton, der von den Tunnelwänden zurückhallte, also wurde der 3,4 adoptiert und begleitete Georg und Simone fortan auf vielen Jaguar- und Privatreisen. Dieser Jaguar wurde später ersetzt durch einen identischen Wagen mit halb sovielen Kilometern und original schwarzer Lackierung. Ein Freund hat aber den «alten» Mkl I übernommen, so wissen sie ihn in besten Händen.

Im gleichen Jahr konnte der Daimler XJ6 SIII Avon Shooting Brake erworben werden, den Dönnis ursprünglich für einen Kunden importiert hatten. Auch dieses Auto war günstig, aber über die Jahre verschlangen die beiden Wagen viele Ersatzteile, viele Stunden des Chefs und vor allem viele Stunden der Mitarbeiter der GB Dönni Classic Cars. «Dann gibt es noch ein XJ-C mit fast einer Viertelmillion Kilometern, den ich aus erster Hand erstand, und dem Besitzer versprechen musste, dass er Simone geschenkt würde». Neulich ist noch der XJS Le Mans von Vater Dönni dazugekommen. Der Wagen bekommt hier sein Gnadensbrot, hat doch auch dieses Auto fast 200000 Kilometer zurückgelegt. Als letztes Auto im Stall hat Georg Dönni den XK 150 S OTS von Vater Dönni übernommen.

«Die Männer wünschen sich eine Frau, mit der man Pferde stehlen kann. Frauen wünschen sich Männer, mit denen man ein Auto kaufen kann.» (Anna Magnani)



Oben: Der Leichenwagen vor seinem englischen Zuhause.  
Mitte: Der Bond Bug 700 ES.  
Unten: Das ungewöhnliche Heck des Daimler XJ6 S3 Shooting Break.

# Mechanik

## EIN AUGE FÜR DETAILS

Ist ein Jaguar noch so schön und originalgetreu restauriert, funktioniert aber die Mechanik nicht, kommt Frust auf. Daher suchen wir nur die besten Berufsleute, um sie zu Jaguar-Spezialisten auszubilden. Denn wir wissen, in unserem Metier sind nicht nur technisches Know-how, sondern die Liebe und das Verständnis fürs Detail von Bedeutung.

Es beginnt schon bei den Werkzeugen. Der «normale» Automechaniker ist sich gewohnt, mit metrischen Schlüsseln zu hantieren. Bei uns sind die Mehrzahl aller Verschraubungen mit UNF Gewinden, Köpfen und Muttern ausgeführt. Und nicht nur das, bei älteren Wagen und Vergasern wird sogar die Whitworth/BSF Norm eingesetzt.

Neben dem Motorenbau, revidieren wir regelmässig Getriebe, Overdrives und Differentiale. Aber auch Überholungen von Verteilern, Vergasern und Wasser pumpen werden von unseren Mechanikern mit viel Know-how ausgeführt. Zuverlässige Komponenten können aber nur entstehen, wenn der Mitarbeiter sich der Funktion und der Konsequenzen seines Tuns bewusst ist. Es reicht nicht, das zu revidierende Teil zu zerlegen, zu putzen und wieder mit neuen Teilen zusammenzustecken. Nur allzu leicht kann ein ermüdetes Teil mit einem Riss, einer ungewöhnlichen Abnutzung, ein früher mal falsch ausgetauschtes Teil übersehen werden oder das vermeintlich gute Neuteil unseren Ansprüchen nicht genügen. Daher sind Erfahrung und Fachwissen unabdingbar.

Noch ein anderer, meist ausser Acht gelassener Faktor sind die Schmierstoffe. Wenn wir in die frühe Lebensgeschichte unserer Oldtimer zurückblenden, hören wir haarsträubendste Geschichten. Meist liegt die Ursache des damaligen Übels bei den Schmierstoffen mit extrem schwacher Leistungsfähigkeit.



Motorraum des  
Weltpremiere  
E-Type 885 005.

«Qualität ist niemals Zufall; sie ist immer das Ergebnis hoher Ziele, aufrichtiger Bemühung, intelligenter Vorgehensweise und geschickter Ausführung.» (Will A. Foster)



R. Blum,  
Autodiagnostiker  
und Restaurator.



P. Heath,  
Automechaniker  
und Verkauf.



R. Grice,  
Motoren- und Kom-  
ponentenbau.

Mehrbereichsschmierstoffe wurden erst in den 60er-Jahren eingeführt. Die heutige Additivierung gibt guten Grundölen eine Haltbarkeit, quasi Selbstreinigung (über den Filter), Scherfestigkeit und vor allem reduzierte Oelkohlbildung, so dass ein Motor nicht mehr regelmässig entrusst werden muss (das heisst, der Zylinderkopf wird abgebaut und die Ventile werden zur Reinigung ausgebaut). In unserer Werkstatt kümmern sich bestens ausgebildete Spezialisten mit all diesem Fachwissen um die Bereiche Service, Wartung und Restauration. Wir liefern Dienstleistung vom Feinsten.

## Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

Seit einigen Jahren gibt es in der Schweiz die

**BELMOT® SWISS**

Oldtimer-Kaskoversicherung der Mannheimer. Sie wird vom grossen Jaguar-Enthusiasten und Vizepräsidenten des Jaguar Drivers' Club Switzerland, René Grossenbacher betreut, der seinerseits Inhaber der BRG Insurance Broker in Arlesheim ist. Diese Versicherung bietet dem Oldtimer-Besitzer die Möglichkeit, alle seine Klassiker mit einer Police zu decken, egal, ob diese regelmässig oder an Rallyes gefahren werden, oder sich zerlegt in einer Werkstatt befinden.



