

Phoenix aus der Asche



von Johann Jucker

Wir schrieben das Jahr 2002. Für einen grossen internationalen Tabakkonzern durfte ich als „Grossauftrag“ 6 Stück Fiat 500 L restaurieren. Diese Autos wurden im Rahmen einer Promotion verlost. Natürlich verwendete ich dazu einen Lieferwagen voller Axel-Gerstl-Teile, für die zu holen ich extra von der Schweiz nach Biburg fuhr! Dies allein wäre schon eine Geschichte wert!



So sah die Promotion aus! Der sechste Wagen diente als Werbeträger und ist immer noch im Besitz des Tabakkonzerns!

Nach und nach wurden die einzelnen Autos fertig und jeweils direkt von mir an die Gewinner ausgeliefert.



Fünf Jahre später: der eine oder andere 500er hat seinen Besitzer gewechselt und ich darf einige der Autos immer wieder betreuen, während ich andere komplett aus den Augen verloren habe. Eines Tages bekomme ich einen Anruf von Dario, dem jetzigen Besitzer eines dieser marineblauen Schmuckstücke. Dario, der Nichtraucher, entsetzt: „Hilfe, mein Auto ist komplett abgebrannt!“ Eine wirklich traurige Geschichte! Hier ein paar Bilder von der Feuerwehr



An einem schönen Sonntagnachmittag im Appenzellerland: Die Brandursache ist nicht mehr eindeutig auszumachen, zuviel ist geschmolzen. Vermutlich ist der eingepresste Messing-Benzinanschluss-Stutzen aus dem Vergaser gefallen und gleichzeitig hat eines der Zündkabel durchgeschlagen!



Nach ein paar Wochen in polizeilicher Obhut zur Abklärung der Brandursache und der Versicherungsleistung, kann ich den ausgebrannten Wagen für ein paar Franken erwerben. Ich hole ihn mit dem Lieferwagen in der Ostschweiz ab.



Schlimm, wie der Fiat aussieht! Zum Glück stand er während den vergangenen Wochen nicht im Freien! Habe vor `zig Jahren extra mal eine Halterung konstruiert, damit ich die Fiat 500 mittels Kran auf meinen Geschäfts-Lieferwagen heben kann!

Daheim angekommen hieve ich den

Schrotthaufen in meine Werkstatt. Das Gesicht des Wagens ist beinahe unversehrt! Es guckt mich etwas traurig an und ich meine folgende Worte aus seinem innern zu hören: „Ich bin noch nicht tot!“

„Irgendwas lässt sich bestimmt noch machen aus der Kiste“, denke ich! Und schon bald habe ich den Einfall, wieder einmal einen Anhänger zu bauen. Schliesslich ist es schon über 15 Jahre her, seit ich den letzten gebaut habe. Vorerst geht es jetzt jedoch mal darum, das Auto vollständig zu zerlegen, alles noch irgendwie Bauchbare Beiseite zu legen und alles unbrauchbare wegzuschmeissen. „Trauerarbeit“ nennt sich so was wohl... In meinem Fall auch ohne Theologiestudium möglich!



Nachdem ich den 500er zerlegt habe, beginnt die Arbeit mit dem Schneidbrenner: Der Hänger soll dereinst über eine Doppelachse verfügen und eine offene Ladefläche aufweisen, damit man auch mal etwas Sperriges damit transportieren kann.



Dach und Mittelteil schneide ich heraus. Damit lässt sich nichts mehr anfangen. Zum Schluss bleiben die Front und das Heck als nackte Blechkörper übrig. Schliesslich waren das vor fünf Jahren alles neue Blechteile. Sollte also nichts durchgerostetes dabei sein...



Beide Baugruppen muss ich nun weiter zerlegen, damit sich überhaupt etwas Brauchbares daraus machen lässt.

Nach dem Ende der Zellteilung liegen die Blechstücke vor mir.



Rohlinge - im wahrsten Sinne! Weil ich den Anhänger schon vor meinem geistigen Auge sehe, füge ich die Teile probeweise zusammen, um überhaupt festzustellen, ob das Ganze passen könnte.



Kommt gut, oder?

Nun kommt mein langjähriger Karosseriemeister-Kollege zum

Einsatz: Er schweisst aus den alten Blechteilen eine Aussenhaut nach meinen Vorstellungen zusammen.





Alles gut und schön, aber mit soviel Rost am Blech lässt sich nicht's anfangen. Die fertig geschweisste Rohkarosse wird in



einer nahegelegenen Ablaugerei entrostet und gebeizt und mit einer grün-goldenen schimmernden Schutzschicht versehen. Der ganze Rost ist weg! Langsam sieht man, wie der Trailer mal aussehen wird!

Unterdessen mache ich mich hinter's Fahrwerk. Bei BPW kaufe ich zwei Gummifederachsen mit je 500 kg Tragkraft. Macht dann eine ganze Tonne Gesamtgewicht, die der Hänger haben dürfte. Das ist natürlich zu viel, die Behörden erlauben nur gerade mal 300 kg! Ausserdem stimmt die Spurbreite der Achsen auch nicht. Nun sind meine eigenen Konstruktionskünste gefragt.



