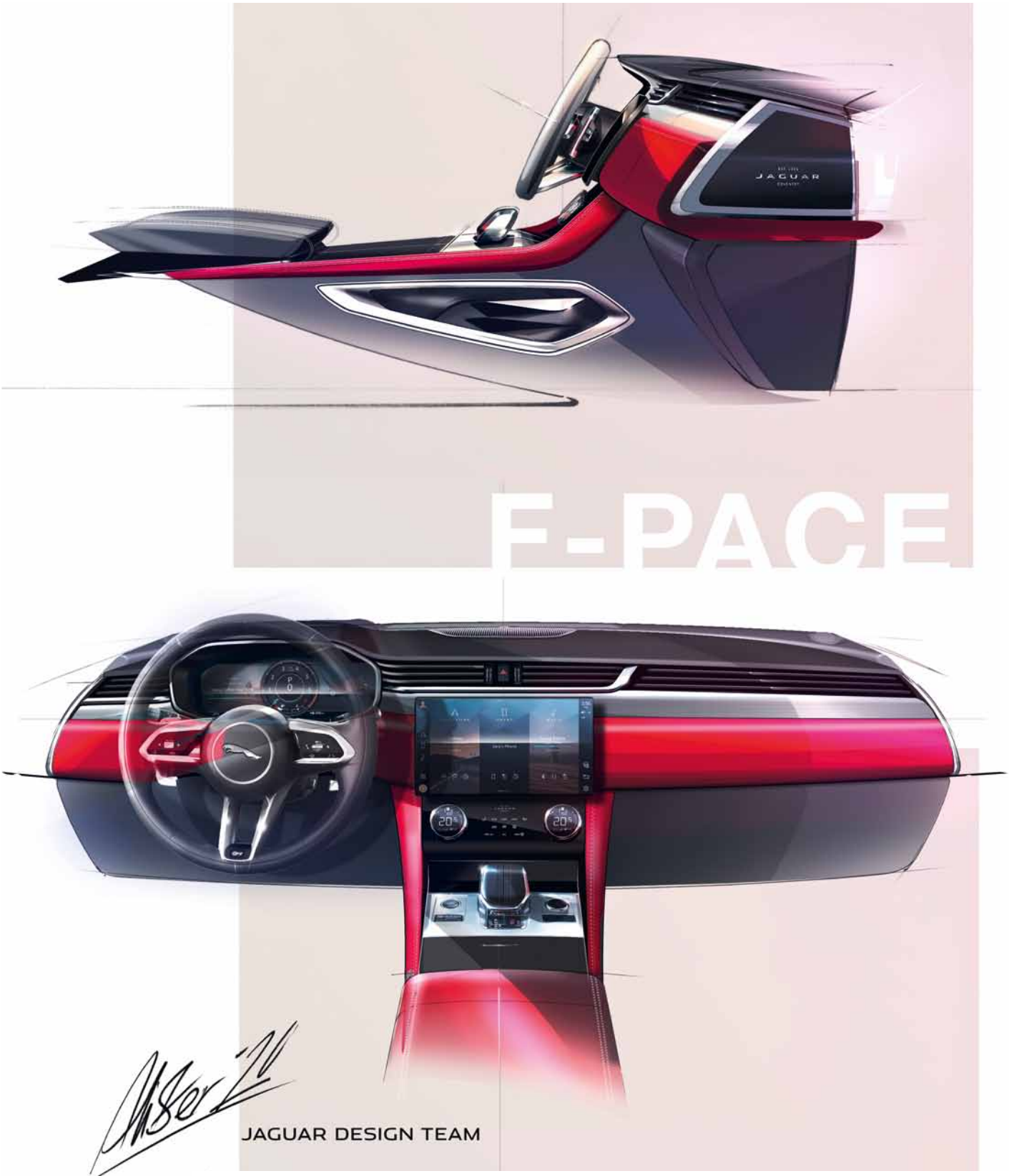
JAGUAR TRIBUNE

Nr. 159 · 4/2020



1. Plug-in Hybrid

Jungbrunnen für Jaguar

Georg Dönni, Vizepräsident des JDCS, feierte mit seiner Gattin Simone vor gut zwei Jahren den 30-jährigen Geburtstag seiner GB Dönni Classic Cars. Damals wollte die *Jaguar Tribune* wissen, wie das Unternehmen zu seinem guten Ruf kam. Aus Platzgründen kann das Interview erst jetzt nach über drei Anläufen publiziert werden. Dafür ist es ein bisschen länger geworden.

