



Restaurierungen – Nippy



Hallo Austineers, Ich glaube es wird Zeit, dass ich mal etwas von mir hören lasse, sonst meint ihr noch, die Norddeutschen gibt es nicht mehr, obwohl wir uns immer noch zu den Mitteldeutschen zählen.

Es sind jetzt viele Jahre her seitdem sich mein Nippi aus dem aktiven Clubleben verabschiedet hat und somit Silvia, Sebastian und mich mit in diesen Sog gezogen hat. Das letzte Treffen an dem unser Nippi teilnahm, war bei Rainer und Renate in Grefrat. Unser Präsident Rolf sagte seinerzeit zu mir, dass langsam etwas mit dem Nippi passieren müsste, sonst würde ich zur Brenneisenklasse absteigen. Ich vermute, das unser Nippi sich diese harten Worte so stark zur Kurbelwelle genommen hat, dass sie deshalb durchgebrochen ist. Martin nahm auf einen Weg nach Beaulieu in England den Motor mit und brachte ihn dem Motorspezialisten Vince Leek. Rolf überzeugte mich davon, auch den Rest des Nippis zu überholen. Ich glaube, wenn er gewusst hätte, dass dies ein Zehnjahresprogramm wird, hätte er den Mund gehalten.



Es dauerte nicht lange bis ich Post aus England bekam. Es war ein sehr, sehr langer Brief, denn Vince Leek hatte alles aufgeführt was an Motorteilen nicht mehr zu gebrauchen war.

Wären nur die heilen Teile aufgeschrieben worden, also, die die noch zu gebrauchen waren, hätte eine Postkarte ausgereicht. Das war Schock Nummer eins, aber es sollte noch dicker kommen. Ein neuer Motor musste her, so gab ich ihn den Auftrag einen nigelnagelneuen Motor mit der legenderen Phönixwelle aufzubauen. In den Sommerferien fing ich an, das Auto zu zerlegen. Dabei bekam ich Schock Nummer zwei, konnte ich doch schon abschätzen was alles auf mich zukam. Nachdem der Nippi so in allen Einzelteilen vor mir lag, überlegte ich, wie es weiter geht und kam zu dem Entschluss als erstes die Karoserie von Farbe und zentimeterdickem Spachtel zu befreien. Wir haben in der Nähe einen Sandstrahler der sich auf Oldtimer spezialisiert hat, er leistete gute Arbeit. "Du", sagte er zu mir: "auf den Flächen die ich nicht gestrahlt habe sitzt soviel Spachtelmasse, wenn ich die herunterstrahlen soll, wird das Blech zu warm, es wirft sich und die Bleche haben keine geraden Flächen mehr, darum habe ich nur die Kanten gestrahlt". Das leuchtete mir ein, doch wie sollte ich den Rest herunterbekommen, dachte ich als ich mit dem traurigen Blechfragmenten nach Hause fuhr. Beim Abladen der Einzelteile kam Schock Nummer drei. Nach dem ich alle gestrahlten Teile begutachtet hatte, war ich fast so weit alles wieder aufzuladen und beim nächsten Schrotthändler zu entsorgen. Zum Glück war Urlaubszeit, so drehte ich dem traurigen Schrotthaufen den Rücken zu und fuhr mit meiner Familie in den sonnigen Süden. Nach dem





Urlaub hatte sich am Zustand der Teile nichts geändert.

Die Karosserie war hinter den "B" -Säulen, also da wo die Türen angeschlagen sind, schon etliche Male geschweißt worden oder es waren neue Bleche draufgeflickt. Im Laufe der Zeit hatte sich dazwischen neuer Rost und neue Risse gebildet. Das Hinterteil war mal von einem Laien "fachmännisch" mit Blechstücken und viel Spachtel repariert worden. Das Bodenblech war von langen Rissen durchzogen, um den Kardanwellentunnel war es auch nicht besser bestellt. Das Trennblech zwischen Motor und Fahrgastraum sah aus wie ein Schweizer Käse. Dort wo keine Löcher reingeböhrt waren, bestand der Rest des Bleches aus Rissen, in den Kotflügeln waren die Drähte gebrochen. Sie hatten Risse, Beulen oder auch Rostlöcher. Sofern das Holz nicht weggefault oder auseinander gesplittert war, ist es wohl bei den vielen Restaurierungen beim Zuschweißen der Risse oder Aufsetzen neuer Bleche verbrannt worden. Dort wo zum Beispiel mal die Scharniere im Holz festgeschraubt waren, konnte man mit Stolz behaupten: "Loch an Loch und hält noch".



