

# CLASSIC DRIVER

## Jasper Beukenkamp weiß einfach alles über Facel Vega

### Lead

Opulent, stylish und kraftvoll – kein Wunder, dass Facel Vegas in den 1950er- und 1960er-Jahren beim Jet Set hoch im Kurs standen. Nun gibt es einen jungen Mann in den Niederlanden, der fest entschlossen ist, die legendären Franzosen in altem Glanz neu erstrahlen zu lassen.



Der Holländer Jasper Beukenkamp ist der Gründer von [JB Classic Cars](#), einem auf den Handel mit und die Restaurierung von Automobilen der französischen Luxusmarke Facel Vega spezialisierten Betrieb. Seitdem er die Firma im Alter von zwanzig Jahren gegründet hat, hat sich Jasper den Ruf einer absoluten Facel Vega-Autorität erworben. Und wer jemals seine in jede Restaurierung einfließenden handwerklichen Künste gesehen hat, wird die Gründe unschwer erkennen. Wir trafen uns mit ihm in seiner Werkstatt, um mehr über die Ursprünge seiner ungewöhnlichen Passion zu erfahren – und im Gespräch herauszufinden, warum die französischen Luxusmodelle für „die wenigen, die das Feinste wollen“ (so der alte Facel Vega-Slogan) heute so stark gefragt sind.



### Was ist Ihre älteste Erinnerung an ein Automobil?

Als ich 15 Jahre alt war, hatte ein Bekannter einen wunderschön restaurierten Triumph GT6 Mk2 in "Britisch Racing Green". In dem nahm er mich auf eine Spritztour mit.

### Wie hat sich Ihr Interesse an Autos seitdem weiterentwickelt?

Meine Begeisterung für Autos erwachte erst später, zuerst interessierten mich Mopeds mehr. Ich reparierte sie in der Scheune meiner Eltern für Freunde und Leute aus der Nachbarschaft. Doch mein Traum zerbrach, als ich erkannte, dass es keine guten Ausbildungsbetriebe in meiner Umgebung gab. Stattdessen studierte ich, um Automechaniker zu werden. In dieser Zeit half ich jemandem bei der Restaurierung seines Triumph TR3A. Ich liebte es, an diesem Auto zu arbeiten und entwickelte in der Folge mehr Interesse an klassischen Autos. Ich arbeitete hart in der Schule und es gelang mir, ein Praktikum bei einem lokalen Restaurierungsbetrieb zu erhalten. Dort begann ich, alle Facetten einer Restaurierung von der Pieke auf zu erlernen. Metallbearbeitung hat mich damals besonders angezogen, daher kaufte ich mir einen sehr schlecht erhaltenen Triumph GT6 und brachte mir sozusagen im Eigenstudium bei, wie man eine Karosserie am besten repariert.



#### **Hatten Sie vor Gründung Ihrer eigenen Firma bereits eine professionelle Karriere?**

Ich gründete meine Firma, als ich 20 Jahre alt war und hatte also nie einen „normalen“ Job. Neben der Schule, an Samstagen und in den Ferien arbeitete ich als Gärtner, um die Restaurierung meines Triumphs zu finanzieren.

#### **Was war die Triebfeder zur Gründung Ihrer eigenen Firma?**

Im Dezember 2001, es war das letzte Jahr meines Studiums, traf ich einen Instruktor für Apache-Helikopter-Simulatoren, der nebenbei Teile für Triumph TR aufarbeitete und verkaufte. Das Geschäft wurde für ihn zu groß, um es allein abwickeln zu können, und daher suchte er nach einem Partner. Ich hatte also die Wahl, zuerst noch das Studium zu beenden oder es abzubrechen. Und entschied mich für Letzteres. Nachdem er mich angesprochen hatte, war meine Motivation ohnehin gesunken, daher war es für mich die beste Lösung. Im Juli 2002 war es dann offiziell.





