



Das Magazin für  
britische Klassiker

# BRITISH CLASSIC CARS



Nr. 4 · Juni/Juli 2003  
DE € 3,45 · AT € 4,00 · B € 4,10  
CHF 6,80 · CSK 138,00

## MGA 1500

RESTAURIERUNG

Über **200**  
Fahrzeug-Angebote  
im Innenteil



JAGUAR SS I

LONDON TAXIS

TECHNIK-TIPP: Instrumente

MINI-POSTER: RR PHANTOM II

»TOUR  
de ESPANA«



»Es gibt nur einen Weg eine Arbeit auszuführen: auf die richtige Art und Weise ... und gründlich!«

Restaurierung

# JAGUAR SS I

## Teil I

 Peter Cahill  Helge Jensen

Der bayerische Fahrzeugrestaurator Helge Jensen meint es ernst mit seiner Bemerkung. Es ist das Prinzip, auf dem er sein Geschäft gründete und führt, um seine exzellente Reputation und Spitzenstellung in diesem äußerst umworbene europäischen Markt zu halten. Seine Philosophie und die Hingabe, mit der auch seine Mitarbeiter ihr folgen, spiegeln sich in dem außergewöhnlich hohen Standard ihrer Arbeit wider. Ein E-Type aus seiner Werkstatt hätte leicht in jenen tollen Tagen, als der sensationelle Sportwagen erschien, auf dem Jaguar-Stand stehen können. Die Grundlagen für diesen hohen

Standard wurden später offensichtlich, als ich Helge Jensen über seinen Werdegang befragte.

1969 begann seine gründliche Ausbildung in einer Porsche-Werkstatt, welche alle Aspekte von Fahrzeuginstandhaltung, Reparatur und Restauration umfasste. 1986 gründete Helge Jensen seine eigene Firma. Jensen Classics startete auf der Basis seiner speziellen Porsche-Kenntnisse, insbesondere der 356er und 911er, zu denen dann noch die britischen Marken Jaguar und Austin-Healey hinzukamen. Heute besteht der Betrieb aus 600 Quadratmetern voll ausgerüsteter Werkstatt und Lackiererei.

Der Grund meines Besuches war, mit Helge Jensen über seine Vollrestauration eines viersitzigen SS I Open Tourers von 1936 zu sprechen. Das Fahrzeug kam mit etlichen nicht originalen Bauteilen aus der USA nach Europa zurück. Über zwanzig Jahre hatte sich kein Rad gedreht. Diese Periode der Stagnation und des Fehlens von »TLC« (Tender Loving Care) hatte ihren Tribut gefordert – aber eine Wiedergeburt war möglich.