Jaguar XK 120 OTS 1953  
Versicherungswert Fr. 75'000.–  
Selbstbehalt Fr. 2'000.–  
Jahresprämie Fr. 718.60



Jaguar E-Type S1 1963  
Versicherungswert Fr. 50'000.–  
Selbstbehalt Fr. 2'000.–  
Jahresprämie Fr. 479.–



# BELMOT® SWISS

Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

### Vorteile der Oldtimer-Kaskoversicherung

- als Oldtimer können Fahrzeuge bis Jahrgang 1988 versichert werden
- keine Kilometerbegrenzung während des Jahres
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert
- nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschil- dern versehene Fahrzeuge können versichert werden
- kein Bonus-/Malussystem, sondern Nettojahresprämien

BELMOT® SWISS Kompetenzzentrum

**BRG** INSURANCE BROKER AG

Im Langacker 5  
Postfach T 061 706 77 77 info@brg-belmot.ch  
4144 Arlesheim F 061 706 77 78 www.brg-broker.ch



Völlig originaler Motorraum eines 3,4 litre (Mk I).

# Philosophie

## DER CHARME DES ALTEN

«Der Zylinder ist ein Statussymbol, das man nicht auf dem Kopf, sondern unter der Motorhaube trägt.»  
(Ron Kritzfeld)



Nicht sehr populärer Originalfarbton, das grau-grüne «Willow-Green», aber eine Augenweide in freier Natur.



In letzter Sekunde rettet Georg Dönni die wenigen intakten Backsteine der alten Jaguar-Fabrik an der Browns Lane in Coventry.

# THE PERFECT VINTAGE

Life's too short to compromise...

It's reassuring to know that enthusiasts, passionate about the restoration and maintenance of their vehicles, can obtain lubricants that are absolutely perfect for their vehicle.

Whether your vehicle is part of a collection, used daily on the road, driven with pride on special occasions or used in competition, Penrite provides lubrication solutions for engines and all mechanical components, for every type of vehicle make, age and condition.

Very reassuring indeed.



**Obsession with oil**

Für Ölempfehlungen und Stützpunkte besuchen Sie  
www.penrite.ch oder www.penriteoil.com oder rufen  
Sie an unter Telefon +41 (0)62 754 19 89

**Eigentlich sind sie unvollkommen, und trotzdem heiss geliebt. Georg B. Dönni philosophiert über den Charme der Oldtimer und Jaguar im Besonderen.**

Es gibt viele Gründe, diese unvollkommenen Klassiker zu lieben. Die Technologie der modernen Jaguar ist zwar wunderbar fortgeschritten. Auch kostet eine Jaguar Limousine oder ein Sportwagen der obersten Klasse immer noch zirka zwei Arbeiterlöhne aber das war schon vor dem Kriege so. Er braucht immer noch um die 12 bis 16 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer, er hat immer noch gleich viele Sitzplätze, kann immer noch stundenlang mit 140 bis 160 Kilometer pro Stunde über die Autobahn «fliegen»; heute freilich mit diversesten Komfortfunktionen.

Oldtimer sind alt. Das Verfalldatum ist schon längst überschritten. Dank dem technischen Verständnis der Oldtimerspezialisten aber können solche Autos heute sogar zuverlässiger als früher ihren Besitzern Freude bereiten.

Trotz Unzulänglichkeiten überwältigt uns am Lenkrad dieser Autos der Charme des Alten und die erstaunliche Leistung im Motor- und Fahrwerkstechnischen. Das Fahren wird zum Erlebnis, das Auto riecht nach realen Gerüchen von natürlichen Materialien, die Türen schliessen mit einem schweren Klunk. Das Auspuffgeräusch ist nicht aufs legale Minimum gedämpft

und von hoch spezialisierten Ingenieuren getunt, damit der Wagen innen «richtig» tönt und von aussen für den Fussgänger flüstert. Am Abend ist man zwar müde von der Fahrt, doch das nimmt man gerne in Kauf, um diese Wunderwerke der Mobilitätsgeschichte erleben und bewegen zu dürfen.

Es gäbe noch viele Gründe, die hier angeführt werden könnten. Alleine schon ein Blick in die Jaguar-Firmenhistorie liefert viele Erklärungen, die Emotionalität zu diesen Klasseautos zu verstehen. Besuchen Sie unsere Werkstatt und erleben Sie die Oldtimer Philosophie hautnah. Es ist eine Begegnung mit Legenden.

# Kunsthandwerk

## SPENGLEREI & CAROSSERIEBAU

Der grösste Eingriff an einem klassischen Automobil sind wohl die Carrossierarbeiten. In diesem Falle kann man sowohl im Bereich der Spenglerei als auch bezüglich Spezialaufbauten von Kunsthandwerk sprechen.

Der erste Eingriff wurde meist vor Jahrzehnten gemacht und musste in erster Linie das Strassenverkehrsamt zufriedenstellen. Der zweite Eingriff wird schon etwas intensiver gewesen sein, versuchte man damit meist das verlöschende Leben etwas zu verlängern. Sollte ein dritter Eingriff stattgefunden haben, dann kaum ohne Verstösse gegen die traditionelle Spenglerkunst und mit der Hilfe kurioser Materialien, eine Herausforderung für den Restaurator.

