



Ausgezeichnet

Pebble Beach
Iso Grifo 7 Litri

ÜBER DIESES BUCH

*Gewidmet ist dieses Buch meiner Familie.
Geduldig hat Sabine ertragen, dass ich
die Magnesium Motorhälften in der
Spülmaschine gereinigt habe, geduldig
müssen alle über Berge von Büchern und
Autozeitungen steigen, um in mein Büro
zu kommen, um an mein Bett zu
kommen, ins Bad zu gehen, naja....Danke*

Refurbish Nuts & Bolts



ÜBER DIESES BUCH

*2 Dinge, die ich gerne loswerden würde.
Zum Einen sind mir bei der Restauration
besonders Geduld und Ausdauer wichtig.
Beides, zumindest so wie ich es sehe,
sind für die Perfektion die massgebliche
Grundlage. Klar, es gibt noch vieles mehr,
aber am Ende geht es natürlich auch nur
um das Schrauben auf höchstem Niveau.*



Ausgezeichnet

Pebble Beach
Iso Grifo 7 Litri

Refurbish Nuts & Bolts



Refurbish Nuts & Bolts

The Official Vintage Restoring

Wie alles begann, oder die ersten 20 Jahre

Es gibt ja diesen alten Spruch, wenn man sein Hobby zum Beruf macht, ist das Hobby weg.

Gut, kann man so sehen. Ich habe jetzt 2 Hobbys. Eines von 9-15 h und das andere von 15-21 h. Dann ruft meist Sabine, was meine Frau ist, an und fragt zart, wann ich denn zu Hause zu sein gedenke. Man kann sich ja auch alles schön reden, manchmal auch trinken, aber es war alles zusammen, sagen wir einmal, das richtige Timing. Die Autos der 70iger und darum herum, haben es mir wirklich angetan. Vielleicht war es die Zeit insgesamt. Alles nur Mutmaßungen. Ich kannte jedenfalls mit 4 schon die Marken und hörte am Geräusch einer zugeschlagenen Autotür das Fabrikat. In einem Wohn und Geschäftshaus in der Dickampstrasse wuchs ich zwischen meinem 4+5 Lebensjahr auf. Das Geschäft war ein Renault Autohaus, der gleichaltrige Sohn der Inhaber war mein Nachbarjunge. Also saßen wir sehr häufig im Ausstellungsraum heute Showroom oder Eventcenter, in einem Lloyd-Alexander und machten die Scheiben von innen Nass. Sie verstehen schon, wir ahmten halt den Wechsel vom 2. in den 3. Gang nach. Akustisch gesehen. Bei Opa wuchs ich im Olympia zwischen den vorderen Sitzen auf, und passte auf wie ein Spitz, da Opa ja nur noch ein Auge hatte, also nahm er mich meistens mit. Auch abends, als Nachtsichverstärker. Am Wochenende, also mehr so Samstag, wurde die Kiste gewaschen und Chrom poliert. Ja auch vor 50 Jahren schon mit Autosol. Die Corgi - und Dinky Toys, Machbox und Märklin, Wiking und Carrera Bahn gaben den Rest, und irgendwie begann eine Art Abhängigkeit. Wir pressten unsere Nasen an die Scheiben und schauten wer am schnellsten sein könnte. Tacho und Breite der Reifen, und dann Marke. So waren damals wie heute die „Boah ey`s“ Porsche, Mercedes und wenn man einmal einen zu Gesicht bekam, ein 275 oder 330 Ferrari. Ich hatte Glück. Der Nachbar hatte einen schwarzen Thunderbird. So begann es. Und es wurde immer schlimmer.

Präzision



Unwichtig ist, daß ich restauriere. Wichtig ist, wie ich das mache.

Vielleicht fange ich einfach mal von vorne an. Geboren in der Schweiz, aufgewachsen in Süddeutschland. Um es genau zu sagen, ich bin mit der Kehrwoche groß geworden.

In Reutlingen, noch schlimmer - in Betzingen. Für all diejenigen, die in Erdkunde mal wieder aus dem Fenster geguckt haben, Betzingen liegt inmitten von Metzingen und Pfullingen und wer sich noch an die Neue Deutsche Welle erinnert, richtig Hubert Kah kommt auch aus Betzingen. Traumhaft schön. Also die Landschaft.

Wer dort aufwächst lernt, und wir reden über die 60iger, genau das was uns im Ausland ausmacht.

Pünktlichkeit, Genauigkeit und diesen ganzen spießigen Kram.

Wer dann noch beim Stern lernt, naja, spätestens dann ist Schluß mit der Hudelei.

Um mich auf das Maschinenbau-Studium vorzubereiten habe ich dann gleich 2 Ausbildungen gemacht. Maschinenschlosser und KFZ-Mechaniker. Ja so hieß das noch Mitte der 70iger. Dann kam die Rennphase. Rennmechaniker bei Toyota, bei diversen Teams der DRM, der heutigen DTM. Mit Stefan Beloff begann die Kartzeit, dann Formel Ford, Formel 3 und Renault 5 Pokal, zum Schluss dann Langstrecke.

Dann kam alles anders, doch die Liebe zum Schrauben bleibt und der Traum von der eigenen Werkstatt, Garage, wie man bei den Schweizern sagt, der blieb, zumindest bis 1995, ein Traum.

Dann war es soweit.





Zählen, Messen, Wiegen

Analysieren, archivieren, kontrollieren. Naja, man kann es auch kürzer beschreiben. Gründlich arbeiten, fertig. Bevor dann der neue Lack aufgebracht wird, muss der Alte erstmal ab. Ist der original Lack noch intakt, lediglich ausgebleicht oder verwittert, kann man ihn aufbereiten, wie schon eingangs erklärt, es ist Fall bedingt.





