

## EINE *fast* UNENDLICHE GESCHICHTE Teil 1

Die mühselige Wiederbelebung eines völlig heruntergekommenen Austin Seven Pearl Baujahr 1937 *Restaurationsbericht von Peter Marquardt*



1)

Da stand er nun also im Hof. Erwartungsvoll, mit schielenden Scheinwerfern und x-beiniger Vorderachse lugte er unter der Abdeckplane hervor. Drei Stunden Fahrt durch den Odenwald bei strömendem Regen hatte er auf dem Anhänger gut überstanden und nicht einmal einen Scheinwerfer, Kotflügel, ein Rad oder eine Tür verloren. Das lag aber hauptsächlich an der Plane, die hielt alles zusammen. Jetzt, beim Abladen, fiel der hintere linke Kotflügel vollends ab und der rechte Scheinwerfer kullerte über den Rasen. Mein *Augustin* (Bild 1), so nannten ihn später die Nachbarn, war angekommen. Noch sah man keinen der Bewohner der



2)

Reihensiedlung auf der Straße, aber die wackelnden Gardinen zeigten, dass man mich registriert hatte. Sicherlich mit dem vernichtenden Urteil: «Jetzt spinnt er vollends». Sie waren ja schon einiges gewöhnt von mir. Eine BMW-Isetta, die ich stückweise nach Hause brachte (Bild 2), wurde mir großzügig verziehen. Auch für ein Goggomobil, das ich in der Garage restaurierte, hatte man noch Verständnis – aber jetzt, dieser «rostige Schrotthaufen»? Einer klopfte mir später väterlich auf die Schulter und meinte, er hätte echt Probleme «dieses Teil» kostengünstig zu entsorgen.

Lange hatte ich nach «so einem Teil» gesucht. Seit Helene und ich auf einer *Retro Classics* in Stuttgart in die lustigen Augen eines *Seven* (oder war es ein *Dixi*? ...damals kannte ich den Unterschied noch nicht), geschaut hatten, stand unser Urteil fest: «So einer, das wär's!!!» Damit brachen alle Dämme. Helene, meine Frau, hatte sich auch für so ein Wägelchen begeistert und ich konnte zügellos danach suchen. In einer alten Zeitschrift fand ich ein Inserat von einem Austin-Seven Baujahr 1936. Da der Preis überraschend niedrig war, rief ich an und obwohl die Zeitschrift schon 2 Monate alt war, stand der SEVEN noch zur Verfügung. Das hätte mich stutzig machen sollen. Eine Besichtigung wurde vereinbart und was ich da in einem Gewächshaus sah, ließ mich, einen von der Pike auf gelernten Kfz-Meister, nachdenklich werden. Der Preis war inzwischen, ohne Verhandlung, schon gefallen und der Anbieter etwas verlegen. Die Worte meiner Helene «Wenn den einer hinkriegt, dann du» waren die ausschlaggebende Entscheidungshilfe (so ein Kompliment von der eigenen Frau lässt die Realität vergessen). An einem 1. Mai holten wir ihn ab.

### Die Eingangsprüfung und Bestandsaufnahme

Ein grobes Bild von dem Arbeitsumfang einer Restaurierung hatte ich mir schnell gemacht: «Hier muß jedes Teil in die Hand genommen und jede Schraube gedreht werden.»

Und dann ging es ins Detail: Das Dach fehlte fast völlig. Außer den Querstangen und den beiden Klappscharnieren waren nur ein paar Stofffetzen von der Plane und Holzreste von Querspiegel und Rahmen übrig. Meine erste Überlegung war: «Wo bekommst du ein Bild von so einem Fahrzeug her um überhaupt die Form und Art des Stoffverdecks zu rekonstruieren?» Den total verbogenen Rückfensterrahmen fand ich unter den Sitzen und die Klappverschlüsse waren nur teilweise vorhanden (*Bild 3*). Aber die kann man nachbauen.



