

Oldtimer Praxis

Technik · Tips · Termine

Januar · 1/1991

DM 3,-

1Y4018E

Lit. 3200,- · Ptas. 250,- · sFr. 3,- · öS. 25,-

Fundsache: NSU Superfox

Technik: Zweitakt - Kat

Tips: Bowdenzüge

Werkzeug: Maulschlüssel

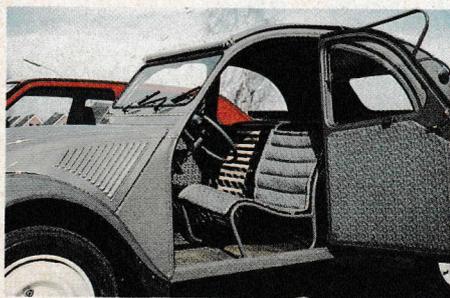
Restaurierung: Citroen 2 CV



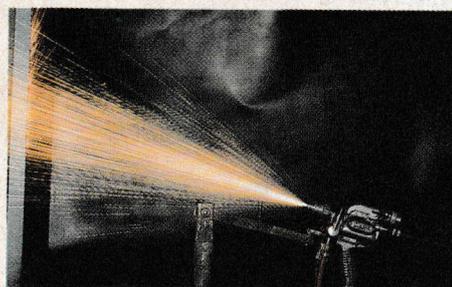
NEU!
Von Europas größter
Oldtimer-Zeitschrift
MARKT
Klassische Automobile
und Motorräder



Inhalt



6 30 Jahre Südfrankreich hinterließen ihre Narben. In Schleswig-Holstein folgte die Restaurierung der Uralt-Ente, eines Neun-PS-Modells von 1954.



14 Nie mehr Rost: Die besten Chancen führen über die spritzverzinkte Karosserie Ihres guten Stücks. **OLDTIMER-PRAXIS** nennt Technik und Preise.

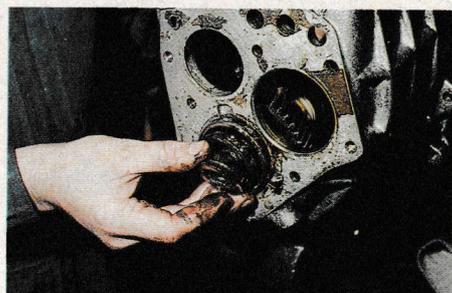


58 Der Rost raffte seine Brüder hinweg. Dabei ist der Fiat 128 ein Youngtimer mit Alltagsmanieren: Ein Leser schritt zur Restaurierung.

Zur Sache	5
Restauriert: Citroen 2 CV	6
Fundsache: NSU Superfox	11
Perfekter Rostschutz: Spritzverzinken	14
Oldtimer in der Schule	17
Kat-Umbau: DKW F 102	18
ADMV-Kennzeichen	20
Zahnheilkunde: Getriebe- reparatur, 2. Teil	22
Termine-Service	27
Die Kleinanzeigen	31
Feuerwehr-Geschichten	51
Zufallsentdeckung: fabrik- neuer VW Bus von 1960	54
Stoewer in Militärdiensten	55
Technik-Tip: Bowdenzüge	56
Youngtimer-Restaurierung: Fiat 128 von 1971	58
Moto-Guzzi-Racer	61
Praxis-Tip: Gewinde, Teil 2	62
Werkzeug, 3. Teil: Maul- schlüssel	66
Memoiren eines Käfer- fahrers, 3. Teil	69
BMW 3.0 CS — vom Wrack zum Neufahrzeug	72
Auktionsreport: Dumping- preise in Südhessen	75
Bulldogs im Odenwald	77
Tips, Tricks, Kniffe	78
Leserbriefe	79
Information, Impressum	80
Leser helfen Lesern	81
Vorschau	82



11 298 Kilometer zeigte der Tachometer des Scheunenfunds; der Restaurierer der NSU Superfox hatte leichtes Spiel.



22 Stunde der Wahrheit: die Getrieberestaurierung. Ist das Innenleben sichtbar, gibt es für den Schrauber kein Zurück.



72 Gnadenlos hatte der Gilb gewütet. Als der Besitzer des BMW 3.0 CS das Unbill bemerkte, war es zu spät. Report einer furchtlosen Intensivkur.