Irgendwann hatte man in den Nippi mit sehr viel Spachtel wieder Grund gebracht, doch der Maler hatte beim gerade Schleifen der Spachtelmassen die Blechecken des Kofferraumloches an der Karosserie gleich mit abgeschliffen. Die Motorhaube war das einzige Karosserieteil das in Ordnung war. Die Startnummer von Martins Austin-Seven-Treffen strahlte mich noch in alter Frische an. Wie sollte ich die bloß abbekommen grübelte ich, genauso wie den Lack und den Spachtel von den Türen und der Kofferraumklappe. Ich versuchte es mit Schleifen: es funktionierte auch, doch mehr recht als schlecht, aber dabei entstand eine riesengroße Schweinerei. Nicht nur das sich der Schleifstaub überall verteilte, er kribbelte trotz Mundschutz gemein in der Nase. Also stellte ich die Arbeit erst einmal ein. Zum Glück geht man hin und wieder in die Dorfkneipe, um etwas Neues zu erfahren. Eines Tages traf ich dort einen alten Bekannten.



Er erzählte mir, dass er dabei wäre einen Messerschmitt -Kabinenroller zu restaurieren, die Teile auch zum gleichen Sandstrahler gebracht hätte und die geraden Flächen auch nicht Gestrahlt waren. "Da fährst du zum Baumarkt kaufst dir für zwanzig Mark aus dem Angebot den Heißluftföhn mit zwölfhundert Watt, der reicht dicke aus. Damit erwärmst du die Spachtelmasse, sie löst sich ganz prima vom Blech, das wiederum nicht zu warm wird und kannst sie dann mit einem Spachtel gut abschaben", erzählte er mir, als ich ihn fragte, wie er das Problem in den Griff bekommen hätte. Da ich noch mehrere Bekannte habe, die sich mit Restaurationen alter Autos auskennen, lud ich einen nach den anderen ein die Ruine zu begutachten. Ich bekam leider nur ihre gutgemeinten Ratschläge mit, nicht aber was in ihren Köpfen rumging, als sie sich zwecks





Begutachtung durch den Trümmerhaufen kämpften. Nachdem der letzte meiner Bekannten gegangen war, wusste ich gar nichts mehr. Wichtig ist, daß die Karosserie bei der Restaurierung auf das Fahrgestell geschraubt wird, gab mir ein Bekannter den Tipp.



Mittlerweile war es Herbst geworden, und ich bekam Post aus England, das der Motor zum abholen bereitstehe. So überlegte ich, wie ich ihn zu mir nach Hause bekommen würde. Hilfe bekam ich diesmal von meinem Oldtimerkumpel aus Melle. Er hat einen Campingbulli und war bereit ein Wochenende zu opfern, um mit mir nach England zu fahren. Silvia brachte mich an einem Freitagnachmittag zu ihm, und die Reise konnte beginnen. Nachts gegen zwölf Uhr rauschten wir unter dem Ärmelkanal her. Unser erstes Ziel am nächsten Morgen sollten die Austineers in Bedford -Aven sein. Das Ziel hatten wir gegen drei Uhr in der Früh erreicht. Wir legten uns schlafen und gönnten uns am nächsten Morgen ein original englisches Frühstück. Leider trafen wir die Austineers nicht an, so besichtigten wir das ganze Areal und fuhren zurück nach Warminster um den Motor zu holen. Wir wurden sehr nett mit einer Tasse Tee von Vince Leek empfangen. Mein Kumpel, der Jürgen, spielte den Dolmetscher. Vince zeigte uns seine Werkstatt und was er außer Motoren noch alles restaurierte.



