



Helge Jensen unterwegs genau in dem restaurierten Gendarmerie-Porsche, der links oben auf dem alten Bild zu sehen ist



Zu Besuch bei „Porsche-Flüsterer“ Helge Jensen in Grassau:

Vom Rosthaufen zum „fabrikneuen“

Wenn sich normale Menschen schneiden, bluten sie. Bei Helge Jensen tropft in dem Fall wahrscheinlich Benzin aus den Venen, denn sein Beruf ist seine Berufung und seine Leidenschaft. Der Mann ist seit vielen Jahren einer der gefragtesten Oldtimer-Restaurateure Europas. Bei ihm und seinem Team werden automobile Scheunenfunde zu preisgekrönten Meisterwerken. Geht nicht, gibt's nicht. Das hat natürlich seinen Preis, denn vom Rosthaufen zum Top-Car braucht es ca. 1.500 Arbeitsstunden. Weit über 150 Autos hat Helge Jensen im Laufe der Jahre restauriert, darunter 38 Porsche des Typs 356, und die in allen Varianten. Ein 356er ist auch der Grund für dieses Interview. Denn über Helge Jensen, seinen Werdegang und seine Qualifikationen wurde schon ausreichend geschrieben. Dies hier ist ein Blick hinter die Kulissen.

Helge, wir kennen uns nun schon seit einigen Jahren. Jetzt mal ehrlich: sind das hier im Heck der Karosse tatsächlich Schusslöcher?

Der Mann grinst: „Wenn ich es wüsste, dürfte ich es Dir nicht sagen. In diesem Geschäft ist man diskret. Nur so viel: die Karosse hab' ich im Kundenauftrag gekauft. Der Kunde wollte genau so einen 356. Wir haben ihn in Amerika gefunden. Jetzt wird er von Grund auf neu aufgebaut.“

Gefunden, wie findet man so ein Auto?

Ich hab' da meine Kontakte. In Holland sitzen ein paar Händler, die haben ihre Scouts weltweit. Du sagst

dem Mann in Holland, was genau du willst, und die Maschinerie läuft an.

Nehmen wir mal an, die Scouts finden irgendwo in Afrika, Amerika oder Asien deinen Wunsch-Porsche, dann geben sie dir eine Nummer durch, die der Wagen im Motorraum hat. Über einen Kontakt bei Porsche erfährst du dann, dass der Wagen, sagen wir mal, 1950 gebaut wurde, wer der erste Besitzer war und so weiter.

So kann man unter Umständen den Weg des Fahrzeuges verfolgen und man weiß, was man kauft. Diese Historie ist oft wichtiger als der momentane Zustand der Karosse.

Der Kunde kauft einen Rosthaufen, von dem er weiß, dass es mal ein toller Porsche war?

Oft ja. Der Klient lässt den Wagen nach seinen persönlichen Wünschen restaurieren. Für uns ist das oft ein Totalaufbau. Sowas dauert bis zu einem Jahr, manchmal noch länger. Dann hast du aber einen Porsche, der aussieht, als käme er gerade vom Handkarren aus Werk 1 in Stuttgart-Zuffenhausen. Damals gab es nämlich noch keine Fließbänder.

Was sind das für Leute, Deine Kunden?

Namen kann ich natürlich nicht nennen, aber wir arbeiten für Klienten in ganz

Europa. Vom Formel-1-Crack bis hin zum Politiker haben wir so einiges in der Kartei.

Da erlebt man was, oder?

Ja. Es kam mal ein Mann rein, der fragte, ob ich schon mal einen Jaguar restauriert hätte. Er hätte da nämlich ein paar. Ich hab' mir die „paar“ angesehen, es waren um die 25 Stück, von jedem Modell, das Jaguar je rausgebracht hatte, stand da einer in seiner Tiefgarage. Wir haben fast zehn Jahre an den Autos gearbeitet. Da war ein Jaguar SS von 1936 drunter, oder ein Wagen, den Humphrey Bogart mal hatte. Oder da drüben auf dem Foto, der Gendarmerie-Por-



Porsche 356 in seinem Element

sche. Der war Baujahr 1958, von denen gab's damals einige, vor allem im europäischen Ausland. Die Österreicher hatten auch zwei, weil das damals die einzigen Autos waren, die über 180 Stun-



Der durchlöchernte 356er aus den USA als Rohkarosserie. Sind es tatsächlich Einschusslöcher?

len müssen, sondern um die Zeit, die wir zum Restaurieren brauchen. Und genau das kann ich oft nicht garantieren. In meinem Team sind nur Spezialisten. Und wenn so einer ausfällt, wegen

satzteile, die wir benötigen.

Der Mann grinste und zeigte mir ein dutzend Kellerräume. In einem lagerten nur originalverpackte Porsche-Motoren, in einem anderen Raum Blechteile, verpackt und bis zur Decke gestapelt,

alles neuwertig. In wieder einem anderen Keller sah ich Regale, voll mit Armaturen und so weiter und so fort.

Wie das?

Als Porsche den Bau des 356ers einstellte, wurden viele Ersatzteile und Motoren für 10% des regulären Preises abverkauft. Der Mann war damals Student, kratzte Geld zusammen und kaufte die gesamten Lagerbestände einer Produktions-Stätte auf. Vieles davon hat er heute noch, und er kommt mich immer wieder mal besuchen. In seinem 356er, den wir ihm neu aufgebaut haben.

Und der rote Traum-Porsche da hinten? Deine Susi, können wir da mal drüber reden?

Immer, sobald Du deine erste Million Bücher verkauft hast. Ja gut, dann lass uns wenigstens ein Foto machen. *Heinz von Wilk* ■

Weitere Infos über Helge Jensen gibt's unter www.jensen-classic.de

Wunsch-Porsche

denkilometer liefern und dabei nicht von der Straße fliegen. So einen haben wir im Originalzustand wieder aufgebaut. Mit Blaulicht und inklusive Telefunken-Funkgerät mit Telefonhörer. Das größte Problem bei diesem Auto war, ein originales altes und funktionierendes Funkgerät aufzutreiben.

Was war Dein schwierigster Auftrag?

Ein Porsche-Cabrio-Prototyp der späteren 356er. Der hatte die Nummer 50/1. Die 50 steht für das Baujahr, und die 1 für die Seriennummer. Das heißt also, es gab für den Wagen noch keine Vergleichsmöglichkeiten und fertige Ersatzteile. Wir mussten also alles, was wir brauchten, hier per Hand anfertigen. Das tun wir übrigens auch heute noch, wenn es ein muss.

Wie sind Deine Klienten so drauf?

Denen geht es meist nicht um das Geld, das sie bezah-

len müssen, sondern wegen einem Unfall, dann kommt alles ins Stocken. Manche von meinen Kunden schauen ab und zu vorbei, um zu sehen, wie weit wir sind.

Welcher Kunde wird Dir im Gedächtnis bleiben?

Vor vielen Jahren kam ein Mann hier rein spaziert. Er lud mich nach Norddeutschland ein, ich sollte mir seinen 356er ansehen, der restauriert werden sollte. Ich mach es kurz: der Porsche war in einem erbarmenswerten Zustand. Ich sagte, das Problem werden wohl die vielen Er-



Mehr über den Autor und seine Bücher unter www.heinz-von-wilk.de

Unser Autor mit Helge Jensen (re.)