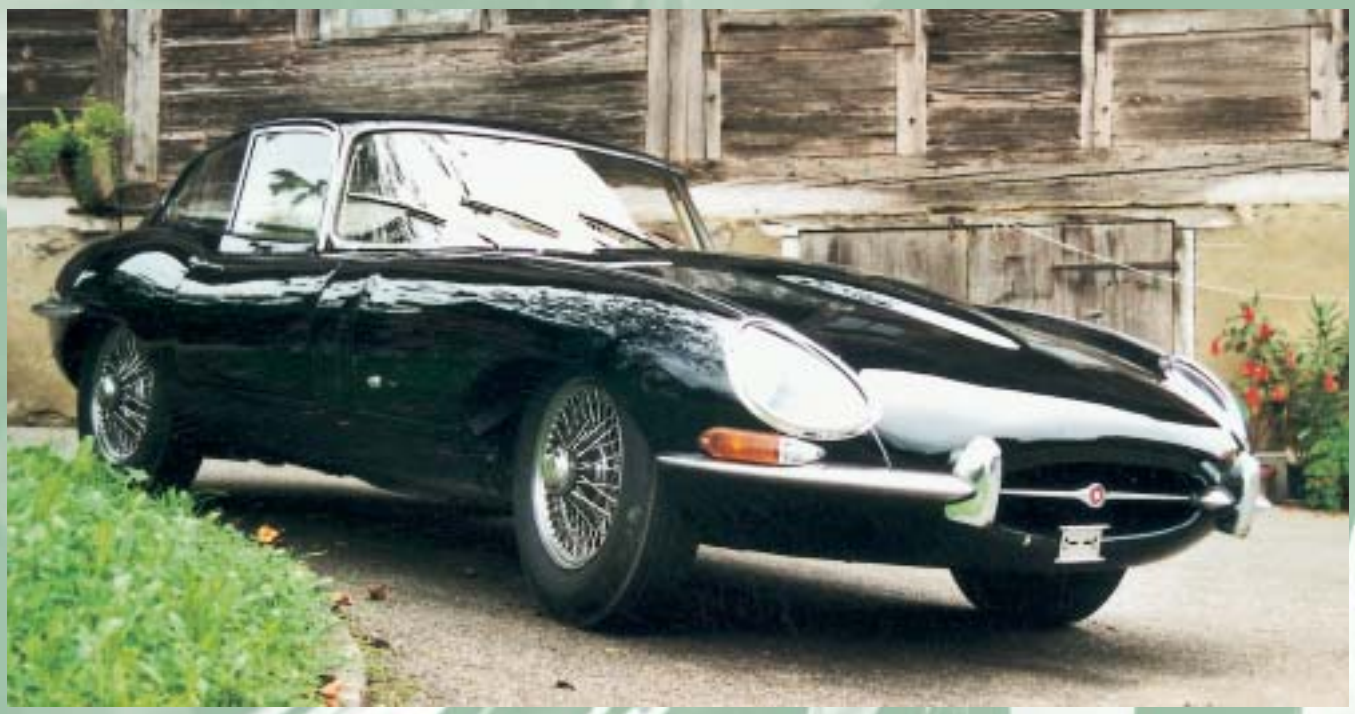
E-Type 885 005
Ausstellungsfahrzeug
am Genfer Salon
1961



in Restauration bei

GB CLASSIC CARS
DÖNNI

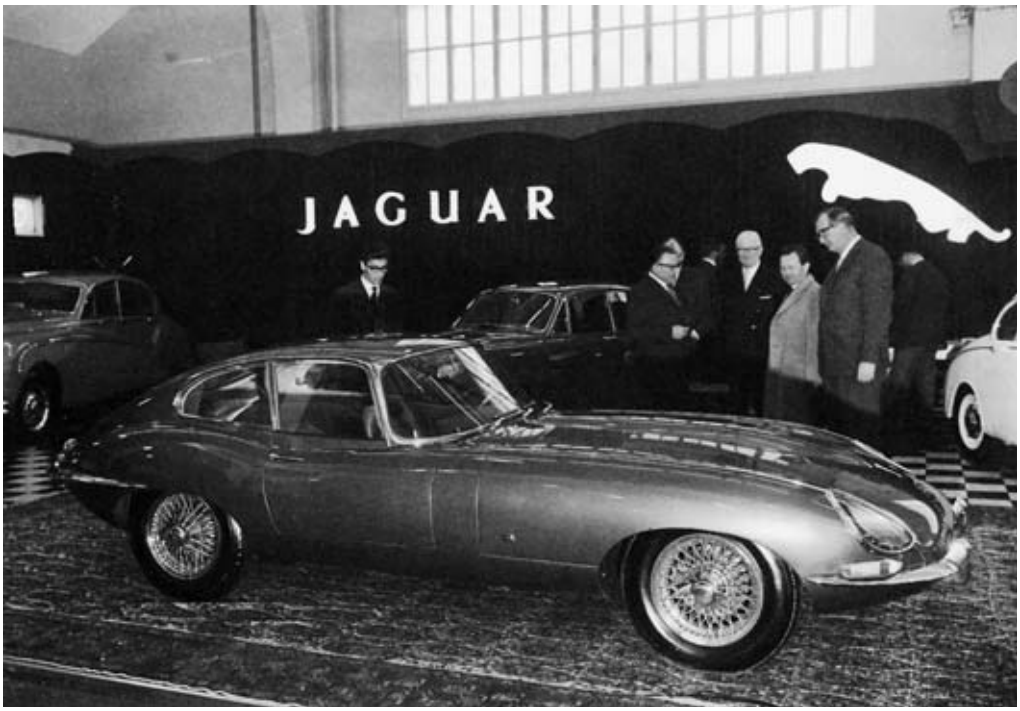
Jaguar-Ersatzteile, Wartung und Restaurationen

Old Mill CH-6265 Roggliswil (LU)
+41 (0)62 754 19 29
www.jaguarclassic.com

E-Type 885 005

Georg B. Dönni plante schon seit längerer Zeit eine Replika des aus dem Film «Harold and Maude» bekannten E-Type Bestattungswagens zu bauen. Auf der Suche nach einem geeigneten Spenderfahrzeug stiess er auf E-Type 885 005, den ersten Jaguar E-Type, den das Publikum zu sehen bekam: Den Genfer Salon-Wagen 1961. Georg will das Fahrzeug in den nächsten Jahren einer Restauration (unter Rückführung in seinen ursprünglichen Urzustand) unterziehen und lässt die Jaguar Tribune daran teilhaben. Im ersten Teil erzählt uns Georg, wie 885 005 in seinen Besitz kam.

Teil 1
Von Georg B. Dönni



885 005 am Genfer Salon 1961 (im Hintergrund Sir William Lyons)

Derzeit bin ich an der Eruierung der Geschichte von «885 005» und suche Fotos sowie alte Infos, die mir helfen werden, den E-Type in archäologischer Genauigkeit wieder in seinen ursprünglichen Zustand zu versetzen. Es macht den Eindruck, dass mein Kauf von 885 005 recht weise war. Heutzutage, nur wenige Monate später, werden frühe E-Types, oder es ist nicht vermessen zu sagen, sogar «normale» einstellige Chassis-Nummern, zu schon fast horrenden Preisen gehandelt.