Hellhörig wurde ich, als er erzählte, das er auch Bremsen umbaute. Als ich ihm die Bremse meines Nippy erklärte, meinte er, dass war die schlechteste aller Bremsen, die je für einen Austin konstruiert wurde und dabei ist auch mit Umbauen nicht viel zu machen. Klasse, nun war ich wieder ein wenig schlauer geworden. Ich hatte ihm in einem Brief geschrieben, dass ich sehen möchte wie der Motor arbeitet doch dafür hatte er nichts vorbereitet. Als Jürgen ihn danach fragte, wurde Vince Leek etwas ungehalten, ging etwas widerwillig an die Arbeit, stellte den Motor auf den Prüfstand und lies ihn laufen. Wir beide überlegten wieso er plötzlich seine Laune geändert hatte und kamen zu dem Entschluss, dass er annahm, wir würden ihm nicht trauen. Jürgen erklärte ihm, dass wir tausend Kilometer von hier entfernt wohnten und viel zufriedener mit dem Motorgeräusch im Ohr heimfahren würden. Als er dann noch meine leuchtenden Augen sah, wie ich dem Sound des Motorengeräusches lauschte, war er wieder der Alte. Nachdem der Motor im Bulli verstaut war, ging Vince Leek mit uns einen Schuppen weiter in dem ein Karosseriebauer am werkeln war. Der gute Mann hatte es ganz gut drauf, stellten Jürgen und ich fest, als wir im Linksverkehr Richtung Heimat düsten. Wir besichtigten noch Stonehenge, das auf der Wegstrecke lag und holten für Rolf Königer und Peter Eisenhut noch einige Ersatzteile von Mac Bonar ab. Die sollte ich an der nächsten Jahreshauptversammlung



abliefern und lies sie natürlich prompt zu Hause liegen. Es war ganz schön schwierig den Ort zu finden in dem Mac Bonar wohnt. Nirgendwo stehen Hinweisschilder stellten wir fest. So fuhren wir planlos durch die Abenddämmerung, bis mir plötzlich die Erleuchtung kam. Ich hatte nach alter Gewohnheit die Schilder auf der rechten Seite gesucht. In Belgien übernachteten wir auf einem Autobahnrastplatz und waren rechtzeitig zum Mittagessen am Sonntag wieder zu Hause.

Ich schnappte mir auf Grund des gutgemeinten Ratschlags meines Bekannten, also als erstes das Fahrgestell. Nachdem ich einen Abend darüber grübelte wie es am besten zu reparieren sei, besorgte ich mir erst einmal das richtige Werkzeug, schweißte alle Risse zu und verstärkte sie. Als ich damit fertig war überlegte ich, dass mir diese Arbeitsweise doch irgendwie bekannt vorkam. Ich hatte mich selbst dabei erwischt den gleichen Pfusch zu machen wie meine Vorgänger. Also du machst jetzt Nägel mit Köpfen, oder schmeißt den ganzen Nippi doch noch in die Schrotttonne, schoss es mir durch den Kopf. Nach dieser Devise restaurierte ich fortan alle Teile. Den Rahmen zerlegte ich in alle Einzelteile, indem ich die Niete abfleckte. Die kleinen Teile nachzubauen, war kein Problem, aber die beiden Hauptprofile wurden eines. Die normale Abkantbank streikte bei der letzten Abkantung, somit war der erste Versuch gescheitert die Profile auf einfachem Weg nachzubauen: Du musst jemanden mit einer Abkantpresse finden!!!", dachte ich .Während ich noch darüber grübelte wie es weiterging, kam mir die rettende Idee. Ein kleiner Betrieb, ganz in der Nähe, die so eine Maschine haben. Sofort lief ich ans Telefon und rief den Meister an. Ich solle die halbfertigen Teile mal vorbei bringen, meinte er. Am nächsten Abend nahm ich voller Stolz die beiden Hauptträger in Empfang und fuhr nach Hause. Irgendwie sehen die Profile etwas anders aus als die Originalteile, ging es mir durch den Kopf. "Du leidest langsam unter Wahnvorstellungen", beruhigte ich meine Nerven. Glücklicherweise das Problem gelöst zu haben, fuhr ich zu Hause auf den Hof. Die beiden Originalteile die in einer Ecke der Garage standen, lachten mich an und schon wusste ich, dass ich nicht unter Wahnvorstellungen leide. Das U- Profil ist hinten, dort wo die Federn sitzen, breiter als vorne, wo es mit dem Hirschgeweih vernietet ist. Die beiden neuen Teile waren durchweg gerade. Sofort habe ich mit Hummeln im Bauch den Meister angerufen und ihm mein Missgeschick erklärt. Ich sollte zwei neue Bleche und ein altes Teil als Muster vorbeibringen, dann sei das Problem schon zu lösen. Mir viel ein Stein vom Herzen, denn mir war es peinlich den guten Mann nochmals um die gleiche Arbeit zu bitten. Als alle Teile fertig waren, ging es an den Zusammenbau, aber wie???. Das Fahrgestell war genietet gewesen und was ist nun die beste Lösung???. Ich holte mir wieder