3) geschlossenes Verdeck von hinten gesehen



4) Verbindung B-Säule / Schweller fehlte völlig

Mein nächster Blick galt dem Blechzustand. Unter der Außenhaut kamen böse Rostnester zum Vorschein. Die A- und B-Säulenenden hatten kaum noch Verbindung zum unteren Rand. Hier musste großräumig saniert werden (*Bild 4*). Die Speichenräder waren in einem erbärmlichen Zustand. Um eine Komplettzerlegung würde ich hier wohl nicht herkommen. Die Stehwände, im Bereich des Kraftstoffbehälters, hatten zahlreiche Einschusslöcher – sicher noch Erinnerungen an den Zweiten Weltkrieg. Weitere fand ich später auch noch um die Kühlermaske. Beim Entlacken der Karosserie kam dann auch noch eine Schicht «Feldgrau»



5) der Motorraum, ein Trümmerfeld



6) Nur nicht bewegen, sonst verliert er die Form...

zum Vorschein. Der Wagen war wahrscheinlich auch im Militärdienst eingesetzt.

Der Motor war bombenfest. Er ließ sich weder mit der Kurbel, an der der Mitnehmerbolzen abgeschert war, noch durch Wuchten an der Schwungscheibe durchdrehen. Der Zylinderkopf lag im Fahrgastraum, aber er passte auf die Stehbolzen. Die Ölwanne war durchgerostet und hatte mehrere Löcher an denen Öltropfen hingen. Trotzdem zeigte der Ölmeßstab eine Ölfüllung an – oh Wunder! Des Rätsels Lösung: im Laufe der Jahre hatte sich soviel Dreck und Ölschlamm in der Wanne angesammelt und war verhärtet, daß das erst kürzlich aufgefüllte Öl diese Schicht kaum durchdringen konnte (*Bild 5*).

Der Kühler war ebenfalls zerschossen und mit einer Masse wie Fensterkitt geflickt. Diese war dann wieder aufgefroren, also irreparabel. Wenigstens die Form war noch da. Ich wurde immer bescheidener. Wenn wenigstens die Form da war, konnte man was daraus machen. Der gesamte Unterboden war zwar brüchig, aber die Form war noch deutlich zu erkennen. «Also», redete ich mir ein, «kein Problem». Mir war klar, hier muss großflächig vorgegangen werden (*Bild 6*).



7) Unterbodenschutz vom Feinsten



8) ...mit dieser Belüftung ist er tropentauglich!



9) sieht etwas verwöhnt aus



10) deutliche Gebrauchsspuren

Um überhaupt die Schweißungen durchführen zu können, muß der Aufbau vom Rahmen runter. Vorbereitend dazu war eine Stabilisierung des

unteren Randes der Karosserie zwingend geboten. Er muß zusammenhängend versteift, also geschweißt werden, um den Aufbau nach der Trennung auf einem festen Rahmen in Form zu halten. In dem momentanen Zustand würde die nackte Karosserie auseinanderfallen. Der Zustand der Innenausstattung und Polsterung passte zum Gesamtbild (*Bild 7 und 8*). Sogar die Armaturen müssen zerlegt und gangbar gemacht werden. Der Zünd-, Lichtschalter ließ sich durchdrehen, allerdings ohne Wirkung.



11) ...alles ist an seinem Platz



12) ...und lässt sich nicht bewegen

Das Getriebe, mit Öl und Wasser gefüllt, ließ sich schalten, aber nicht durchdrehen. Dass das Fahrzeug trotzdem geschoben werden konnte, lag an einem abgescherten Keil in einer Radnabe der Hinterachse. Entsprechend sah der Achsstummel aus. Das vorläufige Zwischenurteil: «Erstaunlich komplett aber viele Stunden sinnvolle und kreative Freizeitbeschäftigung liegen vor mir.» Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich ca. 3 Seiten mit Schäden notiert. Es waren die vielen (*Bild 13*) Kleinigkeiten, die den Arbeitszettel lang werden ließen. Mit dem Namen