Text/ Bilder: Jürg Rupp

Im kleinen Luzerner Weiler Roggliswil sitzt ein Betrieb, der in Jaguar Kreisen international bekannt ist, die Dönni Classic Car AG. SS, Jaguar, Daimler, soweit das Auge reicht. In der Werkstatt sind Spezialisten am Werk. In den gut 30 Jahren haben sich Simone *(Abb. 1)* und Georg Dönni *(Abb. 2)* und ihr Team international einen guten Ruf für SS/Jaguar erarbeitet. Nach Auskunft von Georg Dönni ist ihr Unternehmen weltweit der einzige Betrieb, der sich in allen Bereichen ausschliesslich um SS/Jaguar/Daimler kümmert. Hier arbeiten Mechaniker, Carrossiers, Wagner, Elektriker, Sattler *(Abb. 3a+3b)*, Ersatzteilverkäufer, Logistiker und Jaguar-Autoverwerter. Oder wie Georg sagt: Wir sind praktisch ein Mini-Autohersteller, werden doch alle erforderlichen Arbeiten im Hause ausgeführt.
Aber alles der Reihe nach:

Abb. 1: Ohne Simone läuft (fast) gar nichts.

Etwas Geschichte

Bereits als 9-jähriger Junge baute Georg Plastikautomodelle. Später will er Automobilrestaurator werden und am renommierten Colchester Institute of Technology (CIT) studieren. Im Januar 1986 erhielt er vom CIT die Einladung, sich innert drei Tagen zur Aufnahmeprüfung für den neuen Lehrgang Automobilrestaurator C & G of London einzufinden. Und dann, Georg?

Georg Dönni (GD): Das Bewerbungsgespräch fand natürlich in Colchester statt. Damit das alles in einem würdigen Rahmen stattfand, stellte ich meinen kleinen Fiat 127 auf die Seite und fuhr mit meinem Jaguar 420G nach England und zurück. Mit dem 420G wurde ich übrigens 1982 Mitglied im JDCS.

Jaguar Tribune (JT): Und nach ausführlichen Tests wurdest du zum Studium zugelassen. Du hast – wie man weiss - die Aufnahmeprüfung bestanden. War das der Grundstein für das heutige Unternehmen?
Georg Dönni (GD): Nun, das war einer von mehreren Puzzle Steinen, die langsam zusammengeführt wurden.

JT: Nach dem Studium hatte der nun graduierte Automobilrestaurator grosse Pläne: Deine Unternehmensgründung in Sursee erfolgte am 1. September 1988. Wie genau ging das vor sich?
GD: Es lief gut an. Irgendwann sagte mein Treuhänder, du musst jemanden anstellen, du kannst das nicht alleine machen. So ging es los.

Es wird eng

JT: Das Unternehmen wuchs nun ständig, und das Domizil war bald zu klein.
GD: Ja, und dann sind wir das 1. Mal umgezogen.
Simone Dönni (SD): Ja, und wir sagten uns, die Firma wird nur noch einmal gezügelt.

Wenige Mitglieder haben in den letzten 30 Jahren die Geschicke des JDCS so beeinflusst wie Georg und Simone. Seit 1982 im JDCS, sind die Dönnis bis heute aktiv mit Technikabenden, Ausflügen, weiten Reisen nach England und anderswo, etc. Und nicht zu vergessen: sie sind treue Inserenten dieses Magazins und Sponsoren vieler Anlässe. Darum, und natürlich aus Gründen des 30-jährigen Jubiläums, wurde dieses Interview geführt. Und aus allen diesen Gründen ist es für die Redaktion auch in dieser Länge angemessen.