Grundsätzlich gibt es für jedes durch Rost oder Korrosion beschädigte Blech drei Möglichkeiten: man verwendet ein Originalteil, ein Nachbauteil oder es wird angefertigt. Das Originalteil ist stets die beste Variante.

Soeben haben wir eine MkI Carrosserie vollrestauriert. Vor wenigen Jahren wurde hier lieblos mit Überblechen und Zinn hantiert. Nun starteten wir von vorne. Wir hatten einen vorderen Kotflügel an Lager, den anderen entdeckten wir in Holland. Mit einer neuen Motorhaube und verschiedenen Blechen im Vorbau erreichten wir Perfektion dank vielen originalen Blechteilen.

«Wer die Geschehnisse und Leidenschaften seiner Zeit nicht teilt, dem wird man nachsagen, er habe nicht gelebt.»  
(Edward Kennedy)



Fertig restaurierte XK 120 FHC Carrosserie.

### JAGUAR-ENTHUSIASTEN

Aber wir lassen uns auch gerne mit Freude auf Projekte ein, wo wir quasi «Jaguar-Abfall» zu neuem Leben erwecken. Das erste Pionierbeispiel war wohl ein XJ Coupé, das mit Broadspeed-Teilen ergänzt worden ist. Über die Jahre hinweg gestalteten wir diesen Wagen zu einem Bijou, das von einem der drei Originale kaum unterschieden werden kann. Mit dem kleinen Unterschied aber, dass der Wagen legal auf öffentlichen Strassen gefahren werden darf.

Unsere Rennwagen auf XK Chassis sind schon beinahe legendär. Alle diese Wagen wurden auf Chassis aufgebaut mit hoffnungslos verrosteten Carrosserien, deren Restauration sich in keiner Weise gelohnt hätte. Auch ein semi-light-weight E-Type Rennwagen, den wir nach Kundenwünschen gebaut haben, war ein E-Type S 1 1/2, der sich äusserlich in einem so schlechten Zustand befand, dass sich aus kaufmännischer Sicht eine Rettung des Wagens nicht gelohnt hätte. (Mit aktuellem Marktwert der E-Type hätten sich allerdings eine Neulackierung und ein neues Interieur gerechnet.) Auch die Group 44 Replika bauten wir auf einem ausgebrannten E-Type auf. Erst nach der Badentlackung stellten wir erleichtert fest, dass der Schaden am Blech durchs Feuer vernachlässigbar war, abgesehen von den abgeschmolzenen Zinnstellen. Diese Beispiele zeigen, dass uns als Jaguarenthusiasten und Kunsthandwerkern besondere Herausforderungen willkommen sind. Auch wenn noch so viele Schwierigkeiten zu lösen sind, die Liebe zu Jaguar und Handwerk ist grösser.



K. Gut, Carrosseriebau und Wagner.



H.P. Bättig, Carrosserie-Restaurationen Chassis-Autos.



R. Hornyak, Carrosserie-Restaurationen selbsttragende Carrosserien.

## CHEMTEC®

- Industrie- und Werkstattchemie
- Schleif- und Trenntechnik
- Schweisstechnik
- Klebe- und Montagetechnik
- Spezialwerkzeuge



Chemtec Solutions GmbH • 6234 Triengen • Switzerland • Tel. +41 41 933 20 00 • www.chemtec.ch • info@chemtec.ch

Liebe  
Wildkatzen.  
Geben Sie  
doch dem  
Hasen eine  
Chance!



**STEFFANI**  
HOTEL ST. MORITZ

Brigitte und Peter Märky  
Hotel Steffani, Sonnenplatz, CH-7500 St. Moritz  
Tel. +41 (0)81 836 96 96 Fax +41 (0)81 836 97 17  
info@steffani.ch www.steffani.ch

WACHMANUFAKTUR SEIT 1950

**SWIZÖL®**  
HIGH PERFORMANCE CAR CARE  
HAND MADE IN SWITZERLAND  
WWW.SWIZOL.COM

**DIE KUNST DER KOMPOSITION**

Zugegeben, das Wachs ist auch für uns das «easy product» im Sortiment. Aber es ist wie mit der Hautpflege: Zuerst kommt die Tiefenreinigung und dann die Pflege, abgestimmt auf den jeweiligen Hauttyp. Erst die perfekte Keimfreiheit schafft die Basis für eine einwandfreie Haftung und Wirkung. Genauso funktioniert das weltweit bevorzugte Swizöl-Konzept. Für die makellose Tiefenreinigung wird das einzigartige Cleaner Fluid angewendet. Einzigartig, weil diese lackpflegende Nährlösung ohne Schleifmittel auskommt. Zerkratzte und verwitterte Lacke werden mit Cleaner Fluid Medium oder Strong behandelt – mehr dazu im ausführlichen Swizöl Handbuch. Jetzt folgt die Lackversiegelung. Wachse mit 100% Carnaubawachsgehalt bieten zwar hohen Glanzgrad, aber bekanntlich auch ungenügende Standfestigkeit und die Neigung zu Schlieren- und Staubbildung. Deshalb ist die Kunst der Komposition gerade bei Wachsen von ganz entscheidender Bedeutung. Nur die richtige Mischung von Carnaubawachs mit anderen Begleitwachsen, PTFE, Fruchtsäuren usw. garantiert herausragende Ergebnisse und hohe Langzeitigkeit bis zu einem Jahr. Hand Made und die Abstimmung auf unterschiedliche Lackarten und Anwendungen sind somit die Grundlagen für perfekte Wachsprodukte und den unverwechselbaren Swizöl-Tiefenglanz – was unabhängige Vergleichstests und die Verwendung von Swizöl bei Herstellern wie Rolls-Royce und Mercedes-Benz Classic beweisen. Rufen Sie uns unter der unten aufgeführten Hotline an. Unsere Mitarbeiter beraten Sie ausführlich und unverbindlich zu Ihrem persönlichen Fahrzeug und zu allen Fragen rund um die Autopflege. Probieren Sie es aus und machen Sie den Test.

