

Jetta

Journal



50 Jahre





Lustig und immer luftiger

– ein Leben mit Isetta

Eigentlich fahre ich schon immer Isetta, seit 47 Jahren. Als Schüler mit 18 holte ich meine damalige Freundin und immer-noch-Ehefrau bereits von der Schule ab. Sie bekam mit dem Führerschein dann auch eine Isetta, im ersten Ehejahr konnten wir Konvoi fahren, jäh unterbrochen durch den Nachwuchs, die Isetten mussten einer Familienkutsche in Form eines R4 weichen. Verschleudert wurden sie an einen Landwirt; der damit unangemeldet über seine Feldwege fuhr, eine mit abgeflextem Dach – ein Elend.

Einige Jahre später schlug das Isetta-Virus wieder zu, ich kaufte eine zerlegte, aber weitgehend komplette Export und brachte sie erstmal wieder ans Laufen. Schön war sie nicht, fuhr aber einwandfrei; feierlich wurde sie eingeweiht. Nach län-

gerer Zeit dann eine erneute Infektion: Anlässlich einer Motor-Reparatur (die alten Schrauber-Kenntnisse waren noch erhalten) beschlossen der Filius und ich eine komplette Restaurierung, flugs wurden das gute Stück vollständig zerlegt, Blechschäden beseitigt, der Rahmen gestrahlt und lackiert, viele Neuteile eingebaut, Getriebe und Hinterachse überarbeitet, die Sitzbank verstärkt und neu bezogen und die Karosse professionell hellblau-weiss lackiert. Das Übliche halt.

Anlässlich der feierlichen zweiten Taufe auf den Namen „Isolde“ gab es gar ein kleines Isetta-Treffen, mit ca. 15 Fahrzeugen fuhren wir durch das schöne Bergische Land.

Tja, wenn das verdammte Virus nicht wäre.



Die feierliche Taufe von „Isolde“

Durch Zufall entdeckte ich Jahre später im Isetta-Journal das Angebot einer rechts gesteuerten Cabrio-Isetta in Tropen-Version, in einem Container aus Südafrika angereist. Ein Rosthaufen zwar, aber angeblich mit allen wichtigen Rechtslenker-Teilen, vor allem mit Armaturenbrett, Schaltung und der langen Lenkwelle. Die Besichtigung ergab weitaus mehr Rost und weniger Teile als erwartet, im Müll des In-

nenraumes fand sich aber eine von Kleinkaliberkugel durchsiebte süd-afrikanische Bierdose – unwiderleglicher Originalitätsbeweis.



Das Beweisstück.

Das seltene Stück natürlich ohne jegliche Papiere, aber dennoch wieder juckte es in den Fingern. Teuer war sie auch, die Besitzverhältnisse etwas windig, aber bald stand sie auf dem Laster Richtung meiner Garage, meine Frau bekam beim ersten Anblick einen Lachkrampf ob des Zustandes.



Das gute Stück kommt an.

Meine Garage ist mit ca. 150 m² recht groß und beheizt, der richtige Ort, um das gute Stück wieder zum Leben zu erwecken. Großer Dank gebührt Siegfried Donat, auch Isetta-Fahrer, der nicht nur beratend und physisch viel geholfen hat, sondern auch in Verzweiflungsphasen liebevollen seelischen Beistand zu leisten wusste.

Nachfragen bei BMW ergaben, dass die Cabrio als Original-BMW-Umbau 1957 an die Fa. Polliak in Johannesburg geliefert wurde. Leider existierte die Firma nicht mehr, auch die Fahrgestellnummer gehört inzwischen einem schönen Anhänger.

Dieter Weidenbrück aus Köln, ehemals Isettaclub-Vorsitzender, der mir bei früheren Restaurationen bereits tatkräftig geholfen hatte, besaß das gleiche Modell, wenn auch in sehr viel besserem Zustand und mit km-Tacho; „Restauflagen“ der Cabrio wurden damals von BMW an Werksangehörige verschertelt. Er entschloss sich, seine Cabrio parallel zu restaurieren. So wanderten die Karossen und Türen per Anhänger zu Gosbert von Brunn, einem Clubspezialisten für Blechernes. Der Aufwand für meine Isetta war ganz erheblich, Kotflügel, Boden, Seitenwände, die untere Hälfte der Türe – alles völlig marode; die Kiste hatte offensichtlich sehr lange im Freien gestanden.