**War das Geschäft von Anfang an auf Facels spezialisiert?**

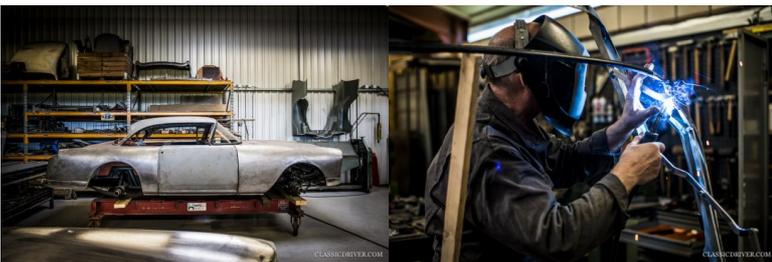
Nein, wir begannen mit Triumph TR-Modellen und später Austin-Healeys, Jaguars und MGs. Ich arbeitete zudem mit einem Kunden zusammen, der eine große Sammlung amerikanischer Wagen aus den 1950er- und 1960er-Jahren besaß. 2006 kaufte er einen Facel Vega HK500 und wir nahmen einige kleinere Reparaturen an dem Auto vor. Er hatte enge Verbindungen zu einem holländischen Facel-Spezialisten, der mich irgendwann fragte, ob ich ihm assistieren könnte. Wegen seines Alters suchte er nach einem Nachfolger für seine Firma. So beschlossen wir, zusammenzuarbeiten, ehe sich unsere Wege wieder trennten.

**Was finden Sie an dieser exotischen Marke so anziehend?**

Als ich mit den Arbeiten an diesem Facel Vega begann, verschlang ich nebenbei alles, was über die Marke geschrieben stand. Besonders fesselte mich die Geschichte, die Vision und die Hingabe des Gründers Jean Daninos. Meine Zusammenarbeit mit dem erwähnten Markenspezialisten ließ mein Interesse weiter anwachsen, und seitdem ist daraus eine Passion geworden, die mich nie mehr losgelassen hat.

**Woraus schöpfen Sie das Wissen, um die Restaurierung von solch speziellen Wagen anzugehen?**

Einfach gesagt durch Erfahrung, Selbststudium und „Versuch und Irrtum“.



**Welche Arbeiten führen Sie in Ihrer Werkstatt aus?**

Neben regulärer Wartung, Montage und Arbeiten an der Elektrik haben wir uns auf Karosseriearbeiten spezialisiert. Von kleinen Beulen bis zum kompletten Neuaufbau besitzen wir alle Kenntnisse und Möglichkeiten, solche Arbeiten komplett intern zu erledigen. Die Bearbeitung des Metalls ist die Basis einer jeden hochwertigen Restaurierung, daher wollen wir das selbst erledigen. Lackierungen und Polsterarbeiten geben wir an erfahrene Spezialisten, mit denen wir zum Erreichen der besten Qualität eng zusammenarbeiten. Auch mechanische Arbeiten werden extern erledigt, doch nehmen wir die Montage der Motoren nach unseren eigenen strengen Standards vor.

**Ziehen Sie es vor, ein Auto in eine Art Neuzustand zurückzusetzen oder seine Originalität so weit wie möglich zu erhalten?**

Wo immer möglich, versuchen wir so viel wie möglich von der Originalsubstanz zu erhalten. Daher restaurieren wir gewöhnlich die „rostigen“ Autos komplett und erhalten die originalgetreueren Exemplare. Natürlich alles nach Absprache mit dem Kunden – wir versuchen, seine oder ihre Ideen und Erwartungen zu erfragen. Wir können auch gewisse Modifikationen vornehmen – zum Beispiel ein Automatikgetriebe mit einer Park-Position einbauen, das es bei den Original-Modellen nicht gab, oder stärkere Scheibenbremsen. Alles mit dem Ziel, die Nutzerfreundlichkeit und Sicherheit zu verbessern, doch muss alles jederzeit auch wieder reversibel sein.



### **Worin bestehen die größten Herausforderungen bei der Restaurierung eines Facel Vegas?**

Ganz am Anfang steht die Frage: Ist das Auto vollständig oder nicht? Einige Teile, wie Zier- und Formteile aus rostfreiem Edelstahl sind extrem schwer zu finden und zu kaufen. In den zehn Jahren, in denen Facel Vega bestand, wurden schließlich nur 2.897 Autos gebaut. Unter denen waren nur 1.183 Exemplare mit dem dicken V8-Motor, und an denen arbeiten wir am meisten. Eine weitere Schwierigkeit besteht in den Karosseriebauarbeiten. Diese Autos kannten keine gute Rostvorsorge und die Stoßfänger und Formteile erfordern eine Menge Arbeit, ehe sie vernünftig sitzen. Die wunderbaren Innenräume, mit all ihren raffinierten Details, verlangen ebenfalls höchste Handwerkskunst. Andererseits können wir bei solchen Herausforderungen auch unsere Kunstfertigkeiten und unser großes Engagement unter Beweis stellen.

