

Nr. 60-2 | 2017  
April | Mai

www.swissclassics.com  
info@swissclassics.com

Schweiz CHF 9.50 | Österreich EUR 7.20  
Deutschland EUR 7.00 | BE/LUX EUR 8.30



SwissClassics REVUE

# SwissClassics REVUE

DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ



MERCEDES-BENZ 350 SL  
*Komfort und Sicherheit statt Sport*



BUICK EIGHT SERIES 40 TÜSCHER CABRIOLET  
*Offene Schweizer Wertarbeit*



SMVC-Clubnachrichten



JAGUAR XK 120-140-150  
*Kaufberatung*



GIULIANI AUTO-TRAKTOR  
*Oder das dritte Leben eines Fiat Tipo 515*

## DER FORTSCHRITTLICHE SAAB 96 V4



*Das Winterauto aus dem hohen Norden*

Weitere Themen ■ **TECHNIK:** Die Schweizer Alleingänge und ihre Folgen ■ **REISEBERICHT** H. O. DUNCAN: Durch die Schweiz in den Zwanzigerjahren  
■ **FAHRZEUGMARKT:** 30 Seiten grossformatige Foto-Inserate ■ **ANTIQUARISCHE BÜCHER:** Ballot ■ **IN KOOPERATION MIT** [zwischenjos.com](http://zwischenjos.com)

Nr. 60-2 | 2017 • April | Mai

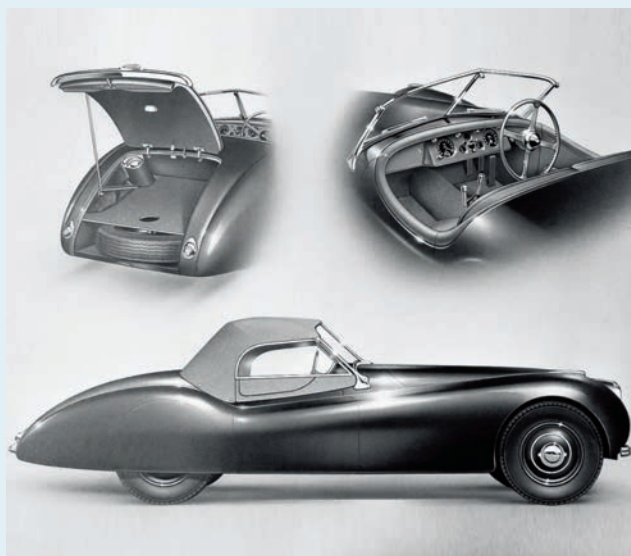


## KAUFBERATUNG

# Jaguar XK 120/140/150

*Der Jaguar XK sorgte schon beim Debüt 1948 an der London Motor Show für grosses Aufsehen. Und noch heute begeistert er ein grosses Publikum. Die XK-Modelle 120, 140 und 150 sind nicht billig, bieten aber viel Gegenwert. Nähern wir uns also der Raubkatze vorsichtig.*

Text: Mark Siegenthaler, Bilder: Mark Siegenthaler, Werk/Archiv

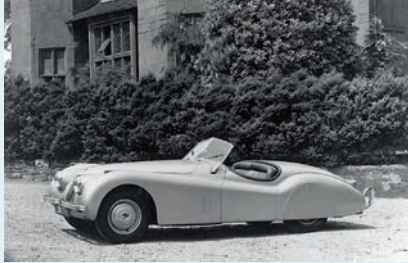


Schwungvolle Form, schnelles Auto: Der Jaguar XK war schon bei seiner Präsentation 1948 einzigartig und begeistert noch heute.

**K**lar, Sportwagen sind immer teurer als etwa Limousinen. Aber auch im Vergleich mit anderen Sportlern ist der Jaguar XK kein Schnäppchen. Man merke: «Der war schon zu seiner Zeit ein absolutes Spitzenfahrzeug.» Das sagt ein Mann, der es wissen muss: Georg Dönni. In seiner «Old Mill» in Roggliswil LU hat er schon hunderte XK unter seinen Fittichen gehabt, zudem amtiert er als XK-Registrierer beim Jaguar Drivers' Club Switzerland. «Die XK sind schlicht wunderschöne Autos», schwärmt er. «Die Formen, die William Lyons geschaffen hat, sind sagenhaft.» Aber auch technisch mischten die Raubkatzen zu ihrer Zeit ganz vorne mit und boten Fahrleistungen, von denen andere nur träumen konnten: «Mit dem XK hast du damals alle anderen abgetrocknet», bilanziert Dönni. Und auch der Luxus kam nicht zu kurz: «Alles, was du in dem Auto berührst, fühlt sich hochwertig an.»

