DÖNNI CLASSIC CAR AG

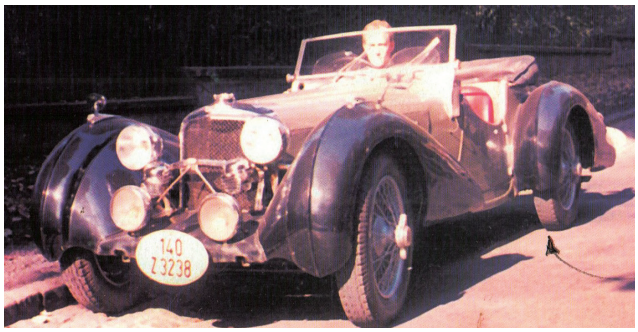
«THE STORY OF A SOLITAIRE» WIRD NEU GESCHRIEBEN

Seit Jahrzehnten ist der SS JAGUAR „100“ 3.5lt mit der Chassis-Nummer 39107 legendär. Dies aufgrund seiner vielen Teilnahmen an fast allen führenden Classic Car Anlässen Europas, die Mille Miglia und der Concorso d'Eleganza Villa d'Este sicher als Höhepunkte. In den USA gibt es sogar andere SS100, die von seiner Carrosserie inspiriert worden sind und ähnliche Spezialcarrosserien tragen.

Der Vorbesitzer des Wagens, Klaus-Peter Reichle, initiierte ein Buch über den Wagen, welches den Eindruck erweckt, dass der spektakuläre Wagen vom berühmten Pariser Carrossier Saoutchik umcarrossiert worden ist. Unter den Cognoscenti aber herrschte stets Unwissen, wer den Wagen umcarrossiert hatte. 198X stand in der Zeitschrift Motorklassik geschrieben, xxx xxxxxx. Das Glück wollte es, dass genau dieser Wagen seinen Weg in unsere Werkstatt fand. Wie immer vor grösseren Arbeiten versuchten wir Licht in die Geschichte dieses einzigartigen Wagens zu bringen. Im Buch, das wir nota bene vor 12 Jahren, vom Vorbesitzer mit persönlicher Widmung geschenkt bekamen, gibt es eine Vielzahl von historischen Hinweisen. Fotos des Erstbesitzers, einem Tagebuchauszug aus dem Leben des Erstbesitzers, Fotos vom Auto in verschiedenen Lebenslagen, eine Liste der Besitzer und viele höchst aufschlussreiche andere Fakten. Anlässlich unserer ersten Recherche stellten wir aber fest, dass doch einige Halbwahrheiten mit inkorrekten Folgerungen geschrieben worden waren.

Stromlinien-Aluminium Karosserie in reichem Adelshaus

Klar war, dass der Wagen von SS Cars Ltd. an Polchem geliefert worden ist. Der Wagen verliess das Werk in Foleshill bei Coventry am 2. Mai 1939. Merkwürdigerweise steht in der Geburtsurkunde von SS Cars Ltd. Geschrieben, dass der Wagen am 12. August 1938 fertig gestellt worden sei. Warum soll dieser Wagen fast ein Jahr auf Halde gestanden sein, nachdem William Lyons eigentlich nur auf Auftrag Autos baute. Eine der vielen noch zu lösenden Fragen. Am 3. Juli 1939 gratuliert der Präsident des Automobilklub Polski dem Grafen Alexander v. Hochberg mit folgenden Worten: „ Ich freue mich, dass Du den Mut hattest ein Englisches Auto zu kaufen. (Das ist ja in der heutigen Zeit nicht so selbstverständlich)“. Anmerkung, das Zitat ist Buchstabengetreu widergegeben.



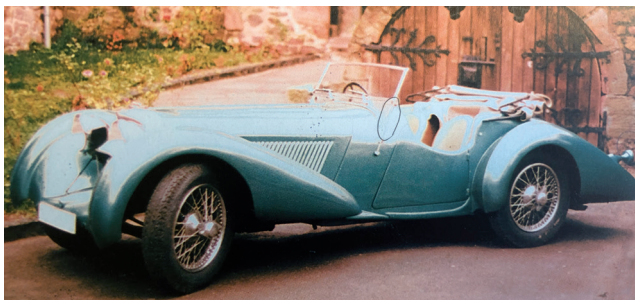
Max Heelein im umcarrossierten SS (im Buch fälschlicherweise als Alexander von Hochberg beschrieben).