Vor ein paar Jahren ging ein Raunen durchs «Gebälk» der «E-Type Welt». Zufälligerweise hatte der Vater von Paul-Henri Pittet, unserem ehemaligen Vorstandsmitglied, das E-Type Coupé entdeckt, das am Autosalon 1961 in Genf ausgestellt war. Genauer gesagt war es Urs Hähnle, der anlässlich der Besichtigung zu Hilfe gerufen wurde und die Bedeutung dieses Wagens erkannte. Der Waadtländer Bauer, der den Wagen verkaufte, war sich der Geschichte des Wagens, die sich hinter der Chassis-Nummer 885 005 verbirgt, offensichtlich nicht bewusst. Die Informationen, die die Pittets vom Bauern erhielten, waren fragmentarisch. Nur der Vorbesitzer, ein gewisser Hans Stucki, Koch aus Basel, war als letzter Besitzer aus dem Wagenpapier ersichtlich. Vater und Sohn versuchten über die Datenbank der Eidgenossenschaft den Erstbesitzer zu eruieren.Dies erwies sich leider als erfolglos. Sie erreichten nur, dass der Wagen während der Korrespondenz mit dem BATT (Bundesamt für Transporttruppen) vorübergehend zum fünfplätzigen Mk 2 avancierte. Wie so häufig mutierte dieser E-Type im Fahrzeugpapier über die Jahre zu einem anderen Typen mit anderer Nutzlast und anderer erster Inverkehrsetzung. Man stelle sich vor, eine

Man beachte das begeisterte Klatschen

solche Mutation auf dem allerheiligen Fahrzeugpapier erwirken zu wollen, undenkbar...! Aber dank akkumulierter Flüchtigkeitsfehler der Schalterdamen werden Einträge möglich, die sich der geneigte Klassikerbesitzer nicht einmal im Traum zu wünschen wagt (was beweist, dass es nicht das «System» ist, das keine Änderungen erlaubt, sondern die manchmal etwas unflexiblen und uneinsichtigen Strassenverkehrsämter). Nach der Korrespondenz mit dem BATT hiess die erste Inverkehrsetzung anstatt «1964/SO» wieder korrekt 05.05.1961. Bei solchen unfreiwilligen Mutationen durch unsere Strassenverkehrsämter frage ich mich manchmal, ob es wirklich verhältnismässig ist, Besitzer von importierten Fahrzeugen, wegen eines genauen Datums der ersten Immatrikulation, zu schikanieren.

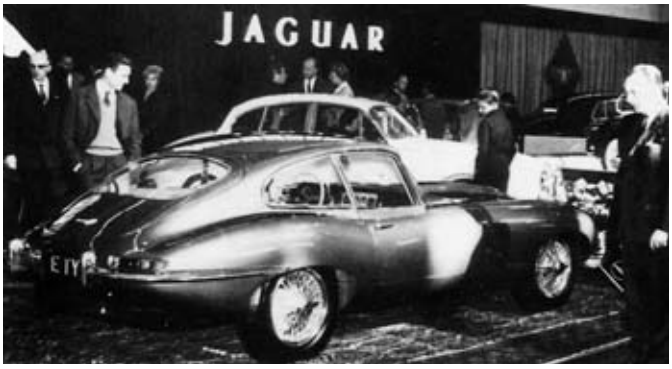
Wie gerne hätte ich diesen Wagen mein Eigen genannt! Denn ein E-Type hatte ich noch nie besessen. Eigentlich träumte ich davon, mir eine «Harold and Maude» Replika zu bauen. Den entsprechenden Film kenne ich auswendig und die Bilder von diesem einzigartigen Wagen habe ich mir Dutzende Male im «Freeze-Modus» auf Video angesehen. Aber besagter E-Type 885 005 bewegte sich in einer anderen Liga. Es war der ***erste*** E-Type, den die Menschheit am 15. März 1961 zu sehen bekam. Natürlich wurde am Vortag des Salons 9600 HP mit der Chassis-Nummer 885 002 der Presse gezeigt, aber der «wohl meist fotografierte Jaguar», Zitat von Philip Porter, mein Eigen zu nennen, hätte mein Jaguarherz mit grösstem Stolz erfüllt. Immer wieder bekam ich von den Taten der Pittets zu hören. Der Wagen wurde zwar in der Schweiz vorgeführt, so dass er an dem Treffen mit 9600 HP zum 40-Jahre-Jubiläum des E-Type in der Schweiz teilnehmen konnte. Ich bekam aber den Eindruck, dass die Verantwortung diesem historisch wichtigen Automobil gegenüber nicht wahrgenommen wurde. Man kümmerte sich um relativ unwesentliche Details, wo doch der Wagen mit einem völlig verpfuschten Interieur ausgestattet und die Karosserie mit einer dicken Schicht schwarzer Farbe bedeckt war.

Als nicht automobilerzeugendes Land haben wir normalerweise nicht das Glück, Prototypen oder Vorserienfahrzeuge in unserem Land zu haben, ausser wenn sie nachträglich importiert worden sind. Eine Ausnahme sind die wenigen Fahrzeuge, die am Autosalon in Genf vorgestellt und von den Herstellern nicht zurückgerufen wurden. Normalerweise wird in englischen Zeitschriften selten über Fahrzeuge berichtet, die nicht in England domiziliert sind. Dieser Wagen war eine löbliche Ausnahme. Dank des 40-Jahre-Jubiläums des E-Type kamen viele Engländer zu den verschiedenen Feierlichkeiten in und um Genf. So wurde mehrere Male über den etwas bescheiden aussehenden E-Type 885 005 berichtet. Verschiedene Details gaben zu Diskussionen Anlass, die an den anderen Vorserienwagen fehlten. Es gibt sogar einen englischen Experten, der der Meinung ist, dass dieser Wagen die erste je hergestellte Coupé-Karosserie besitzt. Diese Aussage gefällt mir natürlich ganz besonders, nur will ich zuerst Beweise zu dieser These unter dem Lack entdecken, zuvor sehe ich das eher als «wishful thinking».

Nach der Veröffentlichung von Philip Porters Buch über den 9600 HP «The Most Famous Car in the World» begann eine wahre Euphorie um E-Typen mit frühen Chassis-Nummern. Während dieser Zeit erhielt ich einen kleine Notiz von Vater Pittet, dass er des 885 005 überdrüssig sei und ihn und seine anderen Autos verkaufen möchte. Sofort war für mich klar:Wenn es mir nur irgendwie möglich ist, will ich diesen Wagen erwerben. Auch andere Personen aus seiner Bekanntschaft erhielten ein ähnliches Kärtchen. Niemand aber war bereit, die vermeintlich recht happige Prämie für die besondere Geschichte dieses Wagens zu bezahlen und so ging der Zuschlag nach langem Hin und Her an mich. Ich war mir wahrscheinlich mehr als alle anderen möglichen Käufer bewusst, dass der Wagen sonst nach England verkauft worden wäre. Ich aber war froh, dass «unser Salon-Wagen» der Schweiz erhalten geblieben ist (da kommt mir in den Sinn: Als ich 1986 Mitglied des Bond Bug Clubs werden wollte, wurde mir die Mitgliedschaft verwehrt, weil ich kund tat, dass ich meinen Bond anlässlich meines Umzuges in die Schweiz seinem Ursprungland entreissen wollte. Dabei ist nur wenigen Bugs soviel Gutes widerfahren, wie meinem – ausser der Winter-Challenge-Fahrt nach Barcelona...).

885 005 auf dem Anhänger (vorne ein Mk 2 und hinten ein Daimler Dart 250)...

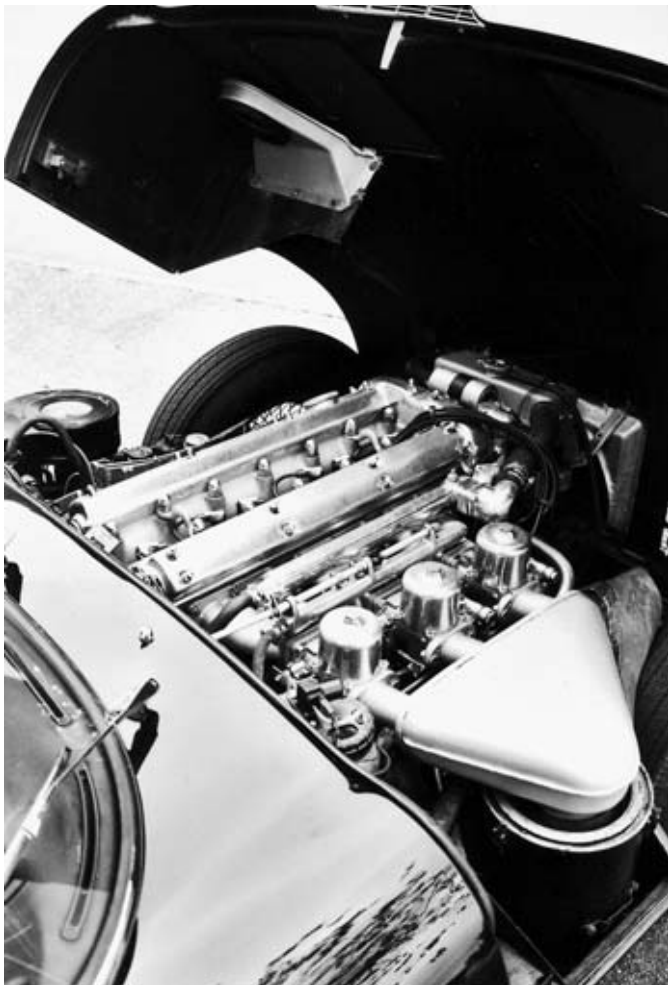
... und beim Abladen in Genf



Staunendes Publikum auf dem Genfer Salon

Emil Frey (links) und der spätere Bundesrat Friedrich Traugott Wahlen

885 005 äugt aus historischem Gemäuer seinem neuen Besitzer entgegen



Gepflegter Motorraum

Aber zurück zum Thema. Als ich den Wagen bei Pittets holen wollte, tauchten von Seiten des Verkäufers doch wieder Zweifel auf, ob ich der richtige Erwerber wäre, und so verschob sich der Abholtermin immer wieder. Als dann mitten im Sommer das erlösende Telefon kam, lud ich mein Göttimeitli ein, zuerst an die Expo und dann zum Autokauf zu fahren. Sie war wahrscheinlich mehr von der kühlenden Wolke in Yverdon als vom alten Auto beeindruckt.

