



Restaurierungen – Box Saloon

Was bringt einem eigentlich dazu während einer Restauration sich Zeit zu nehmen einen Bericht darüber zu schreiben. Idealismus um Wissen über Fehler weiter zugeben oder ist es einfach Masochismus. Wahrscheinlich ist es eine Mischung von beidem.

Es fängt damit an, dass man eine einmalige Gelegenheit angeboten bekommt, an der man beim besten Willen nicht vorbeikommt, obwohl man sonst nur auf offene Fahrzeuge steht. Die Argumente für die Beste aller Ehefrauen werden gewendet wie ein altes Hemd, der Wetterschutz ist plötzlich ein Thema, obwohl man sonst von Frischluft und grenzenloser Freiheit schwärmte. Kurbelfenster sind nicht mehr verpönt, sondern unschätzbare Vorteil.

Dies geht so lange bis Sie (die Beste aller Ehefrauen) wieder mal seufzend die Zuckerdose öffnet und einige Scheine genehmigt. Es stört nur Ihr abgeklärter Blick über die weitere spät pubertäre Anwandlung Ihres Gatten. Dann, inzwischen ist man stolzer Besitzer eines Box Saloons, kommen die ersten Zweifel. Reicht der Garagenplatz, was ist der Zeitwert eines gut restaurierten Exemplars, lohnt sich eine Restauration überhaupt? Wird es ein finanzielles Abenteuer, ein Loch ohne Ende und Gegenwert? Soll man das Fahrzeug gleich weiterverkaufen? Usw. usw.

Dann folgt die Phase in welcher man vorsichtig Freunde fragt. Das Spektrum reicht von "Du spinnst ja, Lack aus der Spraydose und fertig" bis "Mann was für eine perfekte Restaurierungsgrundlage" Kurz danach ist man kein bisschen klüger. Im Gegenteil!! Die seelische Qual geht weiter, wohlgemerkt ohne dass das erste Werkzeug benutzt wurde. Darüber gehen je nach Temperament und sonstiger Auslastung locker 2-3Jahre ins Land. Der Reifeprozess beginnt. Ab und zu geht man an das inzwischen eingestaubte Fahrzeug. Traurig und ein bisschen vorwurfsvoll schaut es Dich an. Die Reifen halb platt, Scheiben blind, ein wirklich trauriger Anblick. Die kleinen Rädchen im Gehirn rotieren. Wie oft benutzt man eigentlich seinen Oldtimer im Jahr 5- 8 x ist viel. Wäre es nicht erstrebenswert einen Alltags Oldtimer zu haben für alle regionalen Fahrten. Zuverlässig und sparsam und garantiert ohne Elektronik. Was wird dereinst in der Rente, wie viel Fahrzeuge kann man halten? Usw. usw. Sonntags Morgen im Bett, nein kein Kuscheln mit der Besten aller Ehefrauen, sondern die glasklare Erleuchtung:

Er wird restauriert und zwar so perfekt wie möglich und Die Kosten ziehe ich einfach vom Erbe meines Schwiegersohnes ab. Das macht es leichter. Noch am selben Morgen folgt der Transport aus dem Container in die Restaurationswerkstatt zu Hause.

Eine erste Bestandsaufnahme !

- Im Bereich der A- Säule sind Bläschen zu sehen
- Im unteren Bereich der Türen vermeint man einen Ansatz zu sehen. Das Abnehmen der Innenverkleidung bestätigt dass unten an den Türen ca. 300 mm angeflickt sind.
- Reifen hart und rissig, nicht mehr zu gebrauchen.
- Speichenräder o.k.
- Chrom ist 2- wird aus Kostengründen aber nicht gemacht.
- Eine hintere Scheibe hat einen Riss, die anderen sind o.k.



- Motor überholungsbedürftig.
- Kompletter Rahmen, Hinter- Vorderachse Differential Bremsen, Stoßdämpfer müssen überholt werden, also Trennung von Rahmen und Body.
- Polsterung Innenverkleidung nicht zu retten.
- Lenkung scheint o.k. zu sein
- Instrumente teilweise o.k.
- Tank nicht zu retten total versifft Auskleidung teurer als neu
- Elektrik Verkabelung nicht mehr zu gebrauchen
- Kühler undicht

Es folgt die Demontage!