Die Kriegswirren

Am 5. September 1939 beschreibt Alexander von Hochberg in seinem Tagebuch wie er den Kriegsausbruch erlebt und im Jaguar südlich aus Polen flieht. Zitat: „Nachts um 2 Uhr mit Ena im Jaguar… in eine sehr unsichere Zukunft gefahren“. Bereits hier schleicht sich ein Widerspruch im Buch des Vorbesitzers ein. Alexander v. Hochberg schreibt wie er mit Ena flieht, im Buch vom Vorbesitzer hingegen ist von Hochberg mit Ileana von Rumänien abgebildet. Das Foto von Ileana ist mit 30. Januar 1930 datiert. Die Flucht findet aber 9 Jahre später statt. Wir wissen heute sehr gut, dass die Beziehung von Prinzessin Ileana mit „Lexel“ von Hochberg nicht gerne gesehen war. Die von Hochbergs gehörten zwar zu den reichsten Adelshäusern Europas, sie gehörten aber nicht zum Hochadel. Als dann dem rumänischen Parlament vom ausschweifenden homosexuellen Leben des möglichen künftigen Königsgatten in Paris berichtet wurde, wurde die Beziehung per Dekret eingestellt. Ein Skandal, von dem mindestens europaweit genüsslich berichtet wurde.
Ena, mit der er floh, war seine britische Cousine, eine FitzPatrick. Dies war eine Beziehung, die ihr ganzes Leben lang andauern sollte. Aber auch Ena (Edwina) war adligen Ursprungs und erfüllte die Adelsprobe mit vier. Vierteln. Alexander von Hochberg verbrachte den Krieg in England mit Geheimdienstaufgaben, da er auch wegen seiner Mutter (seine Mutter war die erste High Society Lady des europäischen Hochadels und galt als eine der schönsten Frauen dieser Zeit, Daisy von Pless, geb. Cornwallis-West) und vor allem seinem Geburtsort den britischen Pass besass. Im Gegensatz zu seinem Bruder, der in Ermangelung des begehrten Dokumentes in englischer Kriegsgefangenschaft verbrachte.
Gemäss der Biografie von L.J. Ludovici über Ena FitzPatrick brachten Ena und Lexel den SS100 während dem Krieg in eine sichere Garage in Marvejols. 1947 kehrten sie mit mulmigem Geführ zurück nach Marvejols, nicht wissend ob ihr geliebter SS 100 noch unversehrt in der Garage stand. Mit Freude notierte Ena, dass sogar das Schokoladepapier noch in der Seitentasche steckte, das sie nach der Flucht liegen gelassen hätte.
Das Buch vom Vorbesitzer über den Wagen beschreibt, dass der Wagen noch vor Kriegsausbruch von Saoutchik umcarrossiert worden sei. Dies ist eher unwahrscheinlich, dass ein plötzlich verarmter Adliger, der vor dem Kriege in eine unsichere Zukunft fliehen musste, sich in dieser turbulenten Zeit seinen brandneuen Wagen umbauen lässt.

Der Resiewagen

In der Biorgraphie „The three of us“ wird beschrieben wie Ena, die Schweizer Freundin Margrit Willi und Alexander von Hochberg mit ihren Wagen Europa bereisten. Südfrankreich wurde zum Lebensmittelpunkt der drei. Einige Zeit verbrachte das dreier Gespann in Walchwil und Arosa. Später liess sich Alexander xxxx Reichsgraf von Hochberg, Fürst zu Pless und Freiherr zu Fürstenstein (gemäss Adelsverzeichnis Gotha Band 22) in Pollensa, Mallorca nieder.
Alexander von Hochberg hielt sich viel in Frankfurt auf und versuchte so das verlorene Familienvermögen von deutschen Staat zurück zu erlangen. Während dieser Aufenthalte traf er auf einen aufgeweckten Jungen, zu dem sich eine intensive und dauerhafte Beziehung anbahnte.
Im Sommer 1952 nahmen Ena und Alexander an einem leider nirgends genauer definierten Concours d’Elegance teil, wo der Jaguar für Ena einen Preis gewann. Diese Aussage in der Biografie kann als Indiz interpretiert werden, dass die Carrosserie zu diesem Zeitpunkt verändert worden war, da es kaum denkbar ist, dass eine zwar extrem schöne aber eher konservative SS 100 Werkscarrosserie unter den ausladenden baroken Carrosserien der späten Vorkriegs- und früher Nachkriegszeit noch einen Blumentopf gewonnen hätten.
Wir wissen aus den Forschungen des heutigen Besitzers dieses höchst interessanten SS Jaguar 100, dass man Mitte bis Ende der 50er Jahre in Frankfurt den jungen Max Heelein mit viel Lärm und hoher Geschwindigkeit durch die Stadt fahren sah. Max Heelein war eben dieser aufgeweckte Junge, der es Hochberg angetan hatte und für den Hochberg eine gute Ehefrau fand, die spätere Anka Gräfin von Hochberg. Auf einem Foto in den späten 50er Jahren sehen wir den SS100 mit Frankfurter Zollnummern. Wir haben Hinweise, dass der Wagen zuvor Englische Nummern getragen hatte. Es hätten aber auch malorquinische sein können, da wir in einer Korrespondenz von schwarzen Nummern mit weisser Schrift entnehmen konnten und sich von Hochberg später auf Mallorca nieder liess.
Wir können anhand obiger Fakten annehmen, dass der Wagen ca. 1951 umcarrossiert worden ist.



