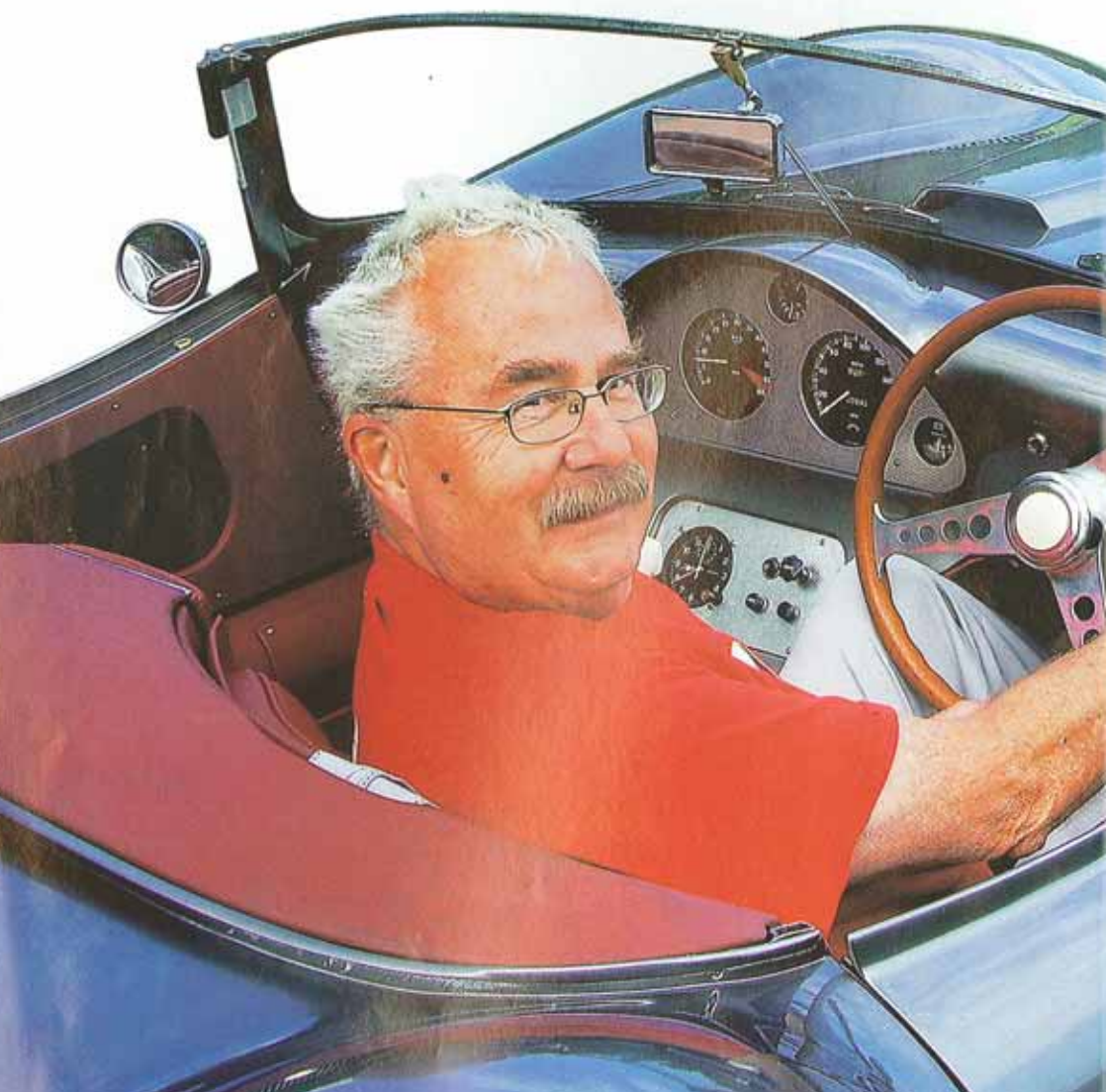


JOMFRUTUR



Antakelig går det rutine i å gjenoppbygge og oppgradere juveler som Jaguar E-type også. Hvor deilig må det ikke da være å ha en kunde som kommer inn og sier: — Bygg en femtitalles spesial til meg.

Jon Winding-Sørensen

Han hadde en gammel XK 150 som det egentlig ikke var så mye å gjøre med, dersom den ikke skulle bygges opp helt fra bunnen av.

