Automobil + Motorrad Chronik

DM 6,50 B 6643 E
JUNI • 6/1981

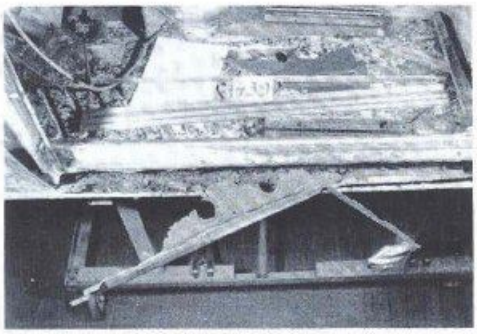
Restaurierung
eines Glas-BMW 1600 GT

Gangsterwagen Cabriolets

Die Singer-Story

Zerstörte, vom Rost zerfressene Innenbleche und unsachgemäße Schweißungen traten beim Ablaugen der Karosse zutage.

Though looking not badly, the car featured quite a few severe rust corners and incorrect weldings.



Alle Fotos: Zentrum für Technik

Restaurierung eines BMW 1600 GT Cabriolets 1967

Die Allianz, Deutschlands größter Automobilversicherer, hat sich einmal des Experiments angenommen, einen Sammlerwagen zu restaurieren. Dies fand im konzerneigenen Zentrum für Technik GmbH in München statt, einem Institut, das Professor Dr.-Ing. Max Danner als Geschäftsführer untersteht. Alle Arbeiten an jenem BMW 1600 GT Cabriolet wurden minutiös festgehalten.

Auf der Frankfurter Internationalen Automobil-Ausstellung des Jahres 1963 präsentierte die Hans Glas GmbH, berühmt geworden durch das populäre Goggomobil, ein rassiges Sportcoupé, den 1300 GT. Die Linien der Karosserie hatte Frua in Turin gezeichnet, und dort wurden die Aufbauten für den 1300 GT auch angefertigt. Im März des Jahres 1964 erhielten die ersten Glas-Kunden ihre Autos. Im Mai 1965 folgte eine stärkere Version, der 1700 GT.

Das Coupé überlebte die Fusion der Firmen Glas und BMW im Jahre 1966 (wie zunächst auch das Goggomobil), den V 8 ließ man ebenfalls noch eine Weile leben. Doch wie man auch den „Glaserati" in einen BMW verwandelte, mußte sich auch das 1700 GT Coupé einige Modifikationen gefallen lassen. Als BMW 1600 GT bekam das Auto einen geänderten Kühlergrill – jetzt mit eingepaßter Niere – sowie den Vierzylindermotor des 1600 TI; auch Getriebe und Hinterachse stammten aus jenem Modell.

Vom September 1967 bis August 1968 – also genau ein Jahr lang – wurde der BMW 1600 GT in 1255 Exemplaren gebaut. Und in nur zwei Ausführungen – soweit bekannt – gab es auch ein Roadster-Cabriolet (als Glas 1300 bzw. 1700 GT war ein solches Modell offiziell angeboten worden). Eines dieser BMW-Cabrios fertigte man für den seinerzeitigen BMW-Großaktionär Quandt an; es existiert noch heute und wurde erst kürzlich im Allianz-Zentrum für Technik, München, restauriert.

Als man in München den am 30. November 1967 erstmals zugelassenen Wagen in Empfang nahm, sah er äußerlich gar nicht einmal so schlecht aus. Bei näherer Betrachtung aber traten eine Reihe von größeren Mängeln zutage. Es gab Roststellen an den Einstiegsschwellern, an beiden Kotflügeln, an allen Radhäusern, an den Türen; Front- und Seitenscheiben wiesen Kratzer auf, die Teppiche waren verrottet, die Lederpolster vergammelt. Chrombeläge waren aufgeplatzt, die Karosserie wies ringsum kleinere Beulen auf. Spuren der Zeit und des Gebrauchs.

Für eine komplette Restaurierung wurde das Fahrzeug völlig zerlegt. Lackaufbau und Unterbodenschutz wurden vollständig entfernt. Bis zu fünfmal mußte mit Abbeizmitteln die Karosserie bearbeitet werden, da dicke Polyesterschichten am Heck und an der rechten Seitenwand abgelöst werden mußten. Mit einer Waschverdünnung behandelte man dann das ganze Fahrzeug, bis der Körper sich in metallisch blankem Zustand zeigte. Dann bearbeitete man die schwerer zugänglichen Karosseriepartien – zum Beispiel die Radkästen – mit einer Sandstrahlpistole. Roststellen an allen Ecken und Enden tauchten auf.

Und auch unsachgemäß ausgeführte Reparaturen aus früherer Zeit. So hatte man die Schwellerbleche einfach mit Reparaturblechen überdeckt, diese nur ungenügend angeheftet, mit viel zuviel Polyesterspachtel an die Karosserieform anzugleichen versucht. Die Altbleche waren nicht entfernt worden, Schweißnähte hatte man zu verzinnen „vergessen"...

Die vom Rost befallenen und zum Teil völlig durchgerosteten Bleche wurden so weit ausgeschnitten, bis man auf unbeschädigte Bereiche kam. Anschlußstellen für neu einzusetzende

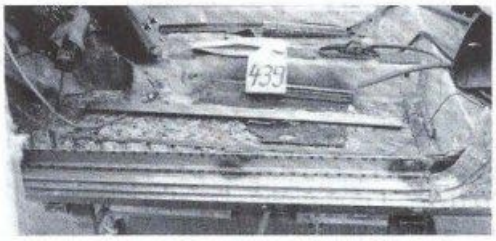
Reparaturbleche müssen schließlich frei von Rostporen sein. Erst dadurch wird eine einwandfreie Schweißnaht möglich. Als Trennwerkzeuge setzte man Handmeißel, Lochschere, kleine Winkelschleifer mit Trennscheibe und eine pneumatische Säge ein. Als Karosserie-Reparaturbleche fanden Tiefziehbleche von 0,8 mm Verwendung.

