

EINE *fast* UNENDLICHE GESCHICHTE

Teil 2

Die mühselige Wiederbelebung eines völlig heruntergekommenen Austin Seven Pearl Baujahr 1937

Restaurationsbericht von Peter Marquardt

...Die Polsterung machte etwas Kopfzerbrechen. Außer einer Lehne hatte ich kein Muster. Also wurde zuerst aus billigem Kunstleder und Schaumgummi ein Sitz konstruiert bis er passte.



1-2) Danach wieder aufgetrennt. Die Einzelstücke wurden Schnittmuster für das Leder einer Kuhhaut



3) Verschnitt war nicht vorgesehen und hätte das Budget unnötig belastet

4) Das fertige Kunstlederpolster



5) Die Polsterung in Leder wie im Original

6) Ein paar Lederreste für das Lenkrad, blieben sogar noch übrig



7-8), also wird es überzogen, es ist wohl nicht ganz original, sieht aber doch viel edler aus...

Der Unterboden, ein dicker Brocken



9-10) Wenn man sich die Arbeit richtig zurechtlegt, ist sie halb so schlimm... bei solchen Arbeitsmethoden konnte man die Nachbarschaft verstehen



11-12) Die Bodenbleche waren nicht mehr zu retten, sie wurden einzeln ausgewechselt. Der Mitteltunnel war noch zu retten.



13) Eine «beklopte» Arbeit!!!

In Ermangelung einer Maschine wurden die Versteifungssicken von Hand geklopft. Die Ersatzradmulde musste komplett erneuert werden.

Das Karosserieblech war fertig. Alles geschweißt, verzinkt und grundiert. Jetzt galt es, den oberen Holzrahmen zu rekonstruieren und einzuarbeiten. Er fehlte auf der linken Seite fast ganz und war auf der rechten Seite nur in Fragmenten vorhanden. Fotografien von einem *Pearl* mit offenem und geschlossenem Dach hatte ich mir inzwischen besorgt – so wusste ich ungefähr wie die Form werden sollte.



14) *Der klägliche Rest vom rechten Dachholm...*



15) *Da gab es wirklich nichts mehr zu reparieren*



16-17) *Präzisionsarbeit in Eichenholz. Zum Schluss machte der gute Winkelschleifer mit einer groben Fiberscheibe alles schön glatt und passig.*



Das Cabrioüberdeck sollte mein Meisterstück werden. Auch hier musste erst ein Schnittmuster gefunden werden, nach dem ich den Planenstoff später zuschneiden konnte. Silofolie war das billigste Material und stand in ausreichender Menge zur Verfügung. Den Verlauf der Nähte konnte ich auf der Fotografie erkennen. Die Montage der fertigennähten Dachhaut musste warten bis das Fahrzeug lackiert war. Passform, Halteschlaufen und Spanngurte konnten aber schon hergestellt werden. Den hinteren Fensterausschnitt wollte ich erst nach der Fertigmontage festlegen. Sitzposition und Rückspiegelsichtbereich musste ich dabei berücksichtigen. Eine alte Singer-Nähmaschine mit Fußantrieb leistete mir bei allen Näharbeiten gute Dienste. Nur sie war in der Lage, Leder und bis zu vierfach Plane durchzunähen.

«Hurra, ich habe die Schnittmuster!»



18) Die ersten Anfänge waren noch nicht so vielversprechend.



19) Mit vielen Stecknadeln kam ich der Form so nach, und nach näher.



20) Sieht doch gar nicht schlecht aus!



21) Genäht konnte das Dach sogar gespannt werden



22) Die Kunstlederteile wurden erst geheftet und dann doppelt durchgenäht.



23) Mit Stecknadeln muss immer wieder nachgebessert werden.



24) Mit Fußkraft durch die dicksten Lagen.

Die **Innenverkleidung** und Ausstattung wurde, wie im Original, aus dünnem Sperrholz ausgeschnitten und mit Leder bzw. Kunstleder bezogen. Hier konnte ich die Formen noch weitgehend am Original abnehmen.