Abb. 2: Georg Dönni, ein Leben für und mit Jaguar.

Abb. 3: Der Originalsitz eines SS 100 von vorne und hinten (kleines Bild).

Abb. 4: 15 Mitarbeiter sind für die Kunden im Einsatz.

Abb. 5: Strahlende Gesichter an der 50 Jahre E-Type Ausfahrt nach England 2011.

GD: Genau, am 1. Ort waren wir nur 18 Monate.

JT: Ihr habt dann im November 1994 in Roggliswil eine ehemalige Schreinerei gefunden, und dann?
GD: Am 1. April 1995 wurde unser Geschäft in der nun «Old Mill» genannten Liegenschaft operativ. Heute sind hier 15 Mitarbeiter für die Kunden im Einsatz *(Abb. 4)*.

JT: Du und Simone sind ein Paar (Abb. 5), wann hat es zum ersten Mal gefunkt? Und was kam zuerst: das Geschäft oder Simone?
GD: Am 31. Dezember 1988 traf ich Simone das erste Mal und es funkte sofort. Simone war noch etwas vorsichtig bis zum 2. Januar 1989. Also ist die Firma genau 4 Monate älter als die Beziehung mit Simone.

JT: Simone?
SD: Wir sind seit jeher zusammen, ich kenne Georg nur mit Geschäft – und habe auch sofort – noch während meiner Ausbildung – mitgeholfen im Büro und an Ausstellungen.

JT: Und irgendwann kam dann ein Sohn zur Welt.
SD: Ja, 2003 kam Robin zur Welt.

JT: Georg, ihr habt ja schon die rarsten Autos restauriert. Woher kommen die Kenntnisse über den Originalzustand und die zu verwendenden Materialien?
GD: Ich habe das grosse Glück, dass ich offenbar ein fotografisches Gedächtnis habe. Wenn ich einmal ein originales Fahrzeug gesehen habe, und ich habe viele Autos gesehen, vergesse ich die Details nicht mehr. Mit meiner Liebe zu Originalität und der Geschichte der Marke Jaguar in all seinen Details stiess ich damals auf offene Türen im JDCS.
SD: Heute ist es nicht mehr so schwierig wie früher sich das Wissen um Originalität anzueignen – gerade auch wegen so tollen Werken wie Urs Schmids XK Bücher.

Wie original soll es sein?

JT: Du bist ja auch ein Verfechter von möglichst originalgetreuen Autos. Wie weit soll man gehen?
GD: Ich denke, jedes Auto ist nach so vielen Jahren ein wirkliches Individuum. Vor einer Restauration muss man sich in die Geschichte des Autos einleben und die richtigen Fragen stellen und Entscheidungen treffen *(Abb. 6)*: Was ist der richtige Weg? Original oder originalgetreu? Hat

Abb. 6: Und Originalität wird gelebt, sogar beim Holzersatz für einen XK 120 Aluminium. Nur das wirklich morsche Holz wird ausgetauscht.

Abb. 7: Es sieht nicht so aus, aber im Ersatzteillager herrscht Ordnung.

Abb. 8: Bekannt sind die immer sehr gut besuchten JDCS-Technikabende bei den Dönnis.

Abb. 9: Das riesige, imponierende Motorenlager ist übersichtlich gegliedert und bezeichnet.

der Vorbesitzer etwas Verrücktes gemacht? Soll man das vielleicht erhalten? Hat man z.B. nur ein Chassis, was macht man damit? Du kennst ja unseren Special, der war auch nur ein Chassis, und jetzt hat er ein neues Leben. Man kann nie pauschal sagen, das ist jetzt gut oder schlecht. Nochmals: man sollte sich immer auf das Vorleben und die Geschichte des Autos einlassen.

JT: Wie kommt ihr an die richtigen Materialien, und vor allem an die einwandfreien bzw. originalen Ersatzteile? Wobei, nach dem Gang durch euer Ersatzteillager, ist diese Frage eigentlich fast überflüssig.