Ratschläge bei meinen Bekannten. Der erste sagte schrauben, der zweite schweißen und der dritte was wohl, "der muss wieder genietet werden!". Klasse, nicht war?. Wieder lief ich einige Tage durch die Gegend, grübelte über das Problem nach und bildete mir meine eigene Meinung. Ich kam zu dem Entschluss, dass schweißen nicht in Frage kommt. Ich bin der Meinung, dass der Rahmen nach dem Schweißen zu starr ist und an Elastizität verliert. An den Schweißstellen tritt durch die Erwärmung eine Gefügeveränderung ein, wodurch im späteren Dauereinsatz Risse entstehen können. Um alle Fahrgestellteile durch Nietten optimal verbinden zu können, fehlte mir das richtige Werkzeug. Schrauben ist schon die beste Lösung überlegte ich. Einfach gemacht und man erreicht die gleiche Elastizität wie beim Nietten. Nur wie sieht es aus wenn man in den Motorraum hineinschaut und die sechseckigen Schraubenköpfe strahlen einen an.

So kam ich zu einer Kompromisslösung. Ich besorgte mir Zylinderkopfschrauben M 8 mit Sechskantkopf, bei denen das Gewinde nicht ganz bis zum Kopf geschnitten ist. Den Sechskant drehte ich auf die Form des Nietkopfes ab, das Gewinde schnitt ich bis auf Blechdicke zweier Rahmenteile minus einen Millimeter vom Kopfende auf den Schraubenschaft und kürzte die Schrauben auf die erforderliche Länge. Da sie nun nicht mehr mit einem Schlüssel beim Anziehen der Mutter gegengehalten werden konnten, lötete ich sie immer auf die später sichtbare Seite der Rahmenteile. Die Einzelteile verschraubte ich zu einem neuen Fahrgestell miteinander. Damit sich die Muttern nicht wieder lösen können sicherte ich sie mit einem Schweißpunkt. Es sieht sehr gut aus, fast wie genietet und hat die gleiche Verwindbarkeit. Ich habe 8.8 Schrauben genommen und das Gewinde nicht bis zum Schraubenschaft nachgeschnitten, um keine Gewindegänge in den Bohrungen zu haben sondern nur den Schraubenschaft. Nach so vielen Schocks war das erste Erfolgserlebnis da, und ich wagte mich an die Kotflügel heran. Die Beulen wurden ausgebeult, der Draht teilweise erneuert, die Löcher zugeschweißt oder neue Bleche eingesetzt und die Nähte abgeflex. "Mann, die sehen ja aus wie neu!" Der Kühler ist komplett aus Messing. Hierbei kann man die Risse am Ende anbohren, ausschleifen hart verlöten und mit Messingblechen verstärken. So ging ich auch an die Arbeit. An einer Seite war der Kühler mal kaputt repariert worden. Dort schnitt ich das marode Stück heraus und ersetzte es durch ein neues. Auch mit dieser Arbeit war ich zufrieden, was sich aber noch als Irrtum heraus stellen sollte.