## Bestandsaufnahme

Die erste Bestandsaufnahme zeigte, dass zwar viel vom Originalfahrzeug



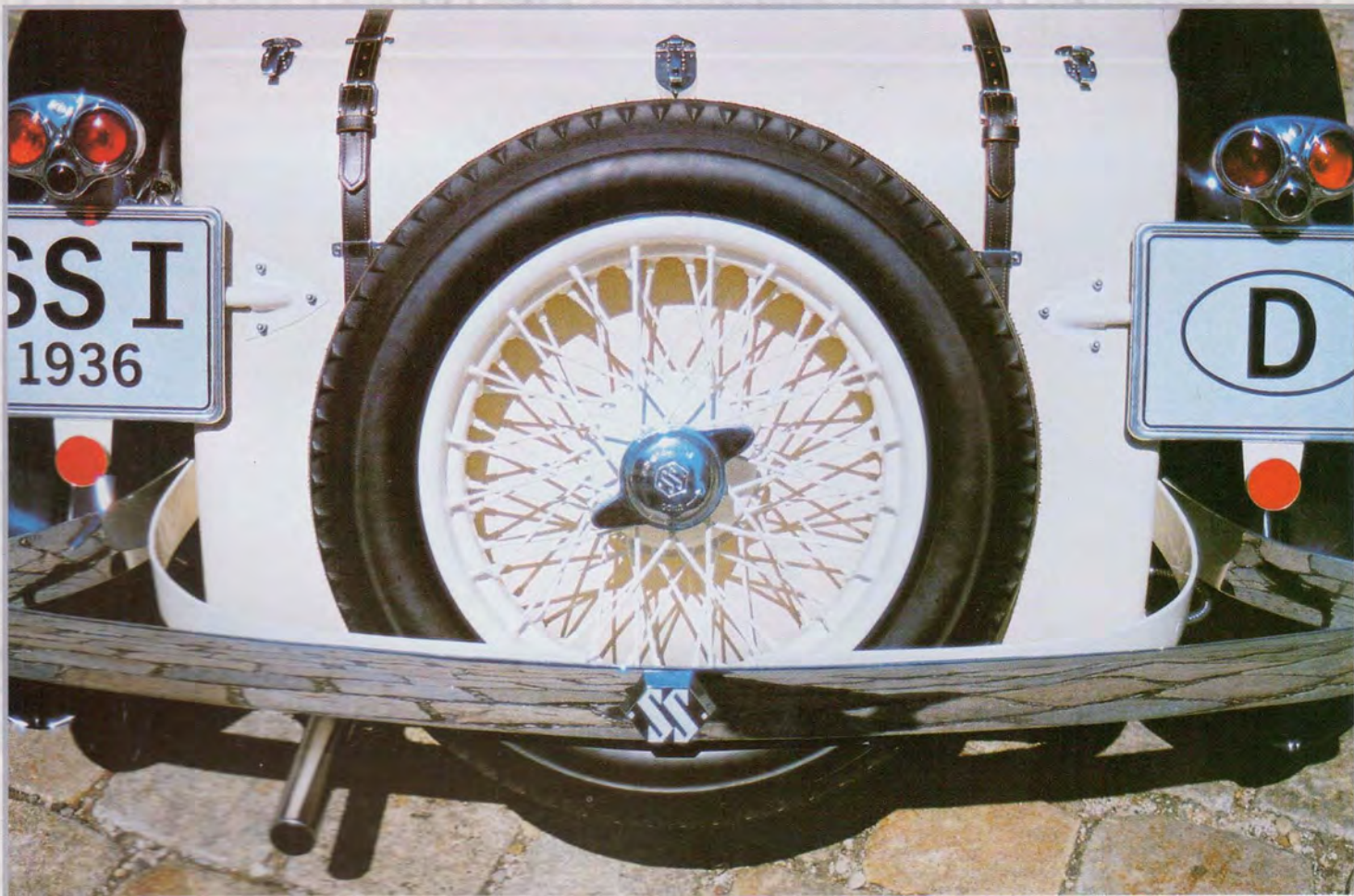
# Open Tourer

zu retten war, aber dass wichtige Teile fehlten oder durch nicht originale Bauteile ersetzt worden waren. Die »Rostwürmer« hatten sich in einige Teile der Konstruktion hineingefressen und der Holzrahmen der Karosserie benötigte mit Sicherheit Teilersatz und Überarbeitung. Es war bekannt, dass neue oder gebrauchte Original-Karosserieteile, Chromteile, Türgriffe, Scharniere, Haupt- und Zusatzleuchten, zeitgemäßes Zubehör entweder selten oder gar nicht verfügbar sind. Und das, was existierte, war über den ganzen Globus verteilt und in einigen Fällen nur teuer zu beschaffen. Anderes musste an Hand erbettelter

oder geliehener Originale als Muster dienen, um neu angefertigt zu werden. Wie würden Sie reagieren, wenn eines Morgens in Ihrem Büro in Stockholm, Sydney oder San Francisco das Telefon klingelt und ein Deutscher, den Sie nie zuvor gesehen haben und nicht kennen, Sie bittet, dieses »Dingsbums« von Ihrem heißgeliebten SS I zu demontieren und nach Deutschland zu senden, damit er es kopieren (!?) ... und natürlich zu Ihnen zurücksenden kann?

