

Ein Traum von einem Auto

Im zweiten und letzten Teil seines amüsanten Restaurierungsberichtes schildert Baldur Klaas den weiteren Fortschritt bis zur Fertigstellung des „Bürzelchens“.

Die Blechkotflügel sind teilweise mit Unterbodenschutz und grüner Rostschutzfarbe versehen und teilweise wieder leicht flugrostig. Mit Hilfe eines Hochdruckreinigers mit Sandstrahlvorsatz, läßt sich der Belag recht gut entfernen. Allerdings könnte ich mittlerweile bestimmt ins Guinness-Buch der Rekorde eingetragen werden, in der Disziplin „Wasserstrahldüsen reinigen“. Mit der Zeit entwickeln wir eine Technik, bei der Lian den Saugschlauch immer kurzzeitig aus

dem Strahlgut zieht, damit dieser kurz Luft ansaugen kann. Übrigens ist das Strahlgut der gelben Reinigungsgerätemarke unerschämte teuer. Beim Baustoffhändler gibt's das selbe Material zu einem Fünftel des Kärcher-Preises. Die Strahlerei aus Wasser und Sand hält das Strahlteil kühl, so daß der pappige Unterbodenschutz hart wird und sich dadurch gut ablösen läßt. Auch ist ein Verziehen der edlen Blechteile nicht zu befürchten. Wie die übrigen Metallteile, werden auch die Kotflügel vor dem Grundieren mit Fertan behandelt, damit auch später alle Falze und Sicken schön rostfrei bleiben. Stumpf eingeschweißte Bleche, ersetzen die bisher aufgelöteten Blechflicken die schon wieder stark unterrostet waren. Die

grundierten Blechteile werden mit der Karosserie zusammengepaßt. Ich gewinne den Eindruck, daß 1935 nach der alten Maurerregel Autos gebaut wurden: „Soweit man mit dem Hammer werfen kann, ist kein Maß.“ Teilweise muß die Karosserie mit Eichenholz und Hartgummi unterlegt werden, damit Motorhaube und Seitenteile richtig passen. Das Hauptproblem ist das saubere Anpassen der Türen. Pro Tür ein Wochenende. Übrigens arbeite ich bisher sprichwörtlich „jede freie Minute“ an dem Auto, gehe sogar stundenweise in den Keller, bis Mitternacht ist die Regel, Samstag und Sonntag sowieso. Dazu braucht man gute Nachbarn, ich hab' sie, Gott sei Dank. Lian meint, daß ich langsam ein Fall für den Psychia-

ter werde, weil außer Büro und Auto nichts mehr wichtig ist. Warum beschwert sich die Frau, ich habe doch eines der familienfreundlichsten Hobbys. Bei unserem Hobby ruft die Frau aus der Küche und in der Regel gibt der Mann in der Garage sofort Antwort, sitzt der Mann aber in der Kneipe, kann die Frau lange rufen.

Langsam nimmt das Auto Form an. Die größten Zweifler, ob das Ding jemals wieder fährt, zeigen Optimismus. Bei Rüdiger schraube ich den Scheibenrahmen ab und bringe ihn zu Josef Jakobi nach Luxemburg. „Joss“ ist ein alter Motorradfreund und Besitzer einer großen Schlosserei, klar daß die originalen Profile nicht mehr zu kaufen sind, sie müssen deshalb aus verschiedenen handelsüblichen Messingsprofilen durch Zusammenlöten und Fräsen gefertigt werden. Für

immer gut gemacht. Was da zurückkam war absolut sauber bei einem vernünftigen Preis. Zum Glück habe ich eine Baustelle in Stadtroda, zehn Kilometer von Jena entfernt, und kann alles selbst hinbringen und abholen. Die verbeulten und rostigen Radkappen lasse ich durch Achim neu fertigen, gleich ein paar mehr, damit Dieter auch noch welche bekommt.

Was aber vom Verchromer diesmal zurückkommt, ist absolut unbrauchbar. Ulrich kennt auch eine gute Verchromerei, diesmal in Wuppertal, doch das gleiche Bild in Ost und West. Ein Teil der Teile ist nicht zu gebrauchen. Die Verchromerei ist nicht einmal bereit, die vermurksten Teile zu entchromen. Wenn ich so empfindlich bin, meinen sie, brauche ich ja bei Ihnen nichts mehr machen lassen. Mein Geld haben Sie natürlich

be, genau nach der vom Verkäufer erstellten Schablone gefertigt, fällt glatt durch den Rahmen, und das Firmenzeichen steht auf dem Kopf. Sieht ein bißchen blöd aus und der Vorschlag des Glasers, da man ja die extra gefertigte Scheibe nicht größer machen, aber den Scheibenrahmen verkleinern könne, fand ich auch nicht so toll. Die Scheibe wird also neu und richtig, aber auch teurer als vorher. Angeblich weiß der Angestellte, der mir telefonisch einen Preis genannt hatte, nicht Bescheid. Testurteil: „Nicht empfehlenswert.“