Als nächstes wagte ich mich an den Scheibenrahmen heran. Das Querrohr war so voller Risse, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnte. Es kam mal



wieder die akademische halbe Stunde in der ich über eine Lösung nachdachte, ein neues Rohr musste her, koste es was es wolle. Ich erkundigte mich bei einem Stahlgroßhandel die sich auf Ne -Metalle spezialisiert haben und fragte nach einem Messingrohr in den ungefähren Abmaßen meines Originalteiles. Nachdem die Dame am anderen Ende der Leitung in ihrem Computer nachgeschaut hatte sagte sie mir, dass sie das Messingrohr sogar mit den genauen Massen auf Lager hätte. "Prima!", antwortete ich: "Mit einem Meter komm ich zurecht", "kein Problem!", sagte die andere Seite: "Bezahlen müssen sie aber das ganze Rohr!". Somit habe ich noch genug Material zu Hause liegen, wer etwas braucht, bitte melden. Das nächste Problem war die Schiene, mit der die Glasscheibe gehalten wird. Querrohr und Schiene bestehen aus einem Teil. Ich lötete zwei Messingblechstreifen als Schiene der Länge nach auf das Rohr. Das war kein Problem, aber die Lötnaht sauber abzuschleifen war eins. Hierbei kann man mit Spachtelmasse nichts ausgleichen weil der Scheibenrahmen ja verchromt ist. So besuchte ich den Verchromer gleich in unserer Nähe und fragte ihn um Rat. "Die Nähte bekomme ich mit meinen Poliermaschinen auch nicht besser hin". meinte er. "Warum baust du die Schiene nicht als ganzes U -Profil und verschraubst sie mit dem Rohr? Ich habe schon so manchen Scheibenrahmen für Merzedescabrios verchromt, die sind genauso repariert worden". Mit dem guten Rat im Hinterkopf stürzte ich mich an die Arbeit. Es war dann doch nicht so einfach, um nicht einen zu großen Spalt zwischen Rohr und U -Schiene zu bekommen, musste die Querfläche der Schiene dem Rohr angepasst werden. In die Seitenländer des Rahmens hatte man im Laufe der Jahre etliche Gewinde geschnitten, die ich mal eben zulöten wollte. Also Lötstellen metallisch blank gemacht, Flussmittel aufgetragen Werkstück erwärmt, Hartlot aufgetupft, es floss nicht in die Löcher. "Was ist den nun los?", dachte ich, "Kannst du auf einmal nicht mehr Löten?". Ich versuchte es mit einem anderen Hartlot. Das geschmolzene Lot hüpfte auf dem erwärmten Werkstück herum, wie ein Wassertropfen auf einer heißen Herdplatte. Ich konnte machen was ich wollte, das Lot ging einfach keine Verbindung mit dem Werkstoff des Werkstückes ein. Wieder einmal stand ich vor einem neuen Problem. Zum Glück hatte sich kurz vorher ein neuer Gebietsvertreter unseres Hartlötlieferanten bei mir vorgestellt und mir seine Karte dagelassen, somit hatte ich einen Ansprechpartner. Ich überzeugte ihn mit den Worten bei mir vorbei zu schauen, dass dies doch ein interessantes Problem sei bei deren Lösung wir beide dazulernen könnten. Wir vereinbarten einen Termin an dem er bei mir erschien, mit einem Koffer voller Löt -und Flussmittel. Egal was er ausprobierte, nichts führte zum Erfolg. Als letzte Rettung zog er den Joker und holte ein Paket mit grünummantelten Lötstäben aus dem Auto. "Das Lot ist



