

JAGUAR XK 150 DÖNNI SPECIAL 1957



La Jaguar XK 150 était plus moderne, plus confortable et plus luxueuse que ses prédécesseurs, la XK 120 et la XK 140.

Cependant, lorsqu'on regarde la spéciale de Georg Dönni, on ne remarque pas grand-chose de cela ; on a l'impression d'être transporté quelques années en arrière.

Mais commençons l'histoire depuis le début.



En 1957, lorsque la XK 150 a été lancée, avec une carrosserie redessinée dotée de lignes plus modernes que la 120 et la 140 et aérodynamiquement plus efficaces, elle était dotée de freins à disque sur les 4 roues. La puissance a également été revue, avec des moteurs de 3,4 et 3,8 litres délivrant jusqu'à 265 ch. La presse et les clients ont certainement été impressionnés par cette nouveauté.

La XK 150 était à la pointe de la technologie. Le poids à vide du coupé était de 1320 kg, celui du cabriolet de 1360 kg. La voiture devait atteindre des vitesses allant jusqu'à 220 km/h, mais les valeurs de test étaient généralement un peu plus basses.

Le coupé coûtait 24 500 francs au printemps 1958, tandis qu'une Ferrari 250 GT, qui était à peine plus rapide, coûtait presque deux fois plus, soit 44 500 francs.



Un pilote amateur et entrepreneur bien connu dans la commune de Nebikon dans le Canton de Lucerne en Suisse, M. Imbach, commanda l'un des nouveaux XK 150 Coupé, avec une carrosserie gris perle et un intérieur rouge, en 1957. Il s'agissait de la 103e XK 150 produite.

Imbach était connu de tous pour son style de conduite rapide. De temps en temps, il participait aussi à des courses, affrontant par exemple une Mercedes-Benz 300 SL qu'il battait à plate couture !

Mais à un moment donné, la XK 150 n'était plus assez rapide. Il la vendit et elle changea de mains plusieurs fois et fut finalement vendue comme donneuse de pièces puis comme enseigne d'un atelier d'électricien automobile !





Renaissance sous une nouvelle bannière

En 1989, Georg Dönni, déjà restaurateur qualifié à l'époque et propriétaire de sa propre entreprise, aujourd'hui bien connu des Jaguaristes Suisses acheta la XK 150 délabrée - sans le moteur ni la boîte de vitesses qui étaient partis vers d'autres horizons.

En réalité, il n'acheta que le châssis car le reste était dans un triste état...

Pour lui, c'était cependant la base idéale pour une « Special » basée sur ses propres idées et celles de sa femme Simone. La dame de la maison voulait que la voiture ait une longue capote et une poupe en forme de bateau.

Après avoir trouvé un moteur et une boîte de MK10, Dönni s'est mis au travail, et seulement trois ans plus tard, il a pu conduire la voiture pour la première fois.





Améliorations au fil des années

En 1993 et 1994, la Dönni Special — tel était le nom par lequel la voiture était désormais largement connue — a évolué avec une carrosserie faite maison et des pièces provenant de Jaguar plus anciennes ou plus contemporaines. La grille de radiateur, par exemple, est celle d'une SS1 de 1932/1933. Elle imposa une modification du capot pour conserver une ligne harmonieuse.

SS1, Mark VII, XJ, etc, ont aussi contribué à l'instrumentation. Finalement, la voiture a même été enregistrée avec succès pour une utilisation sur route.



Utilisée intensément

Georg Dönni a parcouru environ 140 000 km avec sa Special. Il l'a conduite à quelques rallyes tels que le Monte Carlo, et l'a utilisée dans d'innombrables autres compétitions de régularité et de démonstration. Il n'hésite pas à la conduire rapidement, parfois trop ! En 2006, il sortit de la route et fit un tonneau qui le conduisit à l'hôpital et nécessita de grosses réparations.





Améliorations continues

Au fil des années, la Special s'est améliorée et les problèmes identifiés ont été éliminés. Par exemple, des vibrations avaient causé des dommages conséquents, et la pression du vent derrière les aéro screen devait être réduite.

Il y avait et il y aura toujours du travail à faire sur cette Jaguar unique même si aujourd'hui sa mise au point est parfaite.

Vous la croiserez certainement un jour sur une route d'Europe car c'est une des voitures préférées de Georg.



Mais l'histoire ne s'est pas arrêtée là !

Donc, si vous souhaitez jeter un œil à cet hybride inhabituel d'avant / après-guerre, vous aurez sûrement une autre occasion lors d'un prochain événement.





XK 150 Special, Gris Battleship et rouge





Elle reste l'une des préférées de Dönni qu'il apprécie toujours en rallye.





« Après une chevauchée folle — bien que ce ne fût « seulement » une expédition à Paris — un ami/cliente a été tellement enthousiasmé par notre spécial qu'il a immédiatement commandé un véhicule identique. Cela nous a rempli de fierté et de joie. Pour cette commande, nous avons pu construire notre voiture une fois de plus, mais cette fois-ci pas en tant que prototype roulant et parfois artisanalement limite, car la plupart des travaux ont été réalisés dans la précipitation. Nous avions déjà un châssis d'un XK 150, un coupé 3.8 litres, que nous avions encore conduit avant de le démonter. Pour nous, cela représentait une particularité, la voiture était en numérotation matching, et elle le resta avec sa nouvelle carrosserie. Pendant la construction, le futur propriétaire s'est engagé dans la recherche de pièces détachées lors de marchés aux puces en Allemagne et à l'étranger, afin que toutes les pièces accessoires soient également d'époque. Il a eu de la chance avec la calandre, qu'il a pu trouver d'un modèle de 1934/35, contrairement à la nôtre, qui date de 1932/33. La teinte a rapidement été définie. Pas exactement la même, mais similaire, et c'est ainsi que la voiture et le châssis ont été peints en gris Battleship Grey d'origine. Nous étions un peu jaloux lorsqu'il a aperçu la voiture dans la rue. L'échappement était joliment formé et soudé, et les plaques de protection contre la chaleur, dont nous étions particulièrement fiers, car nous avions observé leur conception sur une Alfa Romeo 8C. Les supports d'éclairage étaient beaucoup plus élaborés, et le tableau de bord était en aluminium poli avec des instruments sélectionnés, contrairement à notre voiture équipée d'instruments de 1933 à 1978. En résumé — cette spéciale n'a pas seulement été une voiture spectaculaire, mais la finition artisanale raffinée en a fait un véritable bijou. Au début, notre client pensait qu'il pourrait faire du ski avec, mais il a vite renoncé à ses excursions hivernales, tellement il admirait et estimait sa nouvelle voiture. Après quelques sorties improvisées, il est devenu plus aventureux, et avec le temps, sa propre création l'a accompagnée à travers toute l'Europe, peu de pays n'ayant pas été parcourus avec. Une fois, il a rencontré le chanteur de Toten Hosen, qui a signé la voiture avec : « Respekt Campino ». Après environ 60 000 km, le propriétaire a décidé de suivre un nouveau chemin dans sa vie, et nous avons ainsi trouvé un nouveau gardien digne de ce véhicule unique, mêlant le look d'avant-guerre à la technologie remarquable des années 50 de Jaguar, tout en étant 400 kg plus léger qu'une carrosserie d'usine ».



Arnaud de Clercq avec la complicité de Bruno von Rotz

Photos :

Daniel Reinhard