Geflügel-Cocktail

Wie eine Uralt-Ente wieder Watscheln lernte

Das Kapitel 2 CV ist abgeschlossen. Der Run auf die allerletzten neuen Enten gelaufen, jede Chance aussichtslos. Bleibt die Flucht in die Vergangenheit: OLDTIMER-PRA-XIS-Leser Reinhard Goldbach aus Lensahn in Norddeutschland restaurierte eine neun PS starke Ur-Ente von 1954.

Eigentlich begann alles im Jahr 1977. Da hatten ein Freund und ich den Traum, eine Reise nach Südfrankreich zu unternehmen – im eigenen Auto. Nach tausend Überlegungen kamen wir schließlich zum Schluß, daß es nur eine Möglichkeit gibt, preiswert dort hinzukommen: mit einer alten Ente. Mehr Auto war, trotz aller Rechnerei, einfach nicht drin.



Duck Tales: Beim Auseinandernehmen kam diese rätselhafte Adresse auf dem Entenblech zum Vorschein.



Viele kleine Rempler mußte der 2 CV im Laufe seines Lebens einstecken. Neben den Beulen und Beulchen störte das selbstgebastelte Rolldach des letzten Besitzers das Auge des Puristen.



Viele Betrachter wundern sich „über soooo 'ne alte Ente“. Kein Wunder, denn der kleine Gallier wurde erst Ende der fünfziger Jahre offiziell in Deutschland eingeführt.



Frisch aus der Provence: Eine 54er Ente, fast rostfrei, erst 52.000 Kilometer gelaufen – es begann eine vierjährige Restaurierung.

Die damals fünfjährige Ente meines Bruders begann, gehörige Attraktivität auf mich auszuüben. Zugegeben: Ich hatte ihr bis dahin kaum Aufmerksamkeit geschenkt. Doch nun ging alles ganz schnell. Mein Bruder kaufte einen Opel, wir kratzten unser Ersparnis zusammen, die Ente bekamen wir dann für 1200 Mark. Der Urlaub war super.

Damit war die Sucht geweckt. Ich fahre das Auto heute noch – allerdings habe ich 1982 den Originalzustand etwas verändert. Seit dieser Zeit fährt es – Geschmacksache, sicher – als zweisitziges Coupé mit Mercedes-Grill durch die Gegend.

Dennoch ließ mir ein Wunsch keine Ruhe: Ich wollte einen 2 CV besitzen, der so alt ist wie

ich. Oder noch älter. Woher nehmen? Die logische Folge war: in MARKT inserieren. Irgendwann im Sommer 1984 klingelte das Telefon, und das Angebot war so gut, daß ich nicht Nein sagen konnte. Mit der Dyane meiner damaligen Freundin hinfahren, prüfen, bezahlen, auf eigener Achse überführen – das war die Angelegenheit eines Tages. Die Ur-Ente, am 13. August 1954 in Südfrankreich erstzugelassen, mit erst 52.000 Kilometern auf dem kleinen Tacho, wanderte erst einmal in die trockene Garage.

Für die Restaurierung wollte ich mir Zeit lassen. Genau am 3. Mai 1988 nahm das wieder erstarkte Automobil die TÜV-Hürde. Dazwischen lag eine Zeit mit viel Arbeit, noch höhe-



Simpel und doch kompliziert: Unumgänglich war das Überholen des Scheibenwischer-Antriebs.

ren Kosten, und vor allem häufigem Fluchen. Denn manchmal, wenn mal wieder alles schief ging, wenn bestellte Teile nicht kamen, habe ich als Restaurierungsanfänger den Tag des Kaufes ganz schön verflucht. Ein Trost waren für mich dann immer die Worte der abgeklärten Kollegen. Heute sieht das alles anders aus... Man wird halt ruhiger und älter.