GD: Das ist eine lange Geschichte. Wenn ich an «Rexine» denke *(ein Kunstleder für z.B. Verkleidungen, die Red.)*, das gab es damals nur noch in wenigen Farben, wir aber wollten original Jaguar Farbtöne. Für diese Spezialfarben mussten wir damals 600 m bestellen, damit unsere Wunschfarbe produziert werden konnte. Dann stellen wir vieles selber her, weil leider viele Teile auf dem Markt eine üble Qualität aufweisen. Eine weitere Möglichkeit ist, vorhandene Ersatzteile bzw. Gebrauchtteile so aufzubereiten, dass sie wieder funktionstüchtig sind.

SD: Sehr wichtig für uns sind die vielen Occasionsmärkte, wo wir ständig präsent sind und immer wieder nach interessanten Ersatzteilen Ausschau halten und die über die Jahre aufgekauften Lagerbestände von Vertretungen, oder auch von Enthusiasten *(Abb. 7)*.

New Old Stock

JT: Und für unsere neueren Jaguar Mitglieder: Was sind «New Old Stock» Teile?

GD: Das sind Teile, die irgendwann einmal irgendwo produziert wurden und nie in den Gebrauch kamen, oder nicht verkauft wurden. Das kann auch eine Überproduktion oder Ausschuss gewesen sein, der nicht weggeworfen wurde… Viele dieser sich auf dem Markt befindenden Teile können gar nicht einfach eingebaut werden. Wir haben zum Beispiel für ein bestimmtes Modell einen Kühlergrill, der einfach zu gross ist.

JR: Bitte?

GD: Dieser Kühlergrill ist schlicht zu hoch. Häufig, oder sogar in den meisten Fällen, sind die NOS bei den Händlern liegen geblieben. Die Jaguar Cars Ltd verpflichtet ihre Händler einen gewissen Stock zu übernehmen. Diese Ersatzteile liegen dann oft im Lager und werden nie verkauft. Das waren Teile, bei denen der Automobilhersteller dachte, die sind wichtig, oder einfach zu viel produziert. Auch Garagen rufen uns an und sagen: wir haben noch viele Teile am Lager, wollt ihr die haben? Wir kaufen dann diese Lager en bloc und verkaufen hoffentlich später etwas davon. Der Warenumsatz unseres Lagers würde jeden Finanzspezialisten in Ohnmacht versetzen: von seit 30 Jahren am Lager – bis wöchentlich verkauft, ist alles möglich.

JT: Wie seid ihr im Markt/Verkauf organisiert? Oder andersherum: wenn jemand ein Auto kaufen will und zu euch kommt, was passiert dann?

GD: Im einfachsten Fall interessiert sich der Kunde für ein Fahrzeug aus unserem Angebot. Haben wir den gewünschten Typ nicht, helfen wir bei der Suche. Dabei gibt es viele Stolpersteine: Importe, Originalität, Zustand, gefälschte Chassis-Plättchen oder Motornummern, um nur einige zu nennen. Expertisen sind bei uns auch möglich. Oft kommt es vor, dass jemand glaubt, er kaufe ein Fahrzeug, das mechanisch top und im Originalzustand ist. Dann kommt die grosse Ernüchterung. Den Rest der Geschichte kennt jeder.

Wir kaufen auch bewusst keine Autos, alle Wagen die du hier siehst, wurden uns von Besitzen angeboten. Wir schauen die Fahrzeuge an und prüfen, ob der gewünschte Preis stimmt. Dann entscheiden wir, ob wir den Wagen als Ersatzteillager gebrauchen oder so aufbereiten, dass er wieder auf den Markt bzw. die Strasse kommt.

Ersatzteildienst

JT: Euer Ersatzteildienst ist bekannt für Effizienz. Wie organisiert ihr Ersatzteil-Lieferungen, die heute immer schneller beim

Abb. 10: Die Halle dient auch zum Unterbringen von Kundenfahrzeugen, z.B. über den Winter.

Abb. 11: Ein Meilenstein, der «Genfer E-Type», Chassis# 885'005, hier am Salon 2011.