Transparenz

Controlfreaks

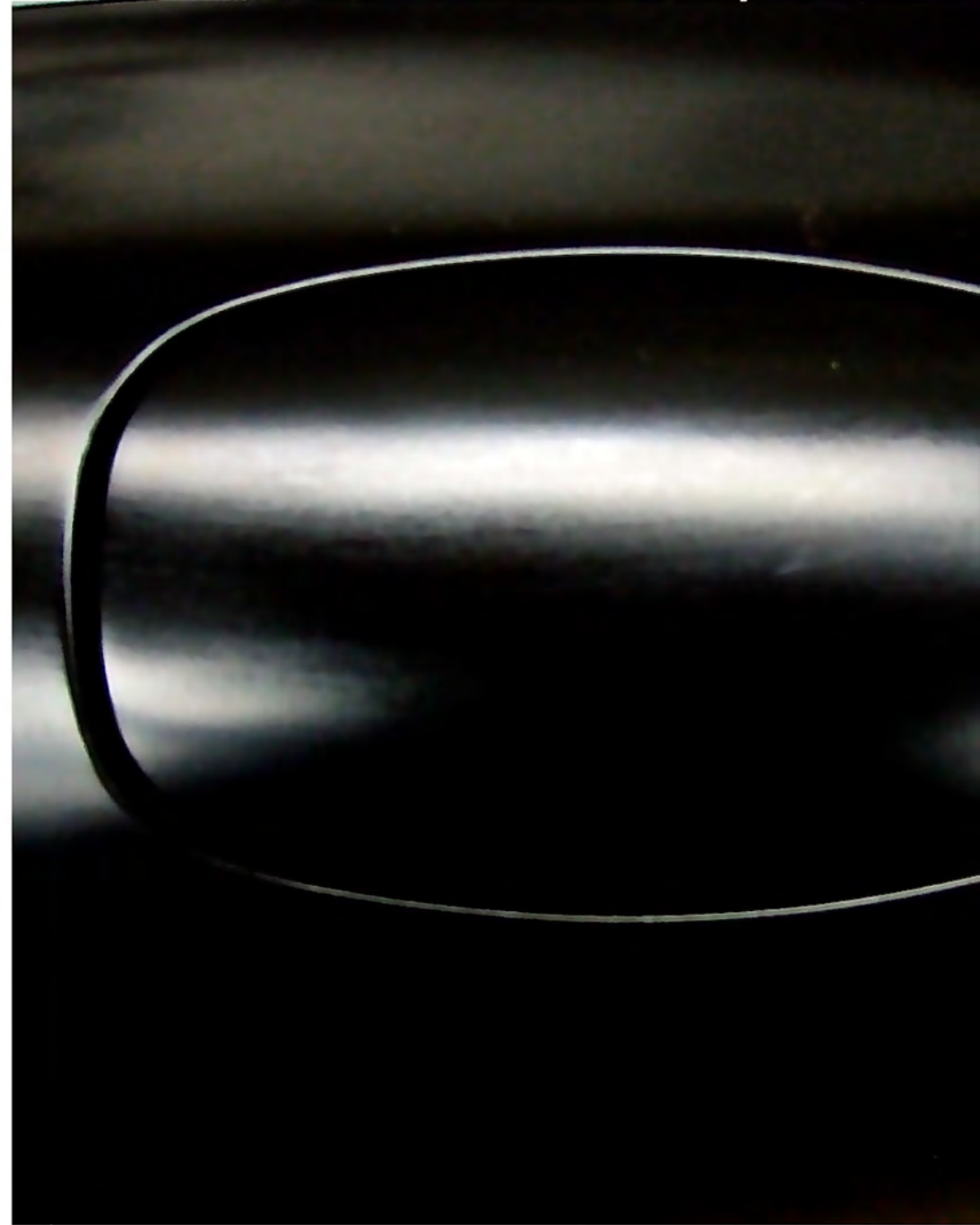
Dann kommt kontrollieren, sortieren, notieren. Klingt alles ziemlich uncharmant. Ist es auch. Aber, es verhindert das Chaos. Es gibt einen Projektleiter und einen Karosseriebauer, Lackierer, Elektrik-Meister und einen Mechaniker. Jeder weiß zu jedem Zeitpunkt wo sich welches Teil befindet. Dazu gibt es noch: Sattler, Motorenbauer, Getriebemann, Ingenieur Vergaser und Einspritzung, Galvanisierer, Schreinermeister, Feinmechaniker und halt all die Anderen.



Restaurator vs Teiletaucher

Ja, der Perfektionsanspruch kann auch widerlich sein. Bei Kunden, Auktionatoren, Journalisten, den Teilproduzenten heißt es: Superlative nach vorn. Aber zu Trends gibt es immer Gegentrends. Es gibt ja kaum noch Originale. Beule in der Stoßstange, in die Jahre gekommener Chrom, weg neu. Teurer werden, die man original belässt, es muss natürlich gut aussehen.



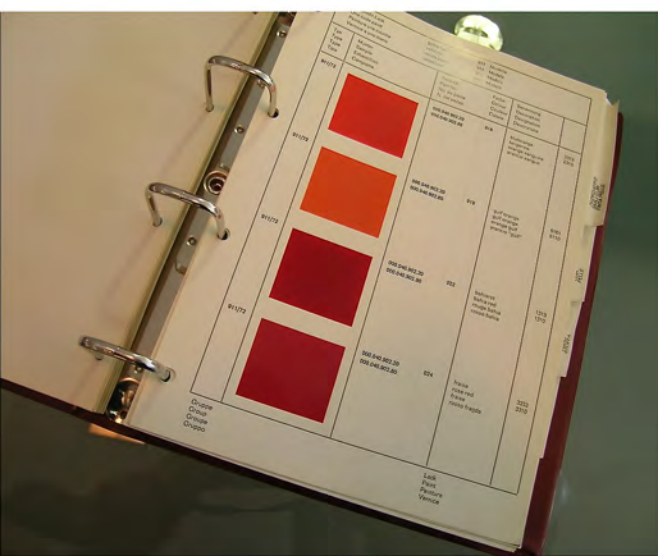


Paßgenauigkeit

Bei der Handarbeit wird mit handwerklichem Geschick und Erfahrung gearbeitet. Irgendwie ist die Seele mit übertragen. Ich find es halt schöner als diese Plattformautos.







Konzentration

Jetzt geht es langsam um die Wurst. Konzentration ist angesagt.

Das meiste ergibt sich und die alte Regel, das man das erste Auto was man restauriert 3 mal zusammenbaut stimmt. Sogfalt