- Scheinwerfer- Blinker abbauen
- Scheiben entfernen, defekte zur Reparatur gegeben
- Kühlermaske Kühler entfernen Kühler geht zur Reparatur
- Sitze Innenverkleidung kamen zum Polsterer, nach dem öffnen wurde festgestellt dass alles original ist aber beim besten Willen nicht mehr zu retten, zerbröselte unter den Händen, habe mich für Ledersitze neu aufgepolstert entschieden.
- Bodenbeläge innen erst mal zur Seite gelegt.
- Motor und Aggregate ausgebaut.
- Anschleifen der A- Säule. Im Bereich der Bläschen erster Schock Was als leichter Rostbefall angesehen wurde, zeigte sich als massive Durchrostung mit beidseitigen ½ faustgroßen Löchern. Der Rost hatte sich bis zur Ecke der Motorhaube gefressen.
- Der Schweller wurde bereits von einem Vorgänger getauscht.
- Türen waren tatsächlich angestückelt und sogar wieder angerostet
- Scheibenschächte und Halter müssen erneuert werden.
- Erste Rücksprache mit dem Lackierer war absolut deprimierend! Der Lack muss komplett bis aufs blanke Blech abgeschliffen werden, sonst gibt es keine Chance Von wegen Spraydose und fertig. Ziemlich umfangreiche Schweißarbeiten sind notwendig. Außerdem zeigte sich, dass links hinten wohl mal ein notdürftig geflickter Unfallschaden noch mal, jetzt aber korrekt, behoben werden muss.
- Alles Abbaubare kommt zum Glasperlenstrahlen, die Kotflügel sind teilweise papierdünn Verstärkungen mussten angeschweißt werden, verzinkt und wieder verschliffen werden. Es gibt zwar Nachfertigungen, diese sind aber sehr teuer und über die Passgenauigkeiten habe ich schon Horrorgeschichten gehört.
- Unbedingt müssen die Regenrinnen und die Leisten des Stoffdaches abgeschraubt werden darunter sitzt voll der Gilb.
- Fahrzeug entlackt. Eine echte Sträflingsarbeit. 4 komplette 10l Eimer Dreck fegte ich zusammen. Jetzt steht aber alles metallisch rein da.

Durch eine Reha Kur wurde die Restauration für einige Wochen unterbrochen. Diese Zeit wurde genutzt um möglichst alle Kataloge zu wälzen und die benötigten Teile zu bestellen. Nach meiner Rückkehr soll nun die Karosse vom Rahmen. Ein Hilfsrahmen mit Rollen ist in Vorbereitung. Doch



darüber im zweiten Teil. Grundsätzlich kann gesagt werden, dass wahrscheinlich bei allen Box Saloons ähnliches zum Vorschein kommt wenn man genauer hinsieht. Dies kommt hauptsächlich von den Dichtungen der Scheiben und der A-Säule begründet. Wenn man denn an eine Restauration sich heranwagt, muss man obigen Zustand einkalkulieren, mit allen Konsequenzen, ein bisschen schwanger geht halt nicht.

Verzweiflung Dein Name ist Box Saloon oder auch Brumm genannt!! Was ist seit meinem letzten Bericht passiert? Die Karosse war komplett abgeschliffen auf einen Hilfsrahmen mit Rädern gesetzt und zum Schweißen und lackieren gebracht worden. Hinterachse- Vorderachse wurde ausgebaut und komplett zerlegt, bis nur noch der blanke Rahmen da lag. So weit so gut! Der Rahmen wurde gestrahlt, grundiert und 3x lackiert. Es ist schon ein erhebendes Gefühl wenn man so ganz von vorne ein Auto bauen kann, da kommt der Märklin Kasten von früher einfach nicht mit.