Kunden sein müssen? Also Simone, ich brauche den Vergaser Modell X und rufe dich an, was passiert dann?
SD: Wir schauen, ob das Teil im Lager ist, was meistens der Fall ist. Dann geht das am selben Tag raus per Post an dich. Wenn das Teil nicht am Lager ist, haben wir ein weltweites Netzwerk und können dir fast immer helfen, das Teil zu finden.

JT: Können eure Kunden auch per Internet bestellen?
SD: Ja, aber wir haben keinen eigentlichen Shop. Wir denken, dass unsere Kunden eher eine Beratung brauchen, und besser gleich anrufen, damit wir sie richtig bedienen können.
Die permanente Wartung eines Internetshops wäre für uns als relativ kleiner Betrieb einfach zu aufwendig, um immer à jour zu sein. Natürlich kann man per E-Mail bestellen.

JT: Und wenn er nun die Ersatzteilnummer nicht kennt, was macht er dann?
SD: Dann kann er uns die Chassis-Nummer seines Fahrzeugs übermitteln, den Rest erledigen wir.

JT: Bringt es finanzielle Vorteile, wenn der Besteller ein Mitglied des JDCS (Abb. 8) ist?
SD: Ja natürlich. Sie oder er hat bei uns 10% Rabatt!

JT: Wie seht ihr die Marktsituation für euren Betrieb?
SD: Du meinst sicher wegen dem Corona Virus? Bis heute spürten wir in all den Jahren praktisch keine Konjunkturschwankungen. Aber jetzt wird der Einfluss dieser Pandemie deutlich. Wie wir alle wissen, wurden die meisten Anlässe – auch in unserem Club – abgesagt. Dann gibt es keine Messen, Ausstellungen etc. und man trifft sich auch nicht mehr wie sonst. Viele Oldtimer-Besitzer haben ihre Fahrzeug 2020 kaum bewegt. Sicher spielt auch die grosse Verunsicherung, wie es in Zukunft weiter geht, eine Rolle.

Die neue Halle

Vor gut 15 Jahren entwickelt sich Dönni Classic Car derart, dass ein neues Gebäude benötigt wird. Am Ortseingang Pfaffnau (LU) werden die Platzbedürfnisse mit der Halle Brunnmatt ergänzt und ein weiterer Meilenstein gesetzt: Nun werden die (besseren) Teilespender, trocken gelagert, und das riesige, imponierende Motorenlager ist übersichtlich gegliedert und bezeichnet *(Abb. 9)*. Weiter wurde im 2. Teil der dreiteiligen Halle eine Ausstellung aufgebaut, wo auf der einen Seite die zum Verkauf stehenden Fahrzeuge präsentiert werden können. Die Halle dient auch zum Unterbringen von Kundenfahrzeugen, z.B. über den Winter *(Abb. 10)*. Diese Halle – wie könnte es anders sein? – ist mit einer grossen Anzahl von Jaguar relevanten Objekten und Sammelstücken geschmückt. Auf Wunsch wird die Halle auch für entsprechende Anlässe vermietet. Aber zurück zu den Dönnis:

JT: Georg, wer ist die Person Georg Dönni?
GD: Oh je, diese Frage wurde mir auch schon gestellt. Ich kann sie nicht beantworten, da ich wenig Zeit habe, mich selber zu reflektieren. Was ich sagen kann ist, ich will den ganzen Tag mit Jaguar arbeiten.
JT: Was sind deine persönlichen Herausforderungen?
GD: Noch so eine Frage. Meine persönlichen Herausforderungen? Autos zu restaurieren, die nicht nur originalgetreu restauriert, sondern auch zuverlässig sind. Das gilt auch für Servicearbeiten oder Teilrestaurationen.

JT: Das ist doch eine Aussage! Hast du eigentlich noch Zeit für Hobbys neben den Autos?
GD: Ich war ja früher Modellbauer, und dann fing auch unser Sohn damit an. Er wünschte sich schon als Dreijähriger einen Modell-Flugsimulator. Mit fünf Jahren konnte er schon Modelle fliegen und zeigte als achtjähriger Bub am internationalen Flugtag in Hausen am Albis eine eindrück-

liche Flugvorführung. Heute bauen wir ab und zu ein Modell zusammen.