**Swizöl «Saphir»**  
Premiumwachs mit warmen, weissen und weissen gelben aromatischen Carnaubawachs. Intensiver Tiefenglanz. Hohe Standfestigkeit. Preis: CHF 142.00

**Swizöl «Concorso»**  
Concorsowachs der prestigekrönenden Klasse für fast spiegelglänzende und sehr glänzende Oberflächen mit 50 % Carnaubawachs. Preis: CHF 240.00

**Swizöl «Mystery»**  
Ursprüngliche Geheimrezeptur des Firmengründers mit 50 % Carnaubawachs für extremen Glanzeffekt auf von Hand gewaschenen Lacken. Preis: CHF 300.00

Bei Entwendung des Wachs ist eine Vorbehandlung mit Swizöl Cleaner Fluid notwendig! Preis: CHF 91.00

**Swizöl «Master Collection»**  
Ihrer gewinnende Kiste-Flow, damit Ihr Fahrzeug immer so aussieht, wie Sie es sich wünschen. Perfekt für Lack, Leder, PKW, Karosserieteile, Glas, Scheiben- und Lichtblenden. Preis: zzgl. CHF 600.00 zum Wachs Ihrer Wahl (p.p.)

**Swizöl «Entry Collection»**  
Ihr perfekter Einstieg für die ersten 10-20 Swizöl-Erfahrungen, die an Ihren Fahrzeugen eine Sensation auslösen werden! Preis: zzgl. CHF 172.00 zum Wachs Ihrer Wahl (p.p.)

**Swizöl «Nano-Express-Selbstreinigung & Pflege»**  
In einem Arbeitsgang für Lack, Karosserie, Aluminium, Felgen und Chrom. Nano-Express, 200 ml, Fat und Monomethacryl Monomers. Preis Set: CHF 49.00

**Swizöl «Discovery Kit»**  
inkl. 50 ml Swizöl Wachs «Dry», Cleaner Fluid und Cleaner Fluid Medium zur Lackvorbereitung und Oberflächenkontamination sowie 100 ml Nano-Express für die schnelle Reinigung und Pflege in einem Arbeitsgang. Preis: CHF 149.00

Das erste Informationsblatt? Dann fordern Sie kostenlos unser 60-seitiges Handbuch an!

**SWIZÖL INTERNATIONAL**  
AUSTRIA | AUSTRIA | BELGIUM | BRUNEI | CANADA | CIPRUS | FRANKREICH | DEUTSCHLAND | HONG KONG | INDOONESIEN | ITALIEN  
JAPAN | KOREA | MALAYSIEN | MALTA | MONACO | NEDERLANDEN | NORWEGEN | PHILIPPINEN | POLAND | SINGAPORE  
SÜDLICHE AFRIKA | SRI LANKA | SWEDEN | SCHWEIZ | SLOWAKEI | THAILAND | TÜRKEI | VEREINIGTES KÖNIGREICH | USA

**SWIZÖL SCHWEIZ**  
SWISSVAT AG | CH-8117 FELLANDEN | HOTLINE TEL. 0840 850 850 | FAX 044 730 48 03  
SALES.CH@SWIZOL.COM | WWW.SWIZOL.COM

# Ersatzteile

SO GUT WIE DAS ORIGINAL

Es liegt in der Natur der Sache, dass Oldtimer schon einige Jahrzehnte auf ihren Rädern tragen. Steigt da ein Teil aus, ist es oft schwierig geeigneten Ersatz zu finden. Gut, wenn man in solchen Fällen auf ein umfassendes Ersatzteillager wie bei GB Classic Cars zurückgreifen kann.

Verständlicherweise sind nicht alle Teile neu erhältlich für unsere Klassiker, denn hinter jeder Reproduktion stehen Entwicklungs-, Forschungs- und Werkzeugkosten. Also werden nur Teile hergestellt, wo vermutet werden kann, dass sich die hergestellte Serie auch verkaufen lässt. Um ein extremes Beispiel aufzuzeigen: Sollte jemand ein Dach benötigen, weil der Frischluft liebende Vorbesitzer ein Sonnendach eingebaut hat, und nun das Wasser durch die spröden Dichtungen dringt und das schlecht grundierte Dach dem Rostfrass erlegen ist, dann bräuchte es ein neues Dach. Die Nachfrage wäre aber so klein, dass sich die Werkzeugkosten in keiner Weise rechtfertigen würden, im Gegensatz zu hinteren XK Kotflügeln, für die seit zwei Jahrzehnten ein Presswerkzeug besteht, obwohl es mindestens drei andere Firmen gibt, die solche Flügel von Hand in kleinen Serien herstellen.



Ein kleiner Teil unserer originalen Blechteile.

Aus diesem Grunde zerlegen wir sorgfältig Autos und bewahren seltene aber doch gebrauchte Teile auf, wie zum Beispiel erwähnte Dächer. Unser Gebrauchtteillager ist gefüllt mit raren Teilen, von Autos, die wir zerlegt haben. Aber auch tausende originale Neuteile von Lagern, die wir geräumt haben oder von unseren regelmässigen Einkäufen an Flohmärkten im In- und Ausland finden sich in der Raritätensammlung.