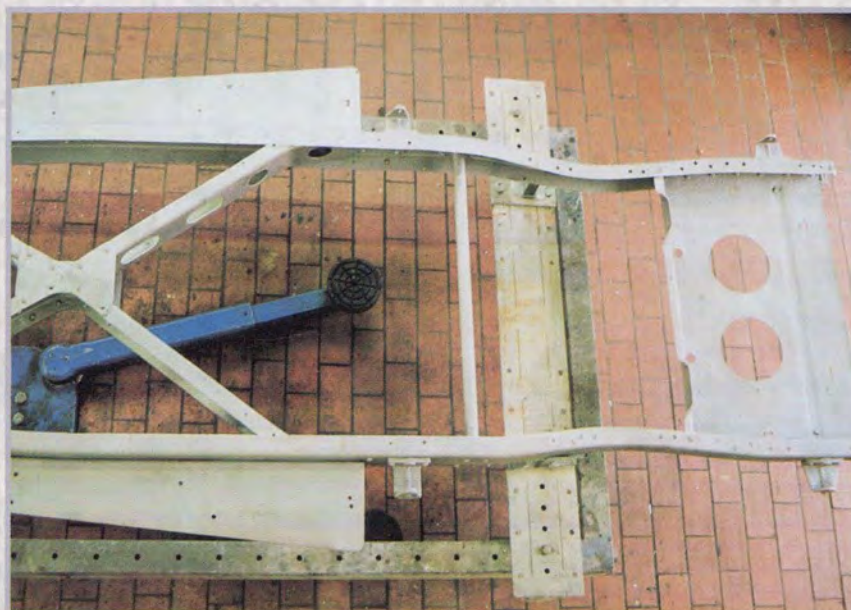
Glücklicherweise traf Helge Jensen fast immer auf freundliche Unterstützung, wofür er sehr dankbar ist. Sein erster Kontaktmann, ein norddeutscher SS Jaguar-Spezialist, versorgte

ihn mit Adressen von SS-Enthusiasten an so fernen Orten wie Belgien, Südafrika, USA und Australien. Alle waren gleichgesinnte Geister. Die Scheinwerfer kamen aus England und trugen noch die matte grüne Tarnfarbe aus Kriegszeiten. Die Basis war in perfektem Zustand, ideal für die Restauration. Die korrekten Sockel für die Montage der Scheinwerfer an den Kotflügeln fehlten. Helge Jensen überredete einen südafrikanischen SS-I-Besitzer ein solches Teil von seinem Fahrzeug abzubauen und nach Grassau zu senden, wo es kopiert wurde. Das Original, welches als Muster gedient hatte, wurde anschließend mit einem herz-





Helge Jensen beim Check



Das hintere Rahmenende in grauer Grundierung

lichen Dankeschön an seinen südafrikanischen Besitzer zurückgesandt. Dies war eine typische Aktion, um an dringend benötigte Ersatzteile zu kommen. Dazu gehört auch ein Emblem aus einer deutschen Quelle, welches »kopiert« und schließlich im CAD-Verfahren auf einer CNC-Maschine hergestellt wurde. Beim Endprodukt wurde sogar berücksichtigt, dass das Emblem auf einer gewölbten Stoßstange – und nicht auf einer glatten – befestigt wurde.

## Rückleuchte für 2500,- Euro

Schon von diesem kleinen Detail bekommt der Leser eine Vorstellung von den wachsenden Kosten, die sich anhäufen, wenn man eine so umfassende und professionelle Restauration eines seltenen Klassikers in Angriff nimmt, und speziell wenn Teile nachgefertigt werden müssen. Ein Beispiel: Eine Original-Rückleuchte, die einer kompletten Restauration bedurfte,