JT: Wenn ihr beide einmal nicht im Betrieb seid, ihr könnt doch nicht 24 Stunden nur an Jaguar denken, was tut ihr dann?
Beide: Dann schlafen wir mal aus und lesen ein Buch, oder unterstützen unseren Sohn bei seinen Hobbys. Seit 2020 fährt er an der SM Kart Meisterschaft.

JT: Georg, du bist ja seit vielen Jahren Vizepräsident des JDCS, bist Registrar der XK-Fraktion und ein sehr treuer Inserent der Jaguar Tribune. Und dann gibt es noch den Sohn Robin. Wie bringst ihr das alles unter einen Hut?
SD: Das klappt einmal mehr und einmal weniger, aber wir tun unser Bestes. Wie gesagt, aktuell ist die Ausnahmesituation mit Corona: Sonst ist von März bis November an jedem Wochenende etwas los, aber jetzt gar nicht.

Meilensteine

JT: Könnt ihr unseren Mitgliedern ein paar Meilensteine aus eurer beruflichen Zeit erzählen?
Beide: Umzüge in eine neue Geschäftsliegenschaft waren Meilensteine unseres Unternehmens. Das ändert jeweils alles. Und die Einführung der Computer war auch ein ziemliches Abenteuer. Wir mussten und müssen immer noch alle Daten selber eingeben, die Ersatzteile, die Preislisten etc. etc., das waren schon Meilensteine für uns.

Der Genfer E-Type

Ein Meilenstein im Leben von Simone und Georg war sicher der «Genfer E-Type», Chassis # 885‘005 *(Abb. 11)*. 1961 war die Eröffnung des Genfer Salon de l’Auto am 16. März. Das Auto war danach für ein paar Jahrzehnte quasi verschollen. Aus einer Mischung von Akribie, Sturheit, Fachwissen, und etwas Glück, kam Chassis-Nr. 885 005 ins berufliche Leben von Georg Dönni: Das Auto wurde ihm angeboten, und die Restauration und die Nachforschungen resultierten, dass dieser heruntergekommene E-Type Auto der letztgebaute Prototyp war. 2011 zum 50 Jahre Jubiläum war der restaurierte E-Type wieder auf dem Jaguar Stand am Auto Salon in Genf zu bewundern.
Auch der XK 120 OTS des berühmten amerikanischen Schauspielers Clark Gable war eine Grossbaustelle *(Abb. 12)*. Ihm wird nachgesagt, dass er verschiedene, oder sogar viele XK 120 gehabt habe. Dank sorgfältiger Geschichtsforschung können so diese oder jene Geheimnisse dieser automobilen Relikte gelüftet werden.

JT: Was waren die grössten Probleme, mit denen ihr in den vergangenen gut 30 Jahren konfrontiert wart?
SD: Schau, es gibt immer wieder Probleme. Mir sagte mal ein Bekannter, der auch in unserer Branche tätig ist: unsere Jaguar schauen schon, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Das ist jetzt gut 25 Jahre her, ist mir aber immer im Bewusstsein.

GD: Jedes Auto ist das erste Mal so alt wie es ist, und jedes hatte ein anderes Vorleben. Die Fallen sind allgegenwärtig, auch nach über 30 Jahren Berufserfahrung.
SD: Anfangs war es sehr schwierig, überhaupt Mitarbeiter zu finden. Wer glaubte schon an uns? Können wir als Crazy People überhaupt länger wie zwei Monate den Lohn bezahlen? Aber um vielleicht einen Link zum JDCS zu machen, unser lieber Freund René Müller, der leider verstorben ist, kam als erster Ersatzteilverkäufer zu uns. Das war immer sehr lustig, alle meinten, er sei der grosse Chef, und wir sind die Kinder. So konnten wir uns immer hinter ihm verstecken (grosses Gelächter).

Wer macht was?

SD (lacht): Ich bin die ausführende Kraft hier und erledige alles, was Georg anstösst.

