



Alte Liebe rostet auch

Als ich vor cirka zehn Jahren begann, mich für Oldtimer zu interessieren, wußte ich noch nicht, daß man sich mit dem Virus so infizieren kann.

Schuld an allem war eigentlich ein verregneter Urlaubstag in der Lüneburger Heide. Was bleibt einem bei Regen schon anderes übrig, als sich in ein Museum zu verkriechen. In unserem Fall war es das Automuseum Hillers in Tremsbüttel. Die alte Technik und der blitzende Chrom faszinierten mich so, daß ich als Wegzehrung noch ein Büchlein über Oldtimer mitnahm. Wieder zuhause angekommen, fiel mir einige Tage später eine Ausgabe der MARKT in die Hände. und da kam plötzlich wieder die Idee, sich irgendwann einmal einen Oldtimer zuzulegen. Dies wurde auch dadurch bestärkt, daß ich die Kleinanzeigen studierte und feststellte, daß man sich für kleines Geld sowas leisten kann. Die Wahrheit sollte sich jedoch in den folgenden Jahren zeigen.

Von nun an waren die Ziele unserer Sonntagsausflüge nur noch Automuseen. Meine Frau Christel kann übrigens das Wort Museum nicht mehr hören, aber damit endet auch schon ihre Abneigung gegen mein (unser) Hobby.

Auch einen Tagesausflug nach Mulhouse, der immerhin 800km lang war, nahm sie noch gelassen hin.

Um die langen Winterabende nicht oldtimerlos vorübergehen zu lassen, wandte ich

mich dem Modellbau zu. Mein erstes Modell war ein 15 CV von Heller im Maßstab 1:8. Es hat über tausend Einzelteile und beschäftigte mich ein rundes halbes Jahr. Das war meiner Frau eigentlich ganz recht, somit kam ich nicht auf dumme Gedanken, wie etwa dem Kauf eines "Richtigen Elfers". Dachte sie!

Im Februar des Jahres 1984 bekam ich wieder die Markt in die Finger mit dem Ergebnis, bei einer Anzeige hängen zu bleiben: Citroen 11 CV, orig. 92.000km, s. guter Orig.-Zust. fahrbereit, Tel.....

Der Anruf erfolgte sofort und ich sah mir den Wagen ganz unverbindlich an. Da stand er nun, und guckte mich mit seinen matten Reflektoren an, sein schwarzer Lack war stumpf, der Motorraum versifft, der Teppich nur noch als Umrandung vorhanden, Kotflügelränder und Türunterkanten angerostet. 8000 DM sollte er kosten.

Eigentlich viel Geld für einen Haufen Elend ohne deutsche Zulassung und TÜV. Aber wie das halt so ist. Gekauft ist gekauft. Auf der Rückfahrt nach Hause machte ich mir schon Gedanken, wie man das am besten seiner Frau beibringt. Auch überlegte ich vorsichtshalber, wo ich die nächsten Tage übernachten kann, falls das Eheweib anders reagiert als erwartet.

Es war erstaunlich, wie gelassen sie dann die

Nachricht vom Erwerb des Zweitwagens aufnahm. Der Noch-Besitzer versprach mir die Verzollung und die TÜV-Plakette. Dann folgten die ersten Telefongespräche. Für eine TÜV Vorführung müßte die gesamte Bremsanlage erneuert werden. Gut, machen sie mal, kann ja nicht die Welt kosten. Nun hat der Auspuffkrümmer einen Riß und die Kupplung ist auch nicht mehr die neueste. Machen sie mal....