Unser Iveco mit Anhänger machte den Parkplatzveranwortlichen der Expo aber wenig Freude. So erlebten wir in Murten und Yverdon abenteuerliches mit unserem 12 Meter langen schwarzen Gefährt. Als abendlicher Höhepunkt fuhren wir ins Hinterland von Orbe, um den begehrten Wagen aufzuladen. Während ich das zerknüllte Pack Tausendernoten aus meinem Hosensack klaubte, mussten wir noch mit ansehen, wie der putzige Bernardiner des Hausherrn versuchte den Hund des Nachbarn zu verspeisen, nachdem dieser gleiches mit Bernardiners Futter versucht hatte. Also verliessen wir raschmöglichst den gefährlichen Ort, denn mein zehnjähriges Göttimeitli war mit dem «kleinen» Hundeli fast auf Augenhöhe. Beinahe hätten wir vergessen, noch eine Kiste mit (Zitat Pittet) «Glump» einzuladen. Sie beinhaltete unter anderem ein handlaminiertes Y-Stück für die Defrosteranlage!

Am nächsten Tag waren meine Mitarbeiter angenehm vom schönen Auto überrascht, da sie von meiner Neuanschaffung wussten und laut meiner Beschreibung eine Ruine erwarteten. Tatsächlich aber bestach die schöne schwarze Lackierung, und ein magnoliafarbenes Interieur macht vor allem

Übergabeformalitäten mit Göttimeitli und zerknülltem Pack Tausendernoten

Originale Plakette an der Motorraumrückwand

Angekommen in Roggliswil (man beachte die aussenliegenden Haubenschlossabdeckungen)

Fussraumlüftung à la XK

885 005 und 9600 HP (885 002) in Genf anlässlich der 40-Jahr-Feier

wenn es sauber ist, auch einen guten ersten Eindruck. Niemand, der den Wagen damals sah, glaubte, dass dies ein Vorserienwagen ist. Im Vergleich zu all den anderen ganz frühen Wagen war dieser Wagen – typisch schweizerisch – verhältnismässig in gutem Zustand; dies vor allem auch im Hinblick für ein damals hastig zusammengebautes Auto, das viel weniger Grundierung gesehen hatte, als spätere Wagen vom Fliessband.

Wer die Fotos von «9600 HP» und «77 RW» gesehen hat, versteht, was ich damit meine. Keiner der beiden Wagen hatten einen Kofferraumboden! An diesem Wagen aber war ausser einiger wenigen Flicken das ganze Blech unter dem Reserverad und dem Benzintank intakt. Andererseits aber hatte ein eifriger Vorbesitzer «wichtige» Modifikationen vorgenommen, die aus heutiger Sicht beklagt werden müssen. Er liess Luftkläppchen einbauen, um den Fussraum zu belüften, ähnlich denen eines XK. Dies ist zwar verständlich, hatte nämlich besagtes Auto als Getriebetunnelisolation nur gerade in einer sehr einzigartigen Weise eine Asbestgewebeauskleidung erhalten. Auch liess sich der frühere Besitzer von späteren E-Types inspirieren und liess vertiefte Bodenmulden anbringen. Da er gerade «metzeln» liess, wurde eine Vertiefung hinter dem Fahrersitz angebracht, so dass dieser weiter nach hinten geschoben werden konnte und so längere Beine im Fussraum verstaut werden konnten. All dies konnte meine Freude aber nicht trüben, hatte ich doch einen Wagen adoptiert, der mir tiefste Einblicke in die Entwicklung und Vorproduktion des E-Types gewähren wird.

Fortsetzung folgt

9600 HP ohne Kofferraumboden

In absoluten Zahlen ist 885 005 folgendermassen positioniert:

885 001 Prototyp	verschrottet nach Rütteltests
885 002 Prototyp	9600 HP, heute wohl bekanntester E-Type
885 003	Vorserienwagen, british racing green, Motor Show New York
885 004	Vorserienwagen, bronze, Motor Show New York
885 005	Vorserienwagen, gunmetal, Weltpremiere Wagen Genf
885 006	Vorserienwagen, silber, Ausstellungswagen Pariser Show

Eine absolute Nummerierung aller E-Typen ist aber nur möglich, wenn die Motornummern in Betracht gezogen werden, da ursprünglich offene Wagen für die Vorstellung des neuen Modells vorgesehen waren. 001 war noch mit einem XK 150 3.8 S Motor bestückt. 002 hatte verschiedene Motoren, unter anderem einen «E»-Motor, was eigentlich auf ein Präfix eines D-Types hinweist; 003 bekam den Motor R 1004-9 und 004 erhielt den Motor mit der Nummer 1002. 885 005 wurde dann mit 1009 bestückt. Also könnte man annehmen, dass dies der neunte je hergestellte E-Type wäre. Es gibt aber andere Indizien, dass die Karosserie viel früher hergestellt worden ist. Die Card-Nr., was einer absoluten Produktionsnummer entspricht, liegt fast 3000 tiefer als die beiden New Yorker Wagen. Auch gibt es Eigenheiten an der Karosserie, die noch einzigartiger sind als gewisse Merkmale an «9600 HP». Genaueres aber werde ich erst wissen, wenn der Wagen vollständig zerlegt sowie entlackt sein wird und wir das ganze Ausmass der Blecharbeiten feststellen können.

E-Type 885 005

Das letzte Foto von 885 005 vor seiner Zerlegung in Roggliswil

Georg B. Dönni plante schon seit längerer Zeit eine Replika des aus dem Film «Harold and Maude» bekannten E-Type Bestattungswagens zu bauen. Auf der Suche nach einem geeigneten Spenderfahrzeug stiess er auf E-Type 885 005, den ersten Jaguar E-Type, den das Publikum zu sehen bekam: Den Genfer Salon-Wagen 1961. Georg will das Fahrzeug in den nächsten Jahren einer Restauration (unter Rückführung in seinen ursprünglichen Urzustand) unterziehen und lässt die Jaguar Tribune daran teilhaben.

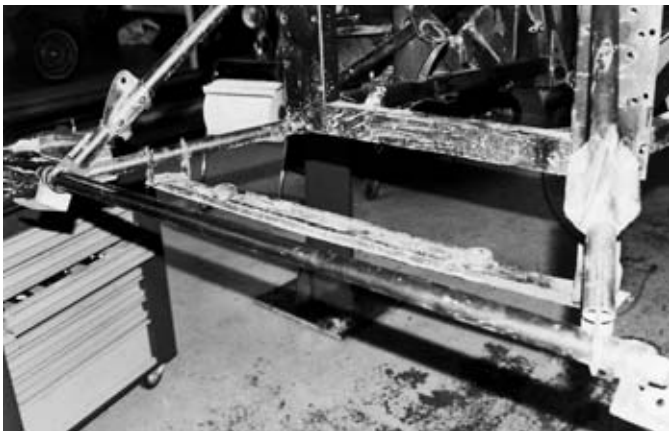
Im zweiten Teil erzählt uns Georg etwas über die technischen Besonderheiten von 885005.

Teil 2
Von Georg B. Dönni

Diesmal werde ich die augenfälligen technischen Besonderheiten erläutern, die ich bis jetzt an 885 005 entdeckt habe.

