

Restaurierung

Selbst ist der Mann

Mitte der achtziger Jahre importierte einer meiner Freunde einen Jaguar XK 120 DHC aus den USA nach Norwegen. Das Auto befand sich in sehr gutem Zustand, silbern mit rotem Leder und Speichenrädern. Nach ein paar Besuchen und ein paar genaueren Blicken auf das Auto stand die Entscheidung fest – ich wollte genau so ein Auto haben. Nach meiner Ansicht ist der XK 120 das ultimative Auto, mit Karosserielinien, die man sonst nur bei Autos wie Bugatti, Delahaye, Delage mit ihren recht extremen Designern findet. Zusätzlich zum Design erhält man ein sehr elegantes und typisch englisches Interieur mit jeder Menge Holz und schönem Leder.

Das Ganze begann damit, dass ich meinen damaligen Klassiker, einen Riley 2,5 litre Saloon, annoncierte. Zur selben Zeit besorgte ich mir einen ganzen Stapel von klassischen Automobilzeitschriften und Büchern, um mehr über Jaguar zu erfahren – und darüber, was man beim Kauf eines solches Traumwagens beachten sollte.

Ich war am meisten an einem XK 120 interessiert, sah aber den XK 140 als gute Alternative an. Der XK 150 hingegen spielte bei meinen Überlegungen überhaupt keine Rolle, denn er wirkt meiner Meinung nach zu modern. Die Veränderung der Karosserielinien, fehlendes Holz im Innenraum und die durchgehen-

de Windschutzscheibe unterscheiden diese Version doch sehr vom XK 120 oder XK 140. Dann ging es um die Karosserieform (Drop Head Coupé oder Roadster), und in Anbetracht des norwegischen Wetters zog ich ein DHC vor.

Der Verkauf meines Autos entwickelte sich nicht so glatt wie erhofft, aber schließlich passten alle Steinchen zusammen: Das Auto fand zu einem guten Preis einen neuen Besitzer und zur selben Zeit wurde ein frisch importierter XK 140 DHC, Baujahr 1956, in Oslo angeboten. Ich vereinbarte einen Termin mit dem Verkäufer um mir den Wagen genauer anzusehen.



Das Treffen fand im Januar 1988 statt, und das Auto stand in einer großen, kalten Garage mit sehr unzureichendem Licht. Es hatte sehr schlechten weißen Lack, ein schwarzes, nicht-originales Verdeck, Plastik-Polster, einen lauten Motor, und das Holz wies starke Gebrauchsspuren auf. Aber selbst in diesem Zustand sah es in meinen Augen toll aus – es war Liebe auf den ersten Blick. Wenn ich heute daran zurückdenke, dann glaube ich, dass die Entscheidung, es zu kaufen, schon gefallen war, bevor ich das Auto sah. Jede Vernunft war wie weggeblasen, und der Kaufvertrag wurde unterschrieben. Ein paar Tage später holte ich den Wagen ab und fuhr mit ihm nach Hause, was drei Meilen südlich von Oslo liegt. Ich war der glücklichste Mann auf der Welt, trotz der Tatsache, dass mich die Polizei zweimal anhielt und mich darauf hinwies, dass die Hauptscheinwerfer nicht funktionierten. Aber auch die Beamten mochten das Auto und ließen mich weiterfahren.

In den darauf folgenden Wochen machte ich mich daran, einige kleinere Probleme zu beseitigen, um die technische Prüfung zu schaffen. Während dieser Zeit wurde mir klar, dass es mir nicht reichen würde, das Auto so zu fahren, wie es war – eine größere Restaurierung stand an. Nachdem die neuen Kennzeichen montiert waren, fuhr ich das Auto für einige Zeit, aber richtigen Spaß machte es nicht, weil der Motor nicht so lief wie er sollte, und diese Motorprobleme gaben schließlich den Ausschlag für eine Komplettrestaurierung. Aber wer hätte da schon gedacht, dass es schließlich 16 Jahre dauern sollte, bis ich meinen XK 140 wieder fuhr?

Meine Absicht war, den größten Teil der Restaurierung selbst zu erledigen. In speziellen Dingen wollte ich den Rat von Spezialisten hinzuziehen. Und ich traf auch die Entscheidung, eine richtige Restaurierung zu machen, bei der nicht aus



So sah der weiße XK 140 aus, als ihn Erik Juelsen in Oslo abholte.

falscher Sparsamkeit am falschen Ende gekniffen wurde. Es sollte kein Concours-Auto werden, aber gut für schönes Fahren an lauschigen Sommertagen. Das

Ziel war ein Auto, das man ohne Vorbehalte und mit Spaß bewegen konnte, und außer ein paar kleinen Kratzern im Lack, ein paar Flecken auf dem Teppich und einigen Wassertropfen auf dem Holz...

