

Ein Traum von einem Auto

Von einem Hanomag Komißbrot habe ich im Sommer 1994 ziemlich genaue Vorstellungen, als ich Gerhard anrufe, der mir als Automann helfen soll, ein geeignetes Restaurierungsobjekt zu finden. Zu einem Hanomag-Besitzer in Kassel gibt es Kontakt, und der bietet auch einen BMW Wartburg an. Gerhard weiß aber einen BMW 315/1 oder 327/28, den ein Bekannter, der einen Restaurierungsbetrieb im Bergischen Land führt, vielleicht, unter Umständen und ganz eventuell verkaufen würde. Ich besorge mir bei Rüdiger Jopp Autoliteratur über

BMW, da ich zu diesem Zeitpunkt noch gänzlich auf richtige Motorräder, nämlich Zündapp KS 750/601, K 800 usw. fixiert bin. Daß Rüdiger mir ohne zucken, seine original Literatur überläßt, räumt mein bisheriges Vorurteil über versnobte Autofahrer fast aus. Es wird aber dann, als ich bei Dr. Klöckner und seiner Frau deren BMW Wartburg fotografieren darf und es außerdem noch eine Einladung zum Kaffee gibt, vollständig abgebaut; das hat man nicht mal immer bei Motorradfahrern. Fällt mir ein, wie ich doch vom Westerwald nach hinter Dresden fuhr, um eine originale Zün-

dapp Z 22 zu bekommen, abgesehen, daß das Ding zur Hälfte falsch nachgebaut und viel zu teuer war, gab's nach 600 Kilometern Fahrstrecke noch nicht mal was zu trinken. Also beim Kaffee in Klöckners guter Stube fällt das Stichwort Bürzelchen. Nach den Fotos ist also ein 315/1 ein Bürzelchen. Bis hierhin geht das alles noch ohne besondere Atemnot und Herzrythmusstörungen, aber als ich Rüdiger von der Alternative Bürzelchen oder Wartburg berichte, ist der sicher: „Einen unrestaurierten 315/1 findest Du nicht, schon gar nicht zu einem vernünftigen Preis und wenn

Du so ein Auto bekommen kannst, aber lieber einen Wartburg kaufst, ist Dir sowieso nicht zu helfen.“ Dank der Hilfe von Herrn Kasimirowicz ist der Wartburg-Traum sowieso schnell ausgeträumt, denn das Auto entpuppt sich als ein normaler 3/15 mit nachgebauter Austin-Ulster Karosserie, die 1929 verwendeten Popp-Nieten geben selbst mir, als Anfänger, zu denken. Die meisten kennen wahrscheinlich das Gefühl, wenn man mitten in der Nacht wach wird, an den Bücherschrank geht, um nochmal schnell etwas über das Objekt der Begierde nachzulesen.

Wenn man hin- und herrechnet, denn schließlich will der jetzige Besitzer, wenn überhaupt, ja nicht verschenken, sondern verkaufen. Das mündet dann in Herzrhythmusstörungen und nächtliche Schweißausbrüche.



Das Bürzelchen vor seinem neuen Zuhause, noch auf dem Hänger.

Gerhard nimmt mich irgendwann in die Werkstatt des Besitzers vom Bürzelchen mit und wir tasten uns so ganz vorsichtig vor, ob er und wann überhaupt, das Auto abgeben würde. Das Auto, ein richtiger 315/1, der vor zirka 20 Jahren von einem seiner Vorbesitzer zerlegt, mit der Restaurierung begonnen und vergessen wurde und so wohl auch schon einige Jahre unangetastet in einer Ecke der Werkstatt steht. Grundsätzlich soll das Auto verkauft werden, aber nur mit einem Restaurierungsauftrag. Angepeilte Kosten: Summe des Kaufpreises plus Vollrestauration, so in Höhe eines al-