Kotflügelspitzen schon bearbeitet.

Der Anblick der beiden grundierten Schätze Monate später war dann schon sehr erhebend.

In der Zwischenzeit ging es an die Details. Dieters Kabelbaum ging

zwecks Nachbaus an den Club, trotz mehrfacher Nachfragen ist das Original nie wieder aufgetaucht. Sehr ärgerlich!

Bei meiner fehlten völlig das Verdeckgestänge und die Blechkonstruktion hinter der Türe für die Kühlluft; letztere hatte ich vermutlich in Unkenntnis entsorgt. Beides wurde nachgebaut, glücklicherweise hatte ich Dieters Originale als Muster und seinen Fahrzeugbrief zur Vorlage beim Straßenverkehrsamt. Bei der komplizierten Anfertigung des hinteren Verdeckstoffs hat Gregor Ballas, Spezialist aus Köln, hervorragende Arbeit geleistet; die Ausstellfedern des Stoffdachs am Klapprahmen waren erstaunlicherweise noch komplett erhalten.

Wie immer – die Kleinteile. Zum Glück gibt es Steffen Sommer, Kleinwagenfan und Clubmitglied aus Südafrika. Von ihm erhielt ich einige Teile, so für die umgekehrte Handbremse und das Türschloss; die Bowdenzüge für die Schaltung und das Gestänge für den Doppel-Scheibenwischer kamen vom Microcar-Club aus England, die kleinen hinteren Seitenscheiben wurden von einer Plexiglasfirma nachgebaut. Mein Landmeilentacho wurde sorgsam gereinigt und geölt, VDO spendierte einen neuen Chromring.

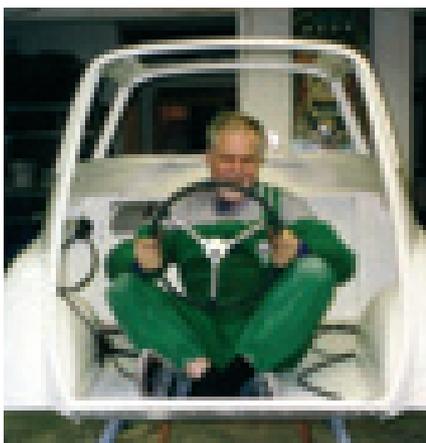
Die fehlenden Lüftungsgitter in der Türe gab es dann aus USA, eine Heizung war in einer Tropen-Isetta natürlich nicht montiert. Da habe ich für unsere Breiten ein wenig gepfuscht und einen Auspuff mit Heizkasten eingebaut, der Heizschlauch mündet statt in der grauen Düse etwas versteckt vorne unter dem Sitz. Und das laute Ansauggeräusch beim offenen Fahren wird gemil-

dert durch einen dicken Schlauch, der die Luft neben dem Vergaser ansaugt. Merkt auch keiner.

Motor, Getriebe und Achsen waren zwar vorhanden, aber nur noch Rost und Korrosion. Glücklicherweise besaß ich einen gut dimensionierten Fundus, aus dem ich schöpfen konnte; alles wurde zerlegt und sorgsam neu aufgebaut. Auch Dieter steuerte einige Kleinteile und viele Ratschläge bei, ebenso der Club und Hans Rothkegel.

Als Gegengewicht für „Fahrer und Motor rechts“ – vor allem bei der Dreiradversion – gab es in England gar einen Zementblock hinter der linken Seitenverkleidung, hier stattdessen einen kompakten 25-kg-Bleiklotz, gegossen aus den entsorgten Auswuchtgewichten des Reifenhändlers.

Nach längerer Stagnation dann der Endspurt: Mühsame Vorbereitung der Karosserie in meiner Garage für die Lackierung vom Profi. Farblich wurde dann ein Kontrastprogramm gewählt: Grundfarbe weiß wie ursprünglich, aber mit schwarzen Anbauten; auch das Lenkrad wurde von seiner beigen Farbe befreit. Nicht original, dafür aber originell.



Erste Trockenübungen.