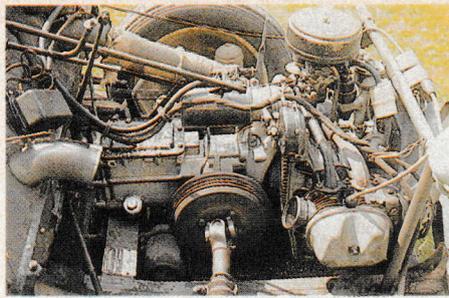
Der Zustand meiner Ente war auf den ersten Blick nicht berauschend. Matter Lack, viele Beulen und Dellenchen, das Faltdach ein provi-

sorischer Eigenbau, die Sitze verschlissen – der Anblick ließ den Mut nicht steigen. Auch technisch lag einiges im Argen. Die Bremsen zeigten kaum noch Wirkung, der Auspuff hustete aus mehreren Rostlöchern, der Motor war total verölt, das Gestänge des Scheibenwischers ausgeschlagen. Was mich jedoch von Anfang an überzeugt hatte, war die Karosserie: überall nur beste Substanz!

Als eingefleischter Entenfahrer kennt man zwangsläufig die vielen faulen Stellen, aber bei diesem Fahrzeug fand ich lediglich rechts und links im Fußraum ein paar kleinere Durchrostungen – sonst hatte der Gilb nirgends zugeschlagen. Der Rahmen wies nur leichten Flugrost auf, Türen, Kotflügel, Bodenbleche und Radkästen waren rostfrei.

Wenn man 2 CV der jüngeren Generation demontieren will, dann gehören abgerissene Schrauben und abgedrehte Muttern zur Tagesordnung. Ganz anders bei meiner alten Ente. Als erstes begann ich mit der Montage der Türen, Kotflügel, Stoßstangen und der Motorhaube. Alle Schrauben ließen sich sehr leicht lösen. Danach trennte ich die Karosserie vom Rahmen – auch kein Problem. Was da zum Vorschein kam, war äußerst erfreulich, denn das Sandstrahlen konnte ich mir getrost ersparen. Die Karosserie mußte ich lediglich mit einer Drahtbürste vom Schmutz der letzten drei Jahrzehnte reinigen. Die meisten so freigelegten Bleche sahen aus wie frisch eingeschweißt. Die durchgerosteten Bereiche im Fußraum trennte ich heraus und schweißte sie neu ein, die äußeren Rundungen der Kotflügel mußten noch durch ein paar Punkte verstärkt werden. Danach konnte ich das Schweißgerät schon in die Ecke stellen. Die Blechteile grundierte ich mit Zinkchromat.

Nun war das Chassis fällig. Motor, Getriebe, Achsen, Tank und sämtliche Leitungen baute ich aus, entfernte den oberflächlichen Rost, danach wurde alles zweimal mit Bitumen eingestrichen und mit Kunstharz versiegelt. Die



Das Neun-PS-Motörchen war gesund, aber arg verölt.

Hohlräume pustete ich mit dem säurefreien Unterbodenöl Shell Donax P aus, was in regelmäßigen Abständen wiederholt wird.

Den Motor habe ich komplett zerlegt und die Gehäusenhälften sorgfältig mit Benzin ausgewaschen, um die Ölrückstände zu entfernen. Danach setzte ich das Maschinchen, versehen mit neuen Simmerringen und Dichtungen, wieder zusammen. Außer diesen Teilen gibt es für den Motor absolut keinen Ersatz mehr – ich habe alles versucht; ohne Erfolg.



Alles noch solide: Kein Gramm Rost bröselte aus den Radhäusern.



Dem Motor spendierte der Citroën-Crack nur neue Dichtungen und Simmerringe; sein Innenleben präsentierte sich in tadelloser Verfassung.