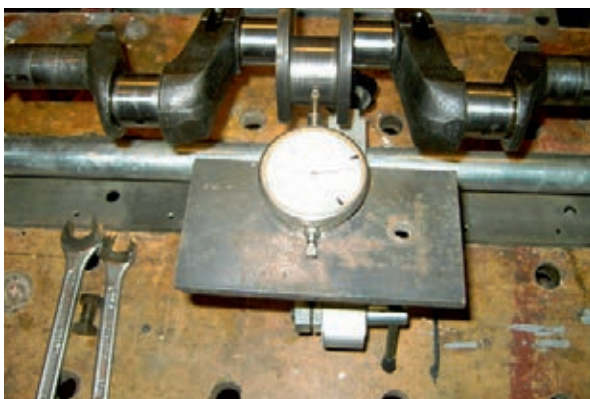
25-26) *Innenverkleidung und Ausstattung*



Motor und Getriebe waren etwas für kalte Wintertage im geheizten Keller. Ich erwartete nichts Gutes, als ich die Ölwanne abschraubte: Ölsieb und Ölwanne waren mit einer dicken, verhärteten Ölschlammsschicht regelrecht betoniert. Die Ölwanne war an mehreren Stellen durchgerostet. Schweißen war schwierig, da sich dann die Dichtflächen verzogen hätten... also löten!

27) *Die undichten Stellen der Ölwanne wurden mit einem «Zinnbad» abgedichtet*

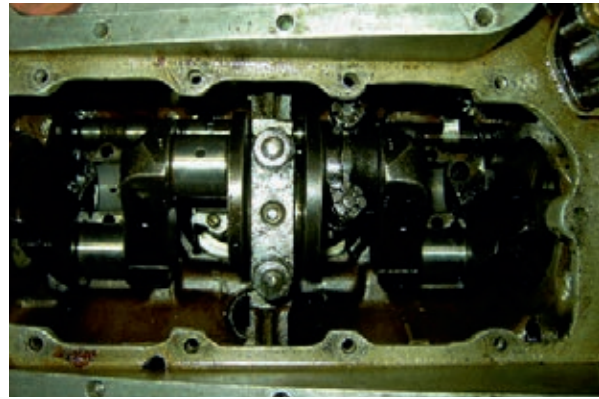
Der Kurbeltrieb selber sah erfrischen ölig aus. Rost hielt sich in Grenzen.



Anscheinend war das Öl schon vor längerer Zeit eingefüllt worden. Mit gelösten Pleuellagerschalen ließ sich die Kurbelwelle etwas drehen, war aber offensichtlich verzogen. Mit viel Rostlöser, Hitze, Schläge und anderen Zaubermittelchen bekam ich die Kolben frei und war erfreut, dass nur zwei Kolbenringe gebrochen waren. Zufällig passten die von einem alten Rasenmäher.

28) *Die Kurbelwelle auf der Richtbank*

Die Rostnarben in den Zylinderwänden hielten sich in Grenzen. Die Ventile waren ziemlich schlecht und auch die Ventilführung stark ausgeschlagen. Leider fand ich damals keinen Ersatz und so wurden, nachdem ich die Ventildfedern gestreckt hatte, die alten Teile eingeschliffen und wieder eingebaut.



29-30) Ventildedern lahm, Führungen ausgeschlagen... Wer gut schmiert der gut fährt (nicht immer).

Das Kurbelwellenmittellager hatte zu viel Spiel. Auch hier hatte ich keinen Ersatz. Also erinnerte ich mich an meinen alten Lehrmeister, der Gleitlager auflötete und ausschabte – «aber nur zur Not und zu Kriegszeiten!» – wie er immer betonte. Als ich die Ölwanne wieder aufschraubte, verabschiedete ich mich bei der Kurbelwelle mit: «Also, bis bald!»



Ein Prüfstand mit provisorischem Kühler war schnell gebaut und nach den ersten Hustern sprang der Motor flott an. Deutlich war das raue Rumpeln der Wälzlager zu hören. Immerhin, er lief und man war ja bescheiden geworden. Die Kompression, zwischen 4 und 5 bar, war nicht berausend aber ausreichend.

31) Der Prüfstand

Das Getriebe war eines der letzten Patienten. Von allen Bauteilen sah das glänzende Aluminiumgehäuse äußerlich am besten aus. Leider war es mit einem Gemisch aus Öl, Fett und Wasser gefüllt und die Wellen ließen sich nicht durchdrehen. Die Zahnräder der Hauptwelle waren, soweit sie im Wasser standen, stark angerostet und die Synchronringe regelrecht festgewachsen.



