



Krafttakt

Wer glaubt, in einer kleinen und engen Garage könne man kein Auto restaurieren, liegt falsch. Jens Bischof aus der Nähe von Wetzlar bewies das Gegenteil. Er erwarb einen maroden DKW F12 Roadster von 1964 und baute ihn in vier Jahren komplett neu auf.

Maximal vier Meter, mehr geht nicht. Jens Bischof aus Wetzlar musste bei der Wahl seines neuen Restaurierungsobjekts die Maße seiner Garage und des zur Verfügung stehenden Arbeitsraums berücksichtigen. Und angesichts dieser Vorgabe durfte die Wagenlänge vier Meter nicht überschreiten.

„Außerdem kam für mich nur ein Auto in Frage, bei dem sich Karosserie und Fahrgestell trennen lassen“, sagt er. Denn das erleichtert ihm die Arbeit, und es fallen weniger aufwendige Schweißarbeiten an wie bei selbsttragenden Karossen.

Bischof hat seine Kindheit in Ostdeutschland verbracht, wo er sich schon früh für Fahrzeuge mit zwei und vier Rädern interessierte. Kleinere Pflegearbeiten an der

MZ RT 125 seines Vaters brachten ihm das Thema näher, später übernahm er die eine oder andere Reparatur. An seinem ersten Auto, einem alten Trabant, waren „permanent Instandsetzungsarbeiten nötig“, weshalb er einige Schraubererfahrung besitzt.

Das Geräusch von Zweitaktern weckt heute in ihm angenehme Erinnerungen, außerdem schätzt er die Motoren wegen ihrer Einfachheit. Als es Beruf und Familie zuließen, erfüllte er sich einen Wunsch und stieg in die Oldtimer-Szene ein. Klar, dass es ihn zu Zweitaktmodellen hinzog. Auf der Suche nach einem passenden Cabrio stieß er auf den DKW F12 Roadster, „da ein ebenfalls ins Auge gefasster IFA F9 für meine Garage zu lang gewesen wäre“, begründet der 49-jährige seine Wahl.

Anzeige im Internet

Im Internet stieß er auf ein adäquates Angebot. Das Fahrzeug stand in Eberswalde in Brandenburg bei einem Ersatzteihändler, der die Konkursmasse einer Werkstatt in Berlin aufgekauft hatte. Diese Werkstatt hatte im Jahr 2005 den DKW durch einen Mittelsmann in den USA kaufen und nach Deutschland bringen lassen, um ihn zu restaurieren. Doch sie ging pleite, bevor das Projekt in Angriff genommen werden konnte.

Bischof fand den kompletten aber nicht fahrbaren F12 passabel und holte ihn zu sich nach Hause. Wie erhofft, passte das Auto in seine Garage, dennoch musste er bei seinem weiteren Vorgehen beachten, dass er aus Platzgründen immer nur an einer Seite des Autos arbeiten konnte, während die andere Seite dicht an der Wand stand.

Zunächst begann er mit dem Demontieren der Anbauteile, des Interieurs und des nur noch in Resten vorhandenen Verdecks samt Gestänge. Damit diese Teile keinen wertvollen Arbeitsraum in Anspruch nahmen, verstaute er sie in einem Gartenhäuschen und auf dem Dachboden des Hauses.

Als erstes widmete er sich dann der linken Fahrzeugseite, wo er speziell am Schweller und den A- und B-Säulen Korrosionsschäden entdeckte. Für die Reparatur konnte er einige Reparaturbleche ergattern. Das Einschweißen der Bleche übernahm er selbst. Schon vorher hatte er das Schweißen geübt, zunächst mit einem billigen Baumarktgerät, doch erst mit einem hochwertigeren Schutzgasgerät klappte es besser. „Wirklich perfekt bin ich noch nicht, dazu muss ich immer die Schweißnähte noch zu viel nacharbeiten“, gesteht Bischof.

Vor den Arbeiten hatte er übrigens zur Versteifung der Karosserie noch einen Rohr-

rahmen zwischen A- und B-Säulen mit einer zusätzlichen Querverstrebung eingesetzt. Nachdem er auch alle Rostschäden auf der anderen Fahrzeugseite instand gesetzt hatte, brachte er die vom Chassis getrennte Karosserie ohne Kotflügel zum Sandstrahlen und Grundieren. Danach wollte er den Unterboden der Karosserie mit einem Brantho Korrox-Anstrich, einer 3 in 1 Farbe, gegen Rostanriffe schützen.