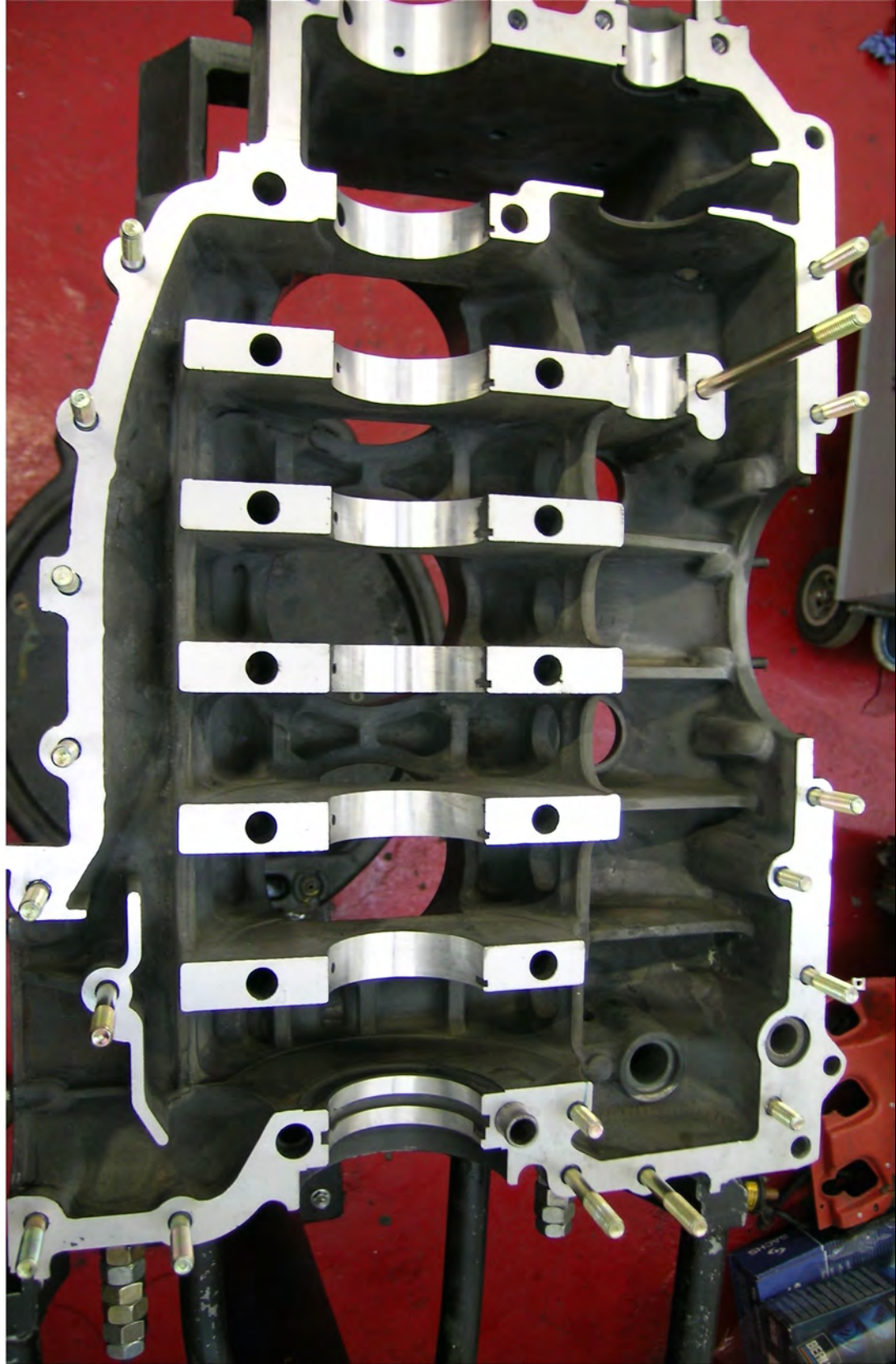
und keine Hektik. Häufig erlebt: Konzertierter Stress.

Das FZG muss bis zum „schießmichtot“ fertig werden. Alles

Humbuk. Sicherheit und Qualität geht vor. Denn

Zusammenbau heißt nicht fertig!

