

TECHNIK-TIPP: ZOLLSCHRAUBEN · 25 Seiten CLASSIC-MARKT

2/2007 Februar
März



Das Magazin für
britische Klassiker

BRITISH CLASSIC CARS

DE	€ 3,70
AT	€ 4,30
ES	€ 4,80
LU	€ 4,40
NL/B	€ 4,40
CHF	6,80
FL	6,80
CZK	149,00

ASTON MARTIN DB2 GENTLEMAN'S EXPRESS



TERMINE
2007



RESTAURIERUNG

REISE-STORY

NEW CLASSICS



JAGUAR E-TYPE



AB IN DEN NORDEN



ROVER 45



Wer 1961 das unerschämte Glück hatte, einen **Jaguar E-Type** der ersten Serie zu besitzen, stellte bereits beim Einsteigen seine Gelenkigkeit hart auf die Probe. Relativ kleine Türausschnitte, hohe Schweller und ein sehr schmal bemessener Abstand zwischen Lenkrad und Knien erschwerten sowohl den Einstieg in das Cockpit als auch das Fahren des reinrassigen Sportwagens.



KATZENSPRUNG



Text JÜRGEN FABICH Fotos HELGE JENSEN

Restaurierung Jaguar E-Type Serie I

Als Anfang der 60er Jahre der 1,65 m große Jaguar-Testfahrer Norman Dewis mit dem E-Type seine Runden drehte, dachte niemand darüber nach, dass Menschen einmal größer werden und im knapp bemessenen Cockpit kaum sitzen könnten. Niemand bemängelte diesen Innenraum wirklich, manche Tester störten sich eher an den zu eng angeordneten

Pedalen und an den Sitzen, die wenig Seitenhalt boten. Fahrer bis zu einer Körpergröße von etwa 1,80 m fühlten sich im »E« jedoch noch relativ wohl.

Ähnlich erging es auch dem Besitzer des hier gezeigten E-Type der Serie I von 1962, der den Jaguar in Quebec/Kanada entdeckte und zu seinem 50. Geburtstag geschenkt bekam. Der 1,92 m große Enthusiast aus Österreich hat-

te allerdings ein kleines Problem: Wie sollte er jemals im knappen Cockpit vernünftig sitzen können? So wurde der Auftrag der Vollrestaurierung an die Spezialisten von Jensen Classics in Grassau mit der Option erweitert, ein Mehr an Sitzlänge zu erreichen. Erschwerend war die Tatsache, dass seine wesentlich kleinere Ehefrau den Jaguar auch fahren wollte.

Der E-Type erscheint durch seine schlanke Karosserie sehr lang ...

... ist aber tatsächlich 40 mm kürzer als sein Vorgänger XK 150



Blecharbeiten

Die Restaurierung wurde in Angriff genommen und der Wagen zunächst komplett in seine Bestandteile zerlegt. Die Karosserie des aus Kanada importierten Jaguar war substanziell stark angegriffen. Die Bodenbleche, der Kofferraumboden und die Schweller mussten erneuert werden; hierzu sind neue Bleche problemlos in guter Qualität lieferbar. Nicht mehr zu verwenden waren auch beide Türen, die komplett wieder als Neuteile erhältlich sind. Witzige Anekdote dazu am Rande: »In der maroden Fahrertür entdeckten wir das Baumwollnest einer Maus, die anscheinend Gefallen an der feuchten Jaguar-Tür gefunden hatte«, erzählt Restaurator Jensen schmunzelnd. Ziel aller Blecharbeiten war es, rundum Spaltmaße von 4,5 mm (gemessen vor Lackierung) zu erreichen.

Die flache, gewichtige Motorhaube wurde aufwändig instand gesetzt: Dabei tauchte ein älterer Unfallschaden auf, der aber fachgerecht ausgebeult werden konnte. Alle Nähte wurden geöffnet, gesandstrahlt und anschließend mit einer Rostschutzgrundierung versehen.

Problemlösung

Zurück zur eingangs angesprochenen Situation im Cockpit. Für die Restaurierungsprofis gab es nur eine überzeugende Lösung: Veränderung der Blechstruktur hinter dem Fahrersitz, um 8 cm mehr Raum für die Sitzlänge zu erhalten. Restaurator Helge Jensen schweißte zwei Sätze Sitzschienen aneinander und ermöglichte somit eine weit reichende Sitzverstellung nach vorne und nach hinten.

Wer jetzt glaubt, es genügt einfach das Blech hinter den Sitzen zu kappen, irrt. Auch die nicht sichtbaren Verstärkungsbleche mussten angepasst werden, um die ursprüngliche Stabilität zu gewährleisten. Alles in allem gestaltete sich die Veränderung der Sitzposition aufwändig. Diese Modifikation passte jedoch gut zur Vollrestaurierung, verbunden mit dem Einpassen der neuen Bodenbleche.