In den letzten paar Monaten haben wir den Wagen zur Rückführung in den Originalzustand zerlegt und sind auf folgende besondere Merkmale gestossen:

Entfernen der Drahthalter der Haubenisolation und Zerlegung



Verschiebbare Anlenkpunkte der Haubenschere

Selbstverständlich für einen frühen E-Type sind die eingesetzten Luftschlitze in die Motorhaube und ganz besonders offensichtlich die aussenliegenden Haubenverschlüsse. Was bei Motorhauben, die vor längerer Zeit lackiert worden sind, auch ins Auge sticht, sind die Unebenheiten, verursacht durch die eingeschweissten Stege, die der Befestigung der einzelnen Stehbleche und Luftkanäle in der Haube dienen. Denn mit der Zeit werden die Punktschweissungen, die direkt auf die Karosserieaussenhaut ausgeführt wurden, durch kleine Unebenheiten oder sogar Vertiefungen sichtbar. Später, als die Serienproduktion anlief, lernte man aus diesen Problemen und die Stege wurden durch absolut revolutionäre Art und Weise angebracht, nämlich durch Kleben. Beim Zerlegen der Haube entdeckten wir zwei seltsame Drähte, die sorgfältig durch die Kurven der Haube geführt wurden. Ich denke mir, dass dieses Auto der Schweizer Typenprüfung diente und damit die im Typenschein befohlene Haubenisolation hochgehalten wurde. Ein originaler Schweizer E-Type 3.8 litre kann meistens an Leimüberresten an der Motorhaubeninnenseite erkannt werden. Aus nicht ganz begreiflichen Gründen wurden diese Isolationsmatten beim 4.2 Modell in der Schweiz nicht mehr verlangt.

Voller Ungeduld warte ich nun auf die kunststoffgestrahlten Einzelteile der Motorhaube. Hatte sie schon einmal einen Unfall erlitten? War sie schon einmal von Rost befallen, wenn ja, wie wurden die Reparaturen ausgeführt? Und last but not least: Werden durch die sanfte Strahlerei handwerkliche Bearbeitungen sichtbar? Denn gemäss verschiedener Quellen wurde nur eine Kleinstserie dieses Sportwagens geplant und daher wurden unter besten Umständen Betonformen zum Pressen der Karosserieteile angewendet. Dies ist zwar weniger exakt, dafür aber können kostspieli-

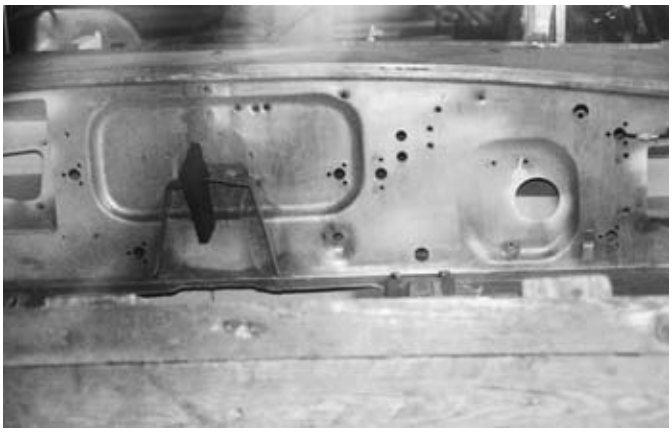
ge Präzisionspresswerkzeuge gespart werden.

Der Tragrahmen der Motorhaube zeigt ein anderes unikes Détail. Der Anlenkpunkt für die federunterstützte Haubenschere ist an diesem, und nur an diesem Wagen, verschiebbar angeordnet. Alle anderen frühen Wagen besitzen eine festgeschweisste Stahlplatte, wo die Bohrung zum wagenseitigen Drehpunkt der Federunterstützung angebracht ist. Diesen Punkt verschiebbar zu machen, macht nur beim allerersten Wagen Sinn, danach ist er definiert und kann von da an fix gestaltet werden.

Fussmulde mit Ausschnitt für Demontage des Bolzens

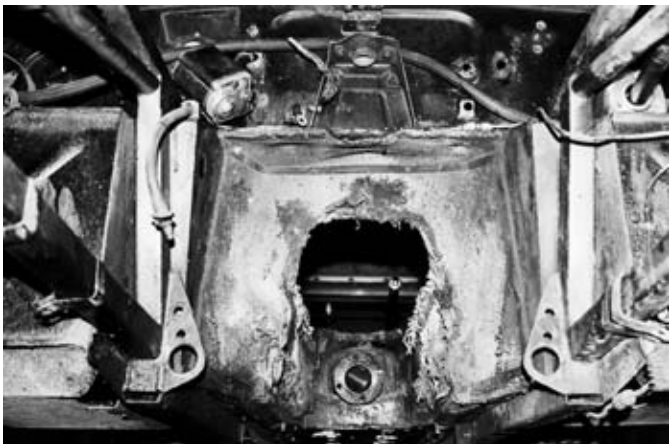
in die späten 50er Jahre waren wir uns von Jaguar gewohnt, dass eine Asbestplatte mit einem Alublech geschützt zur Hitzedämmung angewendet wurde. Da der E-Type aber so kompakt gebaut war, konnte diese Methode im Kupplungsglockenbereich nicht mehr angewendet werden. Also wurde ein Asbestgewebe in den Tunnel eingelegt und mit Stahlblechstreifen befestigt. Meiner Meinung nach wurde diese recht aufwendige und auch ungesunde Art und Weise an den Produktionswagen wieder aufgegeben.

Spritzwand von 885 005...


...und zum Vergleich eines Serienwagens

Die Spritzwand zeugt von Prototypenarbeit. Die meisten Vertiefungen wurden nicht eingepresst, sondern abgesetzt und danach mit einer Blechplatte durch Punktschweissen verschlossen. Auch der Einstellknopf für den Scheibenwischer wurde bei diesem frühen Auto als separates kleines Gehäuse eingeschweisst. Von hektischem Handwerk zeugen auch alle Bohrungen in der Spritzwand. Kaum eine ist rund, die meisten sind eher dreieckiger Gestalt, vor allem die Löcher für die Heizwasserleitungen.

Eine weitere Besonderheit ist die Getriebetunnelisolation. Bis


Gesamtansicht des Getriebetunnels

Bei der Demontage der hinteren Getriebeaufhängung schaute uns ein Stück Karton oder Millboard entgegen. Zuerst wunderten wir uns über das seltsame Artefakt. Nach längerem Überlegen realisierte ich, dass dies ein Stück der Kofferdeckelauskleidung darstellte und die Frage beantwortete, wie die recht unglückliche Innenform des Kofferdeckels trotzdem gefällig ausgekleidet werden konnte, nämlich durch einen schmalen aufgenieteten Kartonstreifen. Wie dieses Teil an einen so versteckten und entfernten Ort kommen konnte, kann nur einem be-

Verkeilte Kofferdeckelverkleidung (hinten am Getriebe)

Entfernen der Kofferdeckelverkleidung

sonders sorgfältigen Sattler zugeschrieben werden.

Asbestgewebeauskleidung des Getriebetunnels

Der Ausbau der beiden Rohrrahmenteile, die den Motor und die Vorderachse tragen, erwies sich als unmöglich, ohne mit der Stichsäge in Aktion zu treten. Der Spengler, der die unoriginalen vertieften Fussmulden einschweisste, gestaltete diese so lang, dass das Herausziehen des Bolzens, der die Verbindungsplatte hält, verunmöglichte. Also zersägten wir den Bereich um diesen Bolzen.

Beim Ausbau des Innenraumes stellten wir fest, dass durchgehend alle Bleche, die mit Kunstleder oder Moquette bezogen waren, weder mit Grundierung noch in Jaguar typischem Glanzschwarz lackiert wurden. Leider war alles Innenraummaterial in schweizerischer Gründlichkeit ersetzt worden. Die einzige Ausnahme waren die Blechschalen der Sitze. Diese waren in der jaguareigenen fahlgrünen Sitzrahmenfarbe lackiert. Im oberen Teil blieb die Schale aber doch wieder roh.

