

Einem speziellen Jaguar auf der Spur

Cornwall 1952: Ein gut gelaunter, aber nicht ganz zufriedener Clark Gable. Die Lüftungsschlitze fehlen noch, und die Nummernschilder sind provisorisch.



Eine Filmrolle führte den Schauspieler Clark Gable 1952 ins südenglische Cornwall. Dort liess er sich einen Jaguar XK 120 ans Set liefern. Genau dieses Auto wurde jetzt in der Schweiz identifiziert.

Text: Stefan Fritschi
Fotos: Richard Meinert, Jaguar Daimler Heritage Trust (2)

Dramatische Szenen im amerikanischen-britischen Spielfilm «Never let me go»: Der Kalte Krieg verhindert 90 spannende Minuten lang die Liebe zwischen der russischen Ballerina Marya Lamarkina (Gene Tierney) und dem amerikanischen Reporter Philip Sutherland, gespielt von Clark Gable. Das Film-

idol aus Grossmutterzeiten bereute damals, seinen Vorserien-Alu-Jaguar XK 120 mit der Chassisnummer 670003 verkauft zu haben.

Flugs bestellte er beim US-Händler Hornburg-Jaguar neu. Diesmal die Serienversion mit Stahlkarosserie und Alu-Anbauteilen in Battleship Grey mit rotem Interieur und «Personal Delivery». Sprich, das Fahrzeug sollte persönlich an ihn ausgeliefert werden. Weil einige Dreharbeiten des Films im südenglischen Cornwall stattfanden, liess

Die alten Kotflügel mit falschen Lochungen für die Stossstangen und zugeschweissten Luftöffnungen (li). Die von Gable 1952 gewünschten Extra-Lüftungsschlitze wurden damals in aller Eile und unregelmässig von Hand in die Haube gedengelt (re.).



Georg Dönni (re.) erklärt ai-KLASSIK-Autor Stefan Fritschi, wie er so viel originales Blech wie möglich erhält.



Der fixe Heckträger ist eine Sonderanfertigung für den XK 120, die weiterhin das Öffnen des Heckdeckels ermöglicht.

sich Gable den ersehnten Sportwagen gleich vor Ort aushändigen.

Ein geheimnisvoller XK 120 OTS
Szenenwechsel: 2011 klopft ein Kunde an die Scheunentür der «Old Mill» von Jaguar-Spezialist Georg Dönni in Roggliswil mit der Bitte, seinen weissen XK 120 OTS (Open Two-Seater) zu begutachten. Der hatte nicht die originalen Schlitze in der Motorhaube, der Kotflügel vorn links war nach einem Unfall falsch eingesetzt wor-

den, und die vorderen Lüftungsschlitze für die Bremsen waren zugeschweisst. Aber Dönni hat schon manchen «verrestaurierten»

dass Clark Gable seinerzeit den Wagen ins Werk zurückgeschickt hatte, um ein paar Extras nachzurüsten. Er verlangte Lüftungs-

«Prominenter Vorbesitz war bekannt. Aber der grosse Gable himself?»

120er gesehen, auch diesen Patienten wollte er retten.

XK-120-Forscher Urs Schmid gab den entscheidenden Hinweis,

schlitze auf der Haube, die wegen der darunterliegenden Verstärkungen schwierig zu bewerkstelligen waren. Zudem lag jetzt der optio-

nale Lederriemen nicht mehr sauber auf der Haube an. Gable verlangte dazu hintere Radabdeckungen, die allerdings nur bei Scheibenrädern möglich waren. Für seine Speichenräder mit Zentralverschluss musste ein spezieller Freigang kreiert werden.

Obendrauf liess sich der Schauspieler einen festen Gepäckträger anfertigen: Beim XK 120 sehr schwer zu realisieren, wenn das Öffnen des Kofferraumdeckels dann noch möglich sein soll.



Die Schraublöcher der Riemenhalter am Kotflügel sind innen gut zu sehen (li). Aussen wurden sie sauber verzinkt und kamen erst nach Ablaugen des Lacks wieder zum Vorschein (re).



Dönni auf Spurensuche: Die Schlitzlöcher wurden vor Montage der Querstreben angebracht. Das konnte nur das Werk.



Die Substanz der Stahlkarosserie ist noch sehr gut. Grüner Washprimer verhindert Rostbefall während der Restaurierung. Die gesamte Technik wurde zur Überholung ausgebaut.



Nicht mehr rettbare Teile müssen reproduziert werden. Die originale Innenausstattung wartet hinter Gittern auf die Restauration. Der Scheinwerfertopf ist ein Neuteil.