### Breite Auswahl

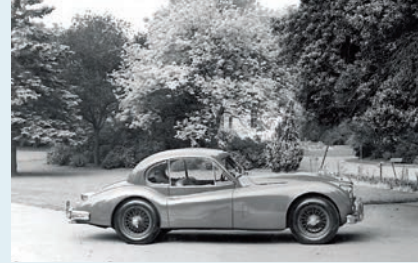
So ein Auto wirft man natürlich nicht weg. Dies erklärt, warum so viele XK die Jahrzehnte überdauert haben. Wer sich durch die Schweizer Autoportale klickt, findet auf Anhieb etwa zwei Dutzend Exemplare. Es gibt sowohl 120er (gebaut 1948 bis 1954) und 140er (1954 bis 1957) als auch 150er (1957 bis 1961), entweder offen als OTS (Open Two Seater d.h. Roadster), DHC (Drophead Coupé, d.h. Cabriolet) oder geschlossen als FHC (Fixed Head Coupé).



Urmmodell: der XK 120, hier als OTS (Roadster).



1954 kam der 140er, hier das Drophead Coupé...



...und hier das Fixed Head Coupé.



Der 140er als OTS (Open Two Seater).



1957 kam der 150er mit breiterem Kühlergrill...



...und seitlich hochgezogener Gürtellinie.



Der XK 150 war geräumiger und komfortabler,...



...gab sich aber weiterhin sportlich.



Der XK wurde bis Anfang 1961 gebaut.

Somit taucht zunächst die Frage nach dem richtigen Modell auf. Der 120er war das Urmmodell, der 140er die erste Weiterentwicklung und der 150er dann «ein völlig anderes Auto», wie es Georg Dönni ausdrückt. «Im 150er fühlt man sich vom Platz her im Vergleich zu den Vorgängern schon fast wie in einer Turnhalle. Zudem fährt er sich dank Scheibenbremsen und Servounterstützung etwas einfacher.» Wer es ertümlich und kuschlig mag und gerne kräftig Hand anlegt, ist also bei den älteren Modellen gut aufgehoben, wer ein bisschen mehr Raum und Komfort schätzt, mit dem 150er.

### Qualität entscheidend

Wie so oft bei solchen Autos gilt: Unberührte Originale sind selten, die meisten Exemplare sind im Lauf der Jahre schon mal restauriert worden. Und da stellt sich die Frage nach dem Wie. Die stark geschwungene XK-Carosserie verlangt nach kundigen Händen bei der Blechanierung, wie Georg Dönni erläutert: «Es ist schwierig, den Arbeitsstil von Jaguar zu imitieren, diese Reinheit der Form ist aussergewöhnlich.» Kenner schauen sich einen XK also erst aus allerlei möglichst spitzen Winkeln an und prüfen, ob die Aussenhaut neben den Jaguar-typischen sanften Rundungen auch ungewollte Wellen wirft. Dann empfiehlt es sich, die Türen zu öffnen.



Schnelle Technik, elegant verpackt: Die XK-Hülle (hier ein früher 120er) beherbergte einen äusserst modernen DOHC-Motor und ein fortschrittliches Fahrwerk.



powered by **Carblast**®

bis 6m Länge und 2m Breite

} ENTLACKEN } ENTROSTEN } KTL-BESCHICHTEN  
} TROCKENEISSTRAHLEN } KUNSTSTOFFSTRAHLEN } ROSTSCHUTZ

NEU IN SÜDDEUTSCHLAND !

www.CARBLAST.de Fon: +49 (0)7182 / 49 75 15





Der XK (ganz oben ein 150er) bietet nicht nur schöne Kurven. Das Auge isst auch bei der Technik mit, unter anderem beim DOHC-Triebwerk (hier in einem 140er)...



