

Til salg

Jaguar, Mark2 Saloon, 3,8 liter, Royal Blue, manual gear med overdrive, 1962 (m.servo-styring)

Historik (1962-2006):

Bilen er fremstillet 25.juni 1962 (som en af 30.141 stk – heraf 14.758 venstrestyret (LHD)) og leveret af E.Sommer 31.juli 1962 til fabrikant R.Gabriel i Fredericia med registrering YA 22.022. Første ejer beholdt bilen i 10 år. Herefter skiftede den fra 1972 ejer 10 gange, og var i Ringsted, Hillerød, Haderslev og Aarhus, før den blev købt af tidl formand for Dansk Veteranbil Klub, Poul Suhr (Horsens) i 1987.

Bilen gennemgik i perioden 1988-91 en totalrestauration inklusive hovedreparation af motoren, indsvejsning af flere nye plader i karosseriet, ny-forchromning, lædersæderestauration, gen-lakering (15 lag) af træværk og nylakering af bil i original kongebå farve. Dokumenteret i "Veteran Tidende" nr 234, nov 1995 (Månedens Bil, side 20-21, kopi vedlagt) (Ejer (1987-1996): Poul Suhr)

I perioden 1996-1999 gennemgik bilen yderligere justeringer og forbedringer så den kom op i concours-niveau, og vandt 1.pris ved Jaguar-klubbens årsmøde i 1998 (Diplom vedlagt). Bilen blev præsenteret og omtalt i en større artikel i Jaguaria bladet i 2000 ("Månedens bil", 25.årgang, nr 211, juli-august, side 24-29, kopi vedlagt) (Ejer (1996-2006): Jens Ole Petersen)

De seneste 16 år:

Købt af undertegnede i 2006 hos Daytona, Hellerup for 348.000 kr (kvittering vedlagt). Har stået i opvarmet garage hver vinter, og har om sommeren stået i carport og kørt 100-200 km (i tørvejr) pr år. I perioden 2006-12 har bilen været serviceret hos The Motor Shop, Amager og siden 2013 været vedligeholdt, forbedret og vinter-opbevaret i JAGS, Jaguar værksted i Birkerød. I løbet af de sidste 10 år fået revideret/udskiftet gearkasse, fornyet bag-kofanger og fået installeret servo-styring (i 2020).

Bilen er synet (anmærkningsfrit) i 2002, 2008 og 2016 (næste syn i 2024) (rapport fra 2016 vedhæftet sammen med registreringsattest)

Der medfølger original værktøjskasse, bil-overtræk, fuld historik over tidl ejere og billed-dokumenteret renovering (1988-1991 og 1996-1999), ringbind med kvitteringer over udgifter fra 1996-, original instruktionsbog, og to Jaguar Mark II bøger

Michael Kjær
Saantesvej 37
2820 Gentofte
Tlf: 3012 7572
Mail: michaelkjaer@sund.ku.dk

VETERAN TIDENDE

Nr. 234 - NOVEMBER 1995



Jaguar MK2 Saloon 3,8
1962



Jaguar MK2 Saloon 3,8 1962

I 1957 introducerede Jaguar fabrikkerne en ny 3,4 ltr. saloon model, der brød med tidligere Jaguar design. Modellen blev imidlertid kritiseret for at være lidt for klodset med for brede vindue- og dørstolper. Dette medførte, at man i september 1959 introducerede en revideret design med større glasareal og ændret dørkonstruktion, hvilket gjorde modellen betydelig mere elegant, ja man kan godt sige, at den næsten fik en karismatisk udstråling. Den nye design fik betegnelsen MK2, hvilket medførte at de foregående modeller derefter blev kaldt MK1.

MK2 modellen blev fremstillet i 3 typer nemlig med 2,4, 3,4 eller 3,8 ltr. motor, og produktionen ophørte i september 1967.

Min interesse for Jaguar opstod i 1962, da det firma, jeg dengang var ansat i, fik ny direktion, det var nemlig en kongebå Jaguar MK2 Saloon 3,8, en drøm af en bil!

26 år senere gik denne drøm i opfyldelse, idet vi i 1988 fandt et egnet restau-

reringsobjekt af netop denne model. Motoren havde det ikke for godt, og karosseriet så noget træet ud, så der var noget at gå igang med. Bilen blev demonteret, motoren blev hovedrepareret, og der blev svejst en masse ny plade i karosseriet. Træværket var særlig spændende. Efter at have fjernet alt gammelt lak blev det hele nylakeret med ikke mindre end 15 lag lak, med vandslibning mellem hver af de sidste lag, det tog en hel sommerferie, men så var det også smukt at se på. Bilen har stadig det gamle leder på sæderne, der dog blev renset og nyindfarvet. Alle forchromede dele blev nyforchromet eller udskiftet, hvor det var for dårligt. Til sidst blev bilen naturligvis nylakeret i den originale kongebå farve.

Herligheden blev klar til at nyde i foråret 1991 og har siden givet os mange glæder, men på grund af nye og spændende projekter har vi nu taget den tunge beslutning at sætte bilen til salg, og håber vi kan finde et godt "hjem" til den.