Unser Ersatzteilverkäufer Hans Timke beim Zusammenstellen eines Speichenradumbausatzes.

Unser Ersatzteildienst soll unseren Kunden helfen schnellstmöglich den Jaguar wieder auf die Strasse zu bringen. Wir streben bestmögliche Qualität zu einem fairen Preis an. Wo die Qualität nicht unseren Ansprüchen genügt, weisen wir unsere Kunden darauf hin und suchen die optimale Lösung.

www.rare-jaguar-parts.com

«Erfahrungen vererben sich nicht – jeder muss sie allein machen.» (Kurt Tucholsky)

# Sattlerei

## UNVERKENNBARER GERUCH



Originaler Innenraum Jaguar 3,4 litre (MKII).



## Gutes Klima für Oldtimer!

Schützen Sie Ihren Oldtimer vor Korrosionsschäden – mit hochwertigen Luftentfeuchtern. Sie halten auf ökonomische und ökologische Weise Garagen und Einstellhallen trocken, sind einfach zu bedienen, geräuscharm und mobil. Nutzen Sie die Erfahrung vom Spezialisten für Bautrocknung.

Rauber Trocknung. Schützt den Bau – und Ihre Werte.

Rauber AG  
CH-5702 Niederlenz AG  
Tel. 062 897 34 48

CH-6265 Rogggliswil LU  
Tel. 062 754 03 56

www.rauber.ch  
info@rauber.ch

24 h – Soforthilfe  
bei Wasserschäden 0848 011 011

**raubertrocknung**  
bauphysik+bautechnologie

Sattlerarbeiten sind eine grosse Herausforderung. Unsere Erfahrung macht es nicht leichter, denn schon eine Vielzahl von originalen Autos sind durch unsere Hände gegangen und so wissen wir genau, wie ein Innenraum wirklich aussehen, sich anfühlen – sogar wie er riechen sollte.

Sir William Lyons kümmerte sich sorgfältigst um die verwendeten Materialien. Einerseits wollte er das Maximum an Hochwertigkeit erreichen, andererseits war sein Kostenbewusstsein sprichwörtlich. Daher liess er stets Connolly-Leder für die Sitzflächen verwenden, mit ganz wenigen Ausnahmen, wo Ambla oder textile Bezüge verwendet wurden. Andererseits waren Türverkleidungen und Abdeckungen fast immer mit abriebresistentem Vinyde bezogen. Wo aber Widerstandsfähigkeit keine Rolle spielte, wie bei Teppichkanten oder Fussraumauskleidungen, wurde das dünne, günstige Rexine-Wachstuch verwendet. Auch bei Teppichmaterialien wurde nicht das teuerste Material eingesetzt, aber trotzdem eine Qualität, die sehr gute Dauerhaftigkeit und eine edle Erscheinung versprach. Dieser Materialmix offerierte einerseits ein schönes Gefühl von Wohnlichkeit und andererseits eine gewisse Schlichtheit, die andere hochklassige Automobile meist vermissen lassen.

Besonderes Augenmerk gilt dem Geruch dieser Klassiker, der meist fälschlich als Ledergeruch interpretiert wird. In der Tat ist der Geruch eine Zusammensetzung aus den Ausdünstungen von Rexine, DunlopilloLatexgummi, Rosshaar und Kokosmatte, Holz und dessen Klebstoff aus den Unterstrukturen, sowie all den anderen natürlichen Materialien, die verwendet wurden. Natürlich spielen auch äussere Faktoren eine Rolle, wie Benzindämpfe, Schmierstoffe und zu einem gewissen Grade auch Schimmel. Interessanterweise riecht jedes Jaguar-Modell anders, unter der Voraussetzung natürlich, dass sein Innenraum unberührt ist.

Bei den Materialien sind wir in der vorteilhaften Lage, dass wir und unsere Lieferanten noch alte Lagerbestände haben oder dass auf alten Maschinen noch die gleichen Teppiche und Kunstleder hergestellt werden können. Sogar beim Leder haben wir die Möglichkeit, neben alten Beständen, vom Urenkel der Connollys Häute gemäss unseren Wünschen herstellen zu lassen. Leider lässt er sich diese Exklusivität fürstlich entlohnen, dafür ist aber sogar der Geruch korrekt!

Ganz besonders wichtig sind für uns auch die Polstermaterialien. Wie schon angedeutet, verfügen Jaguar-Innenräume über eine gewisse Schlichtheit. Um die zu erreichen ist es wichtig zu wissen, wie viel und womit gepolstert wurde. Bei zu viel Polsterung wird der Innenraum üppig wirken und die Sitzposition verändert, was sich auf das Fahrgefühl und das Wohlbefinden niederschlägt. Bei gewissen Typen, wie zum Beispiel dem XK120 und dem E-Type 3,8, würde der Wagen dadurch unfahrbar für Fahrer über 180 Zentimeter Körpergrösse.



Sattler P. Bucheli am Beziehen eines XK 120 FHC Sitzes.



Innenraum XK 150 S mit Armaturenbrettplakette von einem Rennen in Montlhéry 1959 und dem Nordkapp-Rally 1993.

«Ganz besondere Freude bereitet es uns, einen Innenraum mit alten originalen Materialien zu erhalten, die wir aus Spenderwagen heraustrennen.» (Georg Dönni)





## Das Familienausflugziel

Alles eine Dimension grösser als Sie es erwarten.