13) irgend etwas gibt immer nach



14)...der Tacho war mit Fett gefüllt

*Augustin* hatten die Nachbarn gar nicht so unrecht. «Oh du lieber Augustin alles ist hin!» Viele Teile waren nur in Fragmenten vorhanden, konnten aber aufgearbeitet oder nachgebaut werden. Das Einzige was ganz war, waren die Scheiben. Wohl zerkratzt – oder nennt man das «mit



15) ...eine Baustelle kommt selten allein



16) die endgültige Stilllegung ist unklar

Gebrauchsspuren»? – aber noch brauchbar. Immer wieder redete ich mir ein: «Das kriegst du hin.» Ich sah das Wägelchen im Geiste schon restauriert vor mir stehen (an irgend Etwas muss man sich ja festhalten). Ich hatte mir fest vorgenommen, alles selber zu machen, auch die Holz- und Polsterarbeiten. Da hatte ich schon (Bild 14) etwas Erfahrung am Goggomobil gesammelt. Wesentliche Hindernisse waren Zeit und Platz. Es bewahrheitet sich wieder der dumme Spruch «Eine Baustelle kommt selten allein»: die Terrassenerweiterung war in vollem Gange und die Baugrube war noch offen, als dieser Familienzuwachs hier aufschlug (Bild 15).

*Augustin* wurde erst einmal in der Garage zwischengelagert (er war lange genug im Freien gestanden). Inzwischen nahm ich mir die Zeit, den alten, grauen Fahrzeugbrief mit den abgeschnittenen Ecken (so wurden früher endgültige Abmeldungen dokumentiert) und das Typenschild genauer zu studieren (Bild 15). Meine Kenntnisse über dieses Fahrzeug waren gleich Null. Nicht einmal die Existenz eines Austin-Seven-Clubs war mir bekannt – da hätte ich mir viel Nachforschungsarbeit sparen können! Ich stellte also fest, dass es sich bei diesem Fahrzeug um einen Austin Seven Baujahr 1937 handelte, der als Cabrio-Limousine in Berlin gebaut wurde, Besonderheit war die Linkslenkung. Laut Fahrzeugbrief war der Hersteller *The Austin Motor Co. Ltd.*, nach den Angaben des Typenschildes jedoch *Willys Overland Crossley, Berlin*. Sehr verwirrend, doch inzwischen bin ich



