

Fifty Shades of Grey

Wenn es ein besonders graues Modell in der Jaguar-Palette gibt, dann muss es entweder der Mark VIII oder der äußerlich kaum unterscheidbare Mark IX sein. Dies sind nämlich die einzigen Modelle der Marke, die man in Zweifarbenlackierung grau/grau bestellen konnte. Die genauen Bezeichnungen lauteten damals Mist Grey (im Englischen bedeutet „mist“ übrigens Nebel und nicht etwa das, was Sie gerade denken) und Cornish Grey. Um die Sache rund zu machen, hätte man sogar auch die Leder-Innenausstattung in „Grey“ bestellen können.

Ein solches, nicht ganz so graues Exemplar des Jaguar Mark IX (Leder Dark Blue) unseres Clubmitglieds Dieter Klopfer steht im Ruf, noch weitgehend über seine originale Kunstharz-Lackierung zu verfügen. Dem Liebhaber verrät die Fahrstellnummer 793734 BW, dass es sich um ein recht spätes Exemplar (Fertigstellung am 23. Dezember 1960) mit Linkslenkung und Automatik handelt.

Die klaren vorderen und roten hinteren Blinkerläser weisen den Wagen als US-Exemplar aus. Der Wagen kam erst 2004 via Amsterdam nach Deutschland.

Natürlich gab es bei der Erstbesichtigung des Wagens auch weniger schöne Aspekte, zu denen einige Durchrostungen am

Heck des Wagens zählten. Eine Karosseriefachwerkstatt vermochte diese Mängel zu beheben, freilich ohne auch nur einen der beiden denkbaren Grautöne genau zu treffen. Die Lüfterklappe vor der Windschutzscheibe hob sich schon gleich farblich vom umgebenden Grau ab, und die Blende zwischen der vorderen Stoßstange und der Karosserie ebenfalls.

Der Wagen erstrahlte nun also immerhin in nicht weniger als sechs verschiedenen Grau-Tönen, ohne dass dies der würdevollen Ausstrahlung auch nur den geringsten Abbruch getan hätte. Sechs Jahre verbrachte der Wagen bei einem Sammler, der ihn regelmäßig zu Oldtimerveranstaltungen bewegte; dann wanderte er in das Museum des bereits erwähnten Dieter Klopfer.

Dort führte der Wagen ein äußerst ruhiges Leben im Halbdunkel des selten besuchten Ausstellungsraumes. Doch dann plötzlich stand dieses graue Mäuslein (nun ja, es ist schon ein recht großes Mäuslein) mitten im Rampenlicht der soeben gewesenen Techno Classica. Wie mag es dazu nur gekommen sein? Es ist wohl die Idee des umtriebigen Jürgen Book von dem weltbekannten, weil traditionsreichen Lackhersteller Glasurit gewesen, sich näher mit diesem facetten-

reichen Auto zu beschäftigen. Er neigt ohnehin zu spöttischem Lächeln, wenn jemand berichtet, dass sein Oldtimer noch über den Originallack verfüge. Na, dem Klopfer wollte er es mal so richtig zeigen!

So wanderte der feine Mark IX in das hochmodern ausgerüstete Labor der Firma Glasurit (es befindet sich in Münster) und wurde zunächst in kritischsten Augenschein genommen. Je genauer die Experten und ihre Lackmessmaschinen hinschauten, umso größer wurde die Anzahl der vorgefundenen Farben – man gab schließlich das Zählen auf, weshalb es sich bei der Angabe in der Überschrift nur um eine unverbindliche Schätzung handelt.

Insgesamt erwies sich die Lackierung als recht mangelhaft oder, um es freundlicher zu sagen, sie verfügte über reichlich Patina. Ausbesserungsarbeiten an solchen Fahrzeugen sind für den Besitzer meist recht frustrierend, denn neu lackierte Stellen heben sich regelmäßig in glänzender Perfektion vom übrigen Lack ab und machen den angegriffenen Zustand der übrigen Lackierung erst richtig deutlich.

Natürlich gibt es manches Mittel gegen solche Mängel. Längst verfügt Glasurit über minimal-invasive Eingriffe mit Kunststoff-Füller, um zum Beispiel einen Kratzer verschwinden zu lassen, den ein spitzer Gegenstand auf dem Lack hinterlassen hat. Mit modernen Farbmessverfahren ist es inzwischen möglich, den vorgefundenen Farbton genauestens zu treffen.