Umlackiert in türkis.

Wir stellten fest, das die Blecharbeiten teilweise ziemlich rudimentär gemacht wurden.

Farbanalyse mit Dr. Gundula Tut.

Work in progress: ein neuer Holzrahmen entsteht – Heck mit abgelaugtem Kotflügel.

DÖNNI CLASSIC CAR AG

Dorfstrasse 36 | Old Mill | CH-6265 Roggliswil
Tel: +41 (0)62 754 19 29
E-Mail: snd@jaguarclassic.ch | www.jaguarclassic.ch

Besitzerwechsel und fragwürdige Restaurationen

In den 60er Jahren schaffte es der Frankfurter Kürschner Helmut Feilitsch den Wagen von Hochberg in Spanien zu erwerben und fuhr ihn auf Achse nach Frankfurt zu überführen. Dies war aber der letzte Einsatz der ehemals grossen Schönheit für eine lange Zeit. Entweder hatte Feilitsch zu wenig Geld, oder die Firma, die den Wagen zur Aufbereitung bekam, zu wenig Mut die Instandstellung in die Hand zu nehmen. 1983 wechselte er die Hand und ein Friedrich Philipps wurde stolzer Besitzer der welken Ikone. Er liess ihn aufmöbeln und türkis metallic lackieren. Dieser Farbton und vielleicht auch die ausgeführten Arbeiten waren dann aber nicht das Gelbe vom Ei und so wurden zum zweiten Male Arbeiten in Angriff genommen. Nun wurde das Chassis verzinkt und der Wagen rot lackiert. Erst 1986 kam der gebeutelte Wagen zur Ruhe. Er fand seinen neuen Meister mit Klaus-Peter Reichle. In seinen Händen nahm der SS an Anlässen quer durch Europa teil und liess ihm auch die entsprechende Liebe zukommen, die ein Wagen dieses Kalibers benötigte und veröffentlichte ein Buch über dieses Unikat. Erst nach 30 Jahren verkaufte er den Wagen, der dann in die Hände des heutigen Besitzers Jürgen Strasser gelangte.
Vom Erstbesitzer, Alexander Count Hochberg haben wir ein notariell beglaubigtes Schreiben vom 27.4.1979, wo er bestätigt, dass er Helmuth Feilitsch alle Papier seines, „…. SS 100 Oldtimer Sportwagen mit Saoutchik Stromlinien-Aluminium Karosserie, Baujahr 1938…“ übergeben habe. Der Wagen ist aber aus Stahlblech, der Stil entspricht nicht Saoutchik und die Machart ist nicht im gewohnten Saouchik-Stil.

Instandsetzung und Spurensuche heute

Seit wir mit den Restaurationsarbeiten begonnen haben, konnten wir feststellen, dass der Wagen unzweifelhaft Matching Number 39107 ist, der in drei verschiedenen Biografien erscheint. Er befindet sich nach 80 Jahren erst in fünfter Hand. Ein grosser Teil der Materie der Spezialcarrosserie ist immer noch vorhanden.
Wir stellten aber auch fest, dass die Blecharbeiten teilweise ziemlich rudimentär gemacht worden sind. Das Formen der Bleche für die Flügel und die markante Bügelfalte auf den Flügeln ist sehr gut gemacht, aber die Symmetrie und die Flucht der Sicken ist eher bescheiden. Die Schweissnähte sind erstklassig ausgeführt, hingegen sind die Kotflügel aus vielen, teilweise unnötig kleinen Stücken zusammengeschweisst. Die Tragstruktur des Hecks muss scheinbar teilweise erneuert worden sein. Was wir aber entdecken durften, ist, dass über die noch original lackierte Aussenhaut das ausladende Heckblech geformt worden ist und wir daher höchst seltenen gunmetal Originallack entdecken konnten.
Der Zustand der Carrosseriebleche ist so schwer beeinträchtigt, dass sie leider nicht mehr restauriert werden können. Auch die teilweise dürftige Machart verhindert dies leider. Daher haben wir die Carrosserie 3D gescannt und nun eine Holzform für die Blechherstellung erstellen lassen, so dass der Wagen in der Form auferstehen wird, wie ihn Lexel von Hochberg sich erträumte.
Die zwei grossen Fragen bleiben: Wer genau hat diesen SS100 mit einem neuen Blechkleid versehen und gibt es noch Zeitzeugen aus den 50er, 60er und 70er Jahre, die sich an dieses Auto erinnern können? Vielleicht kommt mit der Zeit noch Rat.

Dieser Wagen wird als Work-in-Progress an der Swiss Classic World am Stand von Dönni Classic Car AG gezeigt werden.