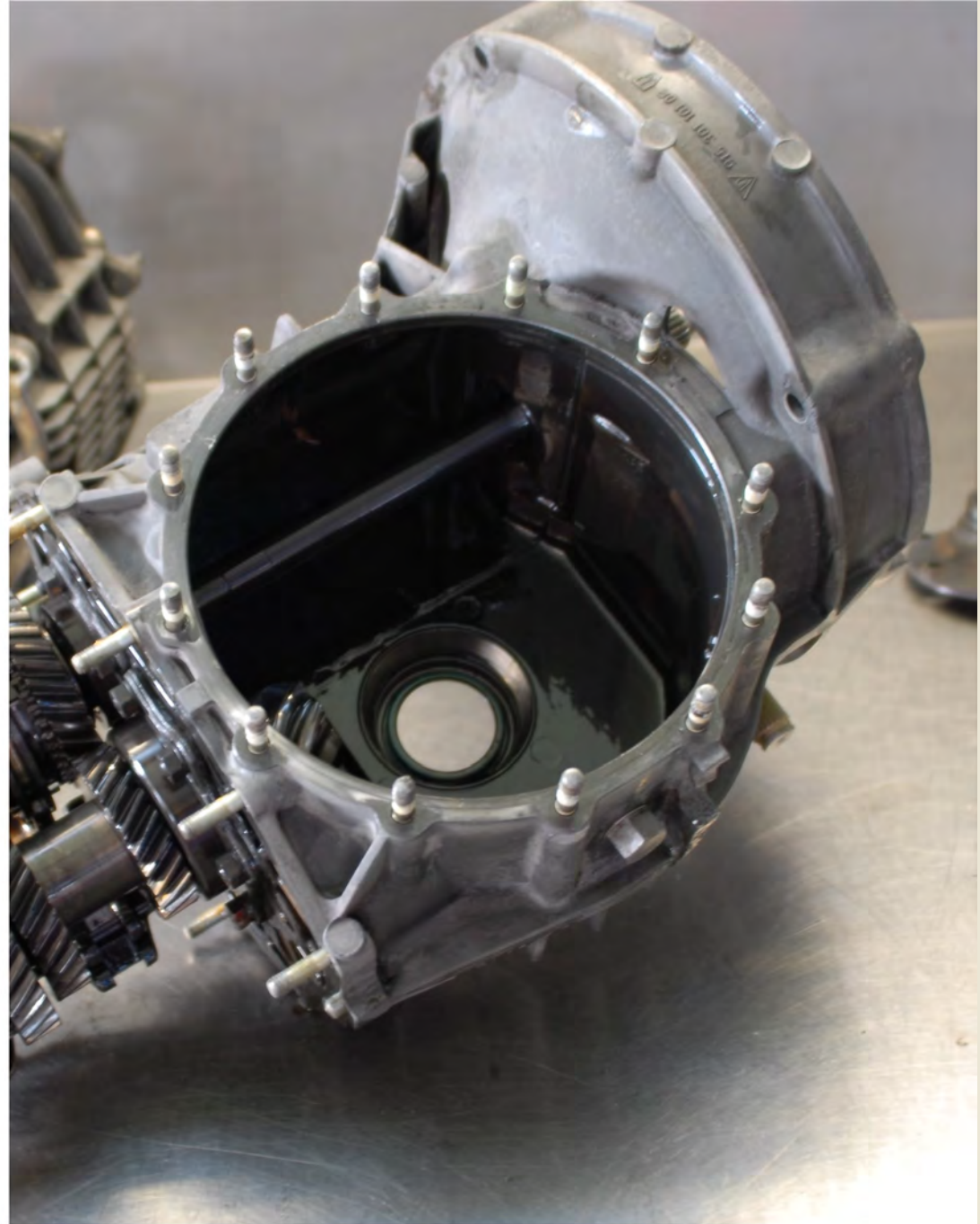






Motorenbau

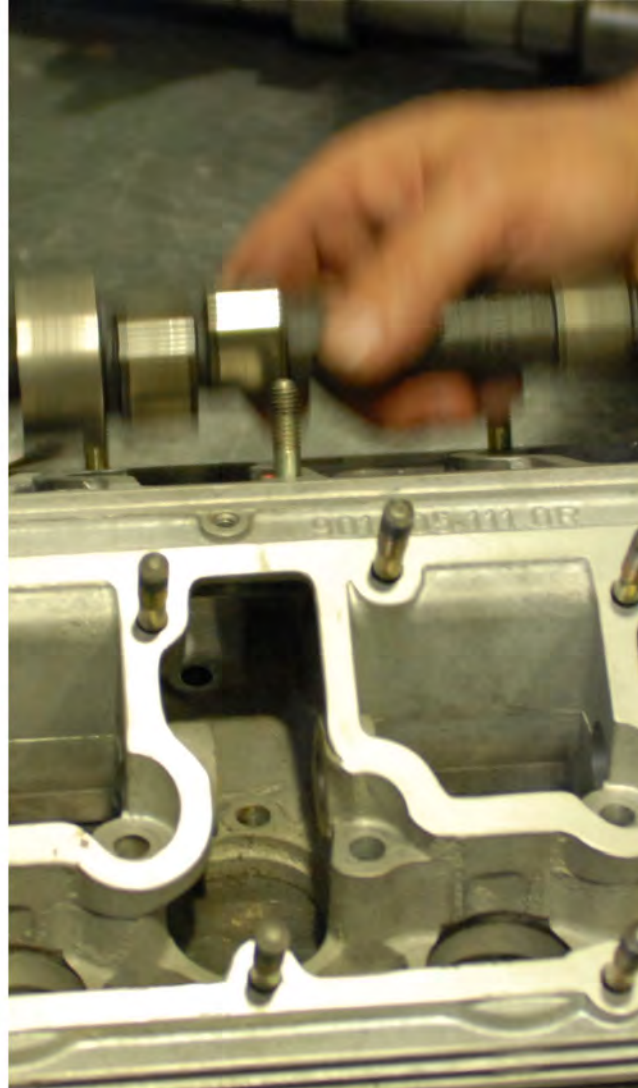
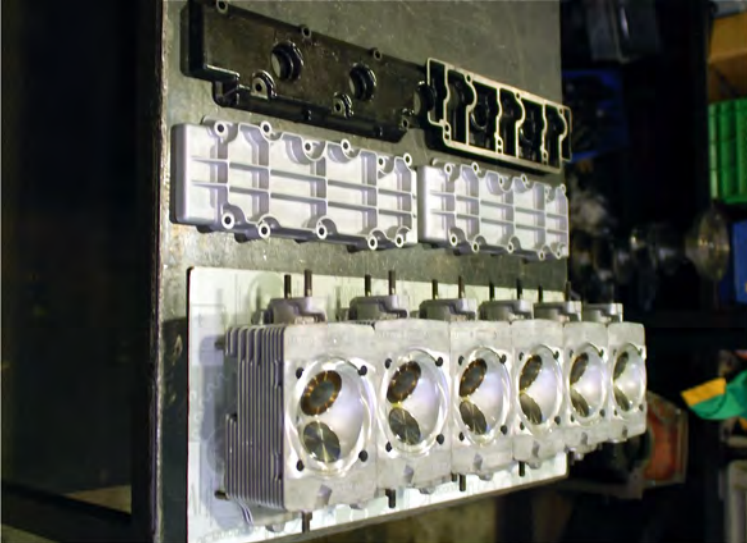
Die Gehäusehälften werden von mir geläppt. Will heißen die Flächen dichten perfekt. Besser geht nicht. Es bedeutet lediglich noch mehr Arbeit. Alle Stehbolzen und Gewindestifte raus und los gehts. Der Lohn der Mühe, der Motor ist dicht. Das gilt natürlich auch für Nockenwellenkästen und Ventildeckel.



Lager, Gabeln und Kornsorten

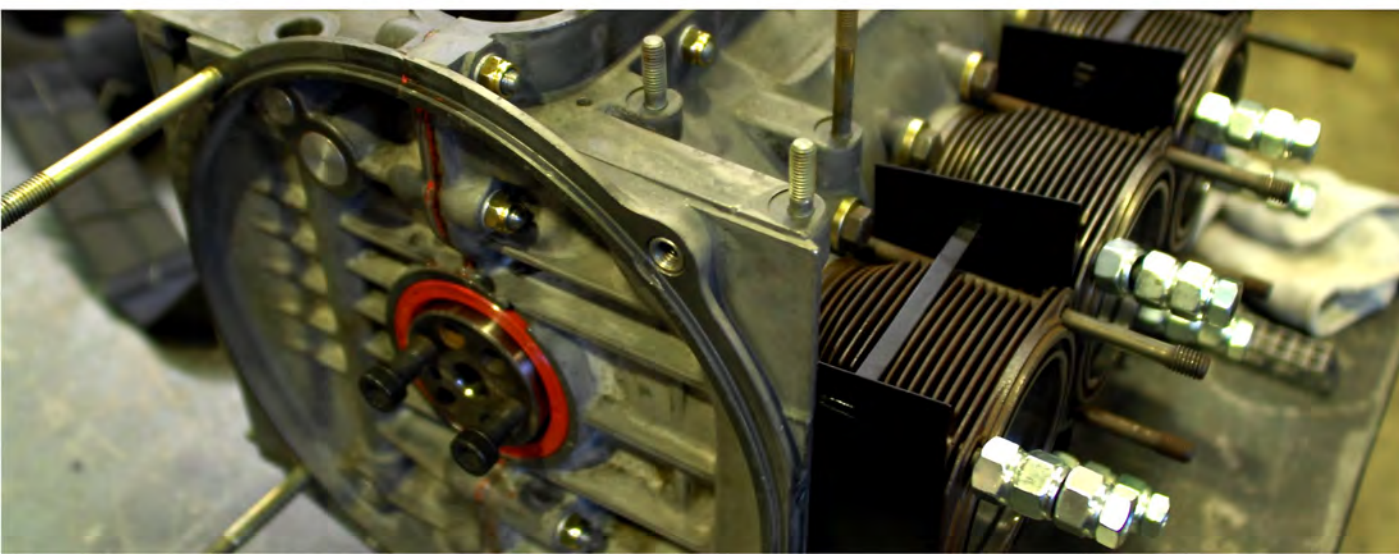
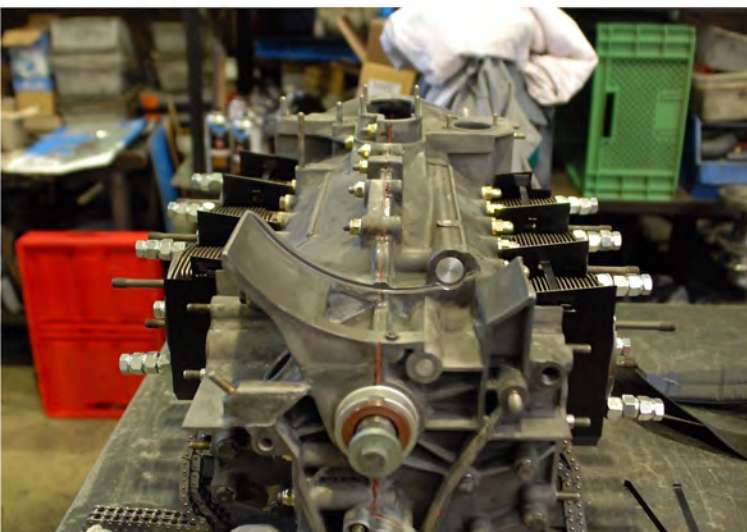
Gleit-, Wälz-, Rollen-, Tonnenlager - alles unterliegt einem Verschleiß. Es gibt 2 Meinungen dazu: 1. Never touch a running system. 2. Wenn auseinander, dann neu.