JT: Die GB Dönni macht ja bekanntlich auch Totalrestaurationen (Abb. 13). Habt ihr für jeden Bereich Spezialisten?
SD: Ja das ist wichtig. Aber die wenigsten wissen, dass Georg jede Disziplin auch selber kann. Seien es Carrosserie-, Sattler- oder Mechanikerarbeiten. Ich glaube, nur bei Elektrikerarbeiten muss er teilweise passen.
GD: Nochmals, wir stellen Leute ein, von denen wir glauben, dass sie unseren Ansprüchen genügen. Diese werden dann von uns zu Jaguar Spezialisten aus- und weitergebildet. Die junge Dame, die du im Betrieb gesehen hast, ist eine dieser angehenden Spezialistinnen. Sie war eine «gewöhnliche Spenglerin». Nun wird sie bei uns zur Restauratorin ausgebildet und

Abb. 12: Auch der berühmte US-amerikanische Schauspieler Clark Gable war ein grosser Fan des XK 120.

Abb. 13: Auf dem Weg zu einer Totalrestauration und Rekonstruktion ist dieser seltene Wagen.

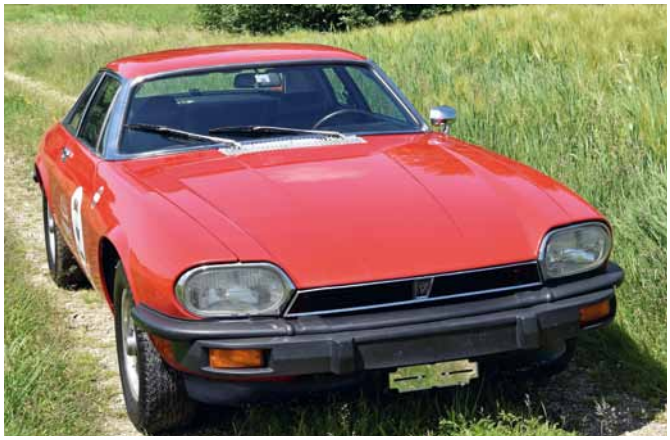


Abb. 14: Es muss nicht immer XK 120 sein. Auch ein Youngtimer wie der XJ-S macht Spass.

hat sich bereits für den nächsten Kurs zur Carrosserierestauratorin bei der Interessengemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz (IgFS) angemeldet.
GD: Unsere Mitarbeiter müssen ihr Handwerk verstehen, das ist Voraussetzung. Restaurationen sind dann einfach ein weiteres Level in ihrem Beruf.
Eine schöne Arbeit zu machen ist Voraussetzung und nichts Besonderes. Aber die Arbeit so korrekt machen, damit das Auto wieder wie ursprünglich aussieht, das ist das Ziel.

Qualität

JT: Euer Unternehmen ist ein Marktführer im Bereich Restauration. Was sind aus eurer Sicht die Gründe dafür?
GD: Wenn das so ist, glaube ich, hat es vor allem damit zu tun, dass wir stets nur beste Qualität bei unserer Arbeit liefern wollen. Im Laufe der Zeit hat man ein gewisses Image am Markt, und ich hoffe, dass wir kein schlechtes Image haben.

Letzte Frage

JT: Letzte Frage: das ist meine Lieblingsfrage: Habe ich etwas nicht gefragt?
SD (Gelächter von Beiden): Es muss vor allem um den Nachwuchs gehen. Gibt es Nachwuchs? Wird diese schon lange währende Geschichte von den Oldtimern überhaupt weitergeschrieben? Darum versuchen wir auch junge Menschen für Jaguar zu begeistern.