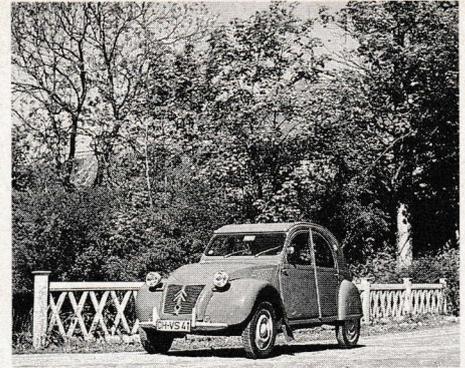
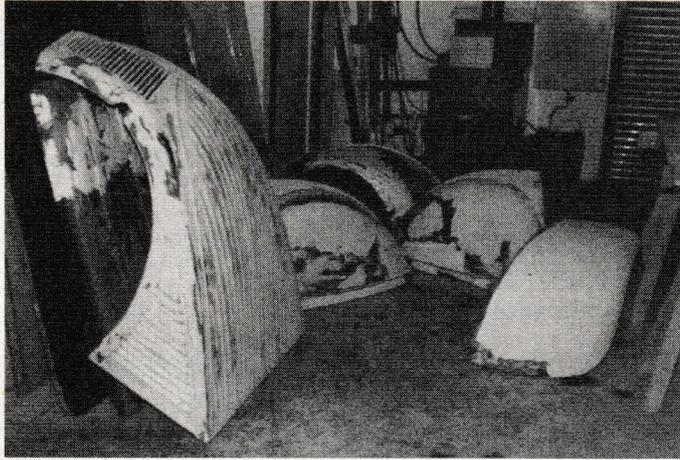
Open-Air-Festival: Auf der eigens gebastelten Rampe widmete sich Reinhard Goldbach dem Fahrgestell.

Citroën baute den 375-ccm-Motor nur von 1948 bis 1954, bis 1970 wurde dann der 425-ccm-Motor montiert, und bei dem ist alles, wirklich alles, anders. Die Motorgehäusenhälften sind größer, die Laufbuchsen und Zylinderköpfe auch, bedingt durch die von 62 auf 66 Millimeter vergrößerte Bohrung. Dadurch geriet die neue Maschine um sechs Zentimeter breiter.

Nun ist aber dieses Nachfolge-Triebwerk für alle Besitzer von Neun-PS-Enten ein echter Power-Motor. Die Höchstgeschwindigkeit steigert sich von etwa 70 auf satte 95 km/h. Das wollte ich, aus Neugier, auch mal ausprobieren, stieß aber auf Schwierigkeiten bei der Montage: Sicher, irgendwie geht es schon, aber der 425-ccm-Motor ist einfach zu breit, er stößt rechts und links an die Kotflügel, und auch die Auspuffanlage paßt nicht mehr. Kurz und gut, ich bin meinem originalen Neun-PS-Motor treu geblieben.

Bei der Erneuerung von Radlagern und Achs-schenkelbolzen zeigt sich die Ente nicht von

Immer dann, wenn einige Teile fertig wurden, bekam der Lackierer neue Arbeit. Bald kam so ein frisch colorierter Enten-Bausatz zusammen.



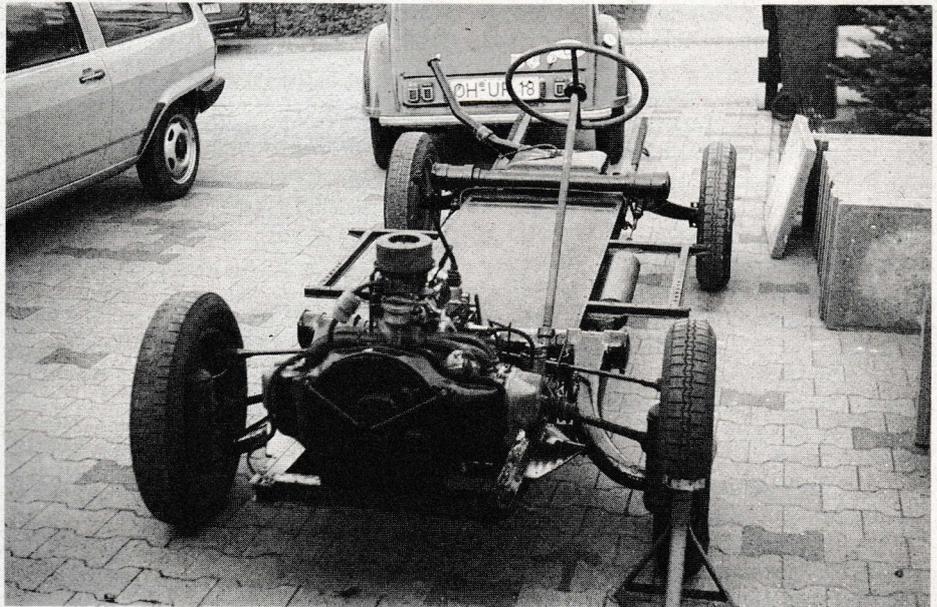
Wie gemacht für warme Sommertage: vom Fahrtwind umweht, vom Boxermotörchen umklütert – „das hat was“, sagt Besitzer Reinhard Goldbach. Niemand wird zweifeln.