Wichtig ist nun dass man sich nicht hinreißen lässt und Vorderachse und Hinterachse gleich strahlt und grundiert. Viel besser zuerst komplett richten damit später ganze Gewerke montiert werden können.

Auch bitte nicht wie z.B. beim Differential meinen, das ist jetzt so lange gelaufen das öffne ich nicht. Garantiert ist die Dichtung alle oder ein Lager hat etwas, später ärgert Ihr Euch wenn am frisch restaurierten Fahrzeug nochmals angefangen werden muss. Auch immer die Vorderachse neu buchsen und neue Federn und Stoßdämpferscheiben einbauen. Wichtig die hinteren Federn müssen in der Aufnahme absolut fest und spielfrei sitzen, sonst wackelt die ganze Chose später wie ein Kuhschwanz und Ihr bekommt nie eine vernünftige Straßenlage.

Den Tipp bekam ich gerade noch rechtzeitig von Peter. Auch muss auf jeden Fall die Aufnahme der Bronzehalbschalen an der Kugel des A- Rahmens erneuert werden.

Soweit der Fortschritt bei der Technik, doch zurück zum Blech. Mein Schweißer und Lackierer ist noch ein junger Mann jedoch vom alten Schlag wie man bei uns sagt. Kompromisse oder murks gibt es bei Ihm nicht! Sein stetiges Kommentar "So kennet mer des net lasse" Ich dachte mit dem Blankschleifen der Karosse wär's getan. Weit gefehlt. Erst mal wurde der Body von innen gestrahlt. Dann der Anruf: " So kennet mers net lasse" Den Body gegen das Licht betrachtet sah es plötzlich aus wie eine geklöppelte Spitzendecke. Im Heck waren 3!! Bleche übereinander gebraten, wurde komplett neu, Vorderteil neu, Türen in der Mitte abgetrennt neu angesetzt, A Säule neu, B Säule teilweise neu. Dann zum Holz. Prompt kam das " So kennet mer des net lasse" Eschenholz besorgt Türrahmen etc erneuert. Ungeachtet drohender Insolvenz, Selbstmordgedanken, Verzweiflung dann der Kommentar " Murkse demmer net". Jetzt steht die Karosse kurz vor dem verzinnen und man sieht das es etwas "Rechtes " wird, wie wir Schwaben sagen. Das macht stolz und ich muss sagen, der Mann hatte absolut recht. Auch wenn dieses Fahrzeug weit über Marktwert gekostet hat. Man fängt es an zu lieben. Inzwischen habe ich einige Bausparverträge aufgelöst und sehe der weiteren Restaurierung gelassen entgegen.



Vielleicht erinnert Ihr Euch an den Schluss des letzten Berichtes Als ich leicht resigniert feststellte dass ich ob der hohen Kosten einen Bausparvertrag auflösen wollte, aber auch feststellte dass ich den Brumm in mein Herz geschlossen habe. Aber wie in so mancher Beziehung schlägt Liebe manchmal in Hass um. Doch vom Anfang dieses Restaurationsabschnitt an: Die Schweißarbeiten, das Verzinnen. und das Lackieren näherte sich nach ca. 12 Monaten Ihrem Ende zu. Der große Tag näherte sich. Mein Lackierer, Ihr wisst schon der mit dem " des kennet mir net so lasse" brachte abends die Karosserie, zwar noch ohne Türen etc. aber was für ein Glanz, welche Lust sich in dem frischen makellosen Lack zu spiegeln. Das Paradies rückte etwas näher. Mein Lackierer, ein grundehrlicher Mensch druckste ein wenig bevor er erklärte dass er 230 h dafür gebraucht hatte. Dies sah man natürlich am Ergebnis es war einfach super. Nachts wälzte ich mich im Bette überlegte wie ich unauffällig den Familien Erbschmuck der Besten aller Ehefrauen versetzen könnte, oder wäre eine Hypothek auf das Haus vielleicht günstiger? Na ja der nächste Morgen graute und damit kehrte die Lebensfreude zurück, allzumal ebenfalls die Technik fast fertig war. Motor, Getriebe in England überholt, Lenkung Bremsen alles glänzte jungfräulich. Sicherheit ist die Mutter der Porzellankiste, sagt man. Deshalb wurde ein provisorischer Benzintank an die Decke gehängt. Und der Kühler ebenfalls provisorisch auf Böcke montiert.