Es muss nicht immer teuer sein

SD: Und dabei muss es nicht immer ein teurer Jaguar sein im Concours Zustand sein! Ich denke zum Beispiel an eines unserer Projekte, einen XJ Serie 1. Der Wagen hat originale Farbe, die aber matt geworden ist. Die Mechanik war bis zur Stilllegung des Fahrzeuges vor zirka 10 Jahren in Ordnung. Diesen XJ sollte man in diesem Zustand lassen und Freude daran haben. Ich finde die «Rat Car» Optik unglaublich cool und bin sicher, dass sie auch Junge anspricht.
GD: Darum freuen wir uns, wenn unsere langjährigen Mitglieder ihrem Nachwuchs den Oldtimer zur Verfügung stellen, um auch diese jungen Leute zu langjährigen, treuen Mitgliedern zu machen und unsere Jaguar Fahne hochhalten.

JT: Ich finde das sehr wichtig, was ihr hier sagt. Denn, um ehrlich zu sein, euer Unternehmen hat eher das Image, dass man mit einer Rarität kommen muss, nicht mit einem quasi Youngtimer.
SD: Dieses Image ist falsch und ich finde es auch etwas schade. Wie hier schon mehrmals erwähnt schlägt unser Herz für alle Jaguar. Gerade kürzlich haben Georg und ich darüber gesprochen, dass es auch Gutes hat, wenn die Preise für XK 120-150 etwas fallen. So können vielleicht auch jüngere Leute mit einem schmaleren Portemonnaie ein solches Auto fahren. Natürlich, diese Autos kosten immer noch einen schönen Batzen, aber trotzdem, es kann mithelfen, dass wieder vermehrt jüngere Leute Freude an unserem Hobby bekommen. Man soll Freude haben sein Hobby zu frönen, und nicht immer Angst zu haben, bei einer Schwierigkeit gleich das grosse Geld hervor nehmen zu müssen.

JT: Das gilt demnach auch für Youngtimer?
SD: Natürlich. Wir selber haben diverse Youngtimer, die wir lieben und schätzen. Wir erfreuen uns jedes Mal am Fahrkomfort unseres XJ-S Le Mans. Oder bei den Gummistossstangen XJ-S *(Abb. 14)* geniessen wir den 70ies Charakter, der diese Autos ausstrahlen. In unseren Augen ein lange verschmähter Jaguar Sportwagen, der langsam zur Ikone aufsteigt.

JT: Eigentlich sollten wir im JDCS eine Jugendgruppe gründen. Das könnte man im Vorstand diskutieren und einen Aufruf an die Mitglieder machen.
SD: Das wäre sicher eine sehr gute Idee! Mach das.
GD: Vielleicht sollten wir auch die Art der Ausfahrten für unsere jungen Leute etwas überdenken. Und dafür lohnt es sich Anstrengungen zu unternehmen, damit unser Hobby genügend Nachwuchs findet. Die aktuellen Schwierigkeiten, zum Beispiel mit «grünen Strömen», machen die Sache nicht leichter.

JR: Vielen Dank! ■

DÖNNI CLASSIC CAR AG

Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restauration

Zuverlässigkeit der V12 Triebwerke durch die Wartung beim Fachmann

XJ-S, die verkannte Ikone der 70er Jahre, begeistert immer mehr Enthusiasten. Die damalige „cutting edge technology“ kann heute gemeistert werden.

In unserer Gründerzeit ausschliesslich auf Vergaser und Unterbrecherzündung spezialisiert, sind wir heute sehr grosse Routiniers mit elektronischen Zündungen und Einspritzungen. Diese Erfahrung kommt den Besitzern mit den komplexen V12 Motoren zu Gute. Ursprünglich besassen die V12 Triebwerke extrem stabile Systeme, die kaum Fehler entwickelten. Heute kann die Fehlersuche in diesem vielfältigen Zusammenspiel der verschiedenen Fühler und elektronischen Einheiten mit ihren unzähligen Steckverbindungen fast nur noch durch geübte Fachleute in nützlicher Frist erledigt werden. Dasselbe gilt natürlich bei der Wartung dieser Systeme, wo Erfahrung die Zuverlässigkeit des Motormanagements sicherstellt.

JAGUAR

Mechanik · Elektrik · Carrosserie · Sattlerei · Ersatzteile

Old Mill, CH-6265 Roggliswil, Telefon 062 754 19 29, info@jaguarclassic.ch
www.jaguarclassic.com