17) Hersteller und Brief nicht übereinstimmend

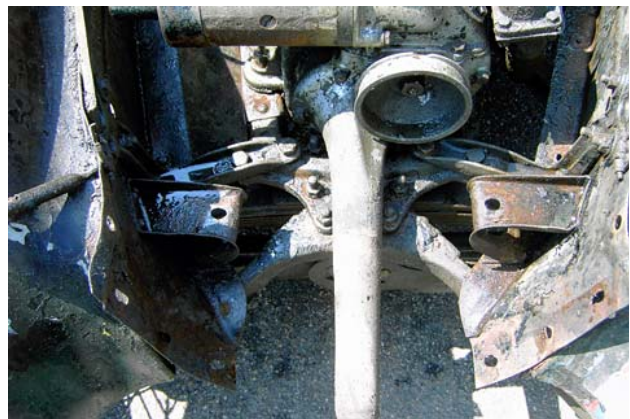


18) Zoll und metrische Schrauben wild gemischt

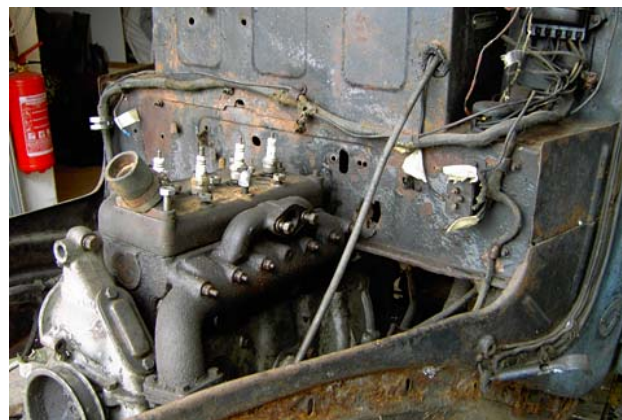
schlauer. Es handelte sich also um ein Fahrzeug, das als Einzelteilsatz aus England importiert und in Berlin zusammengebaut wurde. Es hatte den Krieg überlebt und wurde danach im Raum München, genauer in Fürstenfeldbruck, wieder zugelassen und gefahren.

Im Jahre 1953 wurde ein neuer Fahrzeugbrief ausgestellt, nachdem der Alte vollgeschrieben war. Somit bin ich, nach einer Wäschereibesitzerin aus Fürstenfeldbruck, einem Sägeninstandsetzer aus München und einem Studenten aus München, der später Dipl.-Ing. und Architekt wurde, der mindestens zehnte eingetragene Besitzer (*Bild 17*).

Um 1960 wurde der Wagen dann endgültig abgemeldet und landete, laut Aussage des Verkäufers, auf einem Schrottplatz. Von dort holte er ihn nach Bensheim und stellte ihn in einem Gewächshaus ab. Inzwischen war schon Sommer 2005, die Terrasse mit Vorplatz war fertig, das Haus der Tochter renoviert und meine Hände sehnten sich nach Rost und Öl. *Augustin* wurde aus der Garagenecke hervorgeholt und erst einmal zerlegt. Dabei wurde jedes Blechle, jeder Halter, jede abgerissene Schraube und jedes zu bearbeitende Bauteil aufgelistet und fotografisch dokumentiert (*Bild 18*). Diese Methode hat sich im Laufe der Restaurierung sehr gut bewährt, vor allem beim Aufarbeiten der Einzelteile und beim Zusammenbau nach drei Jahren (*Bild 19-24*).



19-22) Die Reihenfolge der übereinander verschachtelten Bleche ist verwirrend aber mit jedem Teil, das abmontiert ist, wird die Situation übersichtlicher...



23-24) Den Kabelverlaufplan werde ich wohl so nicht übernehmen...



25-26) Schadhafte Stellen wurden herausgetrennt und Reparaturbleche eingeschweißt

Der Karossenunterrand war freigelegt und die ersten Aufbauarbeiten konnten beginnen. Die total zerbröselten Türschweller und die Kotflügelaufnahmen, sowie die A- und B-Säulenlager mussten wieder versteift werden.

Oberste Prämisse sollte sein «so viel alte Substanz wie möglich zu erhalten». Das bedeutete, Schritt für Schritt schadhafte Stellen heraustrennen, neue Passbleche anfertigen und einschweißen. Immer nur soviel, daß sich der Aufbau nicht verzog.

Ein unerwartetes Hindernis war der Ausbau des Lenkrades. Ohne Reparaturanleitung kann man lange danach suchen, wie der Hupenknopf rausgeht. Die kleine Klemmschelle am untersten Punkt des Lenkgetriebes war durch den dicken Öldreck auch nicht auf den ersten Blick zu erkennen. Zum Schluss siegte die Logik: ein Hupenknopf, der sich mit dem Lenkrad nicht mitdreht, kann nur unten befestigt sein. Und so war es! Es ging schon stramm auf den Winter zu und der erste Schnee war schon gefallen, als dieser Arbeitsabschnitt abgeschlossen war und die Karosserie vom Rahmen unbesorgt abgehoben werden konnte. Jetzt musste für den Aufbau ein Rahmen konstruiert werden, der zum einen die Karosserie in Form hielt, (mit dem richtigen Spaltmaß der Türen) zum anderen das Ganze fahrbar und mobil machte.