Motorenbau 2

Kurbelwelle nietrieren und feinschleifen, Pleuellager- und Pleuellstange neu spindeln, Pleuel und Bolzen auswiegen, Pleuellringe, Pleuell-Lager, Pleuell-Bolzen neu, Ölpumpe neu, Pleuell das Übliche eben, wenns gut werden soll.







Perfektion

definiert der Duden: höchste Vollendung in der [technischen] Beherrschung, Ausführung von Etwas; vollkommene Meisterschaft. Kong Fu, Zen, jeder hat seine Bezeichnung.

Irgendwann geht es eben nicht mehr besser und dann ist gut. Und irgendwann muss auch Schluss sein.

Ein römischer Streitwagen mit Magnesium Rädern und Niederquerschnitt wäre schließlich irgendwie auch daneben. Aber es gibt immer welche die das den Börner finden.











Weekend Heroes

Schwer geladen

Es ist schon schwierig zu entscheiden in welchen Zustand man sein Oldie bringen will. Wir haben uns dazu entschieden nur Vollrestaurationen zu erstellen. Dann hat das Fahrzeug seine volle Funktion und garantiert einen langen Spaß damit. Allerdings sind diese Trailer Queens , wie sie die Amerikaner liebevoll nennen und in Pebble Beach dann zur Schau stellen, dann zum Fahren fast zu schade. Jedes Wölkchen am Himmel wird schon das K.O. Kriterium der geplanten Ausfahrt.

Das ist dann des Eigentümer`s Zielkonflikt.

Dagegen steht die durchaus englische Haltung. Hier nennen es die Fans „Rolling Restoring“. Es wird das Fahrzeug so belassen, wie es in die Jahre und Patina gekommen ist. Repariert wird nur, was gerade in die Brüche geht.

Ab er sie fahren. Bei jedem Wind und Wetter, Sonne oder Schnee. Was allerdings zum einen voraussetzt, dass man Schrauben kann, zum anderen den Kofferraum als Raum nur noch bedingt nutzen kann, da in aller Regel Werkzeug und E-Teile den Platz einnehmen.

Da kommt allerdings ein viel diskutiertes Stammtisch-Thema auf. Wird das Schätzchen nicht bewegt, ist es eigentlich egal, ob Vollrestauration oder gelebtes Exemplar. Es steht sich kaputt. Wer rastet der rostet. So Isses. Reifen stehen sich eckig, der Tank bildet Rost, die Leitungen und Düsen der Vergaser setzen sich zu, die Batterie gammelt. Es ist das schrecklichste Los in der Classic Car Szene für ein Oldie, wenn er nicht gebraucht wird. Tja, das trifft wahrscheinlich für uns alle zu.

Fürher war in Zukunft alles besser.

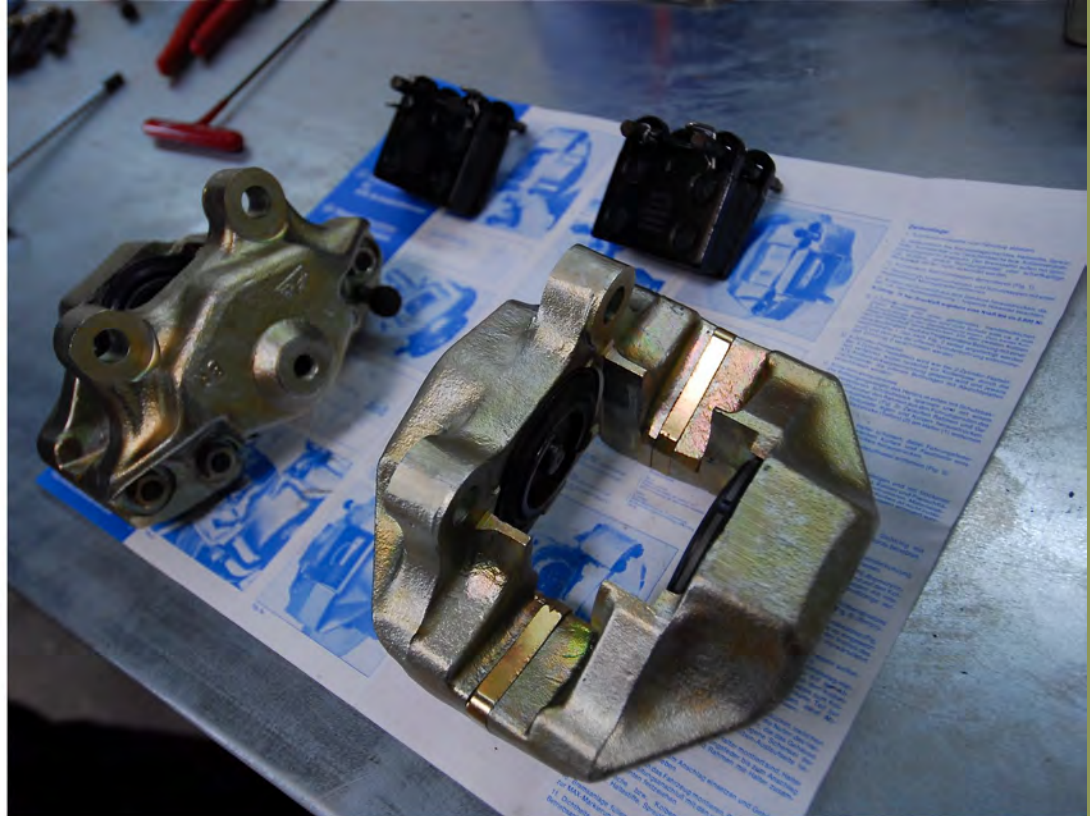


Schwarz Weiß

Natürlich sind die heutigen Farben besser. Die Chemie schlägt halt nicht auf Bäumen. Die Konsistenten und Verfahrenstechniken sind unglaublich. Heute ist es eher schwierig die alten Lackierungen wieder nachzuahmen.