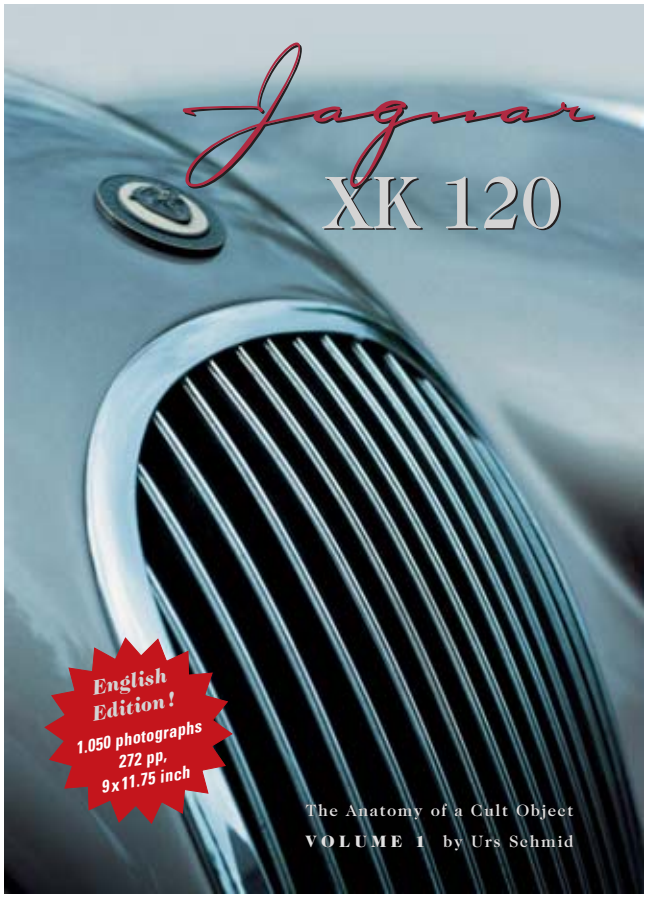
Ganz besonders freuten mich die beiden kleinen Ablagemulden in den hinteren B-Pfosten. Auf der rechten waren mit Bleistift die künftigen Ersatzteilnummern notiert (siehe Foto).

Eine andere Besonderheit war das Handschuhfächlein des Beifahrers. Normalerweise wurden diese aus beflocktem Karton zusammengenietet. An diesem Wagen aber ist dieses Teil eine feste schwarz beflockte Kunststoffschale. Nur von ganz wenigen frühen Wagen wird von einem gleichen Teil berichtet.

Auch das Armaturenbrett ist mit einem untypischen Material bezogen. Es ist eine Kunstlederfolie, die nicht die allgemein bekannte Ledernarbenstruktur besitzt, sondern eine viel glattere nur mit kleinen Poren versehene Oberfläche. Dieses Material habe ich nur bei ganz wenigen, sehr frühen Mk 2 am Armaturenbrettmittelteil bemerkt. Aber auch hier werden von Dr. Haddock in seinem E-Type-Werk ei-

Halblackierte Sitzschale

Bleistiftbezeichnung mit der künftigen Ersatzteilnummer



Order form

Please send

_____ Ex. standard edition (bound in Biscuit Rexine).

Price per copy: SFR 220.00/USD 130.00/GBP 90.00/EUR 150.00/AUS$ 230.00/NZ$290.00) plus postage/insurance of EUR 15.00 (Europe excl. Switzerland) or USD 25.00 (overseas).

☐ Payment by creditcard. Please charge my credit card.

Account no. ____ ____ ____ ____

☐ Visa ☐ Master Exp. ____

☐ Payment by personal check or bankers draft

Encl.: _____

Jaguar XK 120

Volume 1
English Edition
1.050 photographs
272 pp.
9x11.75 inch

First name: Last name:

Street address:

Zip-code: Location:

Country:

e-mail:

Fax:

Date: Signature:

GB Classic Cars Dönni | Tel. +41 (0)62 754 19 29 | Fax +41 (0)62 754 19 80 | gbd@jaguarclassic.ch | www.jaguarclassic.com

nige frühe Wagen mit diesem Material erwähnt.

Langsam kommen wir Richtung Heck des Wagens. Die Türschlossgegenhalteplatte an der B-Säule erscheint wie ein gängiges Serienprodukt, wäre die untere Hälfte des Stücks nicht aus Nylon gegossen. Auch der oberste Teil der B-Säule ist ungewöhnlich gestaltet. Normalerweise ist das Türblatt mit einem Klötzchen ergänzt, um die Dichtheit der Türe im oberen Bereich sicher zu stellen. An diesem Wagen ist es genau umgekehrt. Das «Klötzchen» wurde am B-Pfosten angeschweisst.

Hinter dieser einzigartigen Anordnung befindet sich in der Nähe der Griff zum Öffnen des Kofferdeckels. Auch hier wurde wieder Prototypenarbeit par excellence geleistet. Die Öffnung im B-Pfosten wurde krude erweitert. Aber zur Ehrenrettung des Prototypenbauers ist zu sagen, dass ähnlich wie bei gewissen Anpassarbeiten an der Spritzwand von 885 002 noch ein Riss von einer Reissnadel sichtbar ist. Dann wurde ein Blech zugeschnitten, das mit einem Mk IV Werkzeugdeckelverschluss ergänzt wurde und fertig war der Kofferdeckelöffner. Das Teil wurde für Produktionswagen geringfügig verändert und ist von aussen nur durch die fehlende Zierlinie in der Mitte des Griffs erkennbar.

Handschuhfach aus Kunststoff; Armaturenbrett mit seltener Kunstlederfolie bezogen

Die Durchreicheklappen – vom Kofferraum in den Innenraum – an den XK's 140 und 150 besassen häufig kaum einen allzu eindeutigen Anschlag. Dies wurde auch am E-Type wieder mit der Klappe hinter den Sitzen versucht. An diesem Wagen wurde dann aber beschlossen, diesem Mangel ein Ende zu setzen. Auf dem Foto sieht man das hastig angenietete und natürlich unlackierte Winkelblech.

Die ungewöhnliche Kofferdeckelstütze wurde vom Vorbesitzer schon erforscht. Diese ist nicht verchromt, wie es zu erwarten gewesen wäre, sondern einfach schwarz lackiert. Dies konnte recht einfach anhand von Fotos des Wagens anlässlich seiner Première am Autosalon in Genf bewiesen werden. Der Sitz des Stabes auf das Gegenstück war in typischer XK-Manier mit runden Scheiben gelöst worden.

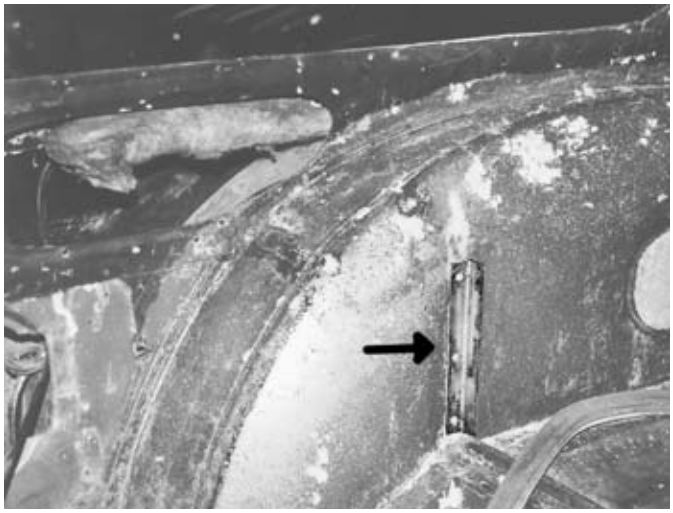
Soweit so gut mit den offensichtlichen Besonderheiten dieses Wagens. In der nächsten Tribune werde ich die kunststoffgestrahlten Karosserieteile untersuchen. Ich kann jetzt schon verraten, dass wir teilweise Wunderliches entdeckt haben.

Fortsetzung folgt

Türschlossgegenhalter teilweise aus Nylon

Erweiterte Öffnung im B-Pfosten zur Verstauung des Kofferdeckelöffners und Werkzeugdeckelverschluss als Kofferdeckelöffner (rechts)

855 005 während der Zerlegung



Angenieteter Klappenanschlag

Schwarze Kofferdeckelstütze

E-Type 885 005

Georg B. Dönni plante schon seit längerer Zeit eine Replika des aus dem Film «Harold and Maude» bekannten E-Type Bestattungswagens zu bauen. Auf der Suche nach einem geeigneten Spenderfahrzeug stiess er auf E-Type 885 005, den ersten Jaguar E-Type, den das Publikum zu sehen bekam: Den Genfer Salon-Wagen 1961. Georg will das Fahrzeug in den nächsten Jahren einer Restauration (unter Rückführung in seinen ursprünglichen Zustand) unterziehen und lässt die Jaguar Tribune daran teilhaben.

Im dritten Teil erzählt uns Georg etwas über die Besonderheiten der Karosserie von 885 005.