Zu diesen Äußerungen am Telefon sagte meine Frau schon seit drei Monaten nix mehr, solange sollte es noch dauern, bis unser Elfer endlich vor der Tür stand, allerdings noch mit dem Originallack und natürlich ungeschweißt. Mit so einem Schrotthaufen (Originalton Christel) fährt man nicht durch die Gegend. Also wurde eine Lackiererei gesucht, die bereit war, eine solche Arbeit vorzunehmen. Der Seniorchef nahm sich persönlich den Wagen vor. Er wurde auch gebeten, die kleinen Rostblasen an Kotflügeln und Türen zu entfernen. Die Karosserie war absolut rostfrei. Anscheinend kam der Herr doch in Zeitnot, denn bei einem zwischenzeitlichen Besuch meinerseits sah ich einen Lehrling an den Kotflügeln schweißen üben. Da es immerhin schon Juni war, wollte ich natürlich endlich mal mit dem Tier fahren und deshalb war mir alles recht. Das sollte sich aber bitter rächen.

Nach einer Urlaubsfahrt im Elfer nach Österreich

zeigten sich nach einem Regen häßliche weiße Flecken auf dem schönen, neuen Lack, die auch mit viel Geduld nicht wegzupolieren waren. Eine Reklamation in der Lackiererei blieb ohne Erfolg. Sie haben das Auto in der prallen Sonne poliert, war dort die Antwort. Viele Jahr später sollte ich dann erfahren, daß die Lackiererei viele Reklamationen wegen dieses Lacks bekam. Im Herbst 1990 sah der Wagen dann endlich wie ein angebrannter Streuselkuchen aus, unten schwarz, oben weiß. In den dazwischenliegenden Jahren wurden dann noch der Motor und das Getriebe überholt, neue Reifen aufgezogen, und und und

Nun war es an der Zeit, die wieder ans Tageslicht dringenden Rostpickel zu entfernen. Bei dieser Gelegenheit sollte er auch neu lackiert werden. Also begann ich mit dem Demontieren der Kotflügel. Dies war jedoch mit normalen Schraubenschlüsseln nicht zu bewerkstelligen, da die Schraubenköpfe fast rundgerostet waren. Für solche Fälle kann ich METRINCH Werkzeug empfehlen, da diese Schlüssel und Nüsse die Schrauben an den Flanken und nicht an den sechs Ecken anfassen, somit bekommt man auch runde Schrauben auf. Jetzt begann ich mit Schmirgelpapier den Lack abzuschleifen. Statt des erhofften Bleches kam jedoch nur Prestolith zum Vorschein. Und das bei allen vier Kotflügeln und auch an den Türen. Die Lackiererei hatte damals

gründliche Arbeit geleistet. Sie hatten zwar Bleche eingesetzt, aber nicht in Form gebracht, so daß dazwischen Hohlräume klafften. Diese wurden dann mit ordentlich Paste aufgefüllt. An dieser Stelle möchte ich dem Lackierer das Prädikat:

"Maestro des Presto"

verleihen. Das ich nicht beim Fahren einige Teile verloren habe, ist mir heute noch ein Rätsel. Das jetzt doch etwas mehr als nur Schleifen auf mich zukommt, wurde mir dann langsam klar. Ich packte kurzerhand einen Kotflügel ins Auto und fuhr damit zu einem Karoseriespezialisten hier im Ort, der mir einen Kostenvoranschlag machen sollte. Angesichts der Prestoschichten winkte er jedoch ab. Auf so eine Arbeit wolle er sich nicht einlassen. Etwas enttäuscht fuhr ich dann nach Hause, spielte aber mit dem Gedanken, mir ein Schutzgasschweißgerät zu kaufen und dann einfach anzufangen. Ich entschied mich

für ein Schweißgerät aus dem Supermarkt für ganze 400,- DM. Dazu kam noch das Schutzgas zu 150,-DM, ein Druckregler für 120,-DM und 5kg Draht. Jetzt sagen die Profis unter euch, so ein kleines Gerät fällt unter die Kategorie "Spielzeug". Mitnichten, denn dieses Gerät eignet sich wunderbar für Karosseriearbeiten. Auch mit der kleinen 2,7 Literflasche Schutzgas kam ich voll und ganz aus. Nur wer sich einen Öltanker bauen will, sollte sich ein leistungsfähigeres Gerät zulegen. Auch sollte man sich eine Reihe von Gripzangen in verschiedenen Formen zulegen. Als erstes wurden die Innenseiten der Kotflügel vom Unterbodenschutz befreit. Zuerst versuchte ich mein Glück mit Vulkanfiberscheiben auf der Flex. Dies hatte aber zum Ergebnis, das diese sich sofort zusetzten und nur einen schmierigen Brei hinterließen. Auch eine Topfbürste brachte keinen Erfolg. Mein Freund Ahlrich hatte sich das Elend angesehen und mir dann