27) schrittweises Vorgehen zur Formbewahrung



28) passend angefertigte Bleche einschweißen



29) die B-Säulenbasis ist fertig



30) So sah der Kotflügel vorher aus



31) Dem Farbanstrich einer Bitumenfarbe, war nur mit Handschleifer und Zopfbürste beizukommen







36-37) Bei zugeklappten Wänden kommt ein uneingeweihter Beobachter ins Gröbeln



38) Augustins Kinderzimmer

39) Hochgeklappt passt der Rahmen an jede Wand

Ich hatte immer noch keine richtige Lagermöglichkeit für die einzelnen Baugruppen. Als Lösung für die großen Einzelteile wurde das Gartenhaus so umgebaut, daß ich zwei Seitenwände auf Rollen heraus klappen konnte, ohne daß der Rest zusammenbrach.

Diese Konstruktion bewährte sich sehr gut, denn ich kann jetzt jeden meiner Oldtimer darin zwischenlagern (Bild 38).



40) Der Rahmen war durch Überlastung wohl mal abgeknickt. Ein massives Flacheisen war beidseitig zur Verstärkung eingeschweißt – ich ließ es drin



43) Diese Stellen waren nicht mehr zu retten und mussten erneuert werden



44) der Verstärkungsdraht muß natürlich wieder rein



41) Fertig entrostet und lackiert. Die ersten Anbauteile, hier Bremswelle mit Pedal, sind schon wieder eingebaut



42) Getreu dem Grundsatz «so viel alte Substanz wie möglich zu erhalten», wurden die Kotflügel nur partiell mit neuen Reparaturblechen versehen



45) jetzt noch sauber verschweißt



46) ...und es sieht wieder aus wie neu



47) jetzt noch verzinnen und alles ist wieder gut



48) ...ein Sieb

Ein zerlegtes Auto, und ist es auch noch so klein, braucht verdammt viel Platz. Für den total gestriipten Rahmen fertigte ich auch noch ein fahrbares Drehgestell an (Bild 39).

Jetzt begann die kreative Phase: eine Baugruppe nach der anderen wurde zerlegt, gereinigt, aufgearbeitet, lackiert und irgendwo im Haus untergebracht (versteckt) – was mich wiederum dazu zwang, eine Liste mit Lagerorten anzulegen.



49) Bremsen vorher

Der Kraftstoffbehälter war ein Sieb. Der Boden musste neu eingeschweißt werden. Auch die Schlingerwände wurden erneuert. Nach der Verzinnung von außen und der Behandlung mit Tanksiegel von innen war alles wieder dicht (Bild 48).



50) Bremsen nachher

Der zerfallene Holzrahmen in den Türen und Holmen war eine neue, besondere Herausforderung. Hier ging es um Genauigkeit, sollten die Tore später sauber schließen.

Die Bremsen brauchten besondere Aufmerksamkeit. Die Bremsbeläge mussten vom Mini erhalten. Ansonsten sahen sie gar nicht so schlecht aus, wahrscheinlich weil sie dick voll Fett waren (*Bild 49 und 50*).



51)  $5 \times 36 = 180$  Speichen montieren

Die Speichenräder waren ein Kapitel für sich. Jeder Nippel musste mit der Lötlampe angewärmt und gangbar gemacht werden. Fünf Räder mal 36 Speichen = 180 Speichen (*Bild 51*) wurden entrostet, geschliffen, poliert, das Gewinde nachgeschnitten und dann zum Verchromen abgegeben.



52) die Felgen sind schon in der Wagenfarbe lackiert

Das Einspeichen wurde bald zur Routine und auf einem Wäscheschleudermotor montiert, konnte der Rundlauf der Felge leicht festgestellt und korrigiert werden.

Mit einem Fahrradtachometer auf dem der Radumfang eingestellt wurde, konnte ich sogar die Unwucht feststellen – bei 90 km/h fing die Werkbank an zu hüpfen (*Bild 52 und 53*)



53) Auswuchten nach Hausfrauenart