seewasserfest!", meinte er, aber das Ergebnis war auch gleich Null. Wir kamen zu dem Entschluss, dass dieses Problem nur zu lösen ist, wenn man die genaue Legierungszusammensetzung der Seitenständer wüsste. Während ich noch darüber nachdachte, was die da wohl vor über sechzig Jahren zusammengemixt haben, fragte der Vertreter mich nach einem WIG -Schweißgerät. Ich holte es kommentarlos aus der Ecke, wunderte mich aber was er damit vorhatte. Nachdem er das Gerät eingestellt hatte, nahm er einen nicht ummantelten Hartlötstab zur Hand und schweißte damit die Löcher problemlos zu. Was war ich baff, hatte ich bis dato doch noch nirgendwo davon gehört das man Messing auch WIG - Schweißen kann. So kompliziert aber doch ganz einfach lassen sich manche Probleme lösen. Da auf der Windschutzscheibe der Scheibenwischer seine Spuren hinterlassen hatte, entschloss ich mich dazu, eine neue von einem Fachbetrieb herstellen zu lassen. Als ich zum vereinbarten Termin die Scheibe abholen wollte, war sie natürlich noch nicht fertig. Detmold liegt nicht gleich um die Ecke, somit hatte ich die ersten Kilometer umsonst verjuckelt. Irgendwann kam dann doch der ersehnte Anruf, dass die Scheibe abholbereit im Lager liegt. Ich den Diesel angeschmissen und losgebraust. April April! Sie war in der Mitte durchgebrochen. Da müssen wir leider eine neue machen, bekam ich als Antwort auf meinen enttäuschten Blick. "Auch der Weg war umsonst!", stellte ich auf dem Nachhauseweg fest. Irgendwann kam ein neuer Anruf, und ich fuhr wieder nach Detmold. Beim genauen betrachten der Scheibe stellte ich fest, dass das Wasserzeichen auf dem Kopf stand, außerdem befand sich in der Mitte der Scheibe ein dicker Kratzer. "Alle guten Dinge sind drei!", dachte ich, als ich endlich die fehlerfreie Frontscheibe aus Sicherheitsglas in Empfang nahm.

Fahrgestell, Kotflügel, Kühler und Windschutzscheibenrahmen waren fertig und nun ging es langsam aber stetig ans Eingemachte. Ich machte Platz in der Oldtimergarage, legte das Fahrgestell auf die Böcke richtete es aus und schraubte die Karosserie darauf fest. Anschließend rannte ich eine Woche lang um den Trümmerhaufen herum, lies mir alle gut gemeinten Ratschläge durch den Kopf gehen und grübelte darüber nach an welchem Ende ich anfangen sollte. Mit der Blechbearbeitung kenne ich mich ganz gut aus, aber eine Fahrzeugkarosserie ist doch etwas anderes als eine normale Blechkiste. Abwicklungen aufzeichnen, scharfe Ecken -und Rundungen biegen, sicken herstellen, Schweiften, Bördeln: Alles kein Problem überlegte ich bei meinen Runden um die Nippi -Karosserie. Plötzlich hatte ich die Erleuchtung. Die ganze Bodengruppe samt Karderntunnel und Trennblech vorne, ist doch genauso hergestellt, wie es mir gerade durch den Kopf ging. Dann bleiben eigentlich nur noch die "B" -