Mühselig, das Entfernen des Unterbodenschutzes

seine Heißluftpistole geliehen. Nun ging es mit Hilfe eines Spachtel gut voran. Fast drei Putzeimer voll Unterbodenpampe hatten sich angesammelt. Nach etlichen Wochen Kratzen kamen nun die Außenseiten an die Reihe.

Das Prestolith holte ich mit der Flex herunter. Was sich mir dann für ein Anblick bot, war unbeschreiblich. Rostlöcher, so groß, daß man die Hand durchstecken konnte waren die Regel. Also trennte ich die Partien, mit einem mulmigen Gefühl im Bauch, einfach ab. Eine selbstgebaute Abkantbank leistete mir gute Dienste und so dengelte ich Stück für Stück der Kotflügel neu. Die Innenseiten der Kotflügel wurden dann mit Herconia versiegelt. Dann bekamen sie noch einen satten Anstrich mit Kunstschmiedelack, der besonders zäh sein soll. Auch auf die Türen wurden neue Außenbleche aufgezogen. Da die Falze ab Werk nicht versiegelt wurden, sammelt sich dort Feuchtigkeit. Nach dem Aufbiegen sah ich



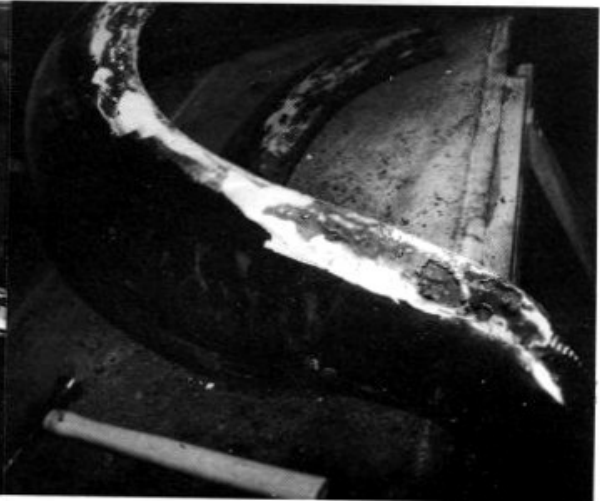
Neue Formbleche, selbst gedengelt, am vorderen Kotflügel



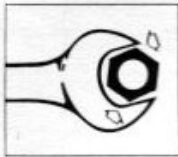
Die braune Pest im Türfalz



Riesenlöcher klafften in den Kotflügeln
Vorne genauso ...



... wie hinten



Konventionelle Werkzeuge (Gabelschlüssel, Sechskantring/-Nuß, Zwölfkantring/-Nuß) greifen eine Schraube immer an den Ecken an. Die dadurch entstehende Zug-Bewegung sowie das „Verkanten“ der Schraube im Werkzeug führt zwangsläufig zur Beschädigung der Schraubenecken und letztendlich zum Überschlagen des Werkzeuges.

Das Resultat kennt jeder:

gerundete, unbrauchbare Schrauben ohne Zahn, Ärger, unnötiger Zeitaufwand und vielleicht sogar blutige Finger.