Parallel zur Instandsetzung der Karosserie nahmen die Profis die Überholung der Technik in Angriff. Alle Fahrwerksteile wurden entrostet, la-

1 Fronthaube bereits fix und fertig mit allen Anbauteilen versehen

2 Der zweiteilige Hilfsrahmen in stabiler »Monocoque«-Bauweise trägt Motor, Getriebe, Vorderachse und die gewichtige Haube

3 Heckansicht: Der Kofferraumdeckel konnte wieder verwendet werden

4 An die Motorspritzwand wird später der Hilfsrahmen montiert

5 Vor dem Sandstrahlen werden die maroden Außenschweller herausgetrennt

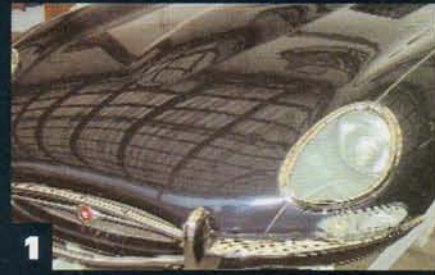
6 Fertig eingeschweißte linke Schwellerseite; Ersatz ist in vernünftiger Qualität erhältlich

7 Nach alter Handwerkskunst: Zinn geht eine feste Verbindung mit Blech ein und wird mit Karosseriefeile und Excenter-schleifer bearbeitet

ckiert und mit neuen Buchsen, Gelenken und Simmerringen versehen. Motor und Getriebe erhielten eine komplette Revision und Abdichtung. Der 3,8 Liter Reihensechszylinder mit den zwei oben liegenden Nockenwellen und 265 PS (SAE) Leistung entstammt in seinen Grundzügen dem Motor von 1948.

Nicht mehr zu retten war der aus Vierkant- und Rundrohren bestehende zweiteilige Hilfsrahmen. Er ist an der Motorspritzwand montiert und trägt Vorderachse und die Motor/Getriebeeinheit, sowie das Scharnier der schweren Fronthaube. Aus Sicherheitsgründen darf dieses Bauteil nicht geschweißt oder repariert werden. Das qualitativ überzeugende Neuteil wurde nach originaler Vorgabe in Wagenfarbe lackiert. Aufwändig gestaltete sich auch die Revision der Bremsanlage. Der E-Type ist an allen vier Rädern mit Dunlop-Scheibenbremsen ausgerüstet. Eine Besonderheit stellt das Zweikreisbremssystem dar: Es existieren zwei unabhängige Kreise für Vorder- und Hinterradbremse. Der Bremskraftverstärker wirkt mittels Verteiler auf beide Hauptbremszylinder. Auch hier sind alle benötigten Teile problemlos erhältlich und wurden im Zuge der Restaurierung erneuert oder überholt. ▶

BODY & RESTORING



MOTOR & FAHRWERK



8



9



10



11



12



13



14



Steigerung des Marktwertes

Mit frischem Lack im Farbton Indigo Blue versehen, ging es zügig an die Komplettierung des Wagens. Auch bei der Innenausstattung wurde großen Wert auf Qualität und Finish gelegt. Natürlich sind fertig konfektionierte Ausstattungs-Kits auch für den E-Type erhältlich. Der Eigentümer wünschte sich jedoch einen »Anzug vom Schneider«. So erhielt der Jaguar eine qualitativ hochwertige Innenausstattung in Leder. Diese Arbeiten übernahm ein renommierter Sattler wie auch die maßgefertigten Teppiche. Die Sitzgestelle sind mit herausnehmbaren Schaumstoffpolstern versehen und wurden jetzt komplett mit Leder bezogen. Zuvor waren die Sichtflächen der Sitzrahmenschalen mit Vinyl ausgestattet. Wegen des Verdeckgestänges sind die Lehnen der Roadster-Sitze etwas schmaler geformt als im Coupé.

Für Restaurator Helge Jensen ist die Wiederherstellung des reinrassigen Jaguar zur vollsten Zufriedenheit verlaufen: »Natürlich war das keine preiswerte Angelegenheit. Eine E-Type-Restaurierung kann sich schnell einem sechsstelligen Betrag nähern. Ich vergleiche das Ganze gerne mit einer Hausrestaurierung, die auch sehr zeitaufwändig ist, aber das Ergebnis hält 20 bis 30 Jahre.«

Beruhigend zu wissen, dass der Marktwert des »E« in den letzten Jahren kräftig zugelegt hat; so bleibt aus heutiger Sicht ein vernünftiger Gegenwert erhalten. Für den glücklichen Eigentümer spielte das eine eher untergeordnete Rolle. Er wünschte sich vor allem einen perfekten und zuverlässigen Klassiker, mit dem er und seine Frau ausgiebige Touren unternehmen und endlich entspannt sitzen können. ■



JENSEN CLASSICS
Tel. (0 86 41) 16 00

BLECH & ZINN



15



16



17

8 Schwergewicht: Jaguar-Sechszylinder vor der Revision

9 Der Hilfsrahmen ist fast unverändert vom Jaguar D-Type übernommen worden

10 Hier wird es deutlich: Der E-Type war ursprünglich für den Renneinsatz konzipiert

11 Erinnern an den Jaguar Mark X: dreifach SU-Vergaser HD8

12 Die Alu-Kupplungsglocke beherbergt eine Borg & Beck-Schraubenfeder-Trockenkupplung

13 + 14 Ungewöhnliche britische Hinterachs-Konstruktion: Ein Stahlblechkasten trägt das Differenzial und die Querlenker

15 Aufwändig restaurierte Fronthaube: ein lange zurück liegender Unfallsschaden konnte fachgerecht ausgeheult werden

16 Gut zu erkennen: Vom Werk verzinnte Schweißnaht oberhalb des Rücklichts

17 Umfangreiche Blecharbeiten sind nötig, um 8cm mehr Raum für die Sitzlänge zu erhalten