ten Westerwälder Bauernhauses, mit 2000 Quadratmetern Land und Pferddestall. Aus der Traum vom Bürzelchen. Abgesehen davon, daß ich mir das nicht leisten kann, will ich auch nicht dafür bezahlen, daß andere Leute Spaß haben, an meinem alten Auto zu schrauben und ich mich derweil vor den Fernseher setzen muß. Irgendwann, nach einigen Telefonkontakten, verspricht der Eigentümer, mir das Auto ohne Restaurierungsauftrag zu verkaufen, falls ein anderer Kunde seine Option nicht einlöst. Kennen Sie die Situation, wenn die Frau mit viel List und Mühe überzeugt ist, daß ausgerechnet dieses Auto ins Haus muß, man schon eines seiner anderen unrestaurierten Schätzchen verkauft hat, um die Finanzierung zu sichern, aber alles an einer halben Zusage hängt. Es reißt dich schweißgebadet aus dem Tiefschlaf, weil du träumst,

was da scheppert, ist dein Auto, das gerade abgeholt wird. Zum Glück aber ist es dann doch nur die Müllabfuhr, die morgens um fünf nicht immer leise die Tonnen ausleert. Am 1. April 1995, mittags um 12.00 Uhr kommt die Zusage: Wir kriegen das Auto. Trotz des Datums kein Aprilscherz.

Das Auto: 315/1, Motor und Fahrgestellnummer gleich, am 4. April 1935 (also fast auf den Tag genau vor 40 Jahren) als Sportwagen zu Mercedes-Benz nach Aachen ausgeliefert, Karosserie Nr. 220, irgendwann vor 15 bis 20 Jahren in Aachen zerlegt und mit der Restaurierung begonnen. Zwischenzeitlich sind Sitze, Instrumente, Scheibenrahmen, Hupenknopf,

Kurbelloch-Abdeckung, Typenschild, Luftfilter und Schaltknopf definitiv verlorengegangen. Die vorderen Kotflügel dienen zur Zeit einem polnischen Blechklopfer als Muster – vermutlich mutiert eine normale Limousine zeitgleich zum Entstehen unseres Autos zu einem weiteren 315/1 – sollen aber nachgeliefert werden. Was sonst fehlt, weiß nur der Schutzheilige der Selbstrestaurierer, St. Schrottius oder so ähnlich (als Protestant sind mir Heilige nicht geläufig).

Trotzdem meint der es recht gut mit mir: Es gibt die originale Andrehkurbel mit den Kurbelhaltern, die richtigen Zugknöpfe und Schalter, übrigens für den 315/1 nicht in Weiß, wie manche BMW Spezialisten behaupten, rettbarer Heckklappen-Deckel mit der Nummernschild Abdeckung, die Seitenverkleidungen der Hinterräder, Türgriffe und auf jedem Teil, was nicht der Serienlimousine entsprach, die originale Karosserie Nr. sogar ins Holz eingeschlagen.

Springt auf die Stühle, singt in den Gassen, küßt den Bürgermeister, wir haben ein Bürzelchen. So ungefähr vier Wochen später wird unsere Beute heimgeholt und die Teilesuche beginnt gleichzeitig mit der richtigen Arbeit. Mir Neuling dreht ein 315/1-Fachmann aus der Clubszene ein falsches Typenschild aus Alu an, daß es korrekterweise aus Messing sein muß, merke ich erst später, als sich meine Kenntnisse über den 315/1 etwas vertiefen. Als er dann die Rücknahme mit dem Hinweis verweigern will, es gäbe keine originalen Nachbauten, hat dies mein Vertrauen in die Spezialisten nicht gerade gefördert. Abgesehen davon finde ich, man sollte die Weitergabe von Schraubertips an einen Anfänger nicht von dessen beruflicher Qualifikation abhängig machen. Aber schließlich opfert der Mann einen Teil seiner Freizeit, um großmütigen Selbstrestaurierern zu hel-

Restaurierung





Begutachtung durch Familie und Freunde: Daraus soll ein Auto werden?