Ein Probelauf des Motors sollte durchgeführt werden vor der sogenannten Hochzeit also dem 'Wiederaufschrauben der Karosserie auf den Rahmen. Probleme gab es noch mit dem Wasserauslauf am Block. Das Gewinde war schlecht und der Alu Stutzen war einfach nicht dicht zu bekommen. Dreimal abgebaut und wieder montiert bis endlich alles passte. Dann der D-day. Rolf Bernauer und Jürgen Drodofsky kamen auf Besuch um dem ersten Schnauer des Motors zu lauschen. Der Sekt war kaltgestellt, lukullisch gegessen, als Höhepunkt sollte nun der Motorstart stattfinden. Nochmals wurde alles überprüft. Doch da!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Beim Durchdrehen des Motors mit der Hand spürte ich plötzlich eine harte Stelle. " Fix Halleluja" Kennt Ihr das Gefühl, wenn das Kribbeln das Rückgrat hinauf kriecht, Ihr im Unterbewusstsein bereits wisst dass etwas Katastrophales passiert ist. Rolf der alte Fuchs sagte sofort im zweiten Zylinder ist etwas nicht in Ordnung. Der Zylinderkopf kam runter und die ganze Katastrophe kam zum Vorschein. Was war passiert!!!!!!!!!!!!!! Der Stehbolzen des Wasserauslasses war einige mm zu lang und touchierten die Zylinder Aussenwand, dadurch entstand in der Zylinderinnenwand eine Delle von einigen Zehntel mm. Was für eine Sch.....!!!!!! Mit letzter Zurückhaltung und Beherrschung verabschiedete ich meine Freunde um anschließend auf dem Werkzeug herum zu trampeln. Ein absoluter Tiefpunkt war erreicht Tief verwundet schleppte ich mich zur Besten aller Ehefrauen um getröstet zu werden. Und oh Wunder Sie erkannte die Situation Kein Vorwurf über Kosten etc. Eine Flasche Wein geöffnet, es geht halt doch nichts über eine Frau die weis wann es Ernst wird!! Schon am nächsten Tag zerlegte ich den Motor, und schon wartete der nächste Schock. Meine Engländer hatten schlicht und einfach gemurkst. Nun fing ich selbst schon an : " So kennet mer des net lasse" Ein neuer Block neue Kolben große Ventile etc waren fällig. Peter Eisenhut ein echter Freund war in der Not zur Stelle. Er übernahm die Überholung des Blocks mit allem Zubehör. Wer seinen Chummy kennt weis welche Erfahrung und Wissen bei Ihm dahinter steckt. Ein Super Teil kam zurück. Mein Freund Rolf Bernauer lies es sich nicht nehmen zum Zusammenbau zu kommen. Wie ihr auf den Bildern sehen könnt hat er eine ganz heiße Konstruktion

Restaurierungen – Box Saloon

Austin Seven Club Deutschland
www.austinsevenclub.de



gebaut um die Kolbenringe zu montieren. Als Ergebnis der Bemühungen aller Freunde schnurrte der Motor bei der Inbetriebnahme spontan los. Was für eine Erleichterung!!! Der Hass schlug wieder in Zuneigung um.

Nun in zwei Tagen wird nun die Karosserie wieder mit dem Rahmen vereint, dann geht es an die Komplettierung, hoffentlich mit weniger Aufregung.. Wie Ihr seht gibt es auch nach vielen Jahren als Austineer immer noch viel zu lernen. Haltet mir die Daumen dass ich möglichst bald den Brumm auf die Straße bringe. In der nächsten News werde ich berichten.



Restaurierungen – Box Saloon

Austin Seven Club Deutschland
www.austinsevenclub.de