32-33) Der Schein trägt. (Außen hui, Innen pfui)... Fortgeschrittene Karies an den Zähnen...

Das Geheimnis der Blockierung waren die ausgebrochenen Zähne der Vorgelegewelle. Diese Trümmerstücke hatten sich in einer Paarung verkeilt. Vorgelegewelle, Gegenrad der Hauptwelle, Synchronringe und zwei Lager, das wäre der Stoff aus dem die Träume sind – aber leider nicht zu haben. Also reinigen, bearbeiten und wieder einbauen.



34-35) Der Stein des Anstoßes... Ersatzteile = Fehlanzeige

Der Zeitpunkt für die erste Testreihe war gekommen. Rahmen, Achsen, Bremsmechanik, Motor und Getriebe, alles war überholt und wartete im Regal. Vier alte Räder vom Goggo wurden für die Austinnabe umgeändert und der Unterbau zusammengeschrubt. Die erste Probefahrt verlief erfolgreich. Da die Lenkung noch nicht eingebaut war, vorwärts und rückwärts in der Hofeinfahrt. Bremse, Kraftübertragung, Antrieb und Schaltung, alles funktionierte... ich war im Himmel!



36) «Augustin» hatte sich zum ersten mal bewegt.

Eine Zwischenmontage hielt ich vor den Lackiervorbereitungen für unbedingt erforderlich. Zu viele Unsicherheiten und Fragen waren noch offen, die erst bei einer vollständigen Montage der Karosserie auf dem Rahmen erkannt und abgestellt werden konnten. Passt die Karosserie überhaupt noch auf den Rahmen? Wohin kommen die Befestigungsbohrungen? Passen die Pedalausschnitte und Wege oder muss nachgearbeitet werden? Die Handbremshebel-Begrenzung wurde ermittelt und eingestellt.



37-38) So passt der Aufbau nicht drauf... aber so! Gottseidank, er passt !!

Die Radeinschlagbegrenzung wurde ermittelt und festgelegt. Mit den großen Rädern musste sie noch einmal korrigiert werden. Das Spaltmaß von Türen, Motorhaube und Kühlermaske wurde überprüft und an den erforderlichen Stellen durch Aufzinnen egalisiert – eine Katastrophe, wenn das erst nach der Endlackierung festgestellt worden wäre! Die neuen Trittbretter wurden zwischen den jetzt montierten Kotflügeln zugeschnitten und eingepasst.



39-40) Pedalausschnitte und Radeinschlag ist o.k., ... Spaltmaß, Trittbrett, Türschliesseil o.k

Die Kotflügel-Befestigungsbohrungen wurden neu gebohrt und die Position der Scheinwerfer ausgemessen und festgelegt. Erst jetzt konnte der Verlauf des Auspuffs ermittelt, das Rohr auf Maß gebogen und zwischen Hinterachse und Tank verlegt werden.



41-42) Der Handbremshebel darf nicht am Armaturenbrett anschlagen... Das Puzzle muss erst passend gemacht werden.



43-44) Alles sitzt und passt und jetzt muss alles wieder zerlegt werden, schade!!!

Die **Lackiervorbereitung** der Karosserie stellte noch einmal eine grosse Herausforderung dar. Man kann damit viel gewinnen aber auch alles verlieren. Ich hatte mich bereits entschieden, die Endlackierung in einer Fachwerkstatt durchführen zu lassen. Also war es doch nichts mit Alles selber machen aber die Fliegen und der Staub in der Garage hätten mein mühseliges Werk zu-nichte gemacht. Beim Lackieren der Felgen und einiger Kleinteile kam mir diese Erkenntnis. Um die Kosten aber niedrig zu halten, wurde die komplette Vorbereitung bis zur Farbauftragung in Eigenregie erledigt. Schon als Lehrling hasste ich diese stumpfsinnige Tätigkeit des endlosen Spachtelns und Schleifens. Seltsamerweise machte es mir an diesem Objekt kaum etwas aus und mit jedem fertigen Abschnitt sah ich einen weiteren Stern am Horizont aufgehen. So ein Wägelchen hat aber auch überschaubare Flächen und Rundungen. Zudem hatte ich beim Verzinnen schon ganze Arbeit geleistet, so dass die Konturen schon sauber vorhanden waren. Überraschend schnell war die Oberfläche eingebnet und nach einer letzten Grundierung wurde die Verlegung in die Lackiererei vorbereitet. Den letzten Schliff wollte ich vor Ort machen um ja nicht noch einen Kratzer einzufangen.