Poul Suhr

Specifikationer:

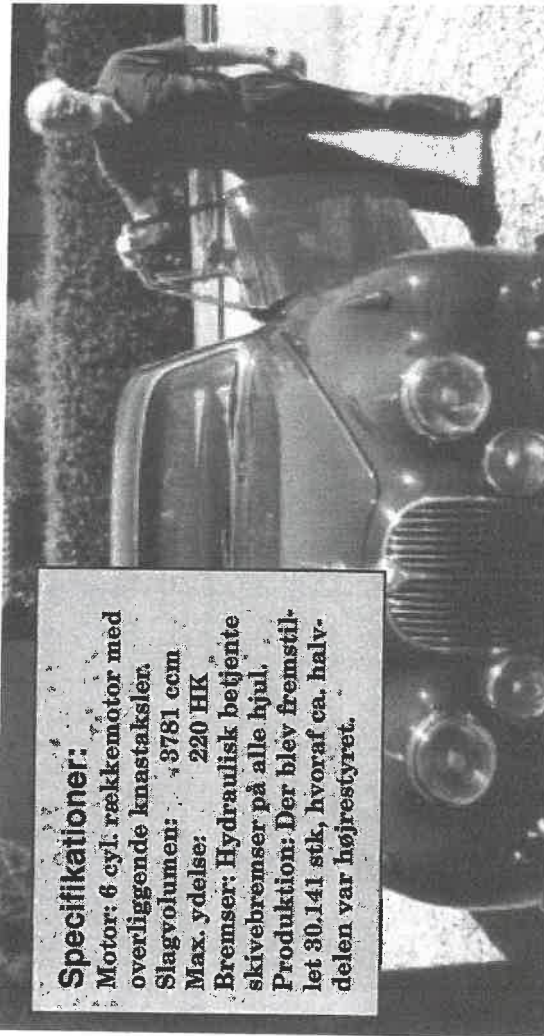
Motor: 6 cyl. række motor med overliggende knastakler.