Für Monate ein Ort geschäftigen Treibens: Bürzelchens Werkstatt.



Eines ist schnell klar: Grün wird der Motor ganz sicher nicht bleiben.

fen, der hat wahrscheinlich auch aus Erfahrung gelernt und mittlerweile kann ich ihn fast verstehen, der setzt sich zwei Stunden mit mir zusammen für ein Dankeschön und ich bin noch nicht mal mit einem Alu-Typenschild zufrieden. Ganz ernst, ich sehe es, es ist leider ziemlich undankbar, einen guten Ruf als Spezialist zu haben.

Als Anfänger in der Autoszene fühle ich mich recht hilflos, schon deshalb, weil ich bis hier angenommen habe, ziemlich gut in der Veteranenszene drin zu sein – wohl ein Teil von Selbstüberschätzung, ohne die man so ein Vorhaben nicht anfangen kann. Daß das in Wirklichkeit zwei Szenen sind, nämlich Motorrad und Auto, fällt mir erst jetzt richtig auf, obwohl ich doch meinen Janus auch auf seine immerhin vier Räder gekriegt habe. Rüdiger, Gerhard und Herr Nahgang, den ich durch Ulrich, einen gemeinsamen Freund kennenlernte, versorgen mich mit Auto-Informationen und Adressen. Als Besitzer eines alten BMW trete ich dem BMW Veteranen-Club bei und lerne Dieter Übler kennen, der auch zur Zeit einen 315/1 restauriert. Er ist einer von der Sorte, die das Auto möglichst original aufbauen wollen und besorgt mir einige Fehlteile, wie zum Beispiel Sitzschalen zu einem wesentlich günstigeren Preis als die Angebote einschlägiger Händler. Umbauen auf Volvo-Getriebe, hydraulische Stoßdämpfer oder hydraulische Bremse kommt für mich nicht in Frage. Zum Glück ist das Auto außer den vorher bekannten Fehlteilen komplett.

Gerhard bringt zu meinem Geburtstag die originalen Zifferblätter von Uhr und Tacho. Für Friedel, einen Motorradfreund und V.D.O.-Ruheständler, ein leichtes, die Instrumente zu bauen und die fehlende Wasserthermometer sowie den Öldruckmesser komplett neu nach Originalvorlage zu ergänzen. Übrigens ist für mich nur original, was durch zeitgenössische Fotos belegt werden kann. Ich lerne schnell, daß Fotos und Angaben, auch in Fachbüchern, mit Vorsicht zu genießen sind. Renommierte Restaurierungsbetriebe erklären Ihre – unter Umständen auch falschen – Nachfertigungsteile gerne zum Original, vielleicht wider besseres Wissen. Dazu gehören auch käufliche Instrumente

mit goldenen Zeigern. Für den 315/1 leider falsch, aber vielen 315/1 Besitzern vermutlich egal. Die richtigen Zeiger sind schwarz. Kleinigkeitskrämer, werden sich jetzt einige denken, Hauptsache das Auto fährt und sieht aus wie ein altes Auto, was unter dem Blech ist, sieht keiner und spielt keine Rolle und außerdem ist mir meine Sicherheit wichtiger, deshalb die hydraulische Bremse. Die kann aber auch nicht mehr, als Bewegungsenergie in Wärme umwandeln, und das kann meine auch recht gut.