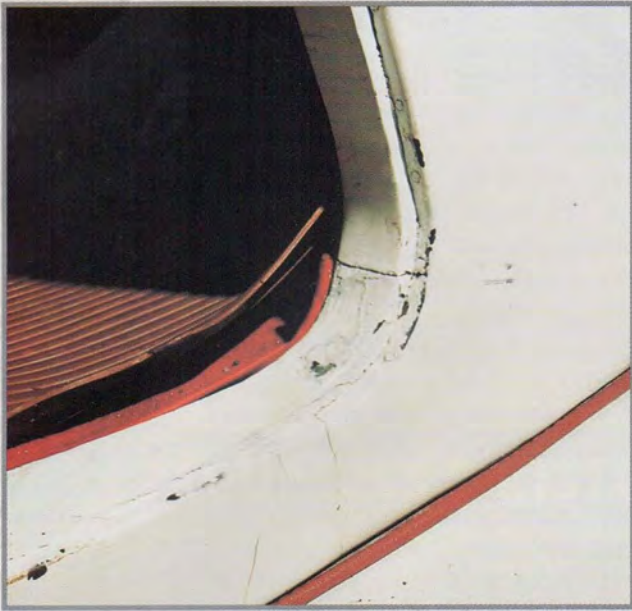
wurde schließlich, ihrer Seltenheit wegen, für 2500,- Euro gekauft. Parallel mit der Suche nach fehlenden Teilen und Planungen für die Neuanfertigung von Teilen, begann die totale Demontage des Fahrzeugs. Mit einer Rahmenlehre, auf die man das SS-I-Chassis montierte, wurde die generelle Maßhaltigkeit des Rahmens überprüft. Eine Überprüfung der diagonalen Messwerte ergab, dass der Rahmen maßhaltig war und seiner



Vorderansicht des Rahmens im Endanstrich



Vorderansicht des grundierten Rahmens



Unter der rechten Türöffnung ist das Blech gerissen



Hintere Türkante mit Scharnier und Trittbrett



Ansammlung diverser Blechteile, oben links der Auspuffkrümmer, darunter die Stützstreben der Kotflügel



Der neue Benzintank aus Edelstahl



Die nicht serienmäßige Be-/Entlüftungsöffnung



Rohkarosserie aus der Vogelperspektive mit verschlossener Öffnung

Originalform entsprach. Jedoch war das Original-Verbindungsblech zwischen den hinteren Längsträgern, welches den Benzintank trägt, in schlechtem Zustand und musste erneuert werden. Nach gründlichem Sandstrahlen und Reinigen und vor dem Auftragen des ersten Schutzanstrichs mit Epoxy Primer wurden alle Befestigungspunkte und Halter einzeln auf Übereinstimmung, Maßhaltigkeit und ihren korrekten Bezug zu Gegenhaltern, Montage- oder Befestigungspunkten des Hauptrahmens geprüft.

Nach der Grundierung mit Epoxy Primer wurde der Endanstrich mit glänzendem »Chassis Black« aufgetragen. Diese Lackierung wurde unter den Gesichtspunkten höchster Belastbarkeit, Widerstandsfähigkeit gegen winterliche Auftausalze und »plastische« Eigenschaften ausgewählt. Von diesem Lack wurden zwei Schichten aufgetragen.

Exakte Kopien der wesentlichen Montageelemente und Halterungen

für die Vorderkotflügel zusammen mit den Haltern für die breiten, langgezogenen Trittbretter wurden angefertigt, um die rostzerfressenen Originale zu ersetzen. Der Benzintank war, um einen englischen Ausdruck zu benutzen, »tatty« und wurde aus Gründen der Sicherheit und Zuverlässigkeit ebenfalls ersetzt. Der Ersatztank, von Jensen Classics angefertigt, besteht nun aus Edelstahl.

Auch die Bodenbleche und der Kardantunnel wurden aufwändig überarbeitet. Der Vorderwagen, der die Außenhaut, die Spritzwand und die vorderen Fußräume umfasst, bedurfte ebenfalls umfangreicher Blecharbeiten. Während seines Aufenthalts in den USA veranlasste offensichtlich eine Kombination von Motor- und Getriebewärme verbunden mit amerikanischen Sommertemperaturen den Besitzer, eine preiswerte Art von »Klimaanlage« einzubauen. Man kann darüber streiten, ob sie heiße Luft aus- oder kalte Luft einließ, aber es ist anzu-