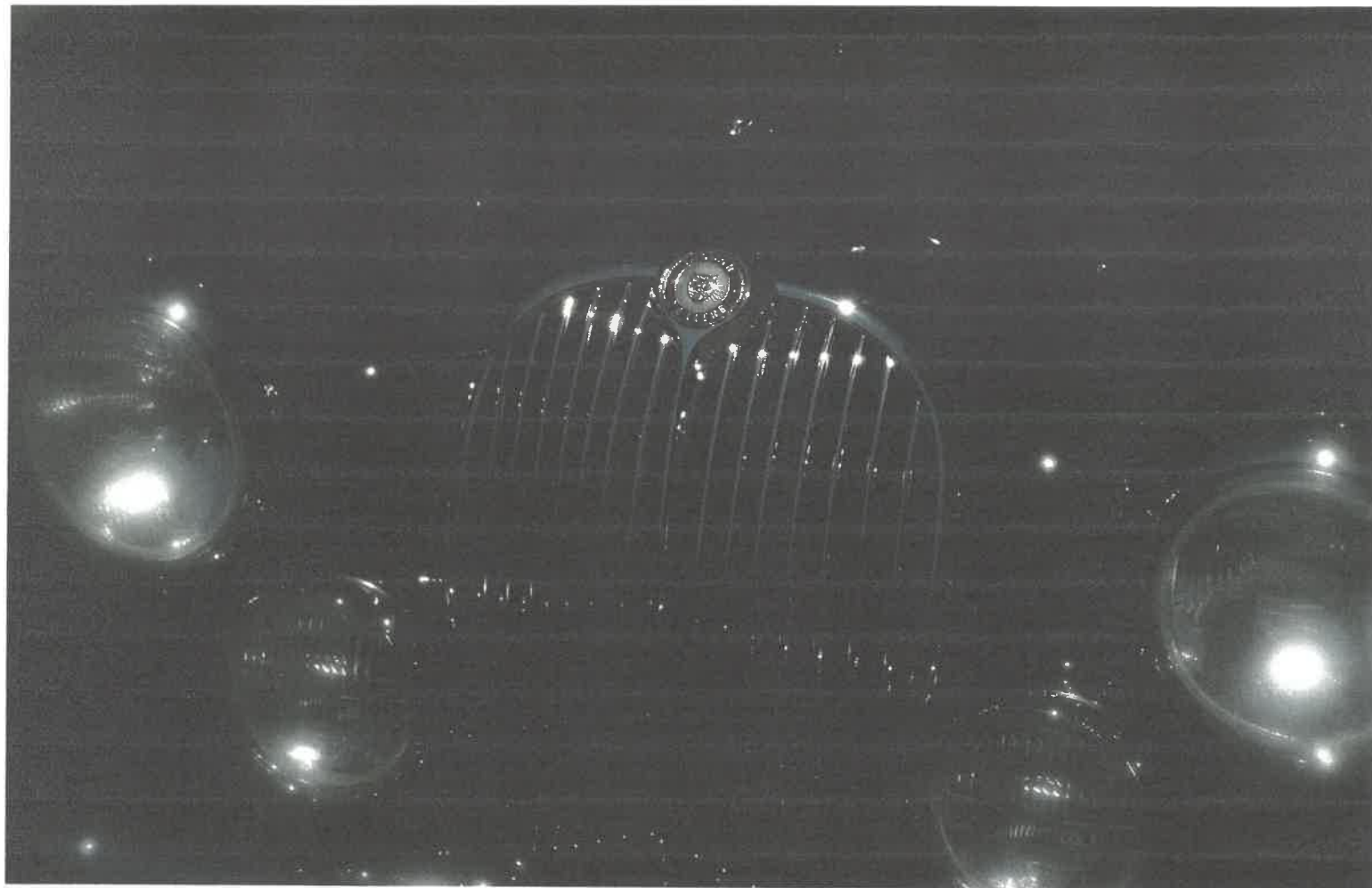
Slagvolumen: 3781 ccm

Max. ydelse: 220 HK

Bremser: Hydraulisk betjente skivebremser på alle hjul.

Produktion: Der blev fremstillet 30.141 stk, hvoraf ca. halvdelen var højrestyret.





Månedens JAG:

NY SKIK *til gamle sæder*

**- eller hvordan en MK 2 3,8 ltr. 1962
blev concourvinder!**

Tekst/foto: Jens Ole Petersen & Niels Due Abrahamsen

Jaguar MK 2 er for mange mennesker den ultimative klassiker, når det gælder 4 dør's "familiebiler". Et påtrængende godt udseende, en kabine med læder og valnød i rigelige mængder, der giver et indtagende køremiljø, rå kraft og fornuftige køreegenskaber, der nemt kan strammes op til at blive decideret sportslige - og nem adgang til reservedele til

fornuftige priser - er egenskaber, der placerede MK 2 som en attråværdig klassiker og hobbybil. At den sammenlagt blev produceret i knap 100.000 eksemplarer i perioden 1955 - 1969 i diverse varianter har gjort den så let tilgængelig, at den har været rygraden i samtlige europæiske Jaguarklubber. Da den danske klub blev dannet for 25 år siden,

stod der MK 2 på menukortet. Andre Jaguar-modeller var i mindretal. At bestanden af MK 2 er skrumpet ind, skyldes i det væsentlige, at de sidste 25 år naturligvis har frembragt nye modeller - men også, at MK 2 trods alle sine goder sider er ukristelig dyr at restaurere, hvis rust og misligholdelse har taget sig af den!

Voldsomme og omfattende rustskader på MK 2 kan henføres til karrosseriets komplicerede opbygning i boxsektioner med mange hulrum, der desværre er det helt rigtige afsæt for tæring og nedbrydning af karrosseriet. Den komplicerede opbygning skal ses på baggrund af søsætningen af MK 2's forgænger - MK 1 - der var Jaguars første monocoquekonstruktion.

“Hvis Jaguar ikke hurtigt havde reageret på den spage kritik af den lille 2,4 ltr. og hurtigt kunne tilbyde en 3,4 ltr., var MK 1 formentlig afgået ved døden - og vi havde aldrig nogensinde fået en MK 2”

I begyndelsen af 1950'erne stod Jaguar med MK VII og XK 120 - begge pragtbiler - den ene til dem med blød hat og cigar, den anden til dem, der levede livet i “fast lane”.

Der manglede altså en model for det markedssegment, der tidligere havde hang til 1,5 ltr. og 2,5 ltr. efterkrigsmodellerne. Da de var helt outdated blev produktionen indstillet i 1948. Da tiden var løbet fra chassiskonstruktioner til mindre biler, gik man i gang med at udvikle et dyr med selvbærende karrosseri. De centrale problemer ved konstruktion af selvbærende karrosserier er, at konstruktionen skal være vridningsstabil - uden at blive for tung af forstærkningerne i karrossen - og fri for ressonanser, så karrossen ikke kommer til at lyde som en tom olietønde, når den får hjul på og skal ud at køre. Ved løsningen af disse problemer kom Jaguar vist nok til at overeksponere problemstillingerne og dermed konstruktionen. Det kom der en vældig god bil ud af - men også en potentiel rustbunke! Konstruktionen så

dagens lys i det tidlige 1955 under betegnelsen Jaguar Compact Saloon. Dyret var forsynet med en 2,4 ltr. udgave af XK motoren - og alle var lykkelige! Men det viste sig hurtigt at 2,4 ltr. var for klejn til den tunge vogn, så for at tækkes specielt det amerikanske marked blev MK 1 allerede i 1957 udstyret med en 3,4 ltr. XK motor. Folk med stor indsigt siger, at forskellen på MK 1 med henholdsvis 2,4 ltr. og 3,4 ltr. var forskellen mellem fiasko og succes. Hvis Jaguar ikke hurtigt havde reageret på den spage kritik af den lille 2,4 ltr. og hurtigt kunne tilbyde en 3,4 ltr., var MK 1 formentlig afgået ved døden - og vi havde aldrig nogensinde fået en MK 2.



Den ultimative sports saloon i profil - men den tager sig noget bedre ud med trådhjul.

Med 3,4 ltr. XK-motoren kom der gang i sagerne. Så meget at MK 1 blev kaldt en “praktisk” XK 140! MK 1 røg ind på hitlisterne over drømmebiler samtidig med, at de 3,4 ltr. XK-hestefløredede fatale mangler ved konstruktionen. Tromlebremserne var utilstrækkelige til at klare høje hastigheder, og den smalle sporvidde i bagenden gav problemer ved kraftige accelerationer og manglende retningsstabilitet ved høje hastigheder. Man var derfor nødt til at foretage en omfattende revision af MK 1.