Säulen und die hinteren Radkästen als schwierige Teile übrig. Gesagt getan, so fing ich als erstes bei der Trennwand zwischen Motor - und Fahrgastraum an. Da alles genietet war, hatte ich sie in Nullkomanix ausgebaut. Die Abwicklung für das neue Blech war keine Schwierigkeit. Die Abkantungen und Börtelungen auch nicht, bloß für die Sicken musste ich ein Gesenk herstellen und dabei das Richtige Spaltmaß zwischen dem äußeren und dem inneren Gesenkteil zu finden war nicht so einfach. Doch irgendwann traf das Erfolgserlebnis ein und die Trennwand war fertig. Nun hatte mich der Ehrgeiz gepackt, der Korke war gelöst und es ging richtig zur Sache. Das vordere Karosserieteil lies sich ganz einfach ausbauen, genauso wie zwei zusätzliche Seitenbleche. Die Karosserie war nun im vorderen Bereich freigelegt, bis auf die Bodenpartie. Um die Orientierung nicht zu verlieren, durfte ich nicht beim Bodenblech weiter machen, sondern musste mich auf den hinteren Radkasten samt "B" -Säule konzentrieren. Ich fixierte die wichtigsten Punkte, trennte den Radkasten samt Säule heraus. "Hoppla, was war das? Ach du grüne Neune!", hatte ich doch vergessen den hinteren Teil der Karosserie abzustützen. Also alles nochmals provisorisch zusammengesetzt und das Hinterteil fixiert. Zur Nachfertigung der "B" -Säule baute ich ein Negativ aus Holz. Das 0,8 Millimeter dicke Tiefziehblech lies sich sehr gut darum treiben. Problematischer wurde es mit dem Radkasten. Da musste ein Fachmann her. Zum Glück werkelt ein Karosseriebaumeister in unserer nächsten Nachbarschaft. Als ich ihn aufsuchte arbeitete er gerade an einem Porsche - Spider bei dem die ganze Frontpartie erneuert werden musste. Ich dachte: "Der hat es ja genau so gut drauf, wie der Kollege von Vince Leek!". Nachdem ich ihm meine Sorgen und Nöte geschildert hatte, lies ich den rechten Radkasten als Muster zurück, mit dem Versprechen in einer Woche je einen neuen rechten und linken abholen zu können. Wiedererwartend klappte es, die Teile waren fertig. In dem Glauben, die vom Fachmann angefertigten Teile nur noch anbauen zu brauchen, hatte ich mich geirrt. Es ist ja auch logisch. Das kann gar nicht auf Antrieb passen, überlegte ich, als ich auf dem Weg zu ihm war, um den rechten Radkasten nacharbeiten zu lassen. Als ich ihm die Arbeit bezahlen wollte, winkte er ab und sagte: "Die Nacharbeit ist selbstverständlich im Gesamtpreis enthalten". Es dauerte dann doch noch ganz schön lange bis Radkasten und die Säule in der Karosserie ihren genauen Platz gefunden hatten. Die "B" -Säule ist gleichzeitig durch eine Holzleiste verstärkt. Zum Glück habe ich Verwandtschaft mit einem Antiquitätengeschäft samt Tischlerei. Alle die 1994 bei mir zum Treffen waren, können sich sicherlich noch daran erinnern. Dort besorgte ich mir eine gehobelte Eschenholzbohle aus der ich das erste Teil herstellte und zusammen mit der "B" -Säule einbaute. Jetzt konnte ich mit ruhigen Gewissen das Bodenblech bis zum



Kardantunnel und zum Kofferraum heraus trennen. Für den Nachbau besorgte ich mir vom hiesigen Stahlgroßhandel zwei Tafeln 1,25 Millimeter dickes Tiefziehblech. Der Nachbau des Bodenbleches nebst Seitenteil, das das Fahrgestell verdeckt, war kein Problem. Nachdem ich es auf dem Fahrgestell festgeschraubt hatte, fixierte ich auf der linken Seite alle wichtigen Punkte und baute den linken Radkasten mit "B" -Säule und Bodenblech in einem Stück heraus. Der Nachbau, sowie der Einbau des Bodens auf der Fahrerseite gingen einfach vonstatten. Der Neueinbau des Radkastens und Säule erwies sich schwieriger als beim ersten Mal. Als ich mir damals den Porsche bei dem Karosseriebauer anschaute, hatte ich ihn danach gefragt, wie er vorgeht, um das originale aussehen der Karosserie wieder hinzubekommen, denn außer den restlos zerbeulten Teilen und ein paar Fotos hatte er zur Rekonstruktion nichts zur Verfügung. Darauf antwortete er mir, dass es einige feste Punkte gibt, zum Beispiel der Abstand zwischen Reifen und Unterkante Kotflügel, oder die Länge von der "A" -Säule bis zum Scheinwerfer, der Rest dazwischen muss sich irgendwie ergeben.

