



Restaurierungen – Box Saloon 1934

Die Geschichte begann im Jahre 1989 während eines Englandurlaubes. Es war Sommer, selbst in England feierte man 200 Jahre französische Revolution und der Anteil der zu besuchenden Kulturstätten, innerhalb dieser 14 Tage "Erholung", übertraf das erträgliche Maß bei weitem. Also, was machen??? Genau, sämtliche Magazine der Oldtimerszene kaufen und Adressen abklappern.

Problem: Keine Ahnung von den Fahrzeugen, keine Ahnung von den Gepflogenheiten der Oldtimerszene und keine Ahnung von den Tricks der Verkäufer. Was sollte da schiefgehen??? Es folgten unzählige Anrufe (angebliche habe sich die Tür der Telefonzelle in der Nähe unseres Feriendomizils schon beim Nähern zweier deutscher Touristen automatisch geöffnet), man klapperte die angerufenen Adressen alle ab, und allmählich kristallisierte sich heraus, daß es ein kleines, sehr populäres Auto gab, welches sämtliche Vorteile für Neu-Einsteiger in den Oldtimersport bot: Der Austin Seven.

Man wurde also fündig und kaufte einen optisch ansprechenden Wagen, der sich in einem soliden und fahrbereiten Zustand befand. So dachte man, aber mit den Jahren wuchs die Unzufriedenheit. Er fuhr zwar perfekt, aber die hängenden Türen, der stumpfe Lack. Ach, irgendwie könnte man da ja mal was machen. Nach einigen Gesprächen mit englischen Clubs erhielt man eine Adresse eines Restaurateurs in GB. Man sprach sich ab, man brachte das Fahrzeug nach GB (man kann zu zweit in diesem Fahrzeug schlafen) und wartete ab. Knapp zweieinhalb Jahre. Warum, das sehen Sie hier:



"In medias res" wie der Lateiner sagt. Jetzt gab es kein Zurück. Unbarmherzig wurde der Wagen zerlegt und unser Verdacht wurde bestätigt. Die Karosserie befand sich im vielgepriesenen "Originalzustand". Alles war original, der Rost, der Gammel, nur nicht das Drahtgeflecht und der Spachtel, der selbst mit einem Magneten nicht ans Tageslicht gebracht werden konnte. Der gesamte Bereich der A-Säule war verrostet, der Boden und die hinteren Kotflügel zu großen Teilen gar nicht mehr vorhanden. Das also war die späte Rache für unsere Unwissenheit.

Es blieb von unserem Fahrzeug nicht viel übrig. Doch bei allem Unglück zeigte sich die nun Stärke des Fahrzeuges. Die Bodengruppe kann komplett als Fertigteil neu bestellt werden und muß nicht in teurer Einzelanfertigung erschaffen werden. Gott sei Dank, wenigstens ein Lichtblick.

Mit jedem Foto, das wir aus England erhielten, wurden unsere Hoffnungen, daß Fahrzeug möglichst bald wieder zu sehen, kleiner. Gab es für so etwas überhaupt noch eine finanzierbare und tragbare Lösung?



Wie schon gesagt. Erstklassiger Pfusch, sämtliche Stellen waren entweder mit Draht abgedeckt und dann gespachtelt worden, oder es wurden, wie hier bei den Radkästen, Kunstlederoverkleidungen aufgeklebt. Die wollten wir beim Kauf natürlich nicht abreißen. Das Teile der Bodengruppe fehlten war uns teilweise klar, da von innen Bleche angepasst worden und teilweise nur vernietet waren. Von unten sah das Ganze nicht so schlimm aus, da GfK und ausreichend Terroson eine optische Perfektion darstellten. So gekonnt zu fuschen ist fast schon lobenswert.

Allmählich konnten wir Ergebnisse begutachten, die Zeiten der Schweißausbrüche und Existenzängste waren vorbei. Fast der gesamte vordere Teil wurde erneuert. Diejenigen Teile, die noch zu gebrauche waren, wurden auch wiederverwendet, aber dies waren nur kleine Partien.



Nach dem Zusammensetzen wurden die Teile mit Sandstrahl gereinigt und anschließend grundiert. So, jetzt nur die restlichen 90% des Fahrzeuges. Allmählich erkennen wir unser Fahrzeug wieder. Diese Arbeiten schreiten erstaunlich schnell voran. Auch der Preis ist erstaunlich niedrig, teils durch die vorhandenen Ersatzteile, teils aber auch durch die generell geringeren Kosten für Restaurationen in spezialisierten Werkstätten, die nur Austins restaurieren.



Bis zu diesem Punkt arbeitete der Restaurator selbständig und schickte nur gelegentlich Fotos und Rechnungen. Erst als es um die Lackierung, um die Innenausstattung und um spezielle Anforderungen des TÜVs ging, wurden häufiger Informationen ausgetauscht. Sämtliche Arbeiten wurden in Abschnitte unterteilt und erst nach Erhalt der Fotos und eingehenden Gesprächen die Rechnungen beglichen. Der Vorteil dieser Abmachung lag darin, daß beide Seiten die Arbeiten hätten einstellen können, falls Rechnungen nicht bezahlt worden wären oder falls die Arbeiten nicht unseren Erwartungen entsprochen hätten.



Im Bereich des Chassis und der Achsen gab es nur geringfügige Arbeiten, alles wurde mit Sandstrahl gereinigt, neu lackiert und neu bestückt (Schrauben, Nieten etc.). Auch der Motor befand sich vorher in gutem Zustand und dementsprechend werden auch nur hier optische Maßnahmen ergriffen und Verschleißteile erneuert. Grundsatz auch hier: Alles soll original sein oder original wirken, keine optischen Veränderungen oder die Beseitigung von bekannten Schwachstellen.



Sowohl die vorderen als auch die hinteren Kotflügel sind Neuanfertigungen, die aus einem Katalog bestellt wurden. Nur noch das Anpassen dieser Teile muß durch den Restaurateur durchgeführt werden.



Wie gesagt, eine große Menge an Ersatzteilen und angefertigten Neuteilen stehen dem Austin Seven Besitzer zur Verfügung (Siehe Rubrik: Ersatzteile etc.). Der Preis für die hinteren Kotflügel betrug £181,81 und die Bodengruppe wurde mit £300 berechnet.



Das Verchromen dauerte am längsten und verhinderte ein wenig das rasche Voranschreiten der Arbeiten. In diesem Stadium hing vieles von unterschiedlichen Zulieferern ab, die unterschiedlich schnell und gut arbeiteten. Die Chromteile sind nur zum Teil befriedigend und die gesamte Polsterung mußte vom Restaurateur beanstandet werden. Das kostete nochmals etliche Monate. Langsam wird es aber wieder ein Fahrzeug.



Jetzt nur noch die Innenverkleidung, die Beschläge und sämtliche Kleinstarbeiten. Dauer nochmals rund eineinhalb Monate. Aber was ist das schon nach rund 2 ½ Jahren Wartezeit. Nach zweieinhalb Jahren hatten wir unseren Austin endlich wieder, aber dann das: Minusgrade, schwere Schneefälle und unnachgiebige Streufahrzeuge, die ihr Salz-Splitgemisch in jede Falte des Fahrzeuges schleuderten. Ergebnis: Mehrtägiges Reinigen des Fahrzeuges.