Der Heckdeckel musste restauriert werden, die Spriegel aus Buchenholz wurden soweit wie möglich erhalten.



Viel Handarbeit ist gefragt, wenn der XK 120 wieder so aussehen soll, wie ihn sich einst Clark Gable wünschte.

Spurensuche mit Happy-End

Das bei Dönni untersuchte Auto hatte sowohl die Lüftungsschlitze als auch zugeschweisste Bohrungen für die Lederriemenhalter. Im Heck fanden sich Schraubpunkte für einen Heckträger, und beim Ablaugen kam das alte «Kriegsschiff-Grau» zum Vorschein. Ein Fachmann bestätigte, dass die Fahrgestellnummer 672282 werksseitig an den beiden korrekten Stellen eingeschlagen worden war.

Der Jaguar Heritage Trust schickte ein Zertifikat, welches die Auslie-



Clark Gable (rechts oben) legte 1952 beim Abladen selbst Hand an. Der Lastwagen gehörte einem Fuhrunternehmer aus Cornwall und wurde vermutlich vom ungeduldigen Gable selbst nach Coventry geschickt, um seinen neuen Jaguar XK 120 OTS im Werk abzuholen.

ferung am 11. Juni 1952 nach Cornwall bestätigte. Nur der Name des prominenten Kunden taucht nirgends auf. Trotzdem: Beim Fahrzeug handelt es sich zweifelsfrei um den lange verschollenen zweiten XK 120.

Dass der Wagen mal einen prominenten Vorbesitzer hatte, war dem heutigen Eigentümer schon von dessen Vater gesagt worden. Aber der grosse Gable himself? Das war doch eine Überraschung. Jetzt soll das Auto in den Urzustand zurückversetzt werden: mit Haubenschlitzen,

mit Heckträger, mit Lederriemenhalter, aber ohne Riemen. Auf die Radabdeckungen soll verzichtet werden, weil sie auf späteren Fotos in Cannes ebenfalls fehlen.

Gable nahm den Wagen mit zurück in die USA, wo er ihn bereits 1954 verkaufte. Wie der XK 120 dreissig Jahre später im Appenzell auftaucht, ist Stoff für eine neue Story, die mit der Restauration ihr Happy End findet. Genauso wie damals im Film, als sich das ungleiche Paar am Ende in die Arme schliesst.

Technische Daten

Jaguar XK 120 OTS (Open Two-Seater)	
Bauzeit	1948-1954
Preis 1952 ab	19 450 Fr.
Zyl./Hubraum	R6/3442 cm³
Leistung	119 kW/162 PS bei 5200/min
Drehmoment	264 Nm bei 2500/min
Antrieb	Hinterrad
0 bis 100 km/h ca.	10-12 s (je nach Übersetzung)
Spitze	ca. 180-210 km/h (je nach Übersetzung)
Verbrauch	ca. 15 l/100 km Benzin
Länge/Breite/Höhe	4,41/1,57/ca. 1,40 m
Produktion	7373
Preis* (Zustand 2/4)	92 600/ 34 500 Fr.
*classic-tax ohne Promi-Bonus	

ANZEIGE

GRABER SPORTGARAGE AG

1965 Porsche 911 (SWB)
Rennfahrzeug mit älterer Restauration (2000). Motor revidiert und auf 180 PS optimiert. Belege für 55'000€ vorhanden. 2002 in die Schweiz importiert und seither keine Rennen mehr. FIA-Pass von 1992. Porsche Zertifikat. Ideal für FIA Rennen oder Rallyes. EU Fahrzeugpapiere. Letzte MFK in der Schweiz 09.2005 als Veteranenfahrzeug. **CHF 95'000**

1961 Chevrolet Impala
Sehr schönes und komplett restauriertes Cabriolet aus den frühen 60er Jahren. Elektrisches Verdeck. Motor V8 4,7 Liter Hubraum. 3-Gang Handschaltung. Service und Bremsrevision im Februar 2013 ausgeführt. Belege vorhanden **CHF 49'000**

1962 Jaguar MK-II Automatic
In der Zeit zwischen 2007 und 2009 in Dänemark für über CHF 50'000 von Grund auf restauriert. Alle Belege und Bilder von dieser Restauration sind vorhanden. Das Fahrzeug ist in der Schweiz verzollt und versteuert, aber noch nicht eingelöst **CHF 34'000**

Graber Sportgarage AG • CH-3125 Toffen
ch.traber@grabersportgarage.ch
www.grabersportgarage.ch