- Kartbahn
- Restaurant
- Rennwagenausstellung
- Kinderland
- Modellautoshop
- Für Fun, Feiern, Geschäftsanlässe und Bankette



Kartbahn



Restaurant



Rennwagenausstellung



Modellautoshop



Oldtimerveranstaltungen  
und Märkte

Race-Inn AG – Brunnmatt 50 – CH-4914 Roggwil BE  
 Telefon +41 (0)62 918 80 00 – Fax +41 (0)62 918 80 05 – info@race-inn.ch  
 www.race-inn.ch

## Referenzen

### ZUFRIEDENE KUNDEN



«Ich mag neben der originalgetreuen Arbeit auch die Einstellung zu unseren rollenden historischen Kulturgütern und die Professionalität, mit der GB Dönni Classic Cars die schweizerische Jaguargemeinde unterstützt.» Dr. Christian Jenny



«Ich war fasziniert, wie die Spezialisten von Roggliswil auf einem fast abbruchreifen XK 150 Chassis mein Traumauto aufbauten. Die an den Tag gelegte Handwerkskunst ist es denn wohl auch, welche meine Begeisterung für diesen Wagen stets auf Dritte überspringen lässt. Den ultimativen Fahrspass mit meinem Special kann höchstens ein Beifahrer erahnen.» Oliver Kretschmer



«I am impressed with the research and analysis applied to the very complicated restoration of my Worblaufen Mk IV. The work is being done with accuracy and quality craftsmanship. I very much look forward to it being completed at the time scheduled.» Ed Jelinek, USA



«Bald begriff ich, dass meine E-Type Restauration ein komplexes Unterfangen werden würde. GB Classic Cars bot wichtige Unterstützung bei den Carrossierarbeiten und der Rekonstruktion der vielen zerschlossenen Teile, so dass mein Auto wieder im ursprünglichen Zustand glänzen konnte.» Hansruedi Steiner



«Ich wollte nur den gebrochenen Türgriff an meinem Daimler Double Six (XJ81) repariert haben. Sofort hat Georg Dönni bemerkt, dass der Motor schlecht läuft. Wie war ich begeistert, als ich wenige Tage später einen echten zwölf Zylinder abholen durfte, hatte ich doch wirklich geglaubt, dass mein Auto trotz grösster Bemühungen verschiedener Spezialisten nie mehr richtig laufen würde.» E. Schwald



«GB Classic Cars hat aus dem schrottreifen XK 150 ein Traumauto gemacht. Und den XK 140 konnte ich perfekt restauriert übernehmen. Beide Autos machen nach Jahren nicht nur uns immer noch grosse Freude. Wir setzen die beiden Jaguars regelmässig an Internationalen Rallyes ein und kommen immer pannenfrei und mit freudigen Erlebnissen nach Hause. Daher war es für mich klar, GB Dönni Classic Cars für mein neues Projekt Jaguar Mk2 wieder als Partner zu wählen.» Markus J. Hauri



Links: Robert Kreis und sein frivoles Grammophon. Rechts: G. B. Dönni erzählt mit Anekdoten über die anwesenden Besucher aus der Firmengeschichte.



Links: Laudatio von Jaguar Sammler Christian Jenny. Rechts: Mitarbeiter Jaguar Land Rover Schweiz AG: François Raoult, Ursula Hediger, Michel Tinguely, Iris Münble und Hans-ueli Mörikofer.

# Jubiläum

## EVENT DER EXTRAKLASSE

**20 Jahre GB Dönni Classic Cars – ein Jubiläum, das erfreut, mit Stolz erfüllt und gemeinsam mit vielen Kunden, Freunden und Partnern im speziellen Rahmen gefeiert wurde. Das Fest am 9. November 2008, im ehrwürdigen Kloster St. Urban wurde zum unvergesslichen Event der Extraklasse. Mit wunderbaren Gästen, tollen Autos und herrlichen Parodien von Robert Kreis.**

Schon bei der Einweihung unseres ersten Geschäftsdomizils an der Münchrütistrasse in Sursee setzten wir auf die Mischung von Überraschendem und einer herzlich-freundschaftlichen Ambiance. Das Rezept kam sehr gut an und wurde mit der Einweihung der Old Mill fortgesetzt: Mit echt englischem «Fish and Chips», einer swingenden Band und einem lockenden Wettbewerb.

Kultur stand beim nächsten Event im Zentrum. Die Kunstaussstellung in unserer Werkstatt mit vorgängiger Vernissage wurde zur äusserst interessanten Begegnung auf verschiedensten Ebenen. Zum 15-jährigen Jubiläum luden wir 200 Gäste ins Kino zur Matinée, um gemeinsam den urenglischen Film «The Italian Job» aus den 60er-Jahren zu geniessen. Dieser Film ist für englische Oldtimerliebhaber ein Must, galt aber in der Schweiz als Geheimtipp und begeisterte unsere von nah und fern angereisten Freunde mit feinstem britischen Humor.

Natürlich sollte auch der Event zum 20-jährigen Bestehen zum unvergesslichen Fest für unsere Freunde werden. Als Begegnungsort wählten wir das ehemalige Zisterzienser-Kloster St. Urban. Der Klosterhof bildete die perfekte Kulisse für die ausgesuchten Jaguar-Modelle, welche die verschiedenen Epochen glänzend repräsentierten. Durchs frisch restaurierte Treppenhaus gelangte man in einen edlen Saal, wo Apéro Riche und eine aufschlussreiche Slideshow über die Firmengeschichte aufwarteten. Der eigentliche Festanlass fand im dritten Stockwerk statt, im wunderbaren barocken Festsaal, der extra für diesen

Anlass zum Konzertsaal mit Licht und Ton inszeniert worden ist. Nach einer Vorstellung der anwesenden Gäste durch den Firmeninhaber beleuchtete die Laudatio von Christian Jenny philosophisch die Hintergründe der Oldtimer-sammelleidenschaft und von GB Dönni Classic Cars.