Natürlich bin ich am übrigen Auto nicht untätig. Die 20 Jahre herumgeworfene Karosserie zeigt deutlich eingebulstes Alublech, das sich besonders unter den Holzteilen nicht immer glätten läßt. Die damals von Hand geformten Kotflügel verlangen auch nach etwas Spachtelmasse und ein ortsansässiger Lackierer zirka 10 000 Mark. Ein anderer winkt dankend ab mit dem Hinweis: „Dabei kann ich nichts verdienen, da mach' ich lieber einen Unfall-Fiesta und Lichtbeulen sind da auch egal.“ Mir auch egal. Also setzt die Westerwälder Sturheit ein und ich bereite mein Auto selbst zum Lackieren vor, das heißt also Spachteln.

Natürlich habe ich die Alu-Karosserie vorher mit Sikkens grün grundiert. Sind richtig nett, die Chemiker von Sikkens, die mir genaue Auskunft über den Farbaufbau auf Alu (Karosserie, Haube, Türen) und Stahlteilen (Kotflügel, Bodenbleche, Kühlerverkleidung) geben. Der Tank ist unrettbar verrostet und mein Siegerländer Freund Peter, Klempner und kein Mitglied der Siegerländer Mafia, baut unter Verwendung des originalen Ablaufteiles und des oberen Bleches mit dem Einfüllstutzen, den Tank aus Zinkblech komplett nach. Heiner fertigt ein Preßwerkzeug, um die Sicken zu drücken. Die wichtigste Ar-



Die Heckpartie verlangt besondere Aufmerksamkeit.

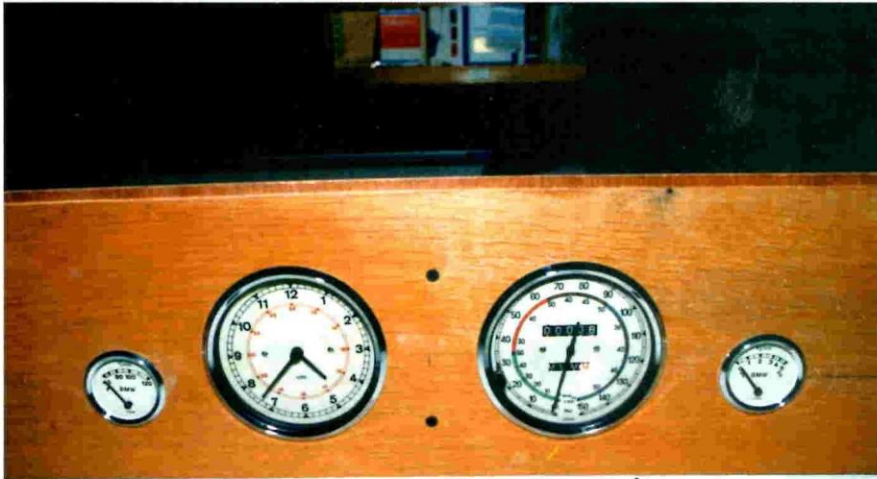
Joss kein Problem, nach dem Motto „Was die alten Deutschen 1935 konnten, kriegen die jungen Luxemburger schon längst auf die Reihe.“ Rüdiger hat jedenfalls rechtzeitig vor der Winterrallye in Schotten seinen Scheibenrahmen wieder. Wer läßt sich sonst noch jedes Muster von seinem Auto abschrauben?

Die Scheibengummis, Keder und anderes Zubehör, kaufe ich bei der Firma Döpfer in Gummersbach. Hin-fahren und Aussuchen, qualifizierte Beratung und Kaffee gab's auch. Prima Kundendienst. Den meisten Ärger am ganzen Auto bereitet die Verchromung. Für die Motorradteile hat das Achim Zimmermann aus Jena bisher

behalten und mir wird klar, daß ich in meinem Beruf wohl etwas falsch mache, denn wenn ich Mist baue, versuche ich meinen Kunden zufriedenzustellen, immer kostet das meine Zeit und mein Geld. Verchromer hätte ich werden sollen. Schließlich ist nach einem Tip von Gerhard eine kleine Verchromerei ganz in meiner Nähe bereit, die Teile in einem akzeptablen Zeitraum zu veredeln. Schleifen und polieren muß ich selbst, kein Problem, Hauptsache es dauert keine sechs Monate. Nach dem Preis frage ich schon gar nicht mehr, der ist aber später o.k. und die Teile sind auch ansehnlich, bis auf den Scheibenrahmen. Der muß dann zum zweiten Mal gemacht werden, bezahlt habe ich auch zweimal! Mich juckt nichts mehr, die bestellte Frontschei-

Restaurierung





Ein Uhrmacher leistet beim Restaurieren der Instrumente wertvolle Hilfe.