En helt grei oppgave egentlig, det er slike jobber våre venner i Classic Motor Car påtar seg hver dag. Men litt morsommere blir det når han egentlig har mest lyst på noe som likner på en Cooper-Jaguar eller en

Lister-Jaguar, eller en Tojeiro-Jaguar eller en HWM-Jaguar.

Engelsk sportsbilmiljø i 50- og 60-årene var fulle av de morsomste spesialbyggene. 50 småverksteder mekket frem geniale chassisser med et eller annet meget primitivt karosseri, og avhengig av hvor tunge de ble, ble de utstyrt med enten Coventry Climax-motorer, Bristol-motorer eller Jaguar-seksere.

Det var de Jaguar-motoriserte som sto for lyn- og torden-innholdet på engelske racerbaner (og som for en stor del bygget plattformen for det som i dag er verdens største racerbilindustri). De andre var små og elegante og forholdsvis enkle å håndtere. De store, rett på tross av V8-monstrene, var en håndfull og vel så det. Like ofte på tvers som rett frem. Og de tok plass, så på trange klubb-baner ble det ofte masse dramatik når man skulle forbi hverandre. Hårpå-brøstet-racing.

Men det var et annet element her også. Bilene så utrolig bra ut. Rå og brutale, men samtidig utrolig tiltrekkelige. Kompromissløse, nesten ikke noen dekorasjoner, alt var funksjonelt og aluminiumsplatene var trukket så tett rundt det mekaniske som mulig. Så da CMC sa ja til oppdraget var mandatet helt klart: så tøff mekanikk som mulig, og et skall som man bare skal bruke øyner og hender til å skape.

Det mekaniske var greit. Et Reynard-chassis, en 4,2-liters Jaguar-motor, boret og slaglengdeforlenget til 4,7 liter. Ingen vet riktig hvor mange hester det er, "litt bedre enn vanlig", sier Nick Goldthorp, CMC-sjefen. "Vanlig" er rundt 400, så se ikke bort fra at vi lukter på 500 her. En amerikansk femtrinns gearkasse som tåler dreiemomentet hører med.





Sjefen selv, Nick Goldthorp, ville også kjøre jomfrutur.

Inn kommer Luke Martin. Det han stort sett gjør er å trylle frem fronter til E-Type Jaguarer. "Ca. 300 timer på hver... tror jeg", sier han. Han ser på bilder fra 30 år før han ble født, skaper seg et inntrykk av hva det egentlig dreide seg om den gangen og henter så frem aluminiumsplatene. Han bruker et engelsk hjul og en hammer - ikke særlig fancy. Ikke noen numeriske vidundermaskiner her, ikke noen omhyggelig utfreste former å banke over.

Alt skjer med hender og øyne. Fingerspitzgefühl heter det meget presist på tysk, merkelig at det er tyskerne som har dette fine ordet, for det er vel de som har minst av det. Pluss en Rhodesian Ridgeback som heter Bertie og som stadig legger seg opp i hvordan arbeidet gjøres.

I et års tid har vi kunnet følge arbeidet med denne one-off bilen. Unik. Enestående. Da en lokal mesterlakerer hadde lagt på lag etter lag med Grigio Nuvolari tok jeg endelig mot til meg og spurte om en prøvetur.

Jeg mener - kunden hadde ikke en gang sett den, han kommer om tre uker når det siste kromarbeidet er på plass, når låsene til hanskerommet og det lille bagasjerommet er på plass, når den endelige fjæringskarakteristikken er valgt. Kanskje ikke akkurat tid og sted for å utsette bilen for fremmede hender?

"Selvfølgelig", sier Nick. Og der er vi på landeveiene rundt Bridgnorth - Ironbridge rett rundt hjørnet, fødestedet for den industrielle revolusjon. Det er litt kultur som svever rundt i hodet på den manisk glisende sjåføren. Men det går mer på at her har vi en perfekt kombinasjon. Et primitivt skall som bringer tankene til en periode da livet var, om ikke bedre så i hvert fall annerledes. For å gjøre spranget tilbake i tid enda mer realistisk lot jeg firepunktsbeltet ligge bak og under meg. Det var jo slik de kjørte, og med rattet helt opp i magen - med en stiv rattstamme klar til å spidde deg dersom du gjorde noe dumt.