...und bei den Scheibenbremsen System Dunlop, welche ab 1957 gleich an allen vier Rädern verbaut wurden. Das war damals noch ziemlich revolutionär.

Bei guten XK halten sich diese stabil in den Scharnieren, bei schlechten hängen sie nach dem Öffnen hinunter, im schlimmsten Fall bewegt sich gar die A-Säule mit.

Weiter geht's mit den typischen Rostnestern. Als da wären: Lampentöpfe, Standlichtgehäuse, A- und B- Pfosten, Türunterkanten, Schweller, Kotflügelbefestigung hinten, Bereiche neben Kofferraumdeckel und dann schliesslich noch der Rahmen bei den Aufnahmen des Stabilisators, der Querlenker oder der Blattfeder. Zudem sind nicht wenige XK-Rahmen deformiert. «Es gab eine Zeit, da waren oft die Lausbuben mit diesen Autos unterwegs, und manch einer verpasste die Kurven», seufzt Dönni.

### Heisse Autos

Aber auch die XK selber schlagen manchmal über die Stränge, vor allem was die Motortemperatur angeht. Gerade 120er und 140er mit dem schmalen Kühlergrill neigen zum Überhitzen. Viele XK-Besitzer rüsten daher Elektrolüfter nach. Schuld am Hitzeproblem könnten aber auch falsche Kühlnetze oder Kühlkanäle sein, die im Lauf der Jahrzehnte über Gebühr gelitten haben.

Ansonsten geniessen die Motoren einen recht guten Ruf. Natürlich sollte man dem Triebwerk bei der Besichtigung trotzdem die gebotene Aufmerksamkeit schenken. Ein wenig Ölverlust ist tolerierbar, vor allem bei früheren Modellen und zwischen Motor und Getriebe. Klappergeräusche hingegen verheissen Handlungsbedarf.

Beim Blick in den Motorraum sei auch die Frage erlaubt, ob überhaupt der richtige Motor verbaut worden ist. «Früher hat man gern auf jüngere Jaguar-Sechszylinder zurückgegriffen», warnt Georg Dönni. Überhaupt sind falsche Teile ein gängiges XK-Phänomen. So wurden oft auch die originalen, nur teilsynchronisierten Moss-Schaltboxen auf anspruchslosere Getrag-Getriebe umgerüstet. Wem's gefällt...

### Die Sache mit dem Klack

Apropos Getriebe: Bei Fahrzeugen mit Overdrive gilt es natürlich dessen Funktion zu testen. Und wenn wir schon auf Probefahrt sind, lohnt sich ein offenes Ohr für Klackgeräusche. Diese können auf diverses Ungemach hindeuten, unter anderem auf eine verschlissene Verzahnung an der Speichenradnabe.



Sportlich und doch wohnlich: Im 150er geht es schon recht komfortabel zu und her. Nicht original, aber praktisch: nachgerüstete schalenförmige Rückenlehnen.

Der Fahrwerktest sollte wie bei fast jedem Auto auf die diversen Kugelbolzen und Gummis fokussieren.



Weiter zur Elektrik. Diese ist für Georg Dönni schon fast ein Reizthema: «Alle spotten über den Lieferanten Lucas, aber schuld an Fehlfunktionen sind oft eher die Bastler, die sich in der Vergangenheit am Kabelstrang ausgetobt hatten. Es ist unglaublich, wie viele falsch verlegte, unnötige oder unpassende Kabel wir an vielen XK rausreissen müssen.»

Fazit: Man schaue sich den Kabelbaum sorgfältig an und freue sich, wenn noch die originale baumwollummantelte Verkabelung drin ist und alles funktioniert.

### Ein Spitzenauto

Am Ende kommen wir zur Preisfrage. Und hier zeigt sich: Der XK war und ist ein Auto der Spitzenklasse. Wie schon eingangs erwähnt, gibt es die Raubkatze nicht zum Discounttarif. Oft sind sechsstelligen Beträge fällig. Die Bandbreite ist allerdings recht gross. Man findet dasselbe Modell manchmal für 70 000, manchmal aber auch für 120 000 oder

## Motoröle und Schmierstoffe für Ihren Klassiker

# ZEPF Classic Line

Motoröle | Getriebeöle | Korrosionsschutz | Schmierfette | Carwash | Lackpflege | ZEPF Schmierungstechnik, Tel.: +49 (0)7531-36 31 40