Ich trenne die Achsen entzwei und schneide ein ca. 15cm langes Mittelstück heraus. Ausserdem öffne ich die Gummifederkörper und entferne $\frac{3}{4}$ der Federgummis, damit das Ding dann wenigstens ein bisschen federt!



Nachdem alles wieder verschweisst und verschliffen ist, werden die beiden Achsen mit einer Kaltzink-Schicht überzogen. Bei einer Räderfirma lasse ich 4 passende Felgen herstellen.

Nun werden die beiden angepassten Achsen mittels Winkelauflagen unter die Blechhülle montiert.



Nachdem dann auch die Reifen aufgezogen sind, kann die erste Passprobe vorgenommen werden!



Auf den ersten Blick nicht schlecht! Doch irgendwie passt es mir nicht ganz...

Der ganze Hänger steht zu hoch. Ich trenne die Aufschlagwinkel noch einmal heraus und setze die Achsauflage um 5 cm höher. Infolge dessen kommt der Aufbau um diese 5 cm tiefer. Das gefällt mir schon besser, obwohl dabei wieder fast ein halber Tag drauf gegangen ist!



Jetzt kommt erneut der Blechmeister zum Zug. Die nun passende Aussenhülle wird bei den Schweissnähten verzinkt und gespachtelt, Anschliessend passen wir einen Aluminium-Riffelboden ein und die Innenwände werden ebenfalls mit Alublech verkleidet. Aus der ehemaligen Motorhaube wird ein beweglicher Heckladen, den ich dereinst öffnen kann um den Hänger besser beladen zu können.



Nachdem alle Aluteile eingepasst sind, wird die Kiste wieder zerlegt und zum Lackierer spediert. Dieser verleiht dem Wägelchen die zum Zugfahrzeug passende rote Farbe. Unterdessen baue ich aus einem Vierkantrrohr eine passende Deichsel, welche ich ebenfalls verzinke. Ein paar Wochen später – der Frühling naht – kann ich das Teil beim Maler wieder abholen. Jetzt beginnt die Endmontage. Dazu hänge ich den schönen roten Körper am besten an den Kran in meiner Werkstatt. So ist die Gefahr, ihn zu zerkratzen, am kleinsten!



Die Deichsel ist auf diesen Bildern noch teilbar ausgeführt, damit ich sie zwecks Platzsparens entfernen kann. Hat sich jedoch aus Stabilitätsgründen nicht bewährt, heute ist sie fest verschweisst!

Jetzt steht das Wägelchen auf seinen eigenen Beinen und der Einbau der Innereien kann beginnen. Zuerst ziehe ich alle Kabel für die Beleuchtung ein, bevor ich die Hohlräume mit einer Wachsschicht versiegle. Dann muss der



ganze Zierrat aussen herum, u.a. die Stosstangen, festgeschraubt werden, bevor mir wieder mein Kollege beim Einbau der Alubleche hilft. Diese werden mit einem speziellen Karosseriekitt abgedichtet.

Schon bald darauf kann ich das beinahe fertige Gefährt an meinen roten 500 L kuppeln. Jetzt fehlen noch die Radkappen und die weißen Reifenzierringe. Zur Befestigung der Radkappen schweisse ich einfach eine M10-Mutter auf die BPW-Nabendeckel. Noch am selben Nachmittag „muss“ ich damit auf die Strasse! Das darf man natürlich auch in der Schweiz nur mit einem Händler-Kontrollschild (zu vergleichen mit dem roten Nummernschild in Deutschland)



Als letzte Pendeuz ist nun noch der Segen der Behörden einzuholen. Da ich selber als Hersteller des Fahrzeugs auftrete, reicht es, wenn ich eine schriftliche „Betriebssicherheits-Garantie“ einreiche und den Wagen beim Strassenverkehrsamt (vergleichbar mit dem TÜV) prüfen lasse.

Nachdem auch diese letzte Hürde geschafft ist, möchte ich nun noch das passende Kennzeichen dazu haben. Dies ist wohl in der Schweiz nicht so einfach wie in anderen Ländern. Das Wunschkennzeichen ist ausserdem bereits vergeben, da ist wohl nichts zu machen! Doch der Zufall will es, dass das von mir gewünschte Kontrollschild in der Obhut eines alten Bekannten meines Vater ist! So klein ist die Schweiz! Ferner: Die Geschichte mit den Weisswandringen sieht zwar gut aus, passt mir jedoch nicht wirklich. So werden nach einiger Zeit die Reifen gegen solche mit einvulkanisierten Ringen ausgetauscht.



Der Kontrollschild-Deal mit Vater's Bekanntem klappt denn auch irgendwann, nun passt bei meinem „Long Vehicle“ alles zusammen! (Das Bild entstand an der Schlagerparade in Chur, siehe unter schlagerparade.ch)

Zum Schluss noch folgendes: Der 650ccm Motor vom 126er und die originalen Bremsen, welche anfänglich im Auto eingebaut waren, sind zu schwach für dieses Gefährt! Mit Hilfe von Axel Gerstl löste sich aber auch dieses Problem!

Soweit die Geschichte aus den Jahren 2007 / 2008!

Wer auch so eins oder ein ähnliches Gefährt will, soll sich bei mir melden:

Johann M. Jucker, Zürcherstrasse 8, CH-8173 Neerach, johann500@bluewin.ch