Revisionen blev præsenteret i september 1959 under betegnelsen - pudsigt nok - MK 2. Bagakslens sporvidde var forøget med 3 1/4”, afstanden mellem triangleerne i forhjulsophængningen var forøget, så der var mindre krængning i sving, der var skivebremser på alle fire hjul, ændret grill med midtersprosse, positionslys på forskærmene, nye baglygter, nye sæder med bedre siddekomfort - men mindre side-



MK 2 fronten - én af de mest beundrede nogensinde

støtte - ændret instrumentering med speedometer og omdrejningstæller placeret foran føreren - og et utal af mindre ændringer - og helt forbløffende afgørende. Dyret kunne også leveres med en 3,8 ltr. XK-motor og Powr-Lok spærredifferentiale, der sørgede for, at baghjulene blev på jorden, hvilket gav bedre køreegenskaber!

Selvom MK 1 og MK 2 lignede hinanden var det i realiteten to forskellige biler. Den nye MK 2 med 3,8 ltr. motor havde en topfart på lidt over 200 km/t og klarede 0 - 100 km/t på knap 9. sek. Forbløffende præstationer for en familiebil anno 1959. Faktisk var der kun Aston Martin og Ferrari's GT modeller der kunne følge med - men de var ubehagelige at køre i - og så kostede de også penge!

“Jens Ole Petersen - senere stifter af MK 2 registret - der til daglig er omgivet af musik, følte sig instinktivt draget af dyret og følte, at en MK 2 måtte være det ultimative alternativ til et Steinway flygel - så han måtte også have en!”

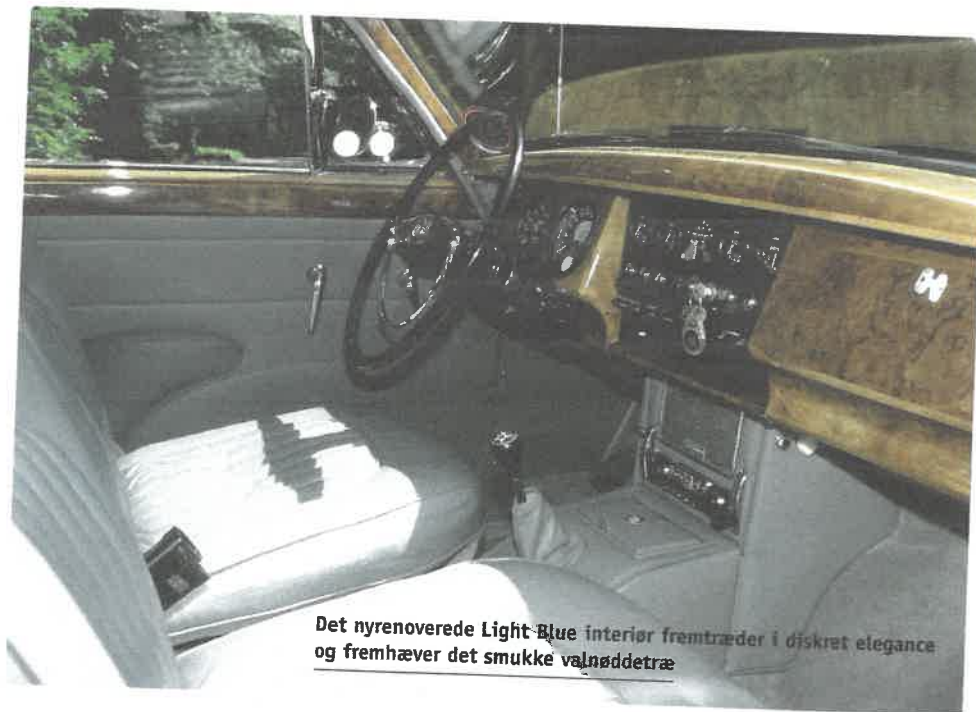
MK 2 fik overstrømmende anmeldelser i verdenspressen. Folk i den finansielle overhalingsbane med sans for stil tog den til sig, competitionfolket strammende den op og gav den et par Webers, og placerede den blandt de fremmeste på ræserbaner her og



MK 2's karrosserilinjer står klarere og mere distinkt efter oprydningen i MK 1's tunge linjer.



Bagendens karakteristiske kofanger/lygte/udstødnings set-up



Det nyrenoverede Light Blue interiør fremtræder i diskret elegance og fremhæver det smukke valnøddetræ

en del år på at sætte i stand. MK 2 dyret blev oprindeligt købt af fabrikant R. Gabriel Fredericia i juli 1962 under reg. nr. YA 22.022. Vognen blev leveret i Gunmetal med Beige læder. Gabriel beholdt vognen indtil marts 1972, hvorefter den førte en omskiftelig tilværelse med ejere i Fredericia, Ringsted, Hillerød, Århus og Haderslev indtil Poul Suhr fik fat i resterne i oktober 1987. Poul Suhr gennemførte en omfattende restaurering over en knap 4 årig periode frem til 1991, hvorunder vognen også skiftede kulør til Royal Blue med Light Blue interiør.