Teil 3
Von Georg B. Dönni

Tausch der Karosserien auf der Richtbank

Wie bereits in der letzten Tribune erwähnt ist die Karosserie entlackt und zurück vom Kunststoffstrahlwerk. Einerseits sehen wir nun wie die Rostreparaturen vorgenommen wurden und andererseits wieviel echte Hand- beziehungsweise Prototypenarbeit geleistet wurde.

Die Rostreparatur am Monocoque muss eine Unmenge Stunden verschlungen haben. Für damalige Standards wurden ungewöhnlicherweise grosse Reparaturbleche angefertigt, mit einer Schutzgasanlage eingeschweisst und danach verzinnt. Da ich mir denke, dass die Reparatur in den Siebzigerjahren ausgeführt wurde ist dies recht ungewöhnlich, da damals solche Reparaturen eher hartgelötet wurden. Pauschal kann man sagen, dass wir alle Böden und Schwellen ersetzen werden. Dies ist ein ausserordentlich kleiner Verlust an originalem Material, wenn ich in Betracht ziehe, dass dies fast eine Standardreparatur an E-Types ist, verkaufen wir doch diese Bleche an Karosserie-Spenglereien in ganz ordentlichen Mengen.

Karosserie wird auf die Richtbank aufgesetzt

Angesetzter Dozer

Dozerklaue am Hinterachskasten befestigt

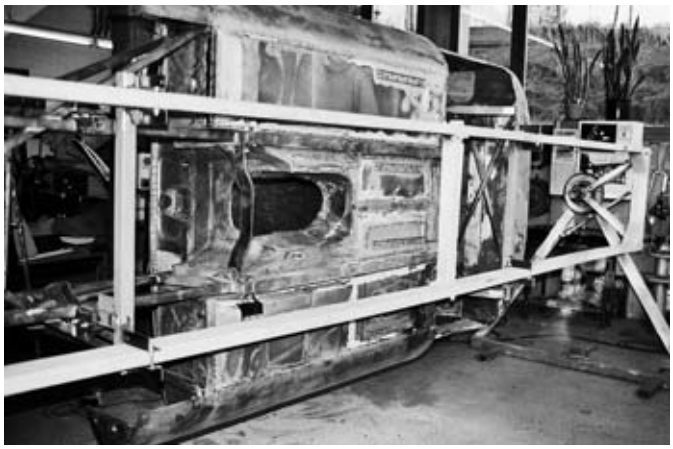
Karosserie von vorne auf dem Drehbett

Karosserie von hinten; man beachte die Aluminiumnieten am Kofferraumboden

Bevor wir mit grösseren Austrennarbeiten begannen, machten wir, was wir in solchen Fällen immer tun, wir spannten die Karosserie auf die Celette-Richtbank. Erstaunlicherweise passte sie links sehr gut, obwohl zerknautschte Bleche hinten links von einem Aufprall zeugen. Wahrscheinlich wurde der Kofferraumboden links gestreckt und vergessen, dass sich eine Karosserie in verschiedene Richtungen verziehen kann. Zum Glück befand sich im Heckblech bereits eine etwas krude Reparatur, die wir austrennten und so mit dem Dozer direkt auf den Hinterachskasten wirken konnten. Nun stimmen die Masse wieder auf einen 1/20 Zoll genau.

Nach dieser Arbeit konnten wir die Karosserie auf unser Drehbett befestigen. Auf diesem Gerät ist es einfacher, solch schwierige Arbeiten exakt und sauber auszuführen, da man eigentlich nie in Zwangslage arbeiten muss.

Auf den Fotos sind helle Stellen an der Aussenhaut ersichtlich. Dies sind mit Zinn aufgefüllte Unebenheiten. Einerseits wurden von Jaguar die Stösse von Karosserieblechen so ausgeebnet, aber auch Unebenheiten werden so während der Produktion entfernt. Andererseits wurden einige Reparaturen von meinem Vorgänger so ausgeführt. Besonders gut sichtbar ist das im Bereich der ominösen Lufteinlasskläppchen vor den Türen und an den hinteren Radläufen.



Unterbodensicht auf dem Drehbett

Zur Standortbestimmung entfernten wir erstmals alle aufgeschweissten Blechflicken. Meistens war der Rost darunter weggeschnitten worden. Die angefertigten Bleche waren aber stets ein Vielfaches grösser als die jeweilige Durchrostung. Auch die gutgemeinten «Verbesserungen» fielen unserem Winkelschleifer zum Opfer: Erstens die Vertiefung hinter den Sitzen im hinteren Querblech, zweitens die vertieften Fussmulden und drittens die Lufteinlasskläppchen. Die Machart dieser Kläppchen beeindruckte mich sehr. Zuerst wurde mit dem Schweissbrenner ein grosszügiges Loch in die Karosserie gebrannt. Danach zerschnitt man die wunderschön geformten Verstärkungsbleche im A-Pfosten um dem Luftzug überhaupt eine Chance zu geben, bis an die Füsse des Piloten zu wehen. Daneben wurde auf der Werkbank , mit einem neuen Blech, ein Luftkläppchen hergestellt, welches im neuen Blech zu sitzen kam. Dass diese ganze Einheit nicht zu fest auf der Aussenhaut überstand, wurde das ursprüngliche Blech grosszügig abgesetzt und die neuen Komponente aufgeschweisst. Danach wurde alles verzinnt.

Bevor wir mit dem Entfernen der angeschweissten Bleche weiterfuhren, verstrebten wir die Karosserie mit stabilen Stahlrohren. Die fehlende Aussenschwelle enthüllte wieder Zeitgeist. Anstatt die freigelegte von Flugrost befallene Innenschwelle blank zu schleifen und danach mit einer guten Grundierung zu spritzen, wurde Rostumwandler aufgetragen, im Glauben, dass die Wunder, welche auf der Verpackung

Oben auf der Innenschwelle aufgeschweisster Blechstreifen (am Werkstattboden ist herausgerieseltes Kunststoffgranulat der Strahlerei sichtbar)

Weggetrenntes Blech bei der Schwelle

Grosszügiger Flicken am Fussraumblech und Schwellenschliessblech

Erstaunlich viel originales Blech unter dem Flickstück

Vertiefung im hinteren Querholm (ausnahmsweise eingelötet vom Reparateur)

Vertiefung entfernt; sichtbar noch das Querblech

beschrieben stehen, eintreten würden. In der Tat ist es möglich, Stahlblech chemisch zu entrosten. Dazu braucht es aber Mittel die kaum mit einem normalen Giftschein erhältlich sind.

Danach entfernten wir alle Reparaturbleche am Wagenboden. Ausser der Chassisholme blieb nicht mehr allzuviel übrig, so dass wir diese komplett ersetzen werden.

Das Entlacken enthüllte auch Arbeitstechniken von Jaguar. Wie wir ja alle wissen, hat Jaguar immer wieder mutige Schritte im Automobilbau getätigt, die jeweils von Fachleuten als nicht gangbar erachtet wurden. Nur um einige zu erwähnen: 1949 Einzelradaufhängung vorne an einem viertürigen seriengefertigten Wagen. 1950 Zweinockenwellen-Motor, 1971 V12 Motor in Grossserie, 2003 echte Vollaluminium Monocoque Karosserie ohne Chassis, Plattform oder Space-Frame um einige zu nennen, und 1961 schutzgasgeschweisstes Stahlblech, Monocoque Karosserie mit angeflanschtem Rahmen für Antriebseinheit, Aufhängung und Motorhaube. Und diese Schutzgasschweissung bot offensichtlich manchmal noch etwas Probleme. Wenn man sich die Schweissnaht an der hinteren Federanschlagaufnahmen ansieht, hat diese etwa die gleiche Qualität wie gewisse Reparaturen, die in einem anderen Jahrzehnt an diesem Wagen ausgeführt wurden.