Die Restaurierung begann mit dem kompletten Zerlegen des Wagens;. Die Teile wurden gereinigt und ordentlich gelagert. Der Lack, die Plastikbezüge und marode Stellen wurden entfernt und für die betreffenden Partien neue Karosserieteile in England bestellt. Die Karosseriearbeiten stellten sich als sehr Zeit aufreibend dar, aber dafür konnte sich das Ergebnis sehen lassen mit schönen Spalt-



maßen und geraden Linien über Kotflügel, Türen und Heckpartie.

Ich hatte entschieden, die Karosserie nicht vom Chassis zu trennen, weil ich zum einen nicht über genügend Stauraum verfügte, vor allem aber, weil ich mich nicht richtig traute, eine solche Operation durchzuführen. So wurden alle Abdichtungen mit einer Heißluftpistole und einem Spatel entfernt, danach gereinigt, grundiert und dann lackiert.

Die Türen benötigten eine größere Reparatur, weshalb sie komplett demontiert wurden. Die Eschenholz-Rahmen, auf denen die Türen aufgebaut sind, mussten ersetzt werden. Die alten Teile wurden dabei als Vorlage für die neuen verwendet, und auch die Scharniere wurden erneuert und stabiler angefertigt, weil die originalen viel zu schwach sind – ein bekanntes XK-Problem.

Dann wurde der Motor auseinander genommen und gereinigt, bevor mit der Überholung begonnen wurde. Der Zylinder-

„Imperial Maroon passt meiner Meinung nach viel besser zum Auto als das originale Weiß.“

derkopf musste geschweißt werden, weil das Kühlmittel das Aluminium stark angegriffen hatte und die Kühlkanäle ausgefressen waren. Bei der Gelegenheit wurden gleich auch neue Ventile und Nockenwellen eingebaut und die Kanäle poliert.

Im Motorblock waren die Wasserkanäle voll mit Dreck – das war die Ursache für die Motorprobleme, die ich gehabt hatte.

Wegen der mangelhaften Kühlung hatten die Kolben Kontakt mit den Zylindern bekommen, was dafür sorgte, dass sich der Motor recht müde anhörte, wenn er Arbeitstemperatur erreichte. Bis auf die angesprochenen Details ging der Aufbau des Motors ohne größere Überraschungen vonstatten.

Das Getriebe, der Overdrive und die Hinterachse wurden nur gereinigt und lackiert und erhielten neue Dichtungen.

Mit allen Karosserieteilen montiert wurde das Auto schließlich in einer Nachtaktion in einer gemieteten Lackierkammer mit neuer Farbe versehen. Die gewählte Farbe heißt „Imperial Maroon“, ein Farbton, der meiner Meinung nach wesentlich besser zu dem Auto passt als das originale Weiß. In Kombination mit der Lederinnenausstattung in „Bisquit“ und dem aufgearbeiteten Holz des Armatu-





renbretts strahlte der Wagen wieder jenen besonderen Hauch von Exklusivität aus.

Ein neuer Kabelbaum von Coventry Auto Components wurde montiert, zum Glück war ein gutes Kabel-Diagramm dabei, das bei der Verlegung sehr half. Ein neuer Kabelbaum ist in jedem Fall eine gute Investition, weil man zum einen ein zuverlässigeres System erhält und zum anderen eine zukünftige Fehlersuche erleichtert wird.

Da sich alle Furniere wegen der gleißenden Sonneneinwirkung in Oklahoma (USA) in sehr schlechtem Zustand befanden, gab es nur den Weg völlig neuer Holzteile. Sehr schönes Furnier aus Frankreich wurde in Oslo besorgt, und mit ein paar Büchern, welche die Arbeitsvorgänge beschrieben, wurde begonnen. Nach einigen Teststücken wurde das alte Furnier von den Untergründen entfernt und das neue Furnier aufgeklebt. Nach vielen Lackschichten (ich glaube, es waren acht) waren die Holzteile fertig und konnten bis zur Montage gut geschützt aufbewahrt werden.

Um das Auto fertig zu stellen waren größere Investitionen fällig – das neue Interieur, die neuen Speichenräder und das neue Dach kosteten ein Vermögen. Zunächst hatte ich geplant, die alten Speichenräder zu restaurieren, aber schließlich wurden neue mit Avon Turbo Speed-

Reifen bestellt. Wenn schon, denn schon...