Zum Zerlegen ist nicht mehr viel an dem Auto. Gottseidank sind Motor, Getriebe und Achse weitgehend zusammen. Lenkgetriebe, Vorderachse, Stoßdämpfer und Bremsen sind im Moment ein Haufen „Wuvas“ (weitgehend unbekannte Veteranenteile). Der Rahmen wird von den Achsresten und Teilen der Zentralschmieranlage befreit und der beim ersten Restaurierungsversuch aufgebrachte Rostschutz restlos entfernt. Hierzu eignet sich besonders eine rotierende Stahlbürste im Winkelschleifer, doch Vorsicht, die Stahldrähte haben die unangenehme Eigenart, abzurechen und sich in empfindliche Teile des Restaurators zu spießen. Normalerweise wird einem nach dieser Entlackierungsmethode das Verwundetenabzeichen verliehen, das ist dann aber immer noch besser, als die Trümmer einem unfähigen Sandstrahler zu überlassen und möglicherweise vier Wochen Zeit zu verlieren. Nach Behandlung des Fahrgestelles mit Fertan, Grundanstrich und Endlack, wird die Zentralschmieranlage wieder eingebaut. Das Kupferrohr bekomme ich geschenkt. Ein Ladenhüter, der Juniorchef ist richtig froh, daß er ein Opfer für die Restrolle findet. Die Zentralschmieranlage läßt mich ernsthaft an meiner Originalvorgabe zweifeln (wenn ich nämlich meinen Garagenboden betrachte), aber wenigstens kommt die Öllache, die sich unter dem Auto sammelt, nicht aus dem Motor, sondern ist konstruktionsbedingten Ursprungs. Die zentrale Ölversorgung ist bei den meisten restaurierten Fahrzeugen ja durch Schmiernippel ersetzt. Für einen Puristen fürchterlich, aber eine umweltschonende Entscheidung. Hilfreich erweist sich jetzt, daß Rüdiger mit seinem 319/1 in Herborn,

also fast vor der Haustür wohnt. Ich muß ihn in der „heißen Phase“ fürchterlich nerven. Wenn ich in seinen Schuhladen komme, fragt der schon gar nicht, ob ich vielleicht doch mal Schuhe kaufen will, sondern gibt mir gleich seinen Garagenschlüssel mit dem Kommentar, daß er am soundso-

*Rüdiger fragt
mich schon
gar nicht
mehr, ob ich
nicht eventu-
ell doch mal
Schuhe kaufen
will, sondern
gibt mir
gleich den
Garagen-
schlüssel...*

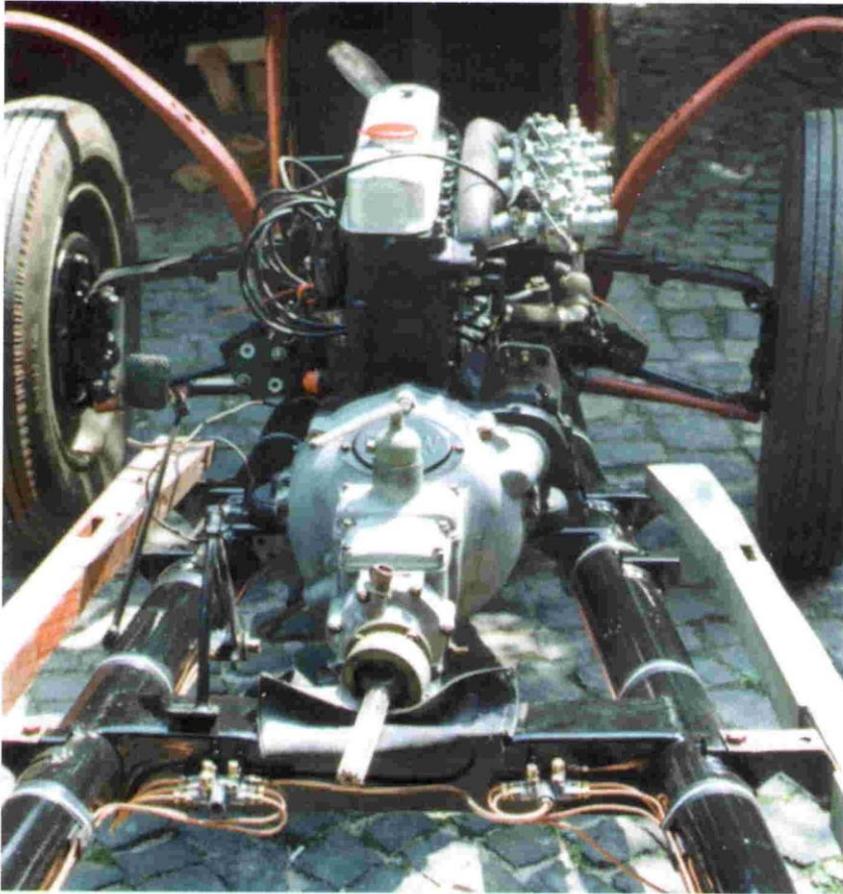
vielten mit seinem Auto die Dingsbums-Rallye fahren will und ich bis dahin alle Teile wieder anschrauben soll. Ehrensache.