### **Was unterscheidet Sie von anderen Restaurationsbetrieben?**

Wir versuchen, mit einem kleinen Team von Spezialisten so nah wie möglich an die Perfektion heranzukommen – daher trifft der Facel Vega-Slogan „für die wenigen, die das Feinste wollen“ auch so gut auf uns zu. Aber darüber hinaus finden Sie auch noch Fahrzeuge anderer Marken bei uns – wie Jensen, Austin-Healey, Bentley, Porsche, Mercedes-Benz, Buick und Cadillac.



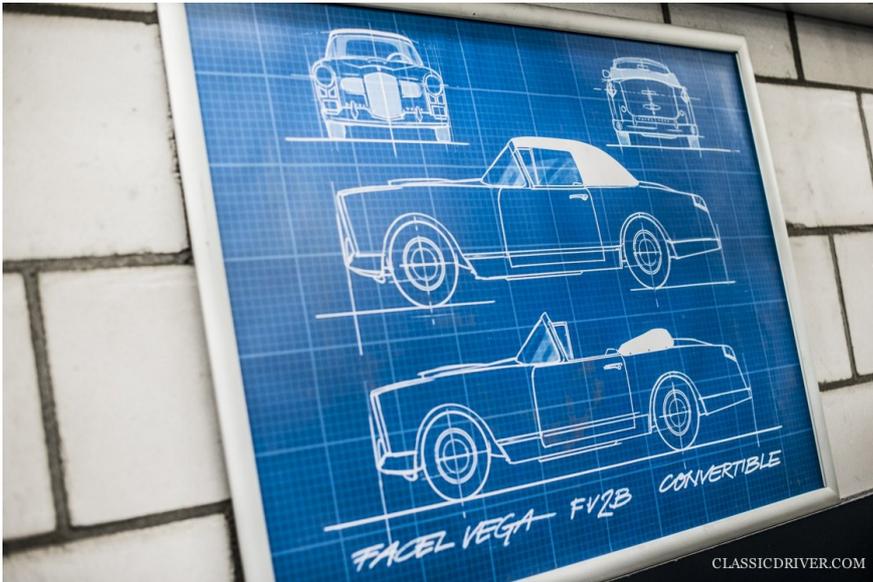
### **Was kann ein Kunde erwarten, der sich zur Restaurierung eines Facel entscheidet?**

Eine Firma, die alles Wissen und alle Handfertigkeiten besitzt, um das Auto bis zur Perfektion neu herzurichten. Wir binden den Kunden auch in jede Phase des Projekts ein, schicken ihm Zwischenberichte mit Fotos und Erklärungen zu den ausgeführten Arbeiten.

**Der Amicale Facel Vega Club in Frankreich ist sehr populär, verfügt über ein großes Archiv und jede Menge Wissen. Haben Sie ein gutes Verhältnis?**

Wir haben gute Kontakte zum Amicale Facel Vega Club. Er hat ein umfangreiches Archiv, unter anderem mit originalen

Konstruktionsplänen und Werksfotos. Das Facel Vega Buch „Le Grand Tourisme“, ein Gemeinschaftswerk einiger enthusiastischer Mitglieder des Clubs, zeugt vom großen Wissen und Informationsschatz des Amicale Facel Vega.