Für den Innenraum wurde ein komplettes Kit bei Aldridge Trimming in England bestellt, und dazu auch gleich ein Kit für das Verdeck. Mit einigen zusätzlichen Tipps vom Lieferanten konnte das Interieur ohne große Schwierigkeiten montiert werden. Das Kit war von guter Qualität und benötigte nur kleinere Anpassungsarbeiten. Während der Arbeiten stand ich einige Male mit Aldridge telefonisch in Kontakt und wurde immer mit sehr freundlicher Stimme empfangen. Ich kann diese Firma nur empfehlen.

Dann war es an der Zeit, das Verdeck zu montieren. In jeder XK-Literatur kann man nachlesen, dass es jeder spätestens dann bereut, nicht einen Roadster gekauft zu haben, wenn er sich an die Restaurierung eines DHC-Verdecks macht.





Jeder empfahl mir, zu einem Fachmann zu gehen, aber in Norwegen findet man Profis auf diesem Gebiet nicht so leicht. Nachdem ich aus dem Internet und von Aldridge so viele Fotos und andere Informationen wie möglich zusammen getragen hatte, fühlte ich mich bereit, das letzte Kapitel anzugehen. Innerhalb von zwei Tagen wurde das neue Verdeck installiert, und das Ergebnis war hervorragend (siehe separaten Artikel).

Im Sommer 2004 war das Auto schließlich fertig, und bei kleineren Ausfahrten gewöhnten wir uns aneinander. Kleinere Mängel wurden beseitigt, und jetzt weiß ich, dass es auch bei längeren Strecken zuverlässig ist – für diesen Sommer sind schon längere Reisen geplant.

„In jeder XK-Literatur kann man nachlesen, dass es jeder spätestens dann bereut, nicht einen Roadster gekauft zu haben, wenn er sich an die Restaurierung eines DHC-Verdecks macht.“

Was also nun? Ein neues Projekt? Wir werden sehen. Auf jeden Fall weiß ich jetzt, dass der Weg zum Ziel fast aufregender ist als das fertige Auto zu fahren, aber wenn ich noch einmal ein Projekt angehe, dann werde ich eines übernehmen, das schon halb fertig ist. Ein Jaguar MK2 ist ein schönes Auto, wer weiß...

Falls jemand noch Tipps für die Restaurierung eines XK 140 benötigt, kann er mir gerne eine E-Mail schicken: erik@strand-rederi.no.

*Erik Juelsen,
Norwegen*

Dachdecker

Als es daran ging, das Verdeck meines XK 140 DHC zu erneuern, war ich zunächst recht unschlüssig, wie ich vorgehen sollte. Sollte ich es selbst machen, das Auto nach England bringen oder eine norwegische Firma finden, die sich auf solche Arbeiten spezialisiert hat? Da es nur sehr wenige XK DHC in Norwegen gibt, schätzte ich die letzte Möglichkeit als recht unrealistisch ein und die zweite als zu teuer, und so beschloss ich, das Ganze selbst zu machen.

Wie schon gesagt: In der Jaguar-Literatur ist überall zu lesen, dass man spätestens dann bereut, nicht einen Roadster gekauft zu haben, wenn es an die Reparatur eines DHC-Verdecks geht. Aber das Unmögliche möglich zu machen, macht eine solche Herausforderung ja noch interessanter, und so bestand der erste Teil der Arbeit darin, soviel Informationen wie nur irgend möglich zu sammeln. Im Internet finden sich jede Menge Fotos von Autos, die sich gerade in der Restaurierung befinden, und wenn man diese genau studiert, erhält man einen ganz guten Eindruck davon, wie man vorgehen muss.

Das Verdeck kam von Aldrige Trimming Ltd. in England (www.aldrige.co.uk), einer sehr hilfsbereiten Firma mit realen Preisen und guter Qualität. Nach einigen Telefonaten mit Aldrige fühlte ich mich bereit, die Arbeit tatsächlich anzugehen.

Das XK-Verdeck für das DHC ist eine komplexe Konstruktion, die aus einem Innenfutter, doppelter Isolation und einem Außenstoff besteht. Das Kit, das man kauft, beinhaltet alle Einzelteile, aber wegen der kleinen Unterschiede von Auto zu Auto sollte man mindestens zwei Tage für den Einbau einplanen.