Schwierig wurde es erst wieder bei den Rädern. Bis einschließlich 1959 watschelte die Ente auf Reifen der Größe 125 x 400, ab 1960 wurde sie mit Pneus der Dimension 125 x 380 ausgeliefert. Nun besaß ich auf meinem 2 CV nur drei Felgen für die 400er Reifen – ich

stand also buchstäblich auf dem Schlauch, denn das dritte Rad war nur für die 380er Pneus vorgesehen. Die Rettung in der Not war ein befreundeter Enten-Fan. In Südfrankreich trieb er tatsächlich zwei originale Felgen auf. Für kleines Geld natürlich.



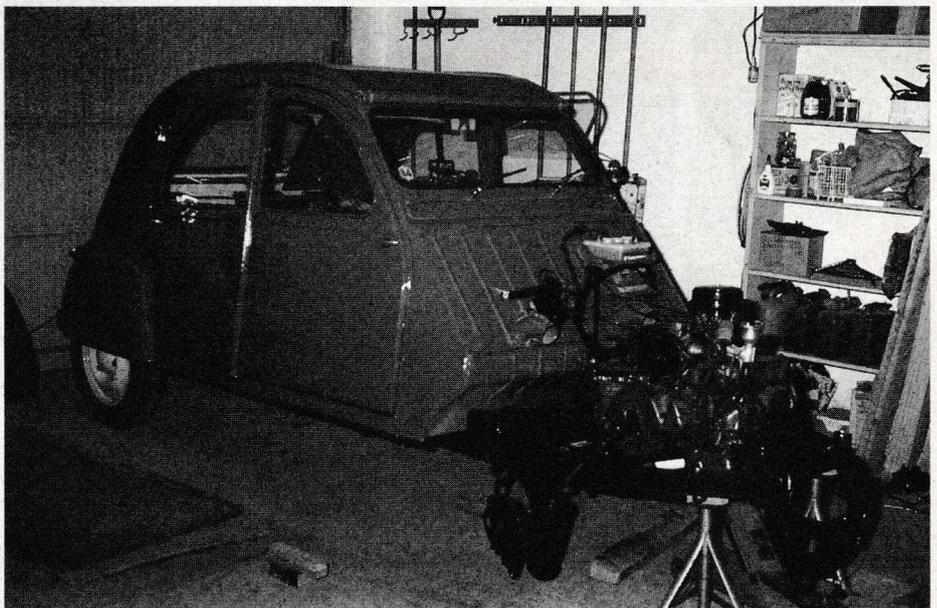
Enten-Freak Reinhard Goldbach am Werk: Wir basteln uns ein Automobil – schön Stück für Stück.



Rolling Chassis: Ein Anblick, der den Mut des Restaurierers steigen ließ.

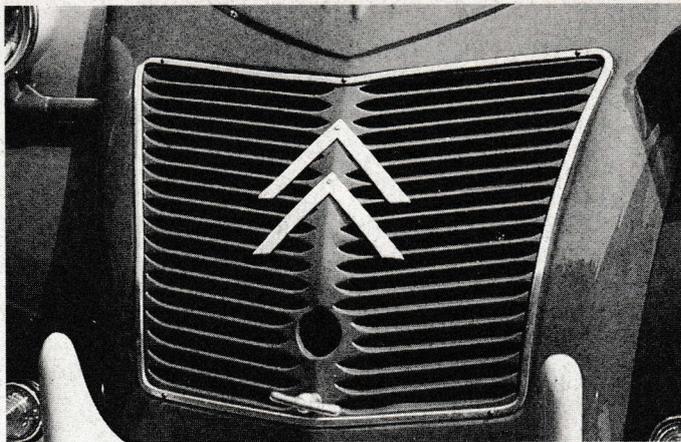
der reparaturfreundlichen Seite. Allerdings wurden diese beiden Teile während der gesamten Produktionszeit nicht geändert, das heißt, auch für Ur-Enten passen die Teile der viel späteren 2 CV-Generationen. Auf jeden Fall aber, diese Erfahrung machte auch ich, lohnt sich die Anschaffung von entsprechendem Spezialwerkzeug.