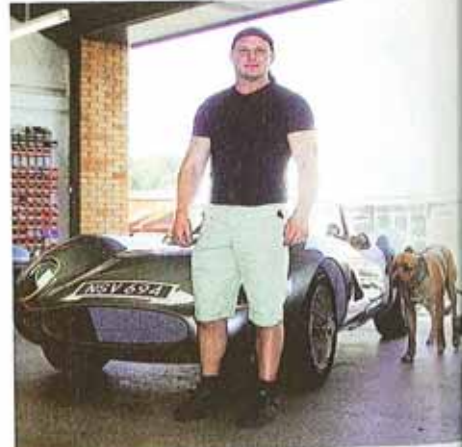
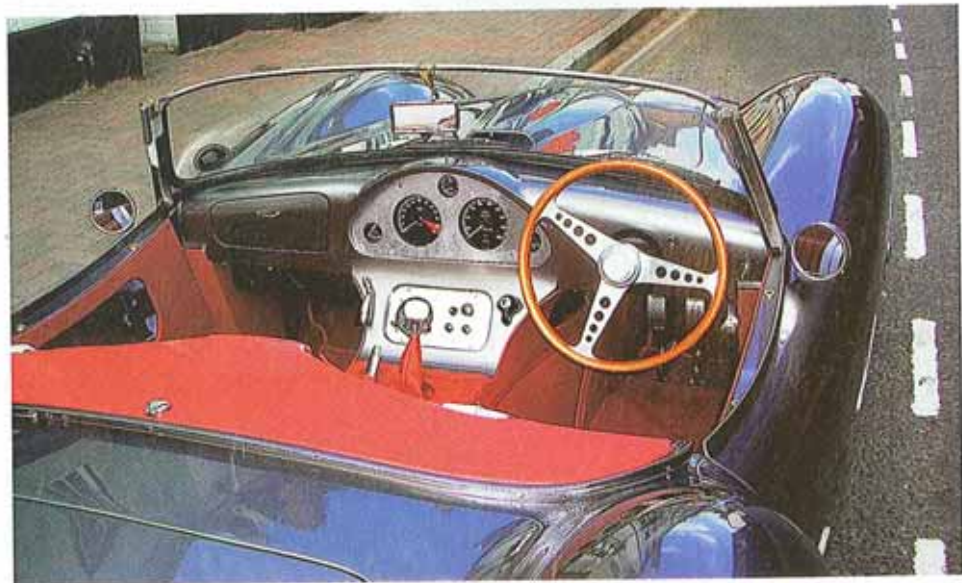
Men med et sett forgassere som virker

som de er direkte forbundet med høyrefoten din (du trykker og så skjer det noe - med en gang!), en styring som trenger muskler, men som gir deg tilbake det du gir den - med andre ord presise signaler om hva som skjer, og bremser som kommer når du trykker, ikke noen forsinkelse, ikke noen kunstig oppbygging av trykket, ingen elektroniske forstyrrelser, da er det også helt naturlig at du sitter åpnere enn du har gjort siden du sist var på tråsykkelen din, at det bråker og at du kjenner om det er filter på den sneipen du nettopp kjørte over.

Bilen er rask, hvor rask var det ikke muligheter for å måle, men med en vekt på "jeg er ikke sikker, vi har ikke hatt den på vekten ennå, men jeg tipper litt over 900 kg" og et solid rekkesekser-dreiemoment sier det seg selv at dette holder følge med det meste. Men komforten skal det gjøres noe med, det skal eksperimenteres med fjærer og støtdempere - her er det ikke vitenskaplige utregninger nei, her er det fastnøkler og bruk av den beste komfortsensor som finnes: rumpa.

Den er vanskelig å komme inn i. Den er enda vanskeligere å komme ut av. Akkurat slik det skal være. Den har en helt umulig kjørestilling også. Ikke noe stemmer. Inntil du oppdager at setet er fast, men pedalboksen kan reguleres. Plutselig er alt riktig. Ingen nøkkel. Tenning og bensinpumpe på ved å skru på en godt skjult bryter. Så startknappen etter noen sekunder. Vakker sang. Basskor fra Coventry. Og det synger i ørene mine lenge etter at motoren er stanset og jeg har kranglet meg ut.

Ikke aner jeg hvem kunden er. Ikke aner jeg hvor mye han har betalt for den heller ("jeg har vel brukt en 2000 - 2500 timer på den", sier Luke meget presist). Men det jeg vet er at dette er en glad nybilleier som har fått full valuta for hver penny.



Det er ikke mye hjemmebygd over dette praktksempelaret. Kunstnerne bak vidunderet ser du over, Luke Martin og bikkja hans, Bertie. De få tegningene som nå finnes ble laget etter at de to hadde banket ferdig!