Verkauf bei: Gelf Meisterwerk in Hilzingen, Tel.: +49 (0)7731-926 85 51, [www.classic-oil.ch](http://www.classic-oil.ch) in Kreuzlingen oder unter [www.zepf-classicline.de](http://www.zepf-classicline.de)

Restauration XK 120 OTS, MDU420, Erstbesitzer: Clark Gable



1952, Clark Gable mit MDU420



2012, Beginn Vollrestauration bei Dönni Classic Car



Geschichtsforschung (Originalbelege von Clark Gable)



2015, Einbau Mechanik



2016, Anfertigung Interieur mit Originalmaterialien



2016, Fertigstellung Concorso d'Eleganza Villa d'Este



**DÖNNI CLASSIC CAR AG**  
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration

Old Mill, Dorfstrasse 36, CH-6265 Roggliswil (LU)  
fon +41 (0) 62 754 19 29, fax +41 (0) 62 754 19 80  
[www.jaguarclassic.ch](http://www.jaguarclassic.ch), [info@jaguarclassic.ch](mailto:info@jaguarclassic.ch)

A Better Class of Oil

140 000 Franken. Georg Dönni erklärt sich dies mit dem stark unterschiedlichen Niveau: «Du bezahlst bei einem teureren Fahrzeug im Idealfall auch die gute Qualität.» Dumm ist natürlich hierbei, wenn ein Auto als Topmodell gepriesen wird, aber nicht das hält, was es verspricht. Dann folgen weitere Bankkontoplünderungen auf dem Fuss. Immerhin kann man beruhigt sein, dass die Ersatzteilversorgung beim XK dank der grossen Szene noch recht gut ist, falls denn Handlungsbedarf besteht. Aber nun wünschen wir einstweilen frohe Raubkatzenjagd!

**Der Kauf im Ausland...**

...ist beim XK an sich nicht wirklich vonnöten. In der Schweiz ist das Angebot recht breit, auch die Qualität der Fahrzeuge ist überdurchschnittlich. Und dies bei international durchaus konkurrenzfähigen Preisen. Fazit: Wer will, kann, spart aber nichts und muss im Gegenteil oft mit Zusatzkosten rechnen.

**Surftipps:**

**Jaguar Drivers Club Schweiz:**  
www.jdcs.ch

**Internationale Datenbank:**  
www.xkdata.com

**Dönni Classic Car AG:**  
www.jaguarclassic.com



Lesen und erfahren Sie online mehr über den Jaguar XK und weitere Jaguar-Modelle:  
[zwischenag.com/sc22017](http://zwischenag.com/sc22017)



Ein Blick ins Heck könnte rostende Reserveradmulden entlarven.



Weiterer potenzieller Rostherd: Befestigung der Kotflügel



Bisweilen löchrig: der Bereich unten hinter der Türe.