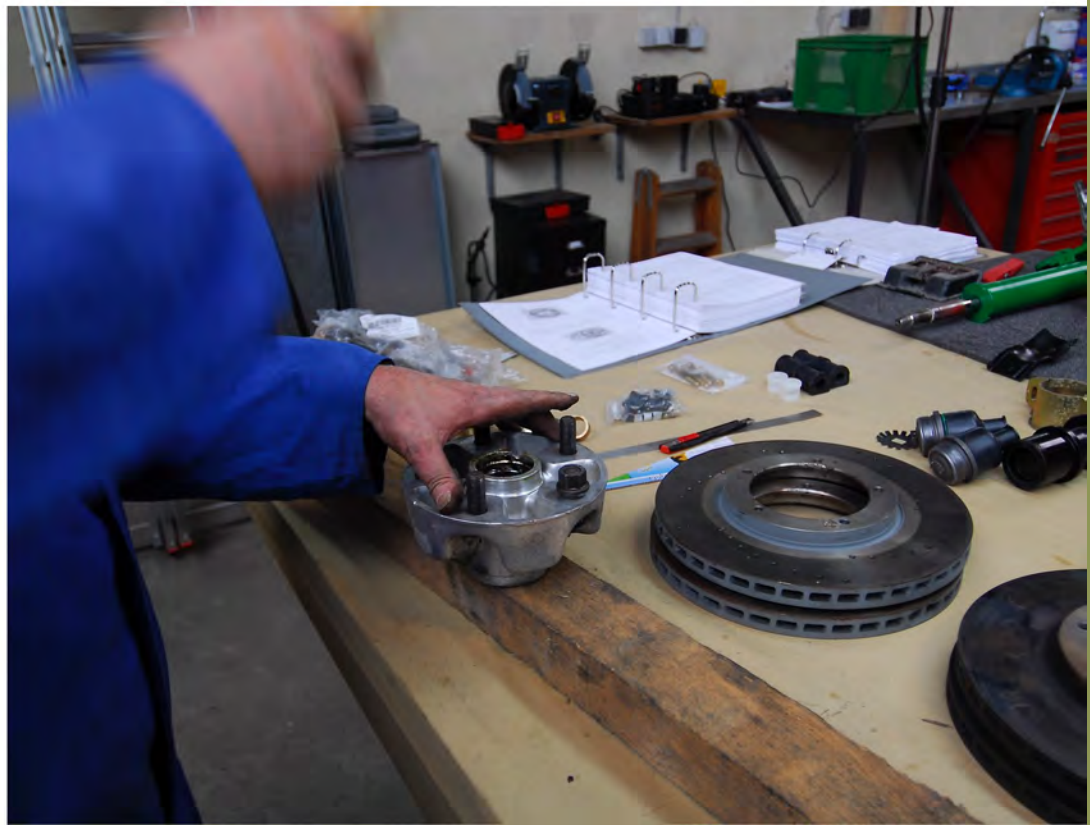


Heute ist es schwieriger, den Look der alten Tage wieder nachzuahmen. Aber jetzt mal ehrlich, wer will denn schon seinen Liebling mit Orangenhaut sehen.



Have a brake

Bremsen sind Chefsache. Ein Sicherheit Ding. Da kommt nur der Bremsen-Papst dran. Ob Standard Revision oder Umbauten, oder komplette Spezialanfertigungen. Auch hier gilt Perfektion durch Präzision, Ausdauer und Geduld. Das Thema gehört natürlich kontrovers diskutiert. Die Geschwindigkeit kennt keine Jahreszahl. 160 km/h waren 1936 genauso schnell wie 2015. Aber mit dem Verzögern war das so eine Sache. Meine Meinung: So schnell wie möglich zum Stehen kommen.



Fahrwerk

Ove Anderson, Rallye Weltmeister, Monte Carlo Gewinner, später Rennleiter von Toyota, stellte einstmal fest: "Die meisten suchen das Heil im Motortuning, die Wenigsten kümmern sich ums Fahrwerk." Er wollte damit sagen, dass Leistung von Hause aus immer genug da ist, doch um diese Leistung auf die Strasse zu bringen braucht der Fahrer Vertrauen ins Fahrzeug bzw. Fahrwerk. Ist das falsch oder gar nicht abgestimmt, dann ist der Fahrer verunsichert und geht an entscheidender Stelle vom Gas...und verliert wertvolle Sekunden. Also haben wir uns das zum Ziel gesteckt, und arbeiten an dieser Stelle mit extremen Verständnis für die Sache, denn hier wird mit entschieden, ob es später richtig Spaß macht.