Doch durch das Strahlen war an der Unterseite der Karosserie neuer Rostfraß freigelegt worden, speziell an einem Querträger auf Höhe der B-Säule. Der Zweitaktfan entschloss sich, diesen zu erneuern, „da es unmöglich war, den Träger im Inneren perfekt zu entrostet“. Nun erst konnte der Schutzanstrich aufgebracht werden.

Erst die Karosserie, dann das Chassis

Die nächste Baustelle, die sich der Hobby-Restaurierer vornahm, war das Fahrgestell. Nach der Demontage aller daran befestigter Teile und einiger kleinerer Schweißarbeiten kam auch der Rahmen zum Sandstrahlen und Grundieren. Danach erfolgte wieder ein Schutzanstrich und dann begann Bischof gewissenhaft die Komplettierung des Fahrgestells mit teils neuen, teils aufgearbeiteten Teilen.



1 Alle Teile des Armaturenbretts waren beim Kauf noch vorhanden und wurden nur gereinigt 2 Auf dem Motor sitzen die drei Zündspulen 3 Etliche Zierteile wurden neu verchromt 4 Das zurückgeschlagene Verdeck verschwindet vollständig im Verdeckkasten 5 Die vier Auto-Union-Ringe zieren die Radkappen





Umfangreiche Schweißarbeiten

■ Nach der Demontage der Anbauteile begann die Instandsetzung der Karosserie. Zur Stabilisierung wurde ein Hilfsrahmen an den A- und B-Säulen fixiert. Für die Reparatur der dreiteiligen Schweller und der unteren Partien der A- und B-Säulen waren Reparaturbleche verfügbar.



Restaurierung des Fahrgestells

■ Nach dem Abheben der Karosserie war das Fahrgestell frei zugänglich. Der Rahmen wurde von allen daran befestigten Teilen wie Radaufhängung und Bremsanlage befreit, sandgestrahlt, grundiert und mehrfach lackiert. Nun folgte die Montage der neuen oder überholten Teile.

Den Motor wollte er ursprünglich selbst überholen, doch nachdem er ihn geöffnet hatte, überlegte er es sich anders. Denn ein gebrochener Kolbenring hatte den Kolben und den Brennraum des betreffenden Zylinders beschädigt. Bischof hörte sich in der ihm vertrauten DKW-Szene um und erfuhr schließlich die Adresse eines Spezialisten in den Niederlanden, zu dem er den Zweitakter brachte. Dem Getriebe spendierte er lediglich eine neue Ölfüllung.

Doch zurück zur Karosserie. Um neue Rostangriffe zu erschweren, entschied er

sich, die Hauben und die Türen vor dem Lackieren mit einer KTL-Beschichtung versehen zu lassen, wobei er besonders die Vorbehandlung bei diesem Verfahren schätzt, nämlich das gründliche Entlacken und Entrosten einschließlich der Blechfalze.

Diverse Probleme

Wie bei allen Restaurierungen gab es auch bei dieser etliche Probleme zu lösen. So musste zum Beispiel mangels Neuteil ein Audi-B2-Zündschloss für den Einbau im DKW modifiziert werden. Außerdem passten nach

dem Lackieren die Scheinwerfer nicht mehr korrekt in die Gehäuse. Doch es wartete noch eine größere Herausforderung.

Sobald Bischof das straffe, von einem Sattler erneuerte Verdeck schloss, verzog sich die nicht sehr verwindungssteife Karosserie. Dadurch veränderten sich die Spaltmaße der Türen, was besonders für die Seitenscheiben eine Gefahr darstellte, weil zum Beispiel das kleine rahmenlose Dreiecksfenster durch Kontakt mit dem Windschutzscheibenrahmen brechen konnte. In diesem Fall half auch das Reparaturhand-

RESTAURIERUNG

DKW F12 Roadster von 1964

■ **Kaufort/-jahr:** Eberswalde, 2013

■ **Kaufzustand:** Das Fahrzeug war ein Restaurierungsobjekt, nicht fahrbereit, und seit mindestens 15 Jahren stillgelegt, der Motor war defekt, Schweller, Unterboden sowie A- und B-Säulen wiesen Durchrostungen auf, die gesamte Karosserie war von Flugrost bedeckt, und verbeult, das Verdeck zerrissen

■ **Vorgeschichte:** Der DKW war 1964 an einen Händler in den USA

► Daten und Fakten

■ **Motor:** wassergekühlter Dreizylinder-Zweitakt-Reihenmotor mit Thermosyphon-Kühlung, Bohrung x Hub 74,4 x 68 mm, Hubraum 889 cm³, Leistung 45 PS bei 4500/min, max. Drehmoment 78,5 Nm bei 2500/min, vier Kurbelwellenlager, Zylinderblock aus Grauguss,

geliefert worden, 2005 kaufte ein Deutscher den Wagen in Detroit im Auftrag einer Werkstatt in Berlin, wohin der DKW transportiert und dann nie restauriert wurde, da der Betrieb Insolvenz anmelden musste, erwarb ein Teilehändler die Konkursmasse und bot den DKW zum Kauf an