Auch entdeckten wir nachträglich vom Werk angenietete Kabelbaumhaltelaschen. Diese sind an Jaguar immer mit ein oder zwei Punktschweissungen befestigt. Ganz interessant ist auch, dass das Zusammenfügen der einzelnen Bleche noch gleich wie an XK-Karosserien ausgeführt wurde. Auf der Lehre wurden die einzelnen Bleche zu-

Aufgesetzte Kläppcheneinbettung (nach Abschmelzen der Aufzinnung)

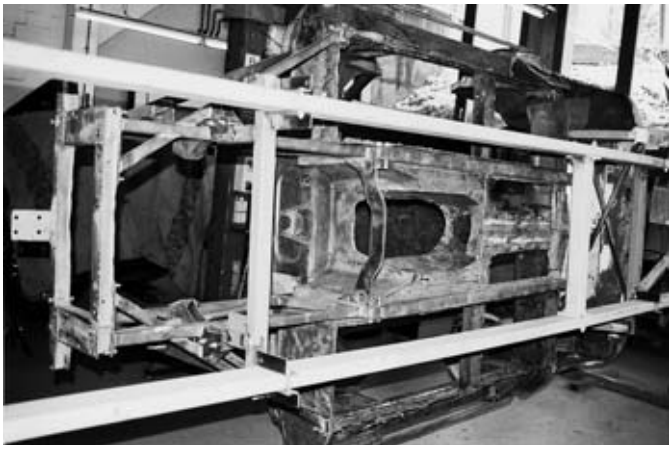
Ausgetrennte Lufteinlassklappe (mit zerschnittenem Blech des A-Pfostens)

Fehlende Aussenschwelle rechts

Innenschwelle links und hinterer Radlauf

sammengestellt und dann mit Popnieten provisorisch zusammengehalten. Wenn alles stimmte, kam die Punktschweissanlage zu Zuge und alles wurde zusammengeschweisst. Die Popnieten wurden nicht entfernt, um Löchlein in der Karosserie zu verhindern, durch die Wasser eintreten könnte. Bei seriengefertigten E-Types erscheinen diese Popnieten nicht mehr.

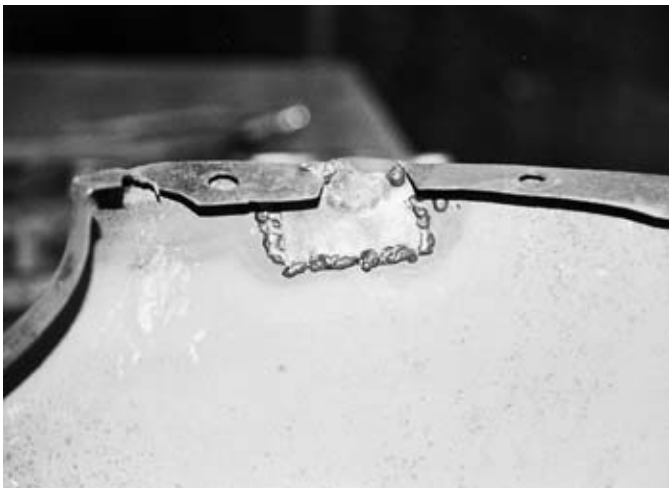
Die mit Abstand interessanteste Entdeckung ist aber die Dachinnenkonstruktion. Es gibt anerkannte Fachleute in England die seit längerem glauben, dass


Entfernter Wagenboden

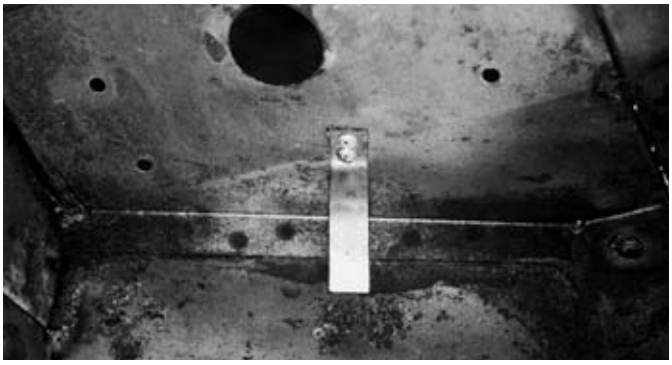
885 003 waren für die Ausstellung in New York bestimmt und 885 002 war der berühmte Testwagen des Werks mit dem Kontrollschild «9600 HP». All dies tat ich jedoch als Wunschdenken verschiedener Leute ab.

Nach der Rückkehr vom Kunststoffstrahler zeugte aber das darunterliegende Blech von merkwürdigen Nacharbeiten, die nur während der Herstellung ausgeführt werden konnten. Im inneren C-Pfostenbereich wurde an allen coupéspezifischen Blechen in alter handwerklicher Manier stumpf autogen kleine

Recht bescheidene originale Schutzgasschweissung


Eine Reparatur, die eher an Vogelkot als an eine Schweissnaht erinnert

mein Wagen die erste Vorserien-Coupékarosserie überhaupt besitzt. Die allererste Coupékarosserie, Chassis Nr. 885001, wurde bei Rütteltests zerstört und hatte eine noch niedrigere Dachlinie. Nur weil vom Jaguar-Werk relativ kurzfristig entschieden wurde, dass für die Weltpremiere ein Coupé verwendet wird, wurde aus meiner Karosserie noch schnell ein ganzes Auto hergestellt und mit der Chassis-Nr. 885 005 versehen. 885 004 und


Angenietete Kabelhaltelasche

Blechlein eingeschweisst. Zuerst dachte ich mir, dass die ursprünglich hergestellten Werkzeuge nicht genügend exakt waren und daher an diesem Wagen nachgearbeitet, beziehungsweise weiterentwickelt wurden. Auch der A-Pfostenbereich zeigt am Blech Schweissnähte, wie sie nie an einem serienproduzierten Jaguar zu sehen sind. Klar sichtbar ist, dass eine Cabriokarosserie verwendet wurde, da sogar die Gewindeplatten für den Verdeck-

C-Pfosten rechts

A-Pfosten rechts

Karosserie verlässt «Old Mill» zum chemischen Entlacken

gegenhalter vorhanden sind. Aber man sieht die Verlängerung des A-Pfostens für das Coupé, das zu Diskussionen mit Sir William führte, der das Dach lieber tiefer gehabt hätte. Last but not least ist der vordere Dachquerholm vollständig handgefertigt, ersichtlich an den zwei langen Schweissnähten und der relativ grossen Ungenauigkeit des Teils.

Also kann mit grosser Wahrscheinlichkeit angenommen werden, dass diese Karosserie die zweite je gebaute Coupékarosserie ist.

Nun geht das Monocoque zum chemischen Entrosten, so dass wir soviel wie möglich vom originalen Blech erhalten können.

Das nächste Mal werde ich unter anderem von der Restauration der Haube berichten.

E-Type 885 005

Georg B. Dönni plante schon seit längerer Zeit eine Replika des aus dem Film «Harold and Maude» bekannten E-Type Bestattungswagens zu bauen. Auf der Suche nach einem geeigneten Spenderfahrzeug stiess er auf E-Type 885 005, den ersten Jaguar E-Type, den das Publikum zu sehen bekam: Den Genfer Salon-Wagen 1961. Georg will das Fahrzeug in den nächsten Jahren einer Restauration (unter Rückführung in seinen ursprünglichen Urzustand) unterziehen und lässt die Jaguar Tribune daran teilhaben.

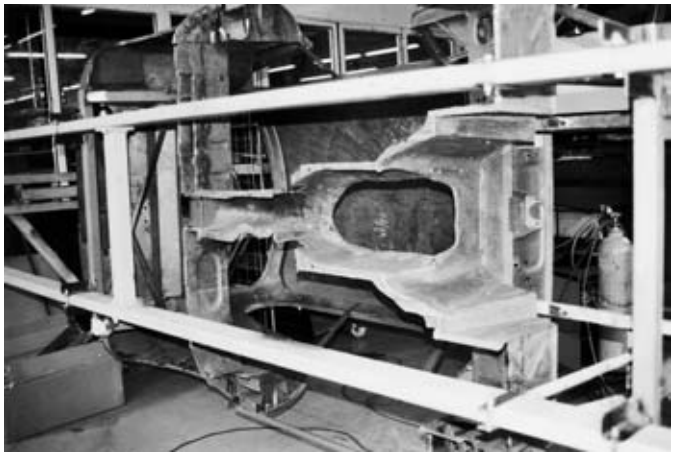
Im vierten Teil erzählt uns Georg etwas über die Karosserie-Arbeiten an 885 005.