Selbst das Ausbessern der von Lackierern so gefürchteten Einschicht-Metalliclacke hat viel von seinem Schrecken verloren. Längst kennen die Partnerbetriebe von Glasurit (siehe www.glasurit.com/de/de/haendlersuche) Tricks und Kniffe, wie man neuen Lack künstlich „altert“, ihn also etwas matter und blasser erscheinen lassen kann.



Manchmal muss man auch nur einfach kontrolliert schlecht lackieren – beispielsweise um eine Orangenhaut zu erzeugen. Das erfordert jedoch Erfahrung und Fingerspitzengefühl vom Lackierer, denn er darf es ja auch nicht übertreiben. Beispiele solcher Arbeit konnten auf der Techno Classica an diesem Mark IX besichtigt werden. Dank dieser und weiterer Tricks und Machenschaften ist es inzwischen möglich, einen Rostschaden viel kleinflächiger überzulackieren als noch vor wenigen Jahren unvermeidlich schien.

Das freut den Originalitätsfetischisten, denn so kann ein Maximum an originalem Lack erhalten werden, ohne dass die Optik des Wagens allzu sehr leidet. Das spielt für den Wert des Oldtimers eine nicht ganz unbedeutende Rolle, denn die Charta von Turin, in der die FIVA unter anderem den richtigen Umgang mit Oldtimern bei Reparaturen beschreibt, hebt die Erhaltung der Originalsubstanz als besonders wichtig hervor. Übrigens hat der erwähnte Jürgen Book maßgeblich an dieser inzwischen fünf Jahre alten Charta (siehe unter www.fiva.org/wp-content/uploads/Charter-of-Turin-2017.pdf) mitgewirkt.

Dennoch gibt es Grenzen: Gegen ein verbreitetes Craquelée ist man machtlos. Auch stark verwitterten, verblichenen und zerkratzten Lacken ist mit den modernsten Methoden (noch?) nicht beizukommen. Unser Mark IX gehört in diese Kategorie. Dank der von Glasurit mit viel Liebe und Sorgfalt geführten und mit Hilfe der JAG und des Jaguar Daimler Heritage Trusts vervollständigten Farbdatenbank lassen sich nun die Originalschattierungen der beiden Grau-Töne genauestens nachmachen. Diese Datenbank enthält inzwischen alle knapp 400 serienmäßigen Lackfarben der klassischen Jaguars.

Wie sah es nun aber unter dem Lack aus? Auch dazu gibt es inzwischen mit der Thermographie eine Untersuchungsmethode, ohne dass dem Lack auch nur ein sprichwörtliches Haar gekrümmt werden müsste. Durch kontrollierte Erwärmung macht die Thermografie die Stellen sichtbar, an denen das Karosserieblech besonders dick beschichtet ist.

Wie zu erwarten war, präsentierte sich der obere Teil des Wagens in hellen Farben, die eine Original-Lackierung vermuten lassen. Weiter unten sieht es jedoch ganz anders aus, besonders im unteren

Bereich der Türen und Kotflügel. Hier signalisieren dunkle Farben Schichten von über einem Millimeter Stärke – das kann nur Spachtel sein.

Dem Mark IX sollte dennoch eine komplette Neulackierung erspart bleiben. Ihm bleibt also nichts anderes übrig, als sein Alter in Würde zu zeigen. Die Mode hat ja längst den entsprechenden Trend geschaffen, und so fährt manch einer bewusst mit einem alt und heruntergekommen wirkenden Oldtimer herum. Es gibt sogar inzwischen Spezialbetriebe, die einen solchen verbrauchten Look künstlich herbeizuführen verstehen. Wie man hört, geht es dieser speziellen Branche recht gut!

Solcherart präsentierte Fahrzeuge erfordern allerdings, um nicht allzu rasch dem Zahn der Zeit wirklich zum Opfer zu fallen, einer möglichst warmen und trockenen Unterbringung. Insofern hat es unser Mark IX gut getroffen, denn genau diese Verhältnisse garantiert ihm Dieter Kloppers Museum.

*Heiner Stertkamp,
JAG-Sektion Westfalen*

