

CLASSIC DRIVER

Ein schriller Nachmittag mit Jamie Burnett, dem „King of Carbs“

Lead

Jamie Burnett ist in zweiter Generation Chef von Burlen Ltd., dem weltweit einzigen Hersteller von SU- und Zenith-Vergasern. Er ist Exzentriker, Künstler und Erfinder, mit einer Vorliebe für Technik und Mode der viktorianischen Ära. Wir verbrachten einen Nachmittag mit dem König der Vergaser...



Seit er mit gerade 18 Jahren ins Geschäft seines Vaters einstieg, hat Jamie Burnett in zweiter Generation die im britischen Salisbury ansässige Burlen Ltd. zur gefragtesten Adresse für Vergaser entwickelt. Mehr noch: Er half, dieses früher rein funktionale Bauteil zu einem regelrechten Kunstwerk zu entwickeln. Seine Automobilsammlung ist so unterschiedlich wie faszinierend, da stehen Hot-Rods neben amerikanischen Pick-ups aus den Vierzigern, Land Rover-Modellen und Dolomite Sprints. Und sein Büro könnte die Kulisse eines Herrenclubs in einer im viktorianischen Zeitalter spielenden Kriminalserie sein. Während Jamie also sehr stark in der Vergangenheit verwurzelt ist, hat er gleichwohl sein zweites Auge fest in die Zukunft gerichtet...



Was sind Ihre frühesten automobilen Erinnerungen?

Wie ich mit meinen zwei Brüdern auf dem Rücksitz des Jensen meines Vaters sitze. Er liebte es, mit quietschenden Reifen um die Kurven zu fahren, und wir sprangen dabei vor Freude hin und her. Wir waren immer von klassischen Autos umgeben, aber den Jensen habe ich am besten in Erinnerung. Er war einer der ersten Sportwagen meines Vaters. Er besitzt ihn noch immer und fährt ihn auch noch regelmäßig.

War zu erwarten, dass Sie in das Familienunternehmen eintreten würden?

Nein, nicht wirklich. Ich habe hier in meinen Sommerferien gearbeitet. Als Kinder sind mein Bruder und ich hier auf Drehstühlen durch die Räume geflitz und haben durch die Ersatzteile im Warenlager gekramt. Wobei wir noch nicht verstanden, für was sie alles gut waren. Aber das war unser Spielplatz.





In der Schule wählte ich Kunst als Schwerpunkt und belegte dann auch an der Uni Kurse in Kunst. Ich hatte schon immer Interesse an Skulpturen und am Herstellen von Dingen. Doch nach der Hochschule fuhrwerkte ich herum und suchte nach irgendeiner Beschäftigung. Bis mir mein Dad einen Tritt in den Hintern gab und mir anbot, bei ihm zu arbeiten. So könnte ich etwas Geld verdienen und er müsste so nicht mehr für mich zahlen! So fing es also alles an...

Wie fanden Sie es?

Wie gesagt, ich mag es, Dinge zu formen. Daher war es ganz natürlich, an der Produktionslinie zu stehen und all die kleinen Dinge und Teile zusammenzusetzen. Ich habe seitdem so ziemlich jede Arbeit gemacht, die es hier zu vergeben gibt und dabei auch jedes verfügbare Teil gebaut. Am Ende wuchs dann besonders mein Interesse an Vergasern. Wenn man einen zusammenbaut, ist das wie bei einem Modellbausatz. Man hat eine Schachtel von Teilen und muss sie dann alle zusammensetzen. Das fand ich faszinierend, und 20 Jahre später bin ich noch immer hier!

Hat diese Arbeit Ihre Begeisterung für Autos gesteigert?

Angezogen haben sie mich schon immer. Doch anfangs waren es moderne Autos mit Alu-Felgen und Wide-Body-Kits, die mich besonders gefangen nahmen. Unser Vater nahm uns immer zu Messen und auf Automärkte mit, sodass automatisch auch Interesse für klassische Modelle aufkam. Mein erster Klassiker war ein Ford Pilot (von 1947 bis 1951 von Ford in England und Australien gebaute Limousine, in unserer Fotoserie das blaue Auto mit Kennzeichen LEL 211, Die Redaktion). Ein Auto, das ich wegen seines mächtigen V8 schon immer bewundert hatte. Ich besitze ihn noch immer, er ist noch immer mein Favorit. Ich habe ihn überall gefahren, die ganze Zeit, und er hat mich nie im Stich gelassen.



Wie kamen Sie zu dem Ruf, King of Carbs, also König der Vergaser, zu sein?

Vermutlich, weil ich schon in einem relativ jungen Alter sehr tief in diese Materie eingetaucht bin. Ich habe auch dabei geholfen, die Qualität der Gemischbatterien auf das Niveau zu heben, auf dem sie heute sind. Zugleich habe ich die Leute, die sie bauen, geschult. Um so eine maximale und gleichbleibende Qualität sicherzustellen.