Aufsetzen der Karosserie aufs Drehbett

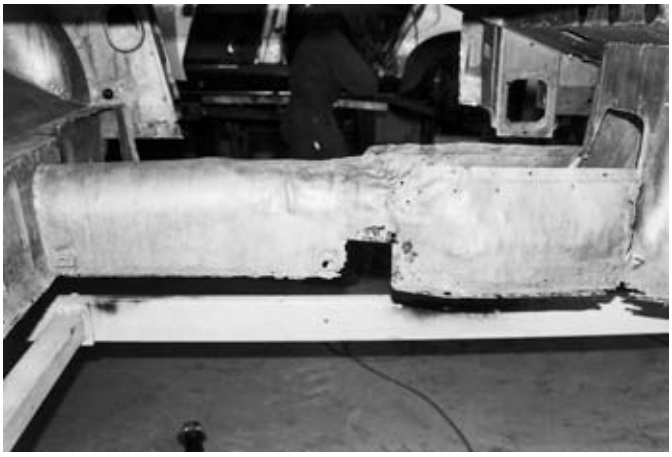
Teil 4
Von Georg B. Dönni

Gerade haben wir die zweite Coupé-Karosserie für einen 3.8 litre E-Type fertig gestellt. Wir sind nun topfit mit unserem aufgefrischtem Wissen, um die Restauration des Monocoques des Weltpremièrewagens zu beginnen. Die Karosserie ist auf unserem Drehbett aufgespannt, so dass wir jeden Winkel in bestem Licht beurteilen und bearbeiten können, ohne in Zwangslage arbeiten zu müssen. Alle grob eingeschweissten Reparaturbleche haben wir vom originalen Blech abgetrennt und erstaunlich viel gutes Blech darunter entdeckt. Nun gilt es jedes abgerostete Blech zu rekonstruieren. Kleinere Bleche stellen wir selber her, und nehmen Überreste als Muster oder nehmen Mass von einer guten Flat-floor Karosserie, die wir glücklicherweise abgelaugt bei uns an Lager haben. Bei grösseren Blechen bedienen wir uns reproduzierten Blechen. Neulich verwendete ein neuer Kunde das Wort Plagiat. Recht hatte er eigentlich. Kaum ein Blech kann wie es geliefert wird eingepasst und verschweisst werden ohne Nachbear-

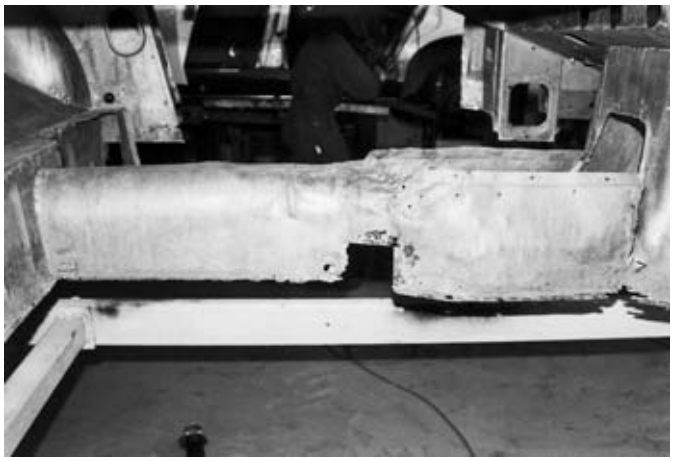
Arbeiten ohne Zwangslage



Karosserie ohne Bodenblech



Tunnel ohne Bodenbleche vor der Restauration



Zusammengeschlagener Kardantunnel

Arg verbeulter Getriebetunnel

beitung. Trotzdem sind wir damit schneller, da solche Bleche herzustellen einen bedeutenden Zeitaufwand darstellen würde.

Unser Ziel ist es, die Karosserie auf die vorbereiteten Bodenbleche aufzusetzen. Dazu müssen wir zuerst einmal den arg malträtierten Getriebetunnel instandsetzen. Nach dem Entfernen der Überreste der Bodenbleche können wir endlich beginnen konstruktiv tätig zu werden. Ein nahezu unvermeidliches Schicksal erlitt auch dieser E-Type. Um die Kupplung zu ersetzen, wurde das Getriebe von innen ausgebaut. Somit kann verhindert werden, den Motor auszubauen und Teile der Vorderachse zu zerlegen. Um das zu erreichen muss aber der Kardanwellentunnel aufgeschlitzt werden und der ganze Tunnel zur Seite gepresst werden. Neulich erzählte mir ein Kunde von seiner Herzoperation. Genau so stelle ich mir das vor. Das Zusammenmachen erfolgt dann leider nicht mehr so elegant wie am menschlichen Körper. Mit dem schweren Hammer werden die Hälften wieder zusammengeschlagen und je nachdem genietet, gelötet oder bei unserem Auto geschweisst. Zur Erhaltung der Substanz schneiden wir nur die groben Schweissnähte weg und fertigen diese Blechabschnitte neu an. Danach verschlichten wir die verschiedenen Beulen und Deformationen.

An- oder abgerostete Flänsche, wo später der Boden mit Punktschweissungen wieder befestigt wird, fertigen wir neu an, passen diese auf einen zehntel Millimeter genau ein und verschmelzen die beiden Bleche mit der Autogenflamme, so dass die Reparatur kaum mehr wahrgenommen werden kann, wenn das Auto lackiert ist. Diese Schweissmethode hat aber auch noch den Vorteil, dass diese Naht nicht mehr rosten kann und die Festigkeit der Karosserie in keiner Weise beeinträchtigt wird. Auch das Gewicht des Wagens bleibt identisch zum Original, da weder Überlappungen, dicke Schweiss-

Grobe Schweissnaht

Schweissnaht wegeschnitten und Tunnel grob gerichtet

Neu angefertigtes Blech eingeheftet

Blechlein fertig stumpf eingeschweisst und verschlichtet

Geschwächter Flansch an Getriebetunnel rechts

Weggeschnittener Teil

Blech eingeschweisst

Verschlichteter und verschliffener Tunnel

nähte, Füller, Zinn oder Spachtel unter der Lackschicht verborgen werden müssen. Bei den Bildern vom Getriebetunnel rechts sieht man im vorderen Bereich des Tunnels auch, dass der Tunnel der Kupplungsglocke die gleiche Behandlung erhielt. Im hinteren Bereich sieht man eine dunkle Verfärbung des Materials. Dies ist ein sogenannter Einzug. Diese Methode wird angewendet, wenn zuviel Blech vorhanden ist. Das Blech wird punktuell erhitzt, es dehnt sich aus, die Erhöhung wird sanft mit dem Hammer zusammengeklopft, das überflüssige Material ist nach der Abkühlung verschwunden, beziehungsweise, das Blech ist in diesem Bereich etwas dicker geworden.

Neben den Feinarbeiten trafen wir aber auch auf einen gestauchten Kupplungstunnel, verursacht durch liebloses Arbeiten. Um den Tunnel masshaltig vorzubereiten fertigten wir eine Lehre an, die uns half dieses Ziel zu erreichen. Nun möchte ich aber den geneigten Leser nicht weiter langweilen mit der Beschreibung der Anfertigung unzähliger kleiner Blechlein.

Besonderes wichtige Arbeiten sind die Reparaturen der A-Pfosten, die die Türscharniere tragen und die Spritzwand stabilisieren. Auf Englisch wird der Name «scuttle» für unser Wort Spritzwand verwendet. Die Bedeutung dieses Wortes ist Joch. Dies finde ich sehr zutreffend, da der grosse Teil der Kräfte eines Autos sich hier treffen. Die vierschichtigen Verstärkungen wurden an diesem Auto zersägt um die gutgemeinten Luftkläppchen einzusetzen. Natürlich werden wir auch hier

Lehre für Getriebetunnel

Originale Sicke im Fussboden

Fehlende Sicke aber bereits angezeichnet auf Neuteil

alles wieder originalgetreu herstellen.

Die Anfertigung einer speziell breiten Rolle für die Sickenmaschine kommt auf uns zu. Beim Vergleichen entdeckten wir, dass die innerste Verstärkungssicke beim Neuteil einfach weggelassen wurde. Zuerst aber geht nun Kaspar Gut, mein Karosseriebauer in die wohlverdienten Ferien, um mit neuem Elan die Vorbereitung zur Verbindung der Karosserie mit den neuen Bodenplatten voranzutreiben. Ich hoffe nächstes Mal mehr von der Restauration der Mechanik erzählen zu können. Diese ist den vielen Sommeraufträgen zum Opfer gefallen. Im Herbst, wenn die Tage kürzer werden und die Werkstatt sich leert, werden wir wieder mehr Zeit haben diese Komponenten zu restaurieren.

Blick von unten in den linken A-Pfosten – gut sichtbar Überreste der weggetrennten untersten Verstärkung