Jens Ole kom i besiddelse af en god og sund vogn, som han gennem de sidste tre år med nogle smånusserier har fået op i concourneveau (1. pris ved Årsmødet i 1998) - så det sidste der manglede en kærlig hånd, var det Light Blue interiør. Og hvorfor det?

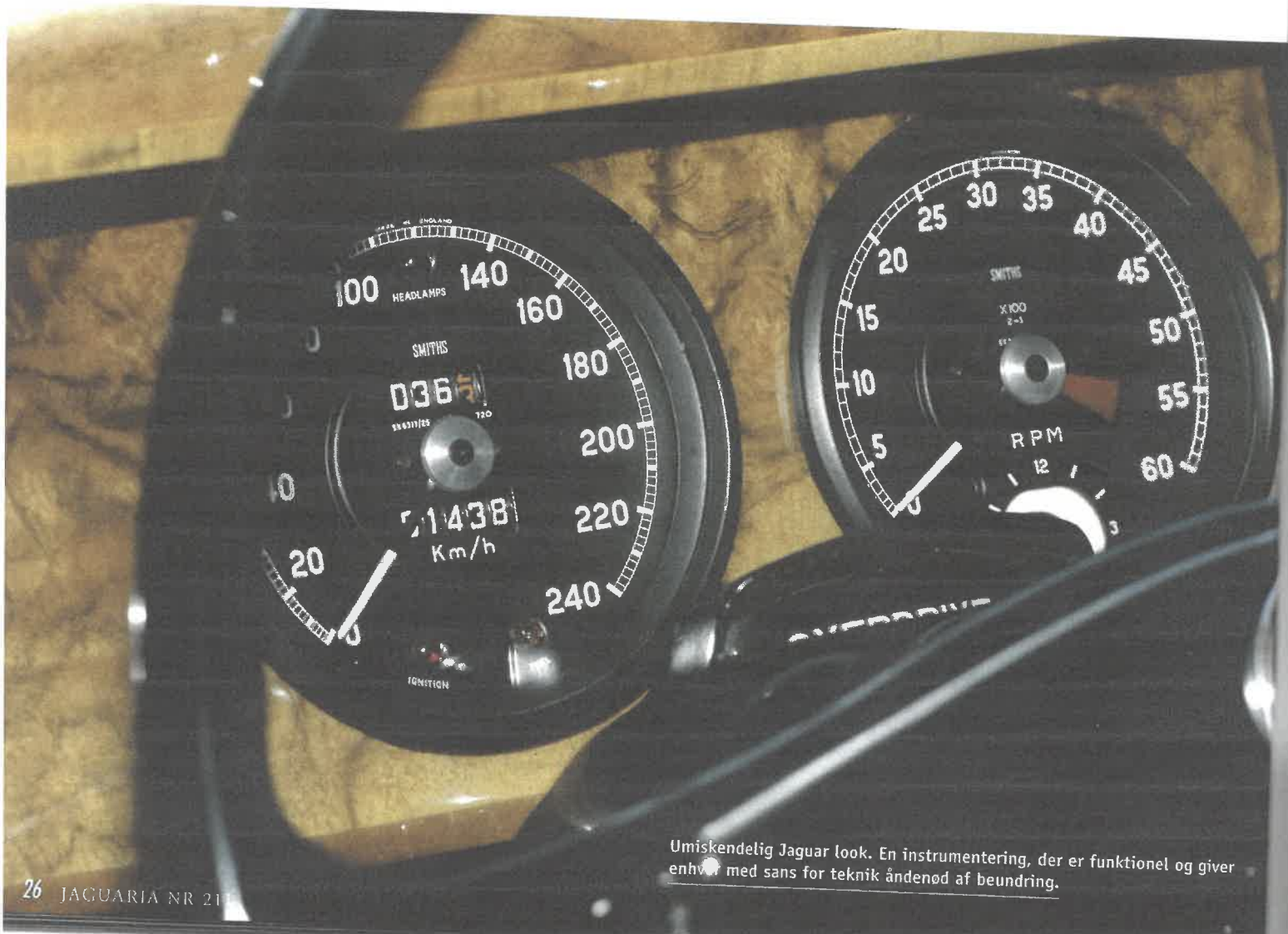
der - og inspector Morse købte en brugt én!

Da der er musik i en MK 2 - lyden fra en 3,4 ltr. ved ca 3000 rpm kan ikke laves bedre af Wiener Philharmonikerne - kan det ikke undre, at Jens Ole Petersen - senere stifter af MK 2 registret - der til daglig er omgivet af musik, følte sig instinktivt draget af