Unten: Bearbeitete Schweiß- und Zinnstellen an den Karosserieseiten. Rechts daneben: aufgetragene Polyesterfüller.

Below, welding job after completion. Right, rear end ready for priming.

Ein kompletter neuer Einstieg wurde gefertigt.

Below, new door sills had to be built.



Links: Nach der Restaurierung. Unten: Die Karosserie vor Auftrag des Decklacks.

Völlig neu entstanden die Einstiegschweller. Sie bestanden aus je einem rechten und linken Innenblech sowie einem Profil-Außenblech. Diese Teile wurden auf einer Abkantbank und zum Teil auf der Richtplatte geformt, zusammengesetzt und eingeschweißt.

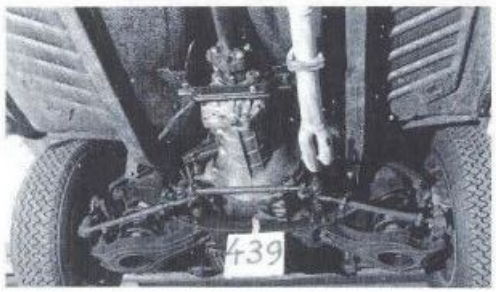
Auch die Reparaturfläche in den Kotflügeln und Seitenwänden wurden in die Ausschnitte exakt eingepaßt und stumpf verschweißt. Sämtliche Reparaturbleche wurden nach dem Verschleifen der Schweißnähte verzinnt. Kleinere Roststellen – in Nadelkopfgröße – wurden autogen verschweißt oder mit Hartlot bearbeitet.

An der ganzen Karosserie waren überdies Ausrichtarbeiten erforderlich, auch an den Stoßstangen, die – wie alle anderen Blankteile – einer neuen Verchromung bedurften.

Die fertig bearbeitete, metallblanke Karosserie wurde einer Behandlung unterzogen, die allen Regeln der Kunst entsprach. Die Arbeitsgänge waren in ihrer Reihenfolge: Schleifen mit Gummiteller, Schleifen von Hand, Waschen,

Above, restoration finished. Right, the body before getting its coating lacquer.

Unten: Der generalüberholte Antrieb. Below, perfectly restored engine and transmission unit.



Auftragen von Polyesterspachtel auf den Bearbeitungsstellen, Schleifen (flächig). Dann erfolgten die Grundierung und das Auftragen eines Reaktionsprimers, gefolgt von einem dreimaligen Kunstharzspachtelauftrag. Dieser wurde wieder geschliffen und nachgrundiert. Jetzt wurde die Karosserie mit einem Zweikomponenten-Füllprimer gespritzt, dieser geschliffen und mit einem Basislack überzogen. Eine erste Klarlackschicht folgte.

Nach einem neuerlichen Glattschliff schloß man die Arbeiten mit zwei weiteren Spritzvorgängen von Klarlack – naß in naß – ab. Den Unterboden des Fahrzeugs behandelte man mit einem marktgängigen Schutzmittel, auch wurden alle Karosserie-Hohlräume mit einem Konservierungsmittel auf Wachsbasis gegen Rost geschützt. Selbstverständlich wurden auch der Innenraum, der Motor- und der Kofferraum neu lackiert.

Erneuert wurden verständlicherweise auch das Faltverdeck und die Bodenteppiche, während Sitzbezüge und Seitenverkleidungen einer gründlichen Lederkur unterzogen wurden. Erneuert werden mußte die Sekurit-Windschutzscheibe, auch die seitlichen Ausstellfenster waren zu ersetzen. Diese fertigte man aus Plexiglas an. Die Kratzer in den Seitenscheiben wurden mit einem Schleifmittel behandelt.

Die Restaurierung des Fahrzeugs beschränkte sich natürlich keineswegs auf die Karosserie. Auch Motor und Antriebsteile erfuhren eine gründliche Überarbeitung. Etliche Ersatzteile waren für den 1600-ccm-Motor noch durch BMW zu beziehen, einige – wie zum Beispiel der Auspuff – durch Fremdteile ersetzt. Auch die Reifen der Originalgröße 155 HR 14 waren nicht mehr zu erhalten, so daß man sich für die Dimension 165 HR 14 entschied (freigegeben und der Optik des Wagens nicht abträglich).

Oft genug mußte improvisiert werden. So stellte sich beispielsweise beim Einlegen des neuen, größeren Reserverades heraus, daß der Kofferraumdeckel nicht mehr zu schließen war. Also mußte man die Mulde für das Rad vergrößern. Dazu wurde sie in der Mitte aufgeschnitten, mit einer Presse auseinandergedrückt, ein Blechstreifen eingepaßt und eingeschweißt.

Die Restaurierung des BMW 1600 GT stellte für das Allianz-Zentrum für Technik ein Ausnahmefall dar. Man gewann wertvolle Erkenntnisse für die (weiten) Grenzen des Realisierbaren und die Größenordnung der Aufwendungen, die ein solches Projekt mit sich bringt. Erkenntnisse aus erster Hand, die eines der namhaftesten Versicherungsunternehmen Europas mit Sicherheit nutzbringend zu verwerten wissen wird.