Bevor Sie mit der Montage beginnen, sollten Sie zuerst kontrollieren, ob alle Holzteile vorhanden und montiert sind, und zwar wagen- wie verdeckseitig. Ich musste beispielsweise neue Holzspiegel auf Basis der alten anfertigen. Einige dieser Holzteile weisen doppelte Biegungen auf, was die ihre Produktion recht zeitaufwändig macht. Zwar können alle Holzteile in England bestellt werden, doch sind sie sehr teuer und verlangen zudem Nacharbeiten.

Nachdem alle Holzteile montiert sind und der Verdeckrahmen justiert worden ist, sollte er sowohl in offenem wie geschlossenem Zustand kontrolliert werden (Abbildung 1). Die Seitenfenster sollten dabei geschlossen sein, weil die Passung zwischen Scheibe und Verdeck kritisch sein kann. Planen Sie viel Zeit ein und denken Sie daran, dass dies die letzte Gelegenheit einer Anpassung ist.

Und denken Sie daran, das Fahrzeug mit Planen oder Decken zu schützen, denn sonst sind unschöne und ärgerliche Kratzer im Lack so gut wie garantiert.

Der erste Schritt des Einbaus ist nun, die Rahmenhölzer und das Innenfutter zusammenzuführen. Die Nähte des Innenfutters sollten immer unter den Spiegeln liegen, was man einfach mit einem Stück Kordel abmessen und so die einzelnen Holzleisten während der Montage in der richtigen Position halten kann (Abb. 2).

Nun sollten Sie das Innenfutter fest mit dem Rahmen verbinden. An den Stahlteilen des Rahmens sollte geklebt werden, während an den Holzteilen eine Kombination aus Kleben und Heften angesagt ist. Ich schlage dafür einen Tacker vor, weil man auf diese Art sowohl Zeit spart als auch eine stabilere Verbindung erhält.



Vorne sollte der Stoff um die vorderste Holzleiste nach oben gezogen werden und dort provisorisch in Position gehalten werden; hinten analog an der letzten Leiste. Nun wird kontrolliert, ob alle Nähte gerade verlaufen und keine Falten oder Kniffe im Stoff vorhanden sind, bevor man sich daran macht, das Innenfutter endgültig zu fixieren (Abb. 3).

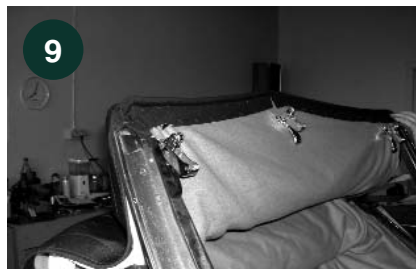
Nachdem das Innenfutter fertig ist, sollten die beiden Längsgurte montiert werden. Die Gurte sollten vorne am Verdeckrahmen und hinten an der Karosserie befestigt werden (Abb. 4). Die Gurte sollten in geschlossenem Zustand gut gestrafft sein, damit sie auch in Zukunft die richtige Position behalten. Nachdem die Gurte befestigt sind, können die hilfsweise montierten Kordel-Stücke entfernt werden.

Achten Sie unbedingt darauf, dass Sie zwischen der vorderen Kante des Verdecks und dem Windschutzscheiben-Rahmen ein Stück dicken Stoffs legen; hier wird nämlich später ein Stück Gummi zur Abdichtung auf dem Scheibenrahmen befestigt (Abb. 4).

Während der Montage sollten Sie auch immer wieder den Sitz des Verdecks in geöffnetem und geschlossenem Zustand überprüfen – so sind sie vor späteren unangenehmen Überraschungen gefeit.

Für die Dämmung des Verdecks belegt man das gesamte Verdeck mit einem Wollmaterial und befestigt es vorne und hinten am Rahmen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass an allen Seiten genügend Material übersteht – die Feinarbeit kommt später (Abb. 5).

Das Dämm-Material bestand früher aus Pferdehaar, heute gibt es dafür bessere Materialien. Man sollte eine Dicke von einem bis 1,3 Zentimeter verwenden. Zwischen den einzelnen Rahmen werden die vorher auf Passung geschnittenen



Teile in Position gebracht und dann festgeklebt (Abb. 6).

Wenn alle Zwischenräume ausgefüllt sind, wird noch eine weitere Lage darauf gelegt, die in diesem Fall aus einem Stück besteht, das von vorne bis hinten reicht. Auf diese doppelagige Dämmung kommt schließlich noch ein Wollmaterial (Abb. 7).