Die Antwort auf dieses Problem ist ganz einfach:

METRINCH®-4WD- u. 6WD-WERKZEUGE

METRINCH®-Werkzeuge stellen ein total neues Konzept im Bereich des Werkzeug-Designs dar. Zwar weisen auch unsere Schraubenschlüssel eine Gabel sowie einen Ring auf, jedoch damit endet auch schon jede Gemeinsamkeit mit herkömmlichen Schlüsseln. Anders als traditionelles Werkzeug greifen Metrinch-4WD und 6WD-Werkzeuge nicht mehr an den Ecken, sondern an den Flanken an. Dieser fundamentale Unterschied macht unser Werkzeug effektiver gegenüber jedem konventionellen Arbeitsgerät (siehe Zeichnung).

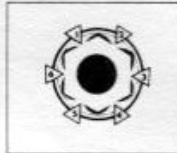
Durch die neue Angriffsposition auf der Schraube wird das Arbeitsprinzip komplett umgekehrt. Aufgrund des speziellen Designs paßt z. B. ein METRINCH®-4WD-Gabelschlüssel nicht zwei-, sondern vier mal an der Schraube an. Da diese Werkzeuge grundsätzlich nicht mehr die Schraubenecken berühren, sondern jetzt die Flanken, entsteht anstelle eines Zuges jetzt ein Druck auf die Schraube.

Somit wird die Möglichkeit des Abutschens auf ein Minimum reduziert, ebenso kann eine neue Schraube praktisch nicht mehr beschädigt werden.



METRINCH-4WD
(FOUR-WALL-DRIVE)

Sogar rundgedrehte Schrauben und Muttern lassen sich mit dem Ringteil des METRINCH®-Schlüssels oder mit einer METRINCH®-Nuß meist noch mühelos bearbeiten.



METRINCH-6WD
(SIX-WALL-DRIVE)

METRINCH® ist eingetragenes Warenzeichen der SURELAB CO. USA

Produkt-Info METRINCH®

Ein WERKZEUG FÜR METRISCHES- SOWIE ZOLL-MASS-SYSTEME

Aufgrund des neuen, patentierten Designs paßt jeder METRINCH®-4WD-Schlüssel sowie jede METRINCH®-6WD-Nuß sowohl auf metrisches als auch auf alle gebräuchlichen Zoll-Maß-Systeme (siehe Tabellen).

Die VORTEILE LIEGEN AUF DER HAND.



SCHNELLERES ARBEITEN

Das lästige Suchen nach dem passenden Werkzeug wird auf ein Minimum reduziert.

KOSTENGÜNSTIG

Da weniger Schlüssel benötigt werden, reduzieren sich Ihre Werkzeugkosten erheblich.

Alle METRINCH®-Werkzeuge werden aus hochwertigen Chrom-Vanadium-Stählen (31Cr V3) gesenkgeschmiedet, geräumt bzw. gefräst, geschliffen, poliert, oberflächengehärtet, vernickelt und verchromt.

Aufgrund dieser aufwendigen Herstellung sind alle METRINCH®-Werkzeuge seitens des Herstellers mit einer zeitlich unbefristeten Garantie ausgestattet.

dann die Bescherung. Der Falz des Innengeripps, der die Aufgabe hat(te), die Außenhaut in Form zu halten, war nur noch als brauner Staub vorhanden (seht bei euren Türen doch auch mal nach). Aus Blechstreifen schweißte ich nun die Unterseite des Innengerippes neu. Dabei muß man die Außenhaut

vorerst als Formmuster erhalten, da sonst die Tür nach dem Einbau nicht mehr mit dem Schweller abschließt. Auch die Innenseiten und Unterkanten der Türen wurden mit Herconia versiegelt. Dieses Herconia ist im Versandhandel bei Westfalia zu beziehen. Der Liter kostet ca. 50,- DM. Diese

Menge reicht aber für das ganze Auto.