Zum Glück hatte ich an meiner Nippy - Karosserie damit keine Schwierigkeiten, doch die eine Seite genau so hinzubekommen wie die andere, war nicht ganz so einfach. Als dann letztendlich beide Seiten wieder fertig waren, optisch und maßlich alles passte, war ich beruhigt und konzentrierte mich auf den Kardantunnel. Ich verschraubte ihn erst mit den beiden Bodenblechen, bevor ich alle Teile durch Punktschweißen fest miteinander verband. Jetzt hatte ich schon einen riesigen Berg an Problemen gelöst und die Arbeiten wurden zur Routine. Langsam arbeitete ich mich nach hinten weiter. Um das Bodenblech vom Kofferraum herum war nach vorne und zur Seite alles neu. Es brauchte nur noch am hinteren Kasten abgetrennt werden, in dem auch gleichzeitig das Reserverad steckt. Unter dem Kofferraumboden war, zur Abstützung gegen das Fahrgestell, ein Brett angebracht. Ich glaube nicht, dass dies Original gewesen ist. Meines Erachtens nach ist die Nippi -Karosserie eine Fehlkonstruktion. Das ganze hintere Teil, ab der "B" -Säule, hängt quasi in der Luft. Es wurde beim Ur-Nippi nur von zwei Flacheisen und Streben, gegen das Fahrgestell abgestützt. Dadurch lässt sich auch das Flickwerk direkt hinter der "B" -Säule erklären. Durch die Instabilität des Hegteiles sind dort die vielen Risse entstanden. Das Brett ersetzte ich durch einen Stahlrohrrahmen, den ich fest mit dem Fahrgestell und der Karosserie verschraubte. Das Kofferraumblech war wiederum keine Schwierigkeit. Problematisch wurde es bei der Schürze, die unter der Kofferraumklappe sitzt. Wie bereits erwähnt, war sie irgendwann einmal kaputt restauriert worden. Ich musste sie komplett erneuern. Da die Schürze nur aus Rundungen besteht, brauchte ich mehrere Anläufe dafür. Nachdem die Bodengruppe samt



Kardantunnel, Kofferraum und Hinterteil erneuert waren, baute ich vorne alles wieder komplett mit der Trennwand zusammen. Auch hier gehören in die Karosserie zwei Eschenholzleisten zur Verstärkung. Ich schraubte die Kühlerhaube fest und setzte die Motorhaube auf, sie passte nicht mehr. Ich konnte machen was ich wollte, sie fiel immer wieder zwischen Kühlermaske und Karosserie hindurch. Jetzt kam ich aber ins Schwitzen, wo lag der Fehler? Ich fing an zu grübeln und kam zu dem Entschluss, dass sich an den vorderen Maßen nichts geändert hatte. Als ich so Ratlos vor meinen Nippi stand fiel mir auf das die Kühlermaske leicht gebogen war. Ich baute sie wieder aus und richtete sie soweit aus, dass sie überall mit der Stirnfläche auf einer geraden Fläche auflag. "Siehe da!", die Haube passte wieder. Die Ursache hatte in der Krümmung der Kühlermaske gelegen. Dadurch stand sie nach dem Anschrauben zu weit nach vorne. Ich hatte der geringen Krümmung bei der Restauration der Maske, die durch Verzug beim Löten entstanden ist, keine Beachtung geschenkt. Nun kamen endlich die Türen an die Reihe. Die untere Kante, sowie die beiden Seiten waren bei beiden Türen nicht mehr zu gebrauchen. Ich flexte alle Kanten, bis zum noch guten Blech, ab. Anschließend erneuerte ich zuerst die Kante an dem die Scharniere sitzen und Punktete sie fest. Ich setzte die halbfertige Tür in die Karosserie und konnte nun die restlichen Kanten optimal anpassen. Als letztes stürzte ich mich auf die Kofferraumklappe, wobei auch noch die abgeschliffene Kante an der Karosserie erneuert werden mussten. Mittlerweile bin ich beim Holz angefangen, was genau so kompliziert und aufwendig herzustellen ist wie die Blechteile. Hierüber berichte ich ausführlich, wenn die Arbeiten abgeschlossen sind.

PS: Beim Zerlegen der Karosserie fielen mir einige Bleche mit bordeauxroter Farbe in die Hände. Ich vermute, dass es der Orginalfarbton ist. Als ich das bei der Autolackiererei erzählte, die irgendwann mal den Nippi auf Hochglanz bringen wird, machte man mir den Vorschlag ein Blechteil vorbei zu bringen. "Wir geben es dann dem Lackvertreter mit, der macht eine Farbanalyse". Nun habe ich genau den alten Farbton von damals, samt Rezept.