Während dieses Arbeitsvorgangs sollte man das Verdeck immer wieder schließen und öffnen, um so den korrekten Sitz aller Teile zu überprüfen. Besonders ist auf den richtigen Sitz zwischen den Seitenfenstern zu achten. Wenn das Verdeck nicht richtig spannt, sollte mehr Polstermaterial hinzugefügt werden. Falls das Verdeck nicht richtig schließt, ist dementsprechend etwas vom Dämm-Material zu entfernen.

Die beiden Schichten sollten abschließend zusammengenäht werden, um die richtige Position auch in Zukunft sicher zu stellen. Wie in Abbildung 8 gezeigt, werden die seitlich überstehenden Reste des Futters so zusammengenäht, dass sie eine Rundung ergeben, die sich an die Karosserielinie anschmiegt. Dieselbe Prozedur sollte rund um das Heckfenster erfolgen. Achten Sie darauf, dass die äußeren Kanten etwa vier Zentimeter über das Futter hinausreichen, da man dieses sonst durch das Heckfenster sehen kann. Wie man in Abbildung 8 gut erkennen kann, ist die Dichtkante rund um das Heckfenster mit dem Stoff des Innenhimmels überzogen. Dadurch wird vermieden, dass man das weiße Füllmaterial sehen kann.

Sind die Fütterung und der Innenhimmel fertig, ist es an der Zeit, die äußere Hülle des Verdecks in Angriff zu nehmen. Zunächst muss es in die richtige Position gebracht und provisorisch befestigt (vernäht) werden. Nach dieser Kontrolle kann mit dem Tackern begonnen werden,

wobei dies zuerst vorne und von unten erfolgen sollte (Abb. 9).

Als nächster Schritt steht die Befestigung des Verdecks am hinteren Ende an, indem die Klammern in die Holzprofile geschossen werden, die längs der Karosserie verlaufen (Abb. 10). Während der Montage des Verdecks sollte man grundsätzlich zu zweit sein, denn das gleichzeitige Spannen und Befestigen ist eine sehr schwierige Arbeit.

Nachdem das Verdeck vorne und hinten befestigt wurde, gibt es nur noch eine einzige weitere Stelle, die das Ganze hält: Am hinteren Ende des Gestells befindet sich ein starkes Holzprofil in U-Form, an dem der Stoff mittels Klammern befestigt wird. Der Verdeckstoff muss dabei so stark wie möglich gespannt werden, um ein gutes Resultat zu erzielen (Abb. 11).

Der nächste Arbeitsschritt besteht darin, dieselbe Prozedur am vorderen Ende zu erledigen. Der kleine Überstand sorgt übrigens dafür, dass das Verdeck nicht leckt. Das Material, das eindeutig zu viel übersteht, sollte mit einem sehr scharfen Messer abgeschnitten werden. Hier muss man sehr akkurat arbeiten, dass die Kante mit einem Profil abgedeckt wird (Abb. 12). Während aller dieser angesprochenen Arbeitsvorgänge ist es wichtig, das Verdeck immer wieder in geschlossenem und geöffnetem Zustand zu kontrollieren. Original sollte als obere Abdeckung an der Windschutzscheibe ein verchromtes Profil montiert werden. Dieses ist in England als Kit erhältlich. Es besteht aus Messing mit einer Bleifüllung, da man es erst in die richtige Position biegen muss, bevor das Ganze schließlich verchromt wird.

Ich habe allerdings Leder als Material verwendet. Es ist erstens billiger und leichter erhältlich und sieht zudem noch gut aus – man muss schon sehr vertraut

mit den Fahrzeugdetails sein, um zu erkennen, dass es sich hier nicht um ein Originalteil handelt. Und wenn man sich später einmal dazu entschließen sollte, doch die verchromte Messingversion zu verwenden, so bedeutet der Umbau kein Problem.

Betrachtet man das fertige Verdeck, kann es manchmal ein paar Falten geben, doch keine Sorge: Die verschwinden beim Trocknen nach einer Fahrt durch den Regen ganz schnell.

Nachdem die Arbeit getan ist, bin ich doch einigermaßen stolz darüber, dass ein Freund und ich es ohne die Hilfe von "Professionals" geschafft haben. Ein Profi hätte die Arbeit vielleicht in dem einen oder anderen Punkt anders erledigt, aber wir sind mit dem Resultat sehr zufrieden. Und außerdem haben wir eine sehr kurzweilige Zeit gehabt, und das ist für mich das Wichtigste, wenn es um das Restaurieren eines klassischen Fahrzeugs geht.

Erik Juelsen