■ **Restaurierungsumfang:** Demontage, Restaurierung der Karosserie unter Verwendung von Reparatur-

Zylinderkopf aus Leichtmetall, ein Solex-Fallstromvergaser 40 CIB,, Zündanlage mit je einem Unterbrecher pro Zylinder

■ **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, Vorderradantrieb

■ **Karosserie und Fahrwerk:**

blechen und selbst gefertigten Blechen, Karosserie sandgestrahlt, grundiert, lackiert und später hohlraumversiegelt, das vom Aufbau getrennte Fahrgestell entrostet, grundiert und lackiert, alle Verschleißteile der Radaufhängung erneuert, Bremsanlage revidiert, Motor komplett überholt, Sitze und Verkleidungen aufgearbeitet und neu bezogen, Verdeck erneuert, Anbauteile verchromt

Kastenprofilrahmen mit Stahl-Karosserie verschraubt, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern, längs liegende Drehstabfedern, hinten Starrachse, Längslenker, quer liegende Drehstabfedern, Panhardstab, Teleskopdämpfer, Trommelbremsen, Zahnstangen-

■ **Restaurierungsdauer:** von 2013 bis 2017

■ **Fachkundige Unterstützung:** Schleiferei Rädle, www.metallveredlung-raedle.de; Autosattlerei Weil www.weil-rockenberg.de; Autokulturgut Elmshorn, www.autokulturgut.de; Korrosionsschutz-Depot, www.korrosionsschutz-depot.de; Peka Kfz Werkstatt, www.peka.1aautoservice.de

■ **Kosten:** etwa 12000 Euro ohne Eigenleistung

lenkung, Reifen 5.50-13

■ **Maße und Gewicht:** Radstand 2250 mm, Länge x Breite x Höhe 3968 x 1575 x 1375 mm, Gewicht 745 kg

■ **Fahrleistungen und Verbrauch:** 0 bis 100 km/h in 19,2 s, Vmax 132 km/h, Verbrauch 9,3 l/100 km



Motorschaden

■ Jens Bischof hoffte zunächst, den Zweitaktmotor wieder selbst zum Laufen bringen zu können. Doch die nach der Demontage sichtbaren Schäden waren zu umfangreich. Ein gebrochener Kolbenring hatte für Schäden am Kolben und im Brennraum gesorgt, daher musste ein Profi ran.



Neues Verdeck

■ Da das alte Verdeck nur noch in Teilen vorhanden war, kam nur ein Neuteil in Frage. Doch die Montage zog Probleme nach sich. In geschlossenem Zustand sorgte das straff gespannte Dach für eine Verwindung der leichten Karosserie, was zu kritischen Spaltmaßen führte.

buch nicht weiter, das der Hobbyschrauber schon zu Beginn für sein Auto erworben hatte. Hier war Eigeninitiative gefragt. Zunächst versuchte er die Situation zu entschärfen, in dem er die eingeschränkten Möglichkeiten nutzte, die Position der Fenster zu variieren. Doch letztlich rettete ihn ein Trick. Er spannte die Karosserie durch Erhöhen des Gummipuffers bei der A-Säule zwischen Aufbau und Rahmen in die entgegen gesetzte Richtung vor.

Nun musste er sich sputen, denn er hatte sich als Ziel gesetzt, bei der am 7. Mai

Für mich kam nur ein Wagen in Frage, bei dem sich Karosserie und Fahrgestell trennen lassen

2017 stattfindenden 15. ADAC Oldtimerfahrt des Automobilclubs Wetzlar teilzunehmen. Viel Zeit blieb nicht mehr. Der überholte Motor und das Getriebe waren längst am Platz, die Montage des Interieurs und der teilweise neu verchromten Zierteile ging zum Glück schnell. Den Schlussstrich bildete die Vollabnahme des Autos beim TÜV, gerade noch rechtzeitig.

Nun kann Bischof sein schon vor dem DKW begonnenes Projekt fortsetzen, ein AWZ P70 Coupé, ebenfalls mit Zweitaktmotor und natürlich kürzer als vier Meter. ■

Eigentlich hätte der Wagen Capriblau werden sollen, doch der Familienrat tendierte zu weiß