Links: Die Gastgeberfamilie. Rechts: Ingrid und Urs Hähne.

Für Unterhaltung vom Feinsten sorgte Kleinkünstler, Sänger, Pianist und Kabarettist Robert Kreis. Mit Parodien und Persiflagen liess er in seinem Programm «Das frivole Grammophon» die 20er- und 30er-Jahre aufleben, stellte witzige Verbindungen zur heutigen Zeit her – ein genussvoller Angriff auf die Lachmuskeln. Robert Kreis unterhielt die Gäste in seiner unnachahmlichen Art, wobei er offensichtlich zu eingeschüchtert ob der versammelten Jaguar-Gemeinde war. Jedenfalls wollte er nur ungern zugeben, selber regelmässig einen 544 Volvo zu fahren, der mit ganz vielen englischen Zulieferteilen wie SU-Vergaser, Lucas Elektrik und Wilmot-Breeden Schlössern bestückt ist, und den er, wie Kreis spät abends Gastgeber Georg Dönni verriet, stets mit einer Nagelfeile wieder flott kriegt.



Links: Silvia und Balz Bessenich. Rechts: Jaques Calderari mit Partnerin.



Links: Hans Kuni. Rechts: Bernhard Brägger mit Partnerin.



Links: Ruth und Marcel Wolgensinger. Rechts: Renate und Peter Galliker.

[www.robert-kreis.com](http://www.robert-kreis.com)

«Es ist ein grosser Vorteil im Leben, die Fehler, aus denen man lernen kann, möglichst früh zu begehen.»  
(Winston Churchill)



Der ideale Arbeitsplatz eines Navigators mit Twinmaster und Stoppuhren.



# Rally

LEGENDÄR

Die Rallies mit Oldtimern sind legendär. Raid-Paris, das Alpenbrevet oder das berühmte Monte Carlo Rally versprechen Abenteuer pur. Auch für Georg Dönni, wie sein Bericht zeigt.

Mancher Oldtimerbesitzer beginnt sich nach den ersten zaghaften Fahrten zu interessieren, was man mit dem vierrädrigen Liebling sonst noch «anstellen» könnte. Von Kollegen hört er von Clubfahrten mit Rangverkündigungen oder vom Raid nach Paris – ein Fahrtchen nach Paris mit Gleichgesinnten, das tönt doch vielversprechend. Zweifel beginnen spätestens nach der Ankunft in Basel. Da herrscht ein emsiges Treiben von Menschen in Renoveralls, die Armaturenbretter sind voller Stoppuhren und Wegstreckenzähler, in Ecken und an Tischchen brüten die Teams über den ausgehändigten Unterlagen, flinke Finger huschen über Taschenrechner aber kaum eine Landkarte ist zu sehen. Erstmal hilflos schaut man dem hektischen Treiben zu. Während der Rally beginnt man zu begreifen: Das Roadbook hilft sehr bei der

Navigation, solange man sich genau an die vorgegeben Distanzen hält. Sollte man aber einmal aus dem Takt kommen oder sich bei den «Tulpen» – dies sind die Piktogramme der wichtigen Routenstellen – irren, ist man verloren. Die andere Schwierigkeit sind die sogenannten «Regularités». Wenn man jedoch die Distanz und die Durchschnittsgeschwindigkeit kennt, kann man die benötigte Zeit ausrechnen und entsprechend über die Ziellinie fahren. Exakter funktionieren Regelmässigkeitsprüfungen mit einem eingebauten mechanischen Wegstreckenzähler, idealerweise ein Halda Twinmaster, der die zurückgelegte Strecke auf zehn Meter genau wiedergibt. Mit einer Stoppuhr ist es dem Navigator mit etwas Übung möglich, den Wagen auf die Zehntelsekunde genau in die Idealggeschwindigkeit einzupendeln.

Es gibt auch Rallies, wo nur das Durchkommen gilt, wie das Alpenbrevet. Dies ist eine Fahrt in einer Vollmondnacht über etwa vierzehn Alpenpässe und rund 800km. Bei 50 Kilometer pro Stunde Durchschnittsgeschwindigkeit eine Ausdauerprüfung für Mensch und Maschine.

Das wohl bekannteste Rally ist aber das Monte Carlo Rally. In den 20er Jahren ausgelegt als Sternfahrt,

## EIN REPRÄSENTATIVER RAHMEN FÜR DIE BELEBUNG STILVOLLER TRADITION.

ler Nostalgie bildet das British Classic Car Meeting, das im Suvretta House seinen Anfang nimmt und mit einem Galadinner in der stilvollen Atmosphäre des 5-Sterne-Hauses seine Krönung findet. Mit seiner bevorzugten Lage im unmittelbaren Einzugsgebiet spektakulärer Alpenpässe und seiner gepflegten Infrastruktur bietet sich das Suvretta House als würdige Basis, aber auch als attraktives Etappenziel für Oldtimer-Rallies an.