45) In strahlendem Sonnenschein, zwischen Tomaten und Erdbeeren, das macht Laune



46) Stumpfsinn, Stumpfsinn du mein Vergnügen...



47) Wenn jeder wüsste, wie es unter dem Lack aussieht

Die Verlegung in die Lackiererei wurde unbeabsichtigt zu einem Ereignis. Ich zog den Aufbau auf der mobilen Rahmenlehre zu Fuß durch die Straßen. Als ich den ruhigen Siedlungs-bereich verließ, bildete sich nach und nach eine Autoschlange hinter meiner Fuhre. Es war sehr früh am Tag – wo kamen die vielen Autos her? Ich bog in eine Einfahrt ein um die Schlange vorbeizulassen. Die blieb jedoch auch stehen um uns beide zu fotografieren. Mit dieser Gruppe würde ich jedem Faschingsumzug alle Ehre machen, erklärte man mir. Die 1,5 km zur Lackiererei dauerten so etwas länger.

Die restlichen Schleifarbeiten und Vorbereitungen gingen recht flott von der Hand und die Lackierung stand an. Ich war aufgeregt wie ein kleiner Junge aber der Malermeister hat wirklich saubere Arbeit geleistet. Am übernächsten Tag konnte ich die Karosserie samt Anbauteile wieder abholen. Die Farbkombination «Madeira L32M» und Schwarz passte ausgezeichnet zusammen und gefiel mir sehr gut.



48) Die Fuhre lässt sich ziehen wie ein Schubkarren



49) Es ist noch früh, hoffentlich sieht mich keiner...



50) Die Farbe war trocken und ich überglücklich...
Von nun an ging's bergauf.)

«Die Pflicht ist zu Ende, jetzt kommt die Kür» Die Fertigmontage, nur noch «Lust» statt «Frustr». Jede freie Minute wurde jetzt gewerkelt. Der erste Akt war die Montage des hinteren rechten Kotflügels um den Farbkontrast Madeira-Schwarz zu begutachten... passt! Die oberen hölzernen Längsholme wurden mit Kunstleder überzogen und das vorgefertigte Cabrio-Verdeck montiert. Es passte wie angegossen. Nur ein paar kleine Abnäher und es spannte sich faltenfrei über die Holme und Spriegel. Jetzt konnte auch die Position der Rückfensteröffnung festgelegt werden.



51) Die Vorarbeit hatte sich gelohnt...



52) Die Dachhaut passt einwandfrei...



Mit dem aufgearbeiteten Aluminiumrahmen konnte die Plexiglas-Scheibe wasserdicht in die Dachhaut eingepasst werden. Um zu vermeiden, dass durch das Gewicht des Fensters Falten in die Dachhaut gezogen werden, wurde das Ganze mit einer Zusatzplane am Querspiegel befestigt.

53) Ein Heckfenster wie eine Schießcharte!



54) Nach der erfolgreichen Verlobung war die Hochzeit ein Kinderspiel...



55) Der Motor und...



56) ...das Getriebe fühlten sich gleich wie zu Hause



57) Die Seitenverkleidung hinten rechts mit Täschen für die Dame



58) Regenrinne mit Ablauf unter den hinteren Kurbelfenstern.

Und dann kam die Hochzeit. Karosserie und Rahmen wurden vereinigt. Bei der Zwischenmontage war ja nur die Verlobung. Es wurde nur ausprobiert ob sie zusammenpassen und das hatte sich bezahlt gemacht. Tadellos passte der Aufbau auf den Rahmen und auch der Motoreinbau klappte problemlos. Kotflügel, Türen und Frontmaske ließen sich präzise einfügen.

Parallel dazu lief der Innenausbau mit Innenverkleidung, Polster, Sitze und Bodenabdeckung. Schwarzer Velourteppich wurde für den Boden zugeschnitten, passgenau abgenäht und die Ränder mit Kunstleder eingefasst.