Berüchtigt sind die Trommelbremsen der alten Citroën: Die Backen der vorderen und hinteren Bremsen müssen nämlich einzeln zentriert werden, wofür ich die Trommeln kurzerhand aufgeschnitten habe, um die Angelegenheit gut in den Griff zu kriegen. Haupt- und Radbremszylinder waren bei meinem antiken Exemplar übrigens noch tadellos in Ordnung! Ich erneuerte nur die Beläge. Die Bremsleitungen waren ebenfalls bestens erhalten, sie bestehen aus Kupfer und halten naturgemäß ewig. Die Bremsschläuche dagegen waren porös geworden – Ersatz ist kein Problem.



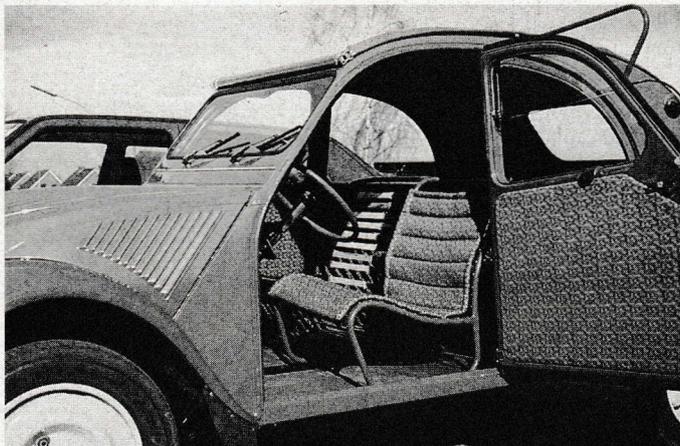
Frisch lackiert, fast montiert: Ein abendlicher Schnapschuß aus der Hobbygarage.

Es folgte das nächste Problem. Es gibt nur einen Lieferanten für Entenreifen der alten Art: natürlich Michelin. Doch dort konnte man mir nur 135er Reifen liefern. Na gut, ich bestellte also einen Satz und wandte mich schriftlich an Citroën in Köln, um die Unbedenklichkeitsbestätigung für die „Breitreifen“ zu bekommen. Doch die Rheinländer mußten passen; man habe darüber keine Unterlagen. Tatsächlich wurde der 2 CV erst Ende der fünfziger Jahre erstmals in die Bundesrepublik importiert. Das glückliche Ende vom Lied war übrigens, daß mir der TÜV die breiteren Reifen problemlos eintrug – per Ausnahmegenehmigung. Während der ganzen Zeit beschäftigte mich



Das nostalgische Design der Ur-Enten-Haube läßt heute die Fanherzen so hoch schlagen wie nie.

Nicht ganz original ist der Polsterstoff; Farbe und Muster entsprechen jedoch fast dem Original.



die Polsterstoffe ausgebleicht und verschlissen. Also ging ich auf die Suche nach authentischem Stoff mit blau kariertem Schottenkaromuster. Nirgendwo war so etwas aufzutreiben – dieser Stoff sei einfach aus der Mode, trösteten mich die Anbieter des Fachhandels. Bei einem Polsterermeister fand ich im Musterbuch dann doch, was ich suchte – annähernd original, sehr teuer, aber auch sehr strapazierfähig. Der Fachmann fertigte mir zu einem Superpreis neue Sitzbezüge und Seitenverkleidungen an.

Schwieriger als erwartet gestaltete sich die Beschaffung einer 6-Volt-Warnblinkanlage – nirgendwo war eine zu kriegen. Da paßte es direkt, daß sich meine 1969er 16-PS-Alltags-

noch ein anderen Thema: Wo kriege ich ein originales Dach her? Vor einem Eigenbau hätte ich nicht zurückgeschreckt, aber ich strebte nunmal Originalität an. Aus Frankreich erhielt ich eine gut gelungene Nachfertigung – leider in blau. Ich brauchte aber, dem Originalfarbton entsprechend, ein graues Dach! Die Lösung lag dann aber doch angenehm nah. Ein Bekannter besitzt eine Druckerei, in der er Lkw-Planen mit Werbeschriftzügen versieht. Die entsprechende Farbe eignete sich optimal zum Umfärben des Enten-Rolldachs. Den Farbton mischten wir speziell an, die Versiegelung erfolgte mit Klarlack.