Eine große Hilfe ist auch Herr Primus in tiefen Osten, der meiner Kenntnis nach einen der wenigen 315/1 besitzt, die bisher noch keinem Totalrestaurator in die Hände gefallen sind. Eine Fahrt nach München zum BMW Museum, um den dort ausgestellten 315/1 zu sehen, ist dagegen eine Riesenenttäuschung. Kein

Mensch in dem ganzen Museum ist kompetent genug, die Motorhaube, Türen oder die Heckklappe für ein Foto zu öffnen. Nachdem ich das Auto von unten sehe, weiß ich warum. Gerade ein Museum mit diesem Qualitätsanspruch sollte seine Fahrzeuge in einem 100prozentigen Originalzustand präsentieren. Nur, kann man das verlangen, wenn selbst in dem Videofilm „Sternstunden – Höhepunkte des BMW Motorsports“, herausgegeben von der BMW AG, ein normaler Zweivergaser-Motor als 315/1 Sportwagenmotor verkauft wird? Mein Glauben an die Autoleute wird für's erste nachhaltig geschädigt.

Die nächste Zeit verbringe ich damit, das Vorderachspuzzle zu lösen. Alle Teile finden sich so nach und nach zusammen. Für mich nicht einfach, da die Ersatzteilliste keine Hinweise auf den Zusammenbau enthält und ich die Teile ja nicht selbst zerlegt habe. Beim Zerlegen ist für mich eines der wichtigsten Hilfsmittel der Fotoapparat (*Anmerkung der Redaktion: zum Glück für diese Story*) und auch das Notizbuch. Das hat sich immer gut bewährt, ich meine so ein Notizbuch DIN A 6, das man noch gut in die Tasche stecken kann. Beim Zerlegen schreibe ich alles Wichtige auf, mache Skizzen, notiere Teilenummer und so weiter. Das ist später beim Zusammenbau sehr hilfreich, beim Marktbesuch unentbehrlich und gleichzeitig mit allen Adressen, die während der Restaurierung wichtig sind, mit eingeklebter Bedienungsanleitung, die der Fotokopierer vorher verkleinert hat und technischen Daten, eine gute Gedächtnisstütze und außerdem hilfreiches Fahrtenbuch für später im Auto. Die Teile sind alle im guten Zustand vorhanden und teilweise schon fast fertig. Alle Büchsen und Lager sind zum größten Teil schon vom ersten Restaurierer erneuert, die zugehörigen Bolzen für Achsschenkel sind neu angefertigt beziehungsweise repariert. Trotzdem bleibt für meinen





Fast Halbzeit: Der Rahmen, Motor und Getriebe sind restauriert.



Soviele Teile wie nur möglich werden von der Original-Karosserie verwendet.

Sohn Heiner noch genügend Arbeit – einige Drehteile fehlen halt doch.