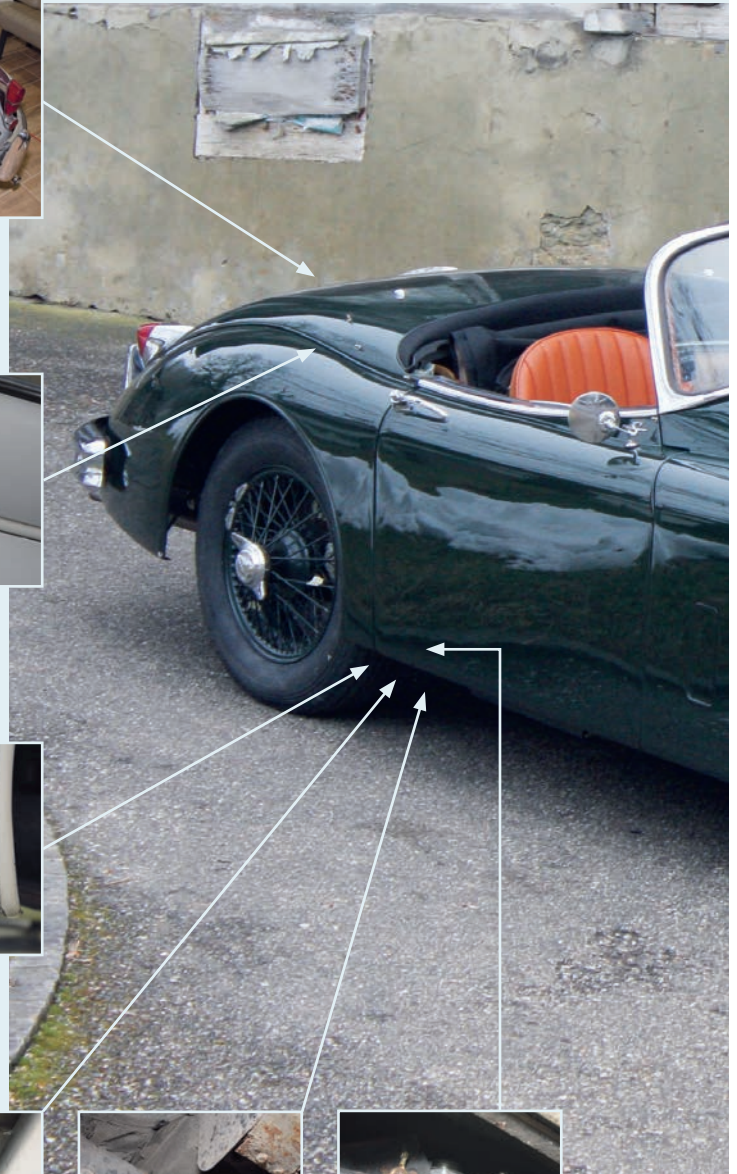
Solide: Die Hinterachse sorgt eher selten für Kummer.



Bitte checken: die Aufnahmen der Blattfedern.



Schon fast ein Verschleissenteil: die XK-Benzinpumpe.



  
**JÄGGI CLASSICS**  
Ihr Spezialist für Oldtimer und britische Traditionsmarken im Raum Bern

Bei uns werden jahrzehntelange Oldtimer-Erfahrung mit Leidenschaft vereint.

**Roland & Marc Jäggi**

- Service
- Unterhalt
- Reparatur
- Motorrevision
- Restauration
- Transport

++41 31 904 12 75  
info@jaeggi-classics.ch  
Lötliweg 11 CH - 3032 Hinterkappelen  
www.jaeggi-classics.ch

**Seit 30 Jahren Oldtimer**

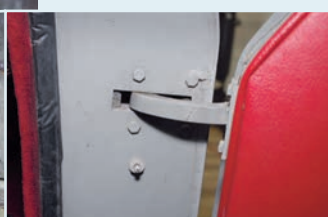
Restaurierungen, Service  
Unterhalt, Reparaturen  
Motor-Revisionen

**S. Kühnis**  
Buchenhagstr. 3  
8156 Oberhasli  
Tel. 043 411 03 32

© 2017 www.werkstatt.com



Nicht immer ist Lucas schuld.  
Auch Bastler setzen der Elektrik zu.



Manchmal auch rostig:  
die Scharniere der Seitentüren...



...sowie die Standlichtgehäuse  
und Lampentöpfe.



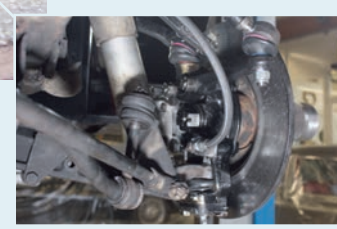
Schweller und Türunterkanten  
sind einen Rost-Check wert.



Wenn´s klackt, ist das oft schuld:  
Verzahnung der Speichenradnabe.



Ein bisschen Ölverlust muss sein...  
aber in gesundem Mass!



Wie eigentlich bei allen Autos:  
Spiel der Vorderachse checken!



**Jaguar 340 MK2 (Jg. 1968)**

- Leder gereinigt, restauriert, partiell ersetzt.
- Teppich gereinigt und aufgefrischt.
- Scheuerschutz ersetzt.

**STRUCK**

Polsteratelier Struck: Qualität seit 1982.

Fabrikweg 1 T. 062 897 32 12  
5502 Hunzenschwil F. 062 897 02 25

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

Aufpolsterungen | Lederrestaurationen | Massanfertigungen | Neubezüge in Stoff und Leder | Polsterreinigungen mit Fleckenschutz