Für Ihre Reservationen: Telefon +41 (0) 818 36 36 36

Alljährlich zieht es die Liebhaber klassischer Oldtimer aus aller Welt ins Oberengadin, wo sie den Motorsport in seiner traditionellen Ausprägung aufleben lassen. Den Höhepunkt automobil-



CH-7500 ST. MORITZ • SWITZERLAND • TELEFON +41 (0) 818 36 36 36 • TELEFAX +41 (0) 818 36 37 37  
WWW.SUVRETTAHOUSE.CH • INFO@SUVRETTAHOUSE.CH



# OLDTIMER & TEILE MARKT SCHWEIZ/SUISSE

**28./29. März 2009**

Sa, 9 – 18 Uhr, So/Di, 9 – 17 Uhr

Auf Wiedersehen im  
Au revoir au  
See you at



[www.Oldtimer-Teilemarkt.com](http://www.Oldtimer-Teilemarkt.com)

Wo man schöne Jaguar sieht, hört man  
immer wieder: Dönni.



Der 19 jährige RAID gratuliert GB CLASSIC CARS DÖNNI  
zum 20. Geburtstag. Ad multos annos!



**RAID**  
SUISSE - PARIS

WINTER  
**RAID**

Organisation RAID - Weiherweg 86, CH-4011 Basel  
Tel. +41 61 301 38 95, Fax +41 61 301 38 59, info@raid.ch

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



Monte Carlo  
Rally 2008  
Bessenich/Dönni  
auf Jaguar Mk I  
«Battleship».

Alpenbrevet 2006,  
Etappenhalt  
auf verschneitem  
Flüela-Pass.



Kurzer Zwischen-  
halt des Mk I Teams  
am Raid 2003.



Grimmige Verhält-  
nisse für das Team  
Dönni/Eberli an  
einem Winter-Rally.



fuhren die Teilnehmer aus den  
entferntesten Ecken Europas Tag  
und Nacht, um sich dann in Monte  
Carlo zu einer Geschicklichkeits-  
fahrt, zum Concours d'Elégance  
und zur Rangverkündigung zu  
treffen. Heute ist das Rallye Monte  
Carlo ein Schatten seiner selbst  
unter dem Reglement der FIA.  
Es gibt aber Monte Carlo Rallies  
für Klassiker, die der ursprüng-  
lichen Idee nachempfunden sind.  
Der Automobile Club de Monaco  
(ACM) führt ein recht authentisches  
Rallye durch, wobei aber Vorkriegs-  
fahrzeuge nicht zur Teilnahme er-  
mutigt werden, dafür gibt es 911  
Porsche und Alpine A110, die trotz-  
dem zum Angriffsziel klassischer  
Jaguar geworden sind und sich in  
der Rangliste sogar hinten anstel-  
len mussten! Erinnerungen fürs  
Leben sind bei einer Teilnahme in  
jedem Falle garantiert.

[www.alpenbrevet.com](http://www.alpenbrevet.com)  
[www.bccm.ch](http://www.bccm.ch)  
[www.raid.ch](http://www.raid.ch)  
[www.acm.mc](http://www.acm.mc)  
[www.classicrally.org.uk](http://www.classicrally.org.uk)



Erstklassig

Klassisch

Kennen Sie eine Autozeitung, die kompetent über Oldtimer und echte Klassiker berichtet?  
Die AUTOMOBIL REVUE berichtet Woche für Woche topaktuell, kompetent und aus Schweizer  
Sicht über die Welt des Autos. Die neusten Modelle, Fahrberichte, Tests, Reportagen und  
Resultate aus dem Motorsport. Das und vieles mehr verschafft Ihnen den entscheidenden  
Wissensvorsprung.

Bestellen Sie jetzt per Telefon 031 330 39 11 oder unter [www.automobilrevue.ch](http://www.automobilrevue.ch)

**AUTOMOBIL  
REVUE**  
PS für Ihr Hirn



## AUKTIONEN IN TOFFEN:

- 29. Nov. 2008, 13.30 Uhr: «100 Klassische Automobile»
- 2. Mai 2009, 13.30 Uhr: «100 Klassische Automobile»
- 12. Sept. 2009, 13.30 Uhr: «No Limit Auction»
- 28. Nov. 2009, 13.30 Uhr: «100 Klassische Automobile»

Melden Sie Ihre Fahrzeuge **JETZT** an  
oder bestellen Sie den Auktionskatalog!

**Permanente Verkaufsausstellung**  
immer 80 bis 100 Fahrzeuge im Angebot!

Wir suchen laufend klassische Sportwagen, Young-  
und Oldtimer sowie klassische Motorräder!

*Oldtimer Galerie Toffen*  
**THE AUCTIONEERS**

Oldtimer Galerie Int. GmbH  
Gürbestrasse 1 · 3125 Toffen  
Tel. 031 819 61 61 · Fax 031 819 37 47  
info@oldtimergalerie.ch  
[www.oldtimergalerie.ch](http://www.oldtimergalerie.ch)

**EIN JAGUAR BEHÄLT IMMER SEINEN WERT.**

**GANZ BESONDERS, WENN GEORG DÖNNI SICH DARUM KÜMMERT.**



JAGUAR Land Rover Schweiz AG gratuliert GB Classic Cars Dönni zum 20-jährigen Bestehen. Mit seinem grossen Fachwissen, seinem soliden Handwerk, seiner Liebe zum Detail und seinem Verständnis für das Original wird Georg Dönni sicher auch in 20 oder mehr Jahren noch dafür sorgen, dass Ihr Jaguar seinen einmaligen Wert behält. Herzliche Glückwünsche zum Jubiläum.

**ZEITLOS JAGUAR**