**Sie arbeiten gerade an einem besonders speziellen Projekt - einer Facel Vega FV2B Cabriolet „Replica“. Ist es nicht ein Sakrileg, ein Originalauto aufzuschneiden, um daraus dann dieses Replica zu bauen?**

Das Ganze ist ein wenig komplizierter. Facel Vega baute nur elf Cabriolets mit V8-Motor – sieben FV1, drei FV2B und einen FV3. Im Jahr 2012 erhielt ich das Privileg, für einen interessierten Kunden ein Original-FV2B-Cabrio in England zu inspizieren. Dieses spezielle Exemplar, das einmal im Besitz von Herrn Daninos persönlich war, präsentierte sich in einem fantastischen Zustand. Leider konnten wir uns nicht auf einen Deal einigen, doch vergaß ich dieses Auto nicht – auch, weil ich zuvor noch nie ein solches mit eigenen Augen gesehen hatte. Und so entstand die Idee, ein vergleichbares Cabriolet selbst zu bauen. Für uns als Restaurierungsspezialist war das eine weitere Gelegenheit, unser Know-How unter Beweis und ein Auto auf die Räder zu stellen, das dann auch weitaus Menschen zu Gesicht bekommen würden. Kurz danach erwarben wir einen sehr authentischen Facel Vega FV2B mit „matching numbers“. Zunächst hatten wir vor, den Cabrio-Umbau alleine zu stemmen. Doch wurde schnell offensichtlich, dass mehr Parteien Interesse hatten, sich einzubringen. Als Folge bauten wir das Auto im Auftrag eines Kunden. Die schwierigste Aufgabe bestand darin, ohne genaue Maße und mit nur wenigen Fotos als Vorlage den Cabriorahmen originalgetreu nachzubauen. Es dauerte ewig, bis alles perfekt funktionierte, doch gelang es uns. Aktuell werden noch die Polsterarbeiten erledigt, und dann ist das Auto startbereit. Das Ergebnis ist nach unserer Meinung wirklich überwältigend. Das einzige Teil, das am ganzen Auto nicht original ist, ist das Dach. Der Rest, vom Kühlergrill bis zum Armaturenbrett, wurde perfekt restauriert und trägt die Original-Produktionsnummern.



**Welche Modelle sind innerhalb der Facel-Modellreihe Ihre Favoriten und warum?**

Ich ziehe die früheren FV-Modelle vor. Wie bei vielen Marken sind die früheren Modelle die interessanteren, weil puristischsten – man denke nur an frühe E-types, Austin Healey 100 und ähnliche.

### **Gibt es ein spezielles Modell, dass Sie liebend gern einmal in ihrer Werkstatt hätten?**

Ja, den Facel Vega Le Mans Prototypen, doch aufgrund der finanziellen Turbulenzen der Firma 1964 und 1965 wurde das Auto nur zu achtzig Prozent fertig. Doch bis auf ein paar Zeichnungen ist heute nichts mehr übrig. Vielleicht können wir eines Tages mal einen nachbauen.



### **Jeder Facel Vega ist speziell und einzigartig. Gibt es interessante Geschichten oder Anekdoten zu einem speziellen Modell, das Sie mal in Arbeit hatten?**

Der Facel Vega HK500 aus dem Vorbesitz von Ava Gardner hatte einen interessanten Hintergrund. Ich fand in einem Internetforum Fotos eines in Frankreich zum Verkauf stehenden und sehr vollständig wirkenden HK500. Also zögerte ich keine Sekunde, und fuhr hin, um ihn mir anzusehen. Es stellte sich heraus, dass er zuletzt in den USA zugelassen worden war. Und zwar mit seiner Motorennummer, was durchaus üblich war, weil nur wenige Leute wussten, wo die Fahrgestellnummer zu finden war. Nachdem sich beides als korrekt herausstellte, kaufte ich das Auto. Zurück zuhause forschte ich ein wenig in den Archiven und fand heraus, dass es einer von drei Facel Vegas aus dem Besitz der Schauspielerin Ava Gardner war. Da der Öffentlichkeit nur die Motorennummer bekannt war, hatte niemand seine Geschichte erahnt.

### **Fahren Sie am Wochenende selbst einen Facel Vega?**

Wir nehmen gelegentlich an Events und Rallyes teil. Unsere letzte größere Ausfahrt führte nach Reims zum 60. Geburtstag der Marke.

### **Nehmen wir an, Geld spielte keine Rolle: Was wäre Ihr Traumwagen?**

Es ist für mich fast unmöglich, mich nur für ein Auto zu entscheiden! Doch habe ich eine kleine Liste: Dodge Storm Z-250, Talbot-Lago Type 150 CS, Jaguar E-type Serie 1, Ferrari 456, Bugatti EB110 und ein Ferrari 250 GT Europa.

*Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2017*

### **Galerie**

































