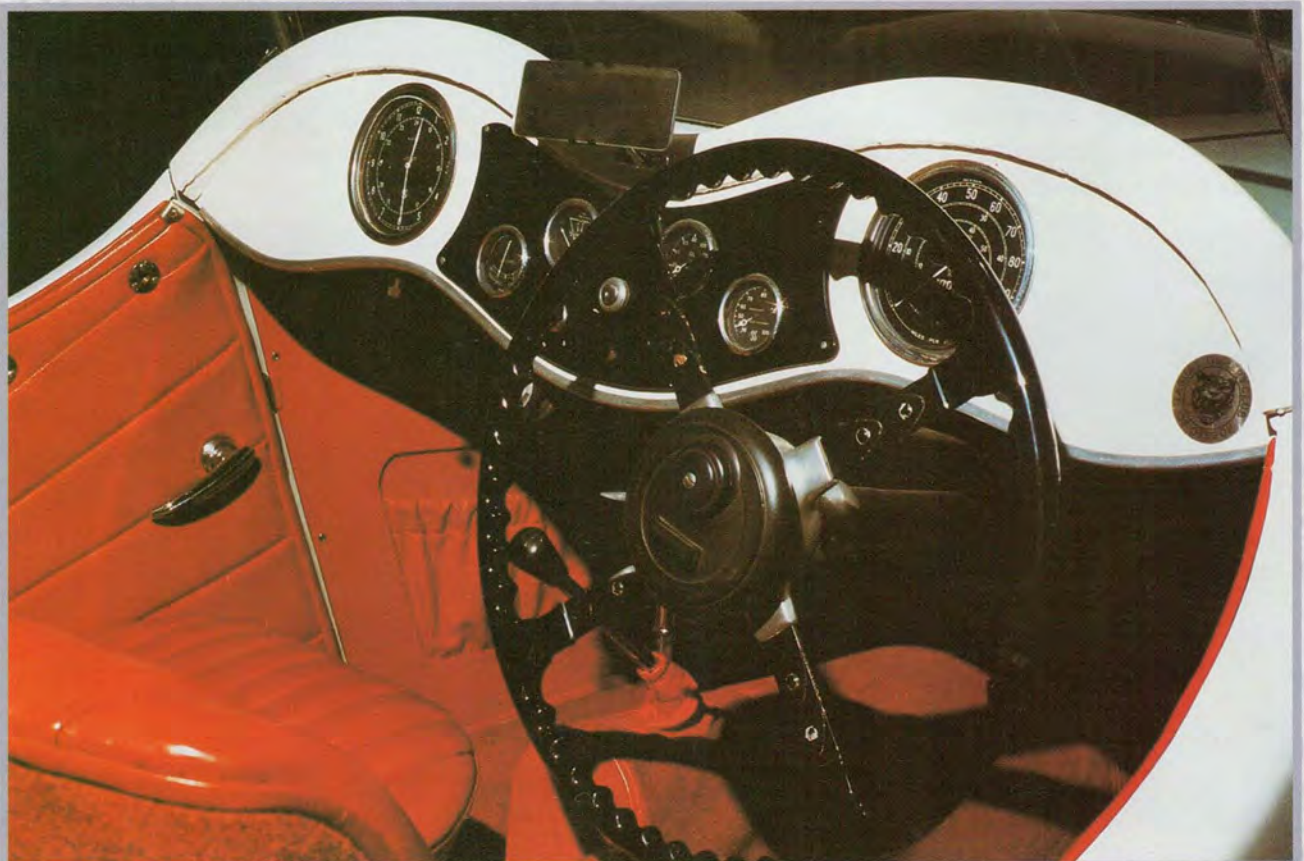
nehmen, dass diese ansehnliche, rechteckige Öffnung einem sinnvollen Zweck diene. »Und was ist mit dem Regen?« werden Sie fragen. Zurück in Europa setzte sich der gesunde Menschenverstand durch und das Oberteil des Vorderwagens wurde in seinen Originalzustand zurückversetzt.