Auch das Kapitel Innenausstattung war eine Sache für sich. Trotz der niedrigen Kilometerleistung waren die Sitze ziemlich verwohnt,



Citroën-Stilleben: Das Rolldach kam aus Südfrankreich, wurde aufwendig umgefärbt und begeistert heute mit authentischem Finish.

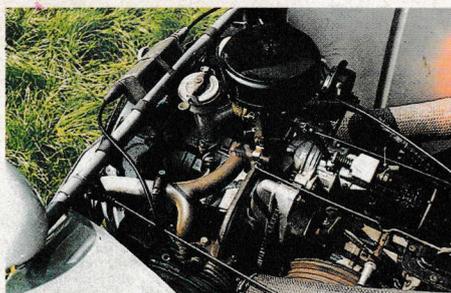
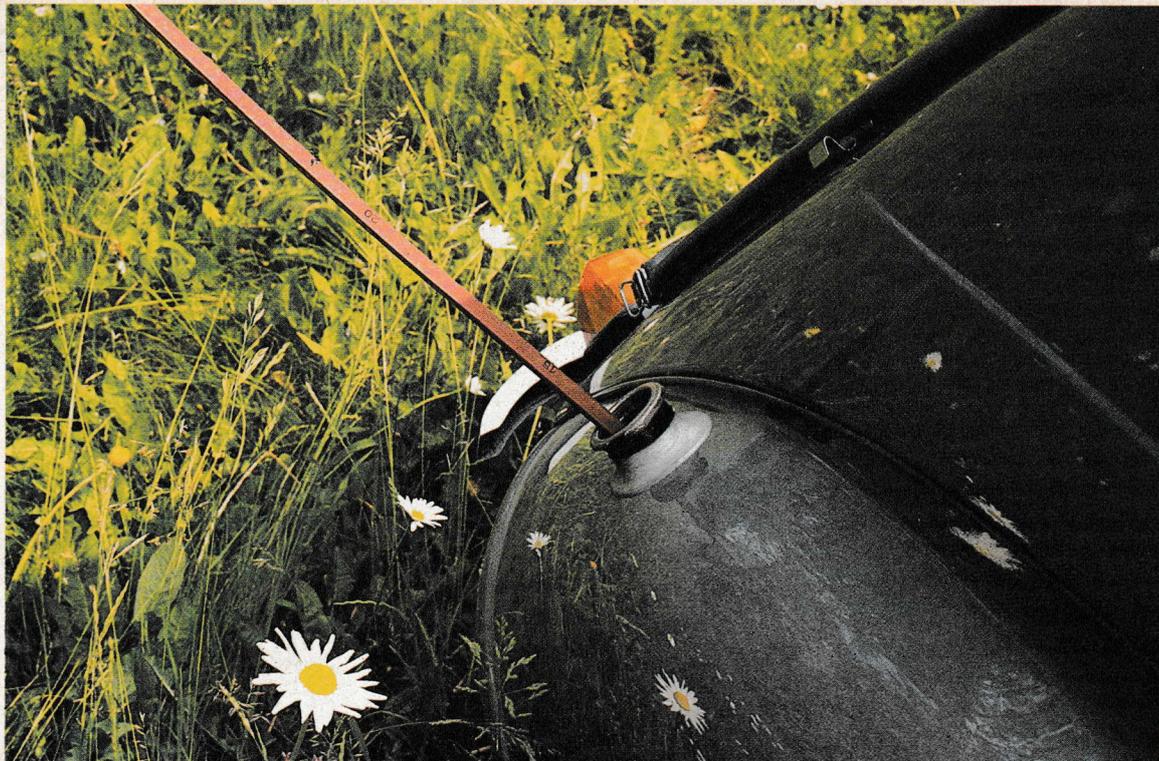


Ente, fast ausgenommen: Der Aufbau der französischen Auto-Legende macht dem Restaurierer seine Arbeit leicht.

ente zum Sterben niedergelegt hatte. Sie diente als Ersatzteilspeicher für die Blinkanlage sowie die Blinkergläser mit dem vom TÜV verlangten Wellenzeichen. Schließlich baute ich noch, vorschriftsgemäß, eine Fernlichtkontrolle ein. Die Blinker fanden ihren Platz über der Stoßstange.