Stunde um Stunde wird aufgewendet, um die Karosserie zu glätten



Nach getaner Vorarbeit geht es ans für zwei Tage ans Lackieren

beit ist das vorherige Einpassen in das Fahrzeug, der Mustertank von Herrn Kühn ist zirka zwei Zentimeter höher als meiner, original Handarbeit von 1935. Rüdiger bekommt Atemnot, weil der Benzinbehälter weiß lackiert wird, nach meiner Meinung macht das Sinn in dem heißem Motorraum, in dem der Tank keine Wärme aufnehmen soll. Ganz im Gegensatz zum schwarzen Ventildeckel, der möglichst viel Wärme abzugeben hat.

Zurück zum Spachteln; nicht einmal spachteln und spritzen, sondern vielleicht fünf oder sechs Mal, Lichtbeulen ausgleichen, mit Farbe überspritzen, das Licht ändern und spachteln, schleifen, lackieren und so weiter. Endlose Stunden, bei denen mir dümmert, warum der Lackierer so viel Geld haben wollte. Die Werkstatt ist trotz Absaugvorrichtung an den Schleifgeräten weiß vom Schleifstaub. Neben einem kleinen Handschwingenschleifer und einem Bandschleifer kommt vorwiegend der Exzenter-schleifer zum Einsatz. Für feine Arbeiten an den Kotflügelübergängen zur Karosserie und für die genaue Passung des Rückdeckels ist ein Proxon-Schleifgerät mit verschiedenen Fräseinsätzen sehr hilfreich. Daß die Werkstatt im Haus ist, hat manchen Vorteil, aber auch den Nachteil, daß sich die Schleifstaubpartikel irgendwann im ganzen Haus verteilen, weil die Tür nicht richtig zu ist. Lian läßt sich nur mit Mühe davon überzeugen, daß es wichtiger ist, das Auto zu lackieren, als meine kostbare Zeit mit einem Hausputz zu verträdeln. Den macht sie dann selbst und ich verspreche und gelobe, in Zukunft nur noch im Sommer im Hof zu schleifen.

Mittlerweile sind die Sitze mit echtem Connolly-Leder, das ich recht günstig von Englands größtem Teilemarkt in Beaulieu mitgebracht habe, von der Firma Kühn gepolstert worden. Den Rest der zwei Häute werden von meinem Cousin Hans und mir, Hans ist Polsterer, für die Türverkleidungen verwendet. Ein Kunde, Besitzer einer Autowerkstatt, allerdings ein Fremdfabrikat, läßt meinen BMW in seine heiligen Hallen. Die Lackierhalle gehört von Freitag bis Samstag mir! Hierbei trifft es sich gut, daß Georg, sein Lackierer, gerade ein Haus baut. Die Zeichnung wird ein wenig billiger und Georg übernimmt den letzten Farbauftrag. Der Haupttrick ist

das Mischen der Farbe, es zeigt sich, daß ein Anteil Klarlack, der letzten Lackmischung beigegeben, den Tiefglanz deutlich verbessert. Ich bin mit abkleben, grundieren, füllen und zwischenschleifen so beschäftigt, daß Lian mir das Essen in die Werkstatt bringt, schaffe es aber, daß wir die helle Farbe an einem Wochenende aufbringen können. Leider gerät die Farbe, nach unserem Farbmuster aus der Innentür, einen Ton zu hell. Das am nächsten Wochenende aufgetra-



Da steht das fertige Bürzelchen und wartet auf die nächste Ausfahrt

gene Rot dagegen, trifft den Originalton exakt. Natürlich kann ich nicht abwarten und vermacke beim Entfernen der Abklebung das linke Trittbrett. Wie sich später herausstellt, kein großer Schaden, da bei einer meiner ersten Ausfahrten die dreijährige Tochter meiner Cousine begeistert das Gott sei Dank schon vorher beschädigte Trittbrett erklimmt.