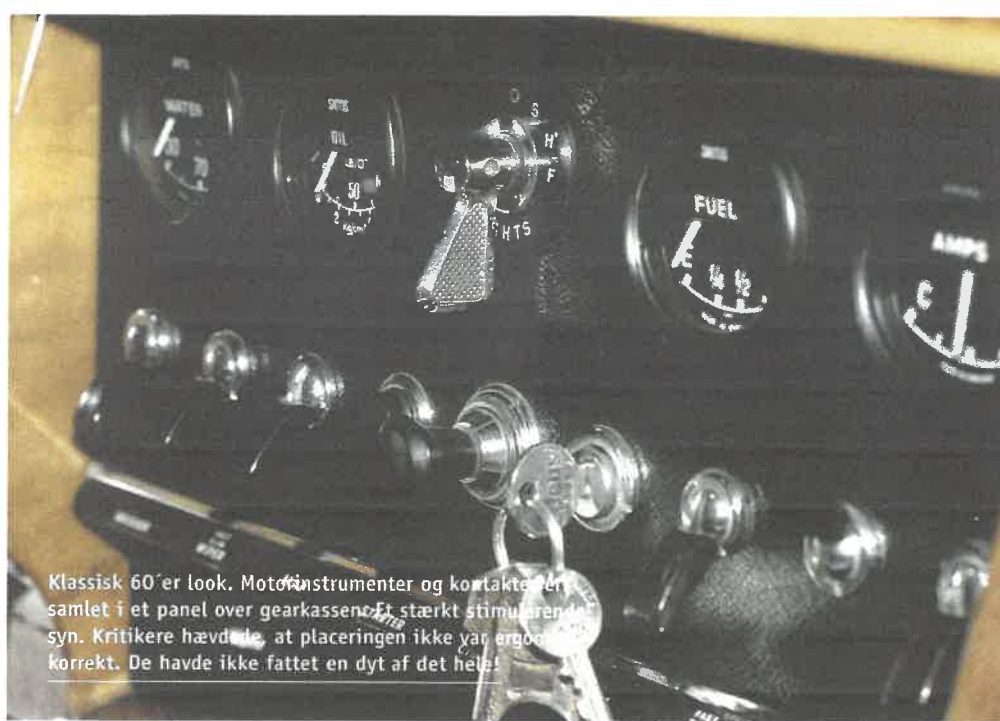
dyret og følte, at en MK 2 måtte være det ultimative alternativ til et Steinway flygel - så han måtte også have en! Muligheden bød sig i oktober 1996, da tidligere formand for Dansk Veteranbil Klub, Poul Suhr ville afhænde sin flotte MK 2 3,8 ltr. 1962 med man./overdrive LHD fremstillet i kun 14.758 eksemplarer, som han havde brugt

“Desværre sker det ofte, at der med tiden tilføres for megen patina, og lædersæderne bliver i stedet medtagne og må repareres eller i værste fald udskiftes”

Fordi en af glæderne ved at køre klassisk Jaguar er at sætte sig ind i kabinen og nyde den særlige atmosfære, der opstår, når engelsk



Umiskendelig Jaguar look. En instrumentering, der er funktionel og giver enhver med sans for teknik åndenød af beundring.



Klassisk 60'er look. Motorinstrumenter og kontakter er samlet i et panel over gearkassen. Et stærkt stimulerende syn. Kritikere hævdede, at placeringen ikke var ergonomisk korrekt. De havde ikke fattet en dyt af det hele!

design og indretning omgiver føreren. Man befinder sig i et rum, hvor sammenhængen mellem køretøjets formåen og interiøret byder på en oplevelse. For at opnå dette er der kun ét naturligt valg med hensyn til sædebeklædning: Læder! Et naturmateriale, der ved brug bliver tilført en væsentlig kvalitet: Patina! Desværre sker det ofte, at der med tiden tilføres for megen patina, og lædersæderne bliver i stedet medtagne og må repareres eller i værste fald udskiftes. Hvis man vælger den sidste løsning, er resultatet i høj grad afhængigt af læderkvalitet og den håndværksmæssige udførelse af sadelmagerarbejdet. Hvis man finder, at den patina, som lædersæder med tiden opnår ved brug og regelmæssig pleje, er en kvalitet, der er med til at give en klassisk Jaguar karakter og "sjæl", vil der i den efterfølgende beskrivelse være inspiration at hente til projekt "Gør gamle lædersæder – næsten - nye".

For at opnå et tilfredsstillende resultat kræves, at læderet stadig har bevaret sin smidighed og så vidt muligt er uden revner. Renoveringen omfatter indfarvning af læderet og udskiftning af vinyl og moquette(stof).

Der findes en række produkter, som er beregnet til at indfarve læderinteriør i biler. En test i "Practical Classics", maj 99 anbefaler et kit fra "Leather Renovation", som Best Buy. Det skyldes produktets dækevne og evne til at absorbere Hide Food efter behandlingen. En yderligere fordel er, at farven også binder på vinyl, hvilket betyder, at det ikke er nødvendigt at afdække kantbåndene.

Til en pris af £55 modtager man et kit bestående af lakfjerner, læderfarve, fikseringslak og Hide Food. Der medfølger en grundig

instruktion i anvendelsen af de forskellige bestanddele. For at ramme den rigtige farve sendes en prøve med den ønskede kulør til firmaet.