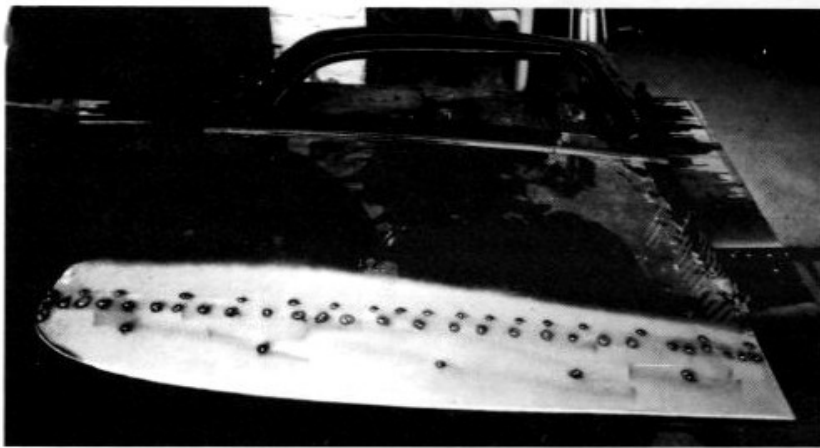
Im Innenraum wurden sämtliche Teppiche entfernt, auch der Filz, der unter dem Dachhimmel klebt. Steht der Wagen in der prallen Sonne, so wird die Teermasse, mit dem er an das Dach geklebt ist, weich. Einmal nicht aufgepaßt, und ich hatte eine Frisur wie Grace Jones.

Der Unterboden erwies sich immer noch als makellos, lediglich die Bodenkanten im Innenraum wurden mit Dichtmasse versiegelt. Mein Sohn Sven ließ es sich nicht nehmen, den gesamten Innenraum mit schwarzer Farbe zu streichen. Einen Teil der Farbe verteilte er auch auf seinen Armen und Beinen, aber das gehört wohl zu einem Erfolgserlebnis eines Achtjährigen. Anschließend sollte der Wagen komplett geschliffen und mit

Ahlrichs Hilfe lackiert werden. Wer Ahlrichs Wagen kennt, der weiß, daß er lackieren kann. Nach einiger Zeit fuhr ich dann zur Lackiererei, um mir Farbe und sonstiges zu besorgen. Es war übrigens die gleiche wie vor sieben Jahren. Sie wurde aber inzwischen von den Söhnen übernommen. Nachdem ich ihnen sagte, daß ich diesmal einen besseren Lack haben wolle als damals, erinnerte sich der Juniorchef an meinen Citroen und die häßlichen weißen Flecken. Daraufhin machte er mir ein Super-Angebot für eine Komplettlackierung incl. Schleifen. Selbermachen wäre kaum billiger geworden. Vielleicht hatte er Ge-



Das neue Türgerippe



Fahrtür mit neuem Blech



Nackt steht er da

wissensbisse bekommen? In Einzelteilen wurde der 11er dann zur Lackiererei verfrachtet. Vierzehn Tage hatte er dann Zeit, dem Citroen ein neues, schwarzes Kleid zu verpassen. Wir fuhren in dieser Zeit ersteinmal in Urlaub. Als wir zwei Wochen später zurückkehrten, stand die Karosserie bereits in meiner Garage. Im Wohnzimmer lagen die Vorderkotflügel, Hauben und sonstiges waren im gesamten Haus verteilt. Den Krempel mußte ich dann ersteinmal woanders unterbringen, da meine Frau noch mit den Koffern vor der Tür stand und Einlass begehrte.

In der folgenden Woche wurde dann der Wagen wieder zusammengebaut. Mein Bruder Günter half mir dabei, für den Dachhimmel hatten sich Christoph und sein Vater angeboten. Nach genau sieben Tagen war der Wagen wieder komplettiert und konnte zur ersten Ausfahrt starten.

Ungefähr 300 Stunden vergingen für die Restaurierung des Bleches und des Innenraumes. Die Sitze sind noch original, sollen aber irgendwann auch neu bezogen werden. Meiner Frau graut es jetzt schon davor, wenn ich mit dem Sattler telefoniere und sage:

... machen sie mal, kann ja nicht die Welt kosten.

Text und Fotos:
Helmut Kloos





Der Zusammenbau macht am meisten Spaß



Der gerade aus dem Ei gepellte 11er von Helmut Kloos