Kabelsalat und Strippenzieher

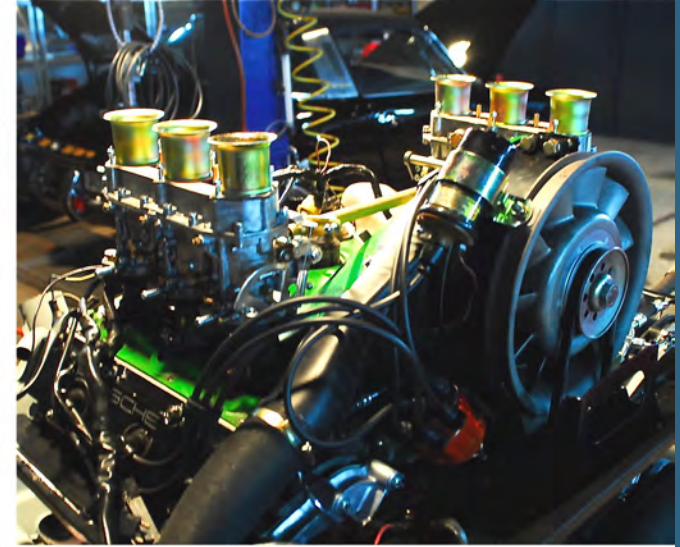
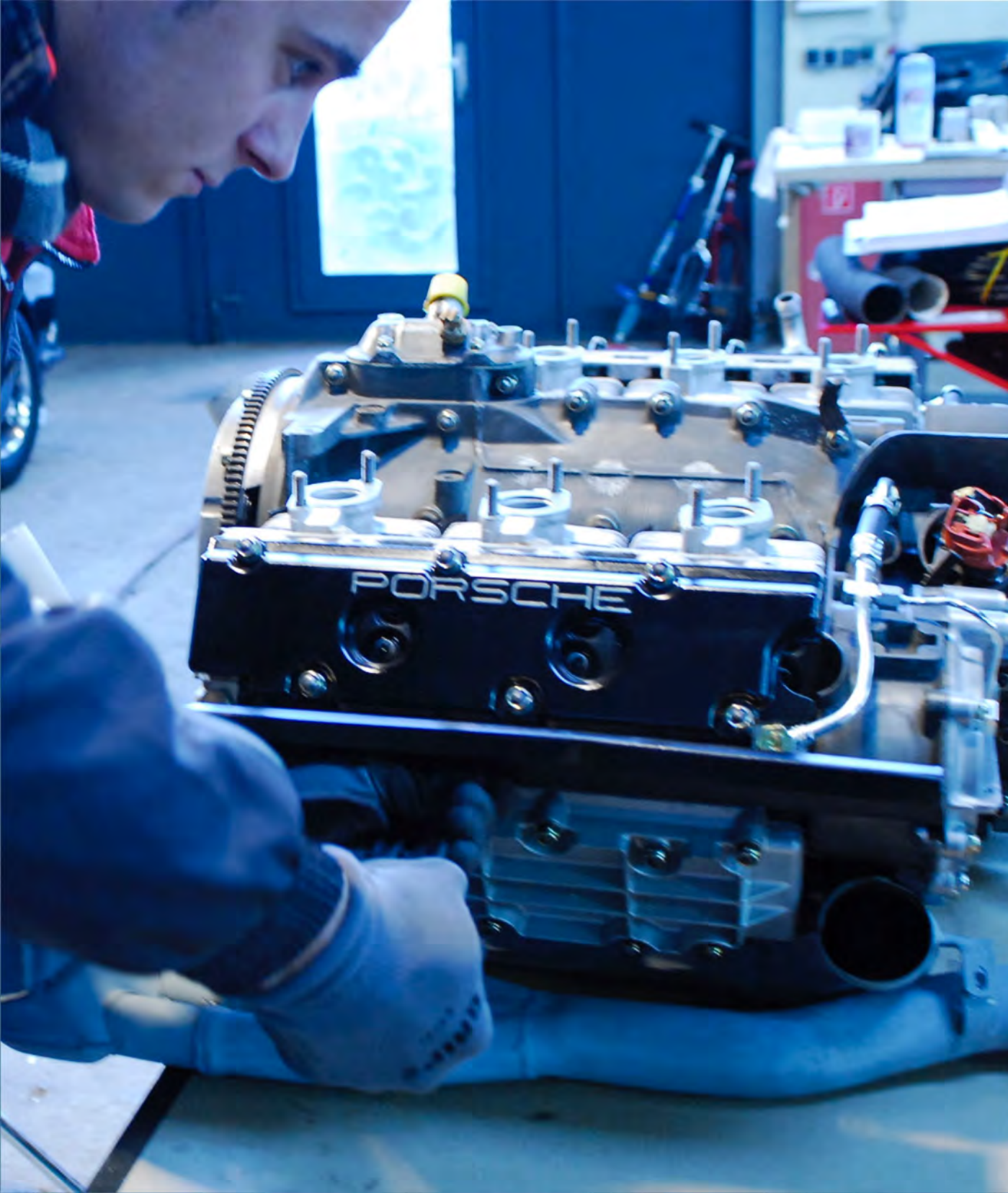
Choreographen können sich hier schon mal ein einstudiertes Ballett anschauen. Man sieht gleich, wie viele Porsche Hans schon zusammengebaut hat. Doch eines muss einmal gesagt werden. Schwarze Autos sind die wirklich mit am anspruchsvollsten Aufgaben. Man sieht einfach nichts. Und zwar absolut gar nichts.





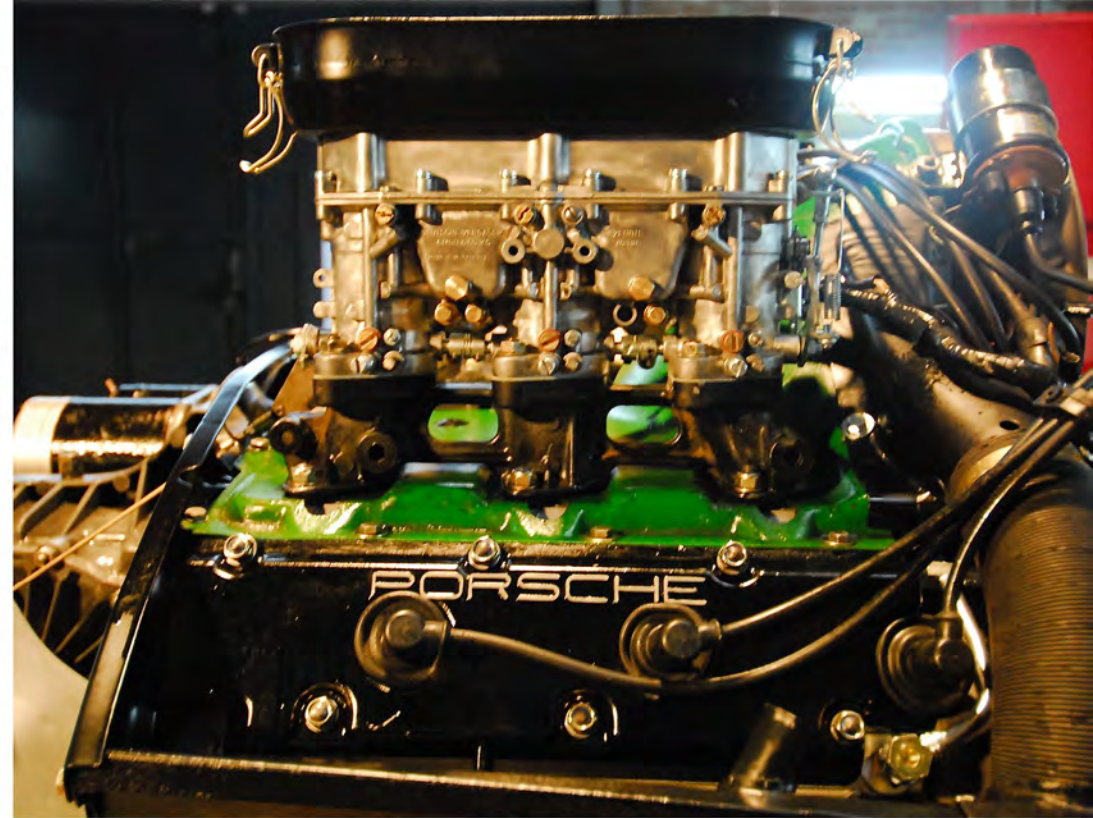
P O R S C H E

Breiter kann man es nicht mehr schreiben. Wahrscheinlich lag es daran, dass die Autos, wenn man sie heute betrachtet, so schmal waren, dass sie diesen Schriftzug dringend nötig hatten. Breit waren nur die Amis, und heute. Ehrlicher Weise sieht doch so ein moderner Carrera echt aus wie Big Mama, also hinten.