Die Aussage des eingangs erwähnten 315/1-Fachmanns, daß nur seine selbst gefertigten Dichtgummis für die vorderen Stoßdämpfer verwendet werden können, was mit dem Herstellen von zusätzlichen Paßringen verbunden wäre, erweist sich als falsch, denn es gibt einen Dichtring mit passendem Innendurchmesser, zum Einbau müssen lediglich die Befestigungsdeckel etwas ausgedreht werden und billiger sind die zwei Normteile obendrein.

Die Bremsen, Federn und Stoßdämpfer machen wenig Mühe; der vom Vorbesitzer überholte Motor glänzt in Metallic-Grasgrün. Mir rollen sich die Fußnägel hoch: Klarer Fall, dieses Grün kann an meinem Auto nicht bleiben. Nach Öffnen von Anlasser und Lichtmaschine zeigen sich diese in einem einwandfreien Zustand. Ein Blick in den Motor läßt einen Ölfilter vermissen. Spezialisten behaupten, Ölfilter geht nicht und braucht man nicht. Öfter einmal ein Ölwechsel genügt. Als mittlerweile mißtrauischer Laie, glaube ich das erst einmal nicht und spendiere dem Motor, der mit neuem H.D-Öl gefahren wird, einen Ölfilter. Allerdings nicht in Form eines außenliegenden Nebenstromfilters – hierfür finde ich keinen geeigneten Platz, ohne daß es die Optik nachhaltig stört – sondern ich mache es wie bei meiner Zündapp mit einem Papierfilter auf der Ansaugseite, der mittels eines selbstgebauten Adapters anstelle des alten Ölsiebes tritt. Zugegeben, das ist nicht original, aber sinnvoll. Zum Wechseln braucht nur der runde Deckel von der Ölwanne abgeschraubt werden, den man auch beim Reinigen des alten Ölsiebes entfernen muß. Geht einwandfrei.

Der Motor ist inzwischen 7000 Kilometer gelaufen, wie bei diesem Auto üblich, mit nur zwei Gaseinstellungen: Ganz zu und ganz auf – anders geht's halt mit dem Bürzel nicht. Die Vergaser sind übrigens ganz neu und dank der Baugleichheit mit dem Vergaser meiner Zündapp-Wehrmacht (bis auf den Lufteinlaß) kann ich bei der Einstellung auf einen reichen Vorrat an Ersatzdüsen zurückgreifen. Die fehlenden Luftfilter liefert Dieter Übler. Das überholte

Getriebe wird eingebaut, zeigt aber später im Fahrbetrieb, daß der zweite Gang unter Last rausspringt, den Fehler finde ich bisher nicht und brauche deshalb dringend den Rat eines Getriebespezialisten. Zur Zeit fahre ich ein Ersatzgetriebe, das mir Herr Jost zu einem vernünftigen Preis nebst Kupplungsscheibe, Druckplatte und zugehöriger Schwungscheibe verkauft hat. Meine Meinung über die Autofahrer steigt etwas. Feingewindeschrauben zur Kurbelwelle sind wieder mal eine Aufgabe für meinen Sohn Heiner. Die Druckplatte stammt übrigens vom VW-Transporter. Bereitwillig erhalte ich Auskunft über

lernt hat, in Rente geht. Otto kommt also die Ehre zu, das faule Holz an meinem Bürzel zu ersetzen, das Material dazu nimmt er aus einem alten Säge Tisch aus dem Besitz seines Großvaters. Ist doch ein schönes Ende für einen Säge Tisch – immer Sportwagen fahren. Das verbleibende gute Holz und die Innenseite der Aluhaut behandle ich mehrfach mit heißem Leinöl. Der Rückdeckel kann in großen Teilen, die Türen komplett erhalten werden, die Originalfarben sind hier noch sichtbar rot und weiß/grau. Die 1935 mit Bleistift aufgemalte Nummer 220 auf der Deckel-Innenseite und die in Holz

ein absoluter Flop, das Alu nahm das Lot überhaupt nicht an. Nach Meinung des Vorführmeisters liegt das an der Holzkarosserie, die zuviel Wärme aufnimmt!