Zusammenbau und Einbau der Keder macht bei den vorher gut passenden Teilen kein Problem. Autoelektrik ist, wenn's funktioniert, und ich weiß nicht genau warum. Jedenfalls funktioniert auch der Hupenknopf, dessen Rohling Christian, ein Zahnarzt, aus Gebißmaterial hergestellt hat. Störend wirkt lediglich die rosa Farbe. Aber

das Lenkrad wird sowieso lackiert und mit ihm der Hupenknopf. Die original Hörner finden sich an meinem Opel Blitz Feuerwehr als „Tatü-Tata“- Hörner. Besonders begeistert ist mein Sohn Heiner, der das Auto öfter fährt, nicht gerade, als sie am Bürzel montiert werden, aber schließlich kann ich an meinen Autos ab- und dranschrauben, was ich will. In Mannheim habe ich übrigens für den Blitz passenden Ersatz gefunden und außerdem eine Postkarte. „Kronprinz Wilhelm, ein begeisterter Anhänger des Motor Sports“, steht auf der Rückseite. Ob es wirklich der Kronprinz ist, der in dem Auto sitzt, weiß ich nicht, aber das Auto ist sicher ein richtig originaler 315/1 mit richtigen Radkappen und originalem Scheibenwischermotor und so. Der Prinz fährt offensichtlich auch ohne hintere Radabdeckung, vielleicht sind meine deshalb bis heute noch nicht fertig.

Da das Auto unter vier Meter Gesamtlänge bleibt, ist ein Richtungsanzeiger je Seite ausreichend. Ich benutze dazu die Winker, bei denen ich die Stromkreise für die Leuchte und den Öffnungsmagneten trenne. Damit der Richtungsanzeiger nicht bei jedem Blinken einklappt, muß man entweder eine komplizierte Schaltung mit Relais installieren oder einen Blinkerschalter finden, der für links und rechts jeweils zwei Ausgänge hat. Werner, ein BMW-Motorrad-Fan, hat auf einem normalen Flohmarkt eine originale BMW-Betriebsanleitung in sehr gutem Zustand entdeckt. Klarer Fall, daß er sie mir überläßt. Ohne Freunde und gute Bekannte, die doch manches besser und schneller können als man selbst, ist eine Selbstrestaurierung ohnehin nicht zu machen. Deshalb hier mein Dank an alle Helfer und Berater.

Beim ersten Laufen des Motors wird eine Flasche Sekt geköpft, der

Zufall will es, daß der eigentlich Schuldige Gerhard zusammen mit Schwiegervater Fritz gerade jetzt auftaucht. Fritzens Leistung am Auto erschöpft sich darin, daß er eine Tochter hat, die das Hobby ihres Mannes nicht nur toleriert, sondern meistens auch teilt und mit Ihren Spargroschen unterstützt. Glück gehabt mit der Frau. Die erste Ausfahrt, noch ohne Verdeck und nach Augenmaß eingestellter Spur verlangt deutlich nach Überprüfung und Einhaltung der vorgegebenen Einstellwerte. Nun kommt moderne Technik zum Einsatz. Elektronische Spureinstellgeräte funktionieren auch an einem alten BMW und sogar in einer Peugeot-Werkstatt. Verdeck und Persenning fertigt die Firma Stilger zu vernünftigem Preis, nach alter Handwerksart und guter Qualität. Mittlerweile hat das Auto den Segen des TÜV, auch ohne die häßlichen, nicht originalen Eierleuchten, und wird regulär zugelassen. Von Anfang Mai bis Oktober 1996 bin ich über 7000 Kilometer gefahren, davon einen Teil in der Schweiz und in den Tiroler Alpen.

Die erste Veteranenralley in Hungen bringt den Pokal für das schönste Auto. Ein Teil der Strecke führt über den Schottenring im Vogelsberg. Sonnenklar: Für diese Art Straßen ist das Auto gebaut. Daß wir bei dieser Veranstaltung pitschnaß werden, schließt den Kreis zum Motorrad und gibt eine noch inigere Verbindung mit unserem Bürzel. Das Verdeck hätte ich mir sparen können, durch die offenen Seitenteile bläst es nämlich ungehindert durch. Rüdiger hat sicher recht, man sollte die seitlichen Windabweiser montieren.

Drei Fragen also noch, eine Restaurierung ist schließlich nie fertig: Wer kann ein Original als Muster zur Verfügung stellen und weiß etwas über deren Befestigung? Und wer kann ein Schnittmuster zur Nachfertigung der Ledermanschetten an der Vorderachse liefern. Im Voraus schon mal vielen Dank.