Die Elektrik wurde der letzte größere Bauabschnitt. Ein komplett neuer Kabelbaum, natürlich mit den geforderten Nachrüstungen (Blinklicht, Warnblinkanlage, Hauptschalter, Einzelabsicherung), musste angefertigt und verlegt werden. Von der alten Verkabelung konnte gar nichts übernommen werden. Alle alten Kabel waren stark oxidiert und die Isolierung brüchig. Sicherungskästen waren unmittelbar bei den



59) So langsam bekommt die Sache ein Gesicht...

Verbrauchern positioniert, so dass alle Zuleitungen nur über eine 60-Ampere-Sicherung geschützt waren. An gut zugänglicher Stelle installierte ich einen Sicherungskasten, der für jede Verbrauchergruppe eine eigene Schmelzsicherung enthielt. So wurde auch eine eventuelle Fehlersuche erleichtert. Die originale 60-Ampere-Hauptsicherung behielt ich bei.



60) Kabelbaumschule



61) Der eingebaute MZ-Regler



62) ...sieht umgebaut wie «orschinaal» aus!!!

Das Verlegen des Kabelbaumes und das Anschließen der Verbraucher machte keine Probleme. Der alte Kabelverlaufplan konnte weitgehend übernommen werden. Fast alle Kabel liefen frei und mussten nicht durch Rahmenholme gezogen werden. Zu jedem Verbraucher hatte ich zusätzlich ein Massekabel gelegt, da die geschraubten Kotflügel und Anbauteile große Übergangswiderstände darstellen. Somit vermied ich, dass die schwachen 6-Volt-Funzeln noch trüber wurden.



63) Zusatzschalter für Warnblinker und Blinker



64) Die letzten ordnenden Handgriffe im Kabelsalat

Das Armaturenbrett war schnell verkabelt. Die Schalter für Blinklicht und Warnblinker nebst Kontrollleuchten sinnvoll positioniert und schon kam der große Moment in dem es hieß: „Hauptschalter an!!!“ Kein Knistern, keine blitzenden Sicherungen, keine stinkenden Wölkchen. Im Gegenteil, die Lichter brannten, die Hupe hupte, der Wischer wischte, der Blinker blinkte und die Zündung zündete. Die restlichen Anbauteile waren schnell montiert. Bodenbleche und Sitze kannten ihren Platz noch von der Zwischenmontage.

Die schönen großen Räder mit den verchromten Speichen wurden montiert. Öl, Wasser und Kraftstoff waren aufgefüllt und das Kommando lautete «*Motor an, Probefahrt!!!*»

Rückblick

Gut 3½ Jahre war die Restaurierung des Seven wohl nicht die Hauptsache aber doch ein immer wiederkehrendes Thema in unserem Haus. Jede Information über diese Fahrzeuge wurde von mir gierig aufgenommen aber leider kamen sie nur sehr dünn. In vielen Situationen hatte ich das Gefühl, das Rad selbst noch einmal erfinden zu müssen.



65) «*Il Preeesidente*» ist der in der Mitte...

Es war bereits 2007 und das Ende der Arbeiten war bereits abzusehen, da fiel mir eine alte Ausgabe der Zeitschrift «Oldtimer Markt» von 8/2004 in die Hände. Der Artikel «Die glorreichen Sieben» befasste sich mit dem Austin Seven und war sehr informativ und aufschlussreich. Ich erfuhr endlich etwas mehr über die Geschichte und Typenvielfalt dieser Fahrzeuge. Noch wichtiger jedoch war der Hinweis auf den Austin Seven Club. Nach erster Kontaktaufnahme mit Rolf Königer, dem Präsidenten, lud er mich gleich zu der anstehenden Jahreshauptversammlung 2007 ein. Ich war überrascht über die Freundlichkeit, Herzlichkeit und Hilfsbereitschaft, die mir dort sofort entgegengebracht wurde. Mein chronischer Ersatzteilhunger schien überhaupt kein Thema zu sein und Peter Eisenhut besorgte mir mit der größten Selbstverständlichkeit der Welt, Ventilführungen und Kurbelwellenlager, Ersatzteile also, nach denen ich schon jahrelang suchte, dazu gab er mir nützlichen Einbautipps. Rolf Königer bot mir später sogar ein Getriebe und weitere Ersatzteile an. Ich war begeistert, und an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön.

Peter Marquardt