Der Restaurationsprozess ist jetzt richtig in Fahrt gekommen. In der nächsten Ausgabe werden wir noch einige Blecharbeiten vorstellen. Viele Originalteile konnten gerettet werden. Stück für Stück erhält der seltene Jaguar seinen Glanz zurück ... ■

**JENSEN CLASSICS**  
Bahnhofstraße 110  
D-83224 Grassau  
Tel. (0 86 41) 16 00  
Fax (0 86 41) 16 10



### Umfangreiche Instrumentierung im SS-I-Cockpit





Blick in das viersitzige Cockpit des SS I

## JAGUAR SS I-HISTORIE

Auf dem Weg vom Swallow-Sidecar zum heutigen Jaguar ist der SS I einer der wichtigsten Meilensteine. Unternehmensgründer Bill Lyons war seit 1927 mit Swallow vom Motorradbeiwagenbau langsam in den Karosseriebau auf unveränderten Chassis großer Hersteller wie Austin und Wolseley hinübergewechselt. Ein weiteres Fabrikat, dessen Swallow sich bediente, war seit 1929 Standard. Die Geschäftsbeziehung zwischen Lyons und dem Standard-Chef Captain John Black entwickelte sich so günstig, daß Standard spezielle, besonders niedrige Chassis für Swallow zu bauen bereit war, wie sie an eigenen Produkten nicht zur Verwendung kamen; Die 16- und 20-HP-Motoren blieben jedoch in serienmäßigem Zustand. Die vom Cord der späten zwanziger Jahre inspirierte Coupékarosserie mit Vinyl Dach und Sturmstangen-Attrappen baute Swallow nach gewohntem Schema um die von Standard gelieferte Technik herum, und fertig war der SS I. Der Name SS spiegelt die Uneinigkeit der beiden Kapitäne wieder, wessen Firmenname, Swallow oder Standard, vorn stehen sollte – der Minimal-konsens »SS« war eine Lösung, die beide Seiten das Gesicht wahren ließ.

Das hastig kurz vor der Vorstellung auf der Motor Show von 1931 etwas angehobene Dach brachte die Proportionen des neuen Wagens etwas durcheinander, und die helmartigen vorderen Kotflügel gerieten rasch aus der Mode. So präsentierte Lyons nach nur einem Jahr ein völlig überarbeitetes Modell mit geräumigerem Fond und hinreißend schöner Linie, wieder in den Leistungsstufen 16 HP und 20 HP. Im März 1933 kam ein offener, viersitziger Tourer hinzu, der dank der leichten Dachkonstruktion rennsportliche Ambitionen haben durfte und diese sogar bei der internationalen Alpenfahrt mehrfach unter Beweis stellen konnte.

Der Herbst 1933 brachte ein neues, sich nach unten verjüngendes Kühlergesicht, sowie den in beiden Leistungsklassen auf die bis 1992 (!) gültig bleibenden 106 Millimeter gebrachten Hub. Ferner gab es, um den rückwärtigen Passagieren eine Aussicht zu ermöglichen, als Abwandlung der Coupés einen »Saloon« mit Seitenfenstern anstelle der Sturmstangen. Ein Jahr später präsentierte SS mit dem »Airline« seine Interpretation einer strömungsgünstigen Luxuslimousine. Die Retuschen beschränken sich, ganz im Stil der Zeit, auf das Heck mit seinem in sanftem Bogen abfallenden Dach. Außerdem konnte man jetzt ab Werk eine leistungsstärkere Zweivergaser-Ausführung wählen, bei beiden Maschinen. Mit dem Drophead Coupé entstand Anfang 1935 eine komfortablere offene, dem inzwischen aus der Produktion genommenen Coupé täuschend ähnliche Variante, und zugleich ein auf zwei Sitze verkürzter Tourer, der SS I 90 genannt wurde. Daraus entstand, mit von Weslake leistungsgesteigertem Motor, der berühmte SS 100, der zusammen mit seine Limousinenschwester SS Jaguar 2-Litre den SS I im Herbst 1935 die SS I von den SS-Montagebändern verbannte.

*Heiner Stertkamp*