Ich bin wirklich verwundert und auch die anderen anwesenden Freunde – die Lötvorführung war im Bekanntenkreis durchgesagt – hatten alle im Physikunterricht nicht richtig aufgepaßt, von wegen gutem oder schlechtem Wärmeleiter und so. Bleibt also nur die Lösung, daß Alu zu schweißen. Mit dem Umbau meines normalen Schutzgas-Schweißgerätes, der sich im Kauf einer Flasche Argon und einer Rolle Aludraht (die Spirale war brauchbar) erschöpft und der Hilfe eines alten Bekannten Helmut Deusing, der im Hauptberuf Schweißgeräte baut und fast enttäuscht ist, das die Schweißerei mit meinem billigen Kaufhausgerät funktioniert, wird jetzt Alu geschweißt. Wie schon erwähnt, sind die Türen noch die alten Teile und können nicht geändert werden. Damit die Spaltmaße stimmen, fertige ich mir eine Schablone aus Edelstahlstreifen und schweiße meinen Alufalz, den ich vorher aus Alublechstreifen fertige, an das Karosserieblech. Der Edelstahlstreifen folgt exakt der Form der Tür und gewährt, nachdem er sich ja nicht mit dem verschweißten Alu verbindet, exaktes Spaltmaß. Wahrscheinlich hat nach Schilderung dieser Methode mancher Profi gerade einen Lachkrampf, aber ich bin kein Profi und muß kein Geld mit Aluschweißen verdienen und darf deshalb etwas mehr Zeit brauchen. Ich würde mich aber trotzdem freuen, wenn ich einmal Gelegenheit hätte, von einem Fachmann zu erfahren, wie ich sowas grundsätzlich anpacken soll. Ich vertrate ihm dann auch, wie man Häuser baut.

Den Schluß dieser spannenden Restaurierungs-Story von Baldur Klaas lesen Sie in der CN 2/1997.



Die Tür wird mit Hilfsmitteln auf das richtige Spaltmaß gebracht; aber bitte nicht lachen...

einen möglichen Fremdteile-Umbau von Herrn Rumrich, Herr Stumpf schenkt mir sogar eine Kupplungsscheibe, von der ich die passende Innenverzahnung in die Kupplung einriete. Meine Meinung über die Autoleute steigt weiter.

Der für mich schwierigste Teil beginnt mit dem Restaurieren der Karosserie. Die Türen sind vom Holz und Alu gut, die komplette Alu-Außenhaut ist bis auf einen Teil einer Schwelle vorhanden, die fehlenden vorderen Kotflügel mit der Nummer 220 sind mittlerweile eingetroffen, also die zu dem Auto gehörenden Originalteile.

Für die Holzarbeiten finde ich eine eher pragmatische Lösung. Ich erinnere mich, daß mein Motorradfreund Otto, der in seiner Jugend das Handwerk des Wagners ge-

eingeschlagenen Karosserienummern der Türen geben der Restauration einen richtigen Anstoß. Otto ergänzt also die fehlenden Holzteile aus dem Säge Tisch seines Großvaters und ich versuche danach, die zahlreichen Löcher der Alu Karosserie zu schließen. Blauäugig wie ich bin, vertraue ich einer Werbeaussage, daß Alu löten viel einfacher als Alu schweißen sei. Da ich von Natur aus ein fauler Mensch bin, kommt daher Alu löten meinem Naturell sehr entgegen. Ich kann mich allerdings gerade noch beherrschen einen Lötatz für zirka 600 Mark zu kaufen, ohne zu wissen, ob es auch am 315/1 Alu funktioniert. Ein Vertreter der betreffenden Firma erklärt sich bereit, sein Produkt vor internationalem Publikum – die dänischen Veteranenfreunde Lars und Laue waren gerade zu Besuch – vorzuführen. Kurz gesagt,