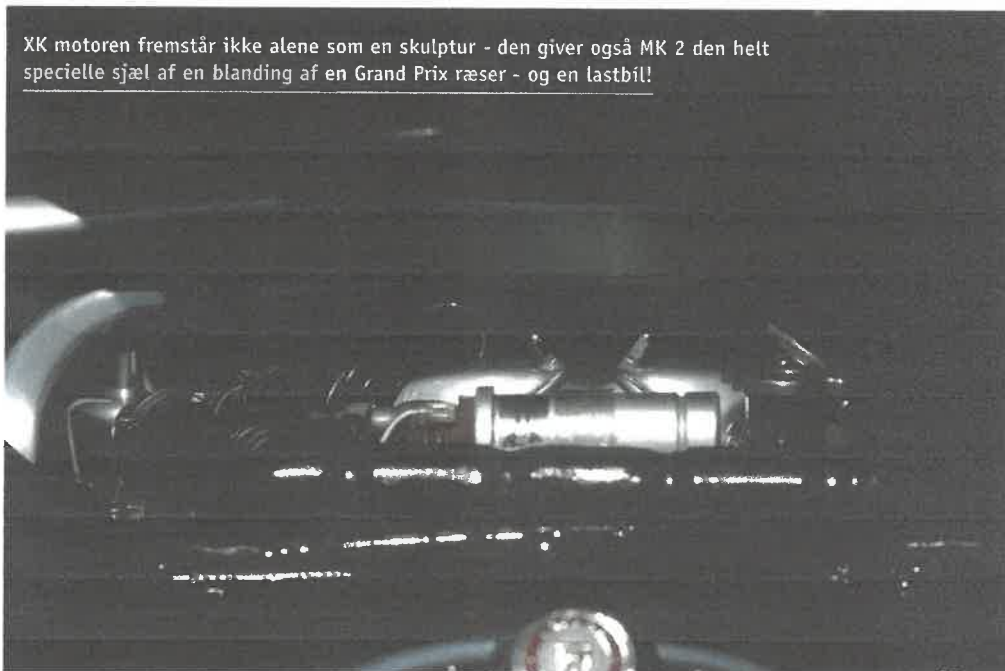
I Jaguaria nr. 128 har Niels Due Abrahamsen beskrevet anvendelsen af et andet produkt til læderrenovering. Dette kit fra "Woolies" binder ikke på vinyl og der skal ikke afsluttes med fikseringslak. Ifølge testen fra "Practical Classics" er dette kit også anbefalelsesværdigt; men det understreges, at det er nødvendigt at bruge et kraftigere lakfjerningsmiddel end det medfølgende, for at farven kan binde på læderet.

Hvis resultatet skal blive som forventet, er det nødvendigt at adskille sæderne fuldstændigt. Specielt den tidlige udgave (1961-63) af forstole til MK 2 med fabriksmonterede Reutter-rygbeslag er fremstillet uden tanke for, at nogen kunne finde på at splitte dem ad i atomer. Først fjernes de 2 bageste konsoller rundt om det nederste af stoleryg-rammen. Der er en skrue på hver side; men for at det ikke skal være løgn, er en af skrueerne anbragt UNDER den store forkromede plade på siden af forsæderyggen. Det er således umuligt at komme til kærven med en skruetrækker – i stedet må der anvendes en lille vinkelskruetrækker, eller skruen må løsnes med en tang. Når man endelig har fået det skruet fra hinanden, kan man roligt begynde at glæde sig til at skulle samle det igen – især er det sjovt at prøve at ramme gevindet inde under krompladen og få skruen til at tage fat! Efter at de 2 støttekonsoller er fjernet kan bagsæderyggen vippes bagud og fjernes. Picnic-borde og 2 afdækninger nederst på rammen afmonteres. Til sidst adskilles sæderamme og ryglæn. Bagsædet fjernes og midterarmlånet adskilles fuldstændigt.



De originale Reutter reclining seats bestag er sjældne - og kræver stor sjælestyrke, når de skal demonteres ved en renovering af læderet.

XK motoren fremstår ikke alene som en skulptur - den giver også MK 2 den helt specielle sjæl af en blanding af en Grand Prix ræser - og en lastbil!





Detaljer fra motorrummet - perfekte mastercylindere til bremse og kobling. For at undgå rustdannelse på overfladen, har Jens Ole givet dem en tynd men diskret rustbeskyttende olie.

Da lakfjerner indeholder opløsningsmidler af ubestemmelig karakter, vil vi bestemt anbefale at foretage afrensning udendørs. Mørke, blankslidte steder behandles grundigt for at farven bagefter kan trænge ind i læderet. Hvis sæderne er meget beskidte, kan afvaskning med sæbevand inden brug af lakfjerner anbefales.

Før man begynder på indfarvningen skal sæderne gennemgås for løse eller manglende clips til fastgøring, og evt. småreparationer skal ordnes.

"Leather Renovation" anbefaler, at farven efter 10 % fortynding med vand sprøjtes på. Vi har imidlertid valgt en anden metode, idet vi efter forsøg vurderede, at læderet tager forskelligt imod, og det derfor er vanskeligt at opnå et pænt og ensartet resultat med en sprøjtepistol.