Zur Wiederbelebung erneut ein Kleinwagentreffen, die Paten mussten feierlich versprechen, immer für Benzin und Ersatzteile zu sorgen. Erika Weidenbrück taufte die Kleine feierlich auf den Namen Sahara (da aus Afrika, wenn auch geographisch nicht korrekt), neben dem Sekt – nur geschüttet, nicht zerschlagen – hatte sie eigens Sand aus der Sahara mitgebracht, allerdings korrigiert von ihrer Tochter: „Der ist doch aus meinem Sandkasten.“ Der männliche Taufpate, ein alter Freund der Familie, murmelte als Mufti verkleidet ellenlange Beschwörungsformeln, um böse Geister wie Plattfuß und Kolbenfresser fernzuhalten – was bis jetzt auch geklappt hat.



Endlich - die Taufe von „Sahara“.



Beschwörung um böse Geister fernzuhalten.

Frisch restauriert habe ich sie auf dem Isettatreffen in Ettlingen vorgestellt, immerhin die einzige fahrbereite rechtsgelenkte Cabrio in Tropenausführung in Deutschland.

Der extrem heiße Sommer 2003 veranlasste mich zu einer Anfrage bei der Lokalzeitung, ob man nicht etwas über eine Tropen-Isetta schreiben wolle: Stunden später stand der Reporter in der Türe (s. Seite 50).

Isolde habe ich dann in gute Hände gegeben, Clubmitglied Simone Schwamborn wohnt um die Ecke, so sehe ich das gute Stück dann doch gelegentlich noch mal; immerhin kenne ich jede ihrer Schrauben mit Vornamen.

Sahara wird heute reichlich in näherer Umgebung bewegt, die Rechtslenkung war nach kurzer Zeit kein Problem. Sie dient des Öfteren – auch für die eigene Tochter – als Hochzeitskutsche und sorgt wie alle Isetten für Aufsehen und melancholische Erinnerung. Auf die obligate Frage nach dem Urheber der Cabrio-Version „Haben Sie das selbst gemacht?“ kommt natürlich immer die ebenfalls obligate Antwort: „Selbstverständlich Original-Umbau von BMW“. Wie kann man anderes auch nur annehmen.

Auch der hiesige oldtimerfreundliche TÜV ist kein Problem, er beschränkt sich zumeist auf die Frage, ob sie denn gut fährt und gut brems. Und meistens den Lichttest.

Dieters Exemplar wartet allerdings immer noch darauf, endlich wieder Leben in seinen einzigen Zylinder eingehaucht zu bekommen. Er hat es aber ganz fest versprochen.

Michael Cramer

Glücklicherweise hatten Ralf und Rita den Start am Sonntagmorgen auch erst auf 10.30 Uhr verlegt. In munterer Reihenfolge der Isetten, 600er und 700er (Wiesner's aus Döbeln hatten aufgrund der starken Steigungen den Janus stehengelassen) wurde erneut der Rennsteig gestürmt. Nach einem gemeinsamen Mittagessen führen wir nach Ruhla zur „Mini-a-thür“, wo in einer Art Parkanlage Sehenswürdigkeiten, wie Schlösser, Rathäuser, Bahnhöfe

usw. im Modell dargestellt waren. Thomas Koch und ich als Garteneisenbahner teilten uns die Bahnhöfe gleich auf; es sollen sich jetzt unsere Namensschilder unter den Modellen befinden.

Sportliche unter den Teilnehmern sausten auf der benachbarten Sommerodelbahn zu Tal. Zu seinem Bedauern hatte Wolfgang Dreier einen Bremsler vor sich – vielleicht wäre er mit Taxi-Schild

schneller heruntergekommen! Leider war auch dieses Treffen wie immer viel zu schnell zu Ende. Und so führen Sie denn hinfort und waren bis zum nächsten Treffen nicht mehr gesehen ... Schade!

Ein großer Dank aller Teilnehmer an die Veranstalter Ralf und Rita. Auf ein Wiedersehen

Karin und Uwe Dietrich
(mit den Gehhilfen)

In der Presse ...



Dieser Zeitungsartikel erschien am 9. August 2003 im Kölner Stadt-Anzeiger und wurde von Michael Cramer zugesendet.