Fast vier Jahre lang zog sich die Restaurierung jetzt hin. Ständig bekam der Lackierer Arbeit; immer, wenn etwas fertig war, wurde er mit Teilen versorgt. Tja, und irgendwann gab es dann keinen Nachschub mehr. Der komplette Enten-Bausatz lag restauriert in der Garage. Nun konnte es endlich ans Zusammenbauen gehen! Die Montage war natürlich auch nicht ohne Komplikationen über die Bühne zu be-

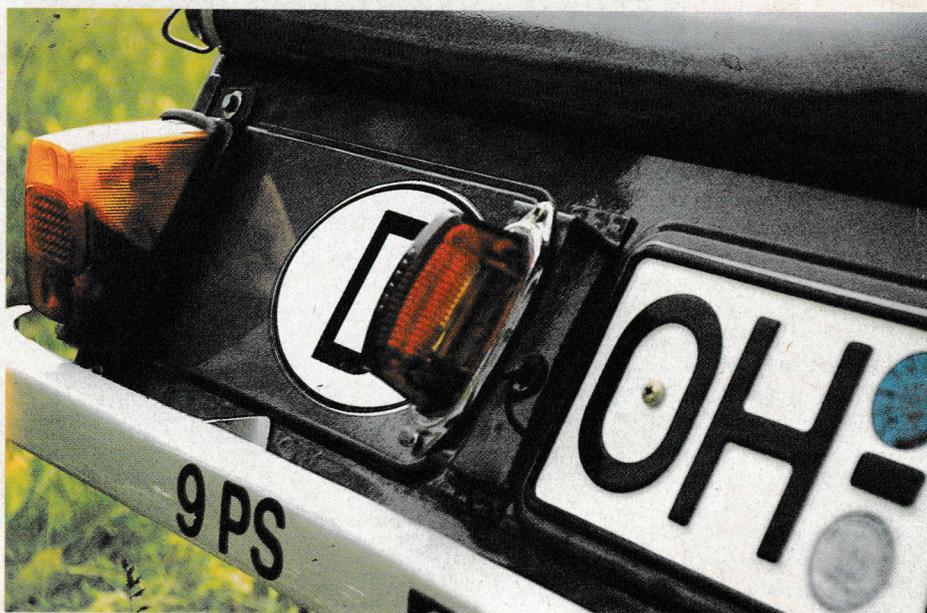
Wie beim Trabi: Über den Kraftstoffpegel informiert ein langer Meßstab.



In alter Frische: Neun PS mobilisiert das 375-ccm-Motörchen – und sorgt für 70 km/h Spitzengeschwindigkeit.

kommen. Die Mitnehmerscheibe der Kupplung mußte erneuert werden, nur hatten die frühen Kupplungen eine sehr viel grobere Verzahnung als die neueren Varianten – nirgendwo konnte ich eine passende Mitnehmerscheibe auftreiben. Wieder war ein Freund der Retter in der Not. Er belegte mir die alte Scheibe neu, und er gab mir auch noch Ersatzbeläge mit – sein Lohn: eine Flasche Whisky.

Form follows function, fordern die einen. Häßlichkeit verkauft sich schlecht, meinen die anderen. Alles Quatsch, schwören Enten-Freaks.



Einzelbremslicht: Der deutsche TÜV gab seinen Segen.

Wie gesagt, im Mai 1988 waren alle Hürden überwunden, der Weg zum TÜV stand an. Ohne Mängel absolvierte mein 2 CV die Vollabnahme. „Was soll ich da groß gucken, da ist ja alles neu“, staunte der Prüfer und klebte die Plakette auf.

Das war's! Seitdem ziehe ich gemächlich meine Runden, besuche Oldtimertreffen, wo sich jeder über „soooo 'ne alte Ente“ wundert, und freue mich an einer Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h. Kein Alltagsfahrzeug – aber unschlagbarer Spaß für Sommertage.

Reinhard Goldbach
Königsberger Straße 1
2432 Lensahn