



Jaguar XK 150 Dönni Special - epochenübergreifend und sicher speziell

16. März 2017

Text: Bruno von Rotz

Fotos: Daniel Reinhard (59) – Bruno von Rotz (5) – Archiv (5)

Der Jaguar XK 150 war moderner, bequemer und luxuriöser als seine Vorgänger XK 120 und XK 140.

Wer Georg Dönni Special anschaut, merkt allerdings nicht mehr viel davon, er fühlt sich eher einige Jahre mehr in die Vergangenheit versetzt. Doch erzählen wir die Geschichte von Anfang an.

Die XK-Erfolgsgeschichte

Auf der London Motor Show wurde im Herbst 1948 ein neuer Sportwagen vorgestellt, dessen Name auch seine Höchstgeschwindigkeit in Meilen referenzierte: Jaguar XK 120. Eigentlich ging es William Lyons damals mehr um den Motor und der Sportwagen war vor allem eine Fingerübung seines Teams, um am Autosalon etwas zu zeigen zu haben, doch der Wagen wurde begeistert begrüßt. So entstand eine Kleinserie mit Aluminium-Karosserie, der die echte Serienproduktion folgte. Ab 1951 gab es den XK 120 auch als Coupé, im Herbst 1954 wurde der Nachfolger XK 140 präsentiert, der vor allem innen ein wenig gewachsen war.

1957 schliesslich wurde der XK 150 vorgestellt, der eine neu gezeichnete Karosserie mit moderneren und aerodynamisch etwas effizienteren Linien sowie serienmässige 4-Rad-Scheibenbremsen aufwies. Auch an der Leistungsschraube wurde gedehnt, mit 3,4- und 3,8-Liter-Motoren waren bis 265 PS möglich. Die Presse und die Kunden waren jedenfalls angetan vom Neunankömmling.

Fortschrittliche Konstruktion

Der XK 150 war auf der Höhe der Zeit. Das Fahrgestell bestand aus einem X-Rahmen mit Kastenträgern, daran waren die vorderen Einzelradaufhängungen mit Trapez-Dreieckslenkern und die hintere Starrachse montiert. Gebremst wurde mit Scheiben rundum. Der Motor war ein wassergekühlter Reihensechszylinder mit 3,4 (oder später 3,8) Litern Hubraum und zwei oberliegenden Nockenwellen.

Das Leergewicht des Coupés betrug 1320 kg, das des Cabriolets 1360 kg. Bis 220 km/h schnell sollte der Sportwagen sein, die Testwerte lagen meist etwas darunter.

24'500 Franken kostete das Coupé im Frühling 1958, ein Ferrari 250 GT, der kaum schneller war, kostete mit 44'500 Franken fast das Doppelte.

Ein Amateur-Rennfahrer aus der Region

Auch der in der Region bekannte Rennfahrer und Unternehmer Imbach von Nebikon bestellte sich im Jahr 1957 eines der neuen XK 150 Coupés mit perlgrauer Aussenlackierung und rotem Interieur. Es war der 103. produzierte XK 150 überhaupt.

Imbach war weit herum bekannt für seinen flotten Fahrstil. Er liess es auch ab und zu auf eine Wettfahrt ankommen, so etwa trat der Inhaber der Industrieschmiede Nebikon einmal mit seinem XK 150 gegen einen Mercedes-Benz 300 SL an. Das Ergebnis - ein Flügeltürer mit Totalschaden, ein siegreicher Jaguar-Fahrer.

Doch irgendwann war der XK 150 nicht mehr schnell genug, er wechselte den Besitzer, er wurde irgendwann als Teillespender verscherbelt. Am Schluss wurde er zerschnitten, das Chassis sandgestrahlt, grün bemalt und endete auf dem Dach eines Autoelektrikers.

Wiedergeburt unter neuen Vorzeichen

Im Jahr 1989 konnte Georg Dönni, zu jener Zeit bereits ausgebildeter Restaurierer und mit eigenem Betrieb gesegnet, den maroden XK 150 kaufen, notabene ohne Motor und ohne Getriebe. Genau genommen war es also das tragfähige Fahrgestell, das er kaufte. Für ihn aber war es die ideale Basis für einen "Special" nach eigenen Vorstellungen, respektive den Ideen seiner Frau Simone. Eine lange Motorhaube müsse der Wagen haben und ein Bootsheck, so der Wunsch der Dame des Hauses.

Dönni machte sich an die Arbeit, schon drei Jahre später konnte er zum ersten Mal mit dem Wagen fahren, allerdings noch ohne wesentliche Karosserieteile, aber immerhin mit weitgehend funktionierender Technik. Diese hatte der Fünfzigerjahre-Sportwagen allerdings nicht etwa von seinesgleichen, sondern von einer Limousine Mark X erhalten, welche Getriebe und Motor stiftete.

Verfeinerung über die Jahre

In den Jahren 1993 und 1994 reifte der Dönni Special, unter diesem Namen kannte man das Auto nun schon weit herum, zum Komplettfahrzeug mit selbst angefertigter Karosserie und mit Teilen rarer Jaguar-Vorfahren. So stammt der Kühlergrill von einem SS1 von 1932/1933. Um diesen einzupassen musste allerdings die Karosserieform nochmals überarbeitet werden.

Zur Instrumentierung trugen die unterschiedlichsten Jaguar-Modelle - SS1, Mark VII, XJ,





usw. - bei. Schliesslich konnte der Wagen sogar erfolgreich für den Strassenverkehr zugelassen werden.

Hart herangenommen

Rund 140'000 km hat Georg Dönni in seinem Special zurückgelegt, zu einer Handvoll Monte-Carlo-Rallyes wurde er jeweils auf Achse gefahren, unzählige andere Gleichmässigkeits- und Demonstrations-Wettbewerbe damit bestritten. Da wurde flott gefahren, was auch die eine Rolle seitwärts erklärt, die im Jahr 2006 zu aufwändigen Reparaturen am Auto und einem Spitalaufenthalt für Georg Dönni führte.

Auch die Technik musste natürlich von Zeit zu Zeit überholt werden, so wurde der Motor in den späten Neunzigerjahren einmal komplett revidiert.



Immer besser

Über die Jahre wurde der Special immer besser, erkannte Probleme wurden ausgemerzt. So hatten Vibrationen zu Folgeschäden geführt, der Winddruck hinter den Aeroscreens musste reduziert werden. Es gab immer etwas zu tun am einmaligen Jaguar-Sportwagen, heute dürfte er weitgehend ausgereift sein.

Noch immer aber gehört das Auto zu den Lieblingen Dönnis und so tritt er auch immer noch gerne damit bei Rallyes an, vor kurzem beispielsweise an der Planai-Classic 2017.

Wer also gerne einen Blick auf den ungewöhnlichen Vor-/Nachkriegs-Hybrid werfen möchte, findet sicher schon bald wieder an irgendeiner Veranstaltung Gelegenheit.

Quelle:



Dieser Artikel mit **69 Fotos / Faksimiles** ist unter folgender URL zu finden:
<https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Jaguar-XK-150-Doenni-Special.html>

© Text und Fotos sind **urheberrechtlich geschützt** und dürfen nicht ohne Rückfrage publiziert oder verbreitet werden.