Spüren Sie angesichts des Booms in der Welt der Klassiker und des historischen Motorsports ein wiederwachendes Interesse an und eine stärkere Nachfrage nach hochwertigen Vergaseranlagen?

Absolut – die Leute lieben britische Fertigungs- und Handwerkskunst. Als Vergaser erfunden wurden, waren sie nicht mehr als Teile eines Motors, die man zusammenwürfelte. Und sie sahen auch nicht so proper aus wie unsere heutigen Anlagen. Zum Beispiel waren die Kammern nie poliert. Heute betrachten wir sie als Kunstwerke. Wenn die Leute ihre Motorhauben öffnen, fällt der Blick als Erstes auf die Vergaser, also müssen die tiptopp aussehen. Sie sind heute so viel mehr als nur funktionale Objekte.



Woraus resultiert Ihre Liebe zu amerikanischen V8 und Hot-Rods?

Ich denke es liegt an den Modifikationen – ich habe immer schon gerne Dinge verändert und meine Autos personalisiert. Der Ford Pilot sieht sehr amerikanisch aus und ich habe, weil er so hübsch gestylt ist, an ihm nicht viel verändert. Begeistert haben mich immer schon dicke Chevy-Pick-ups aus den 30er- und 40er-Jahren. Und mein Erster war der Plymouth, den Sie hier auf der Hebebühne sehen. Er wurde auf einer Auktion angepriesen und ich entschloss mich, ihn zu erwerben.

Ein Grund für die Beschäftigung mit amerikanischen V8 lag aber auch darin, dass die Hot-Rod-Szene in den USA kaum SU-Vergaser einsetzt. Ich witterte eine Marktnische und die Chance ihnen zu zeigen, wie wunderschön sie sind. Als ich meinen Hot-Rod kaufte, war er stark verrostet und auch sonst schlecht zusammengebaut. Doch ich hatte zu viel Geld in der Tasche und war so fest entschlossen, dass ich ihn trotzdem ersteigerte. Das erforderte zwar dann eine Menge Arbeit, was aber völlig okay war, denn nichts mehr am Auto war noch original. Daher hatte ich auch kein Skrupel, das Ding in seine Einzelteile zu zerlegen, denn ich habe das Auto ja praktisch wieder zu neuem Leben erweckt.



Ihr Büro sieht aus wie eine Kreuzung aus dem Purdey Store in London und einem britischen Herrenclub...

Mein Autogeschmack orientiert sich an den 1930er- und 40er-Jahren, doch meine Vorlieben in punkto Inneneinrichtungen zielen in Richtung viktorianisches Zeitalter. Ich sage immer, dass ich im Herzen ein Viktorianer bin - ich liebe die Taxidermie, die Kunst der Haltbarmachung von Tierkörpern, die alten Raucherzimmer und Gentlemen's Clubs.

Wie fühlt es sich an, der einzige Hersteller von Skinner Union, Zenith und Amal Vergasern zu sein?

Ganz hervorragend, und ich fühle mich hier einfach pudelwohl. Es ist großartig, Teil der Geschichte dieser Firma zu sein und sie überrascht mich jeden Tag aufs Neue. Ich habe mir gerade erst alte Fotos der Skinner Familie angeschaut, weil wir eine neue Skinner Bekleidungsfirma aus der Taufe heben. Ich wäre gerne damals, zu Beginn des 20. Jahrhunderts, dabei gewesen. In der Zeit, als der industrielle Fortschritt rasend schnell voranschritt und ständig neue Dinge erfunden wurden. Ich liebe es, nach Goodwood zu gehen und dort mit Leuten über Buren zu sprechen - es gibt immer noch viel zu viele Leute, die gar nicht wissen, dass es uns gibt.



Was hält die Zukunft für Buren bereit?

Diese Bekleidungsline ist etwas, das uns schon längere Zeit vorschwebte. Vor einigen Jahren haben wir schon einmal eine Vintage-Kollektion für Mäntel, dreiteilige Anzüge und Ähnliches herausgebracht, und die Resonanz war sehr gut, als wir die Sachen in Goodwood gezeigt haben. Doch bald darauf mussten wir uns wieder auf unser Kerngeschäft konzentrieren. Im letzten Jahr entschieden wir uns, das Projekt neu zu beleben und begannen mit handgefertigten Tweedmützen. Hoffentlich können wir bald die Kollektion wieder ausweiten. Ich treibe das persönlich voran, weil ich Vintage Klamotten und deren Stil so sehr schätze.



Wir entwickeln auch ein in den Vergasern verstecktes Einspritzsystem für den Jaguar E-type. Das haben in der Vergangenheit auch schon andere gemacht, doch nicht auf diesem Qualitätsniveau. Wir wollen uns durch den Einsatz neuer Technologien auf breitere Füße stellen, behalten aber unseren „Old school“-Ansatz.

Was wäre Ihr Traumwagen, wenn Geld keine Rolle spielt?

Der Weltrekordwagen Fiat S 76, bekannt auch als „Das Biest von Turin“!

Galerie