I stedet har vi valgt at duppe farven på med en blød bomuldsklud. Det tager meget lang tid i forhold til at sprøjte farven på – til gengæld er det nemt at opnå en jævn indfarvning. Langs kanterne løber farven ikke,

og man kan løbende kontrollere sit arbejde. Det er vigtigt, at især det første af de 2 lag nærmest trykkes ned i læderet, så farven



Clean and sober - sådan skal et motorrum på en MK2 se ud!

ikke blot lægger sig på overfladen. Prøv evt. først teknikken på et ikke-synligt sted. Farven på kantbåndene kan med fordel påføres med en lille pensel og efterfølgende duppes over. Efter at farven er fuldstændig tør – vent gerne nogle dage – påføres sidste lag farve. Anden gang går det betydelig hurtigere, da læderet nu ikke suger så meget farve til sig. Hvis læderet ikke er fuldstændig ensartet dækket, kan man give det et 3. lag med fortyndet farve.

"Vi kan anbefale gentagne påføringer med Gliptone: Liquid Leather conditioner – først med en uges mellemrum og derefter hver 14. dag."

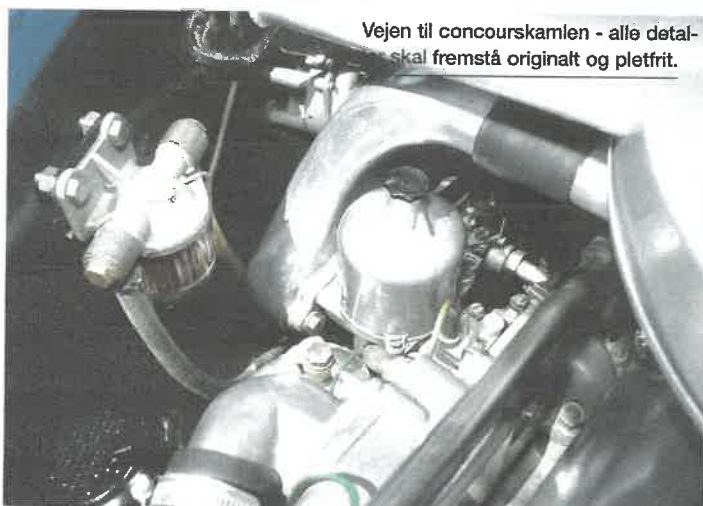
For at fikse den vandopløselige farve skal læderet behandles med en til formålet egnet lak. Den er bestemt ikke vandbaseret, så det er vigtigt med maske og god udluftning. Foruden en sprøjtepistol skal der anvendes en nylonstrømpe. Det første har enhver handyman, hvorimod det vel er sjældent med nummer 2altså fluks ind i co-driverens skab for at finde den ønskede beklædningsgenstand. "Stir thoroughly the fixing lacquer before pouring through a nylon stocking and into the pot of your spray gun". Igen er det en god idé at afprøve lakeringen på et "ufarligt sted" – for meget lak får farven til koge op, og for lidt giver en ru overflade.

Efter et par dage påføres den medfølgende Hide Food – der er nok til et par behand-

linger med en uges mellemrum. For at læderet kan genvinde sin oprindelige smidighed er det en god idé at behandle det yderligere. Vi kan anbefale gentagne påføringer med Gliptone: Liquid Leather conditioner – først med en uges mellemrum og derefter hver 14. dag. Det blødgør læderet efter den voldsomme behandling med opløsningsmidler og tilfører en dejlig duft af læder.

"Herefter er der kun tilbage at citere den mest brugte sætning i Service Manual: "Refitting is the reverse of removal procedure"

Bagsiden af ryggen på forstolene skal beklædes med et stykke, der består af vinyl og moquette syet sammen med et kantbånd på midten. Det kan købes færdigsyet og er nemt at montere korrekt, da der i hver side



Vejen til concoursskamlen - alle detaljer skal fremstå originalt og pletfrit.



på metalryggen findes en udstansning, der giver plads til at bukke kantbåndet rundt om siderne. 2 skruer med pynteskiver sørger for at tvinge moquette-stoffet ind i de nederste hjørner. Nederst på stolerammen beklædes fodpladen med vinyl. De fire forskellige konsoller, der skal placeres nederst på stoleryggen, monteres med moquette. Til sidst beklædes pap-pladerne bag picnic-bordene med vinyl.

is the reverse of removal procedure”.

Så vidt vides findes der ingen dansk importør af kittet fra ”Leather Renovation”, så det er nødvendigt at tage kontakt til firmaet direkte på tlf./fax. +44 14 25 67 40 60.

Vinyl og moquette kan købes i metermål og Gliptones produkter fås bl.a. hos Classic Trim 65 97 52 86.

Herefter er der kun tilbage at citere den mest brugte sætning i Service Manual: ”Refitting



Det oprindelige Beige læderinteriør havde mere end patina. Farven var slidt ned - men læderet var intakt. Et godt udgangspunkt for en læderrestaurering.



Forsæderne efter den omfattende renovering.



Bagsædet med ryglæn er nyrenoveret. Hynderne til forsæderne i forgrunden står for tur. Det er en forskel, der er til at se!



En lækker kabine er det, der er med til at gøre en MK 2 til en oplevelse!



Et komplet og originalt værktøjsæt er efterhånden en sjældenhed. Her suppleret af den originale instruktionsbog - og naturligvis en original salgsbrochure



JAGUAR MK2 3,8lt. MANUAL M. OVERDRIVE.
Dopo il video: 700 240 000