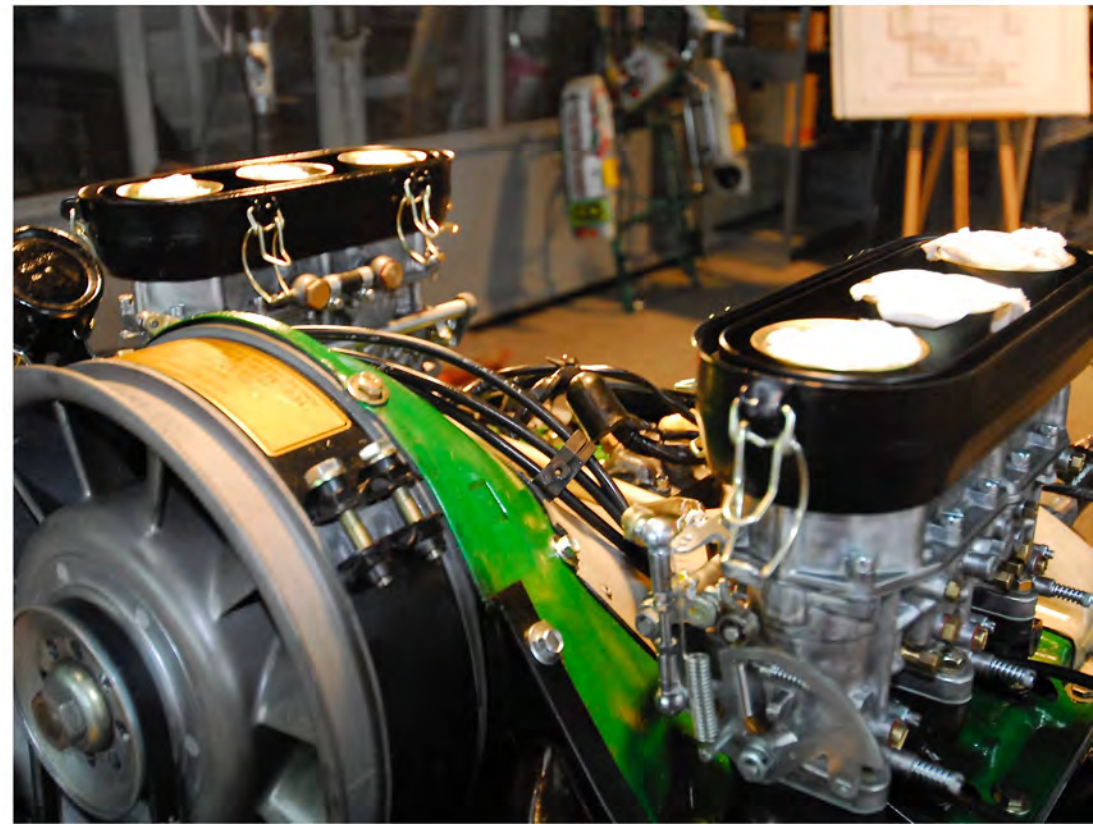
Probelauf

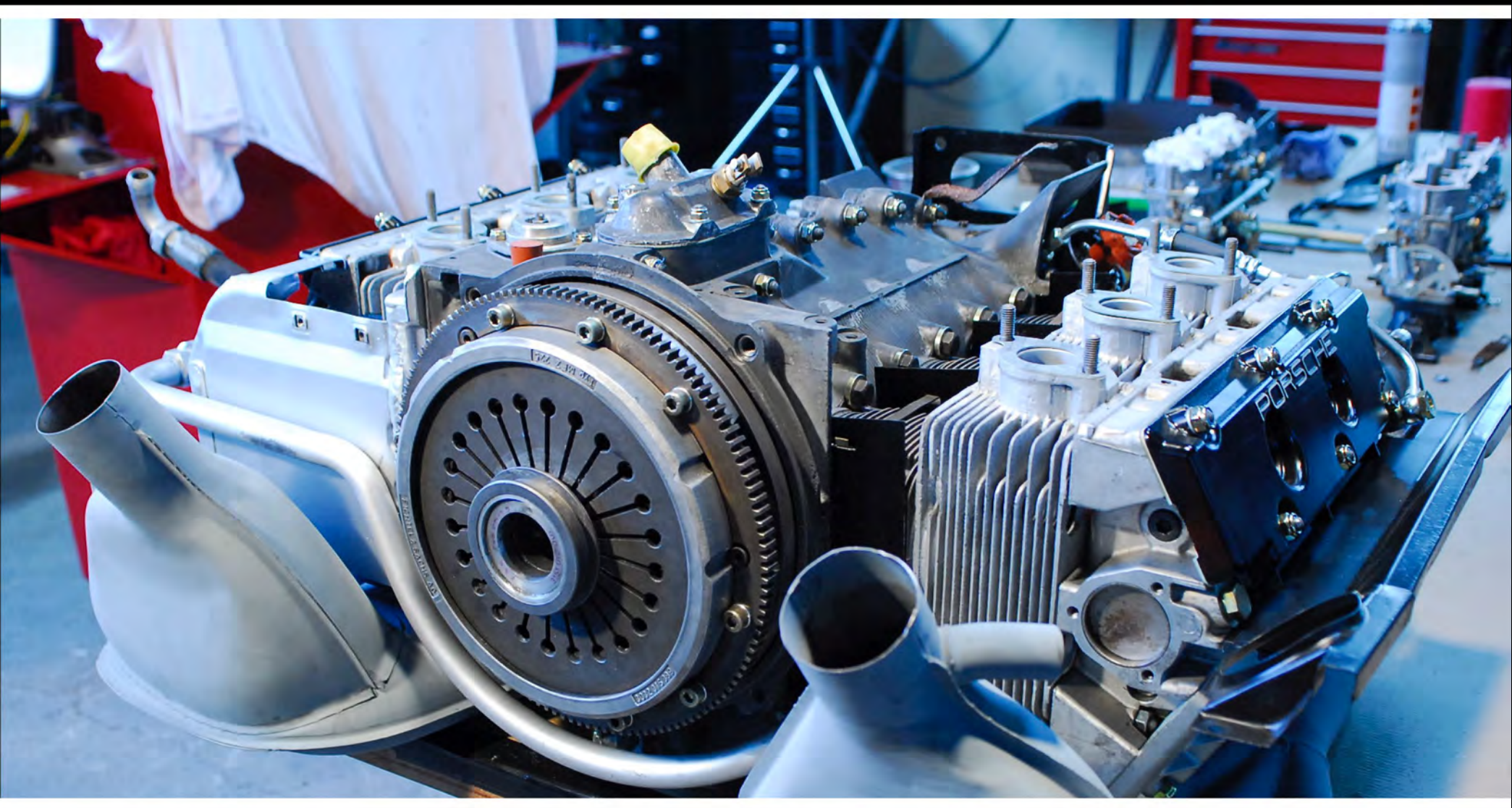
Der Probelauf wird vorbereitet.
Und wie mein alter Meister immer
schon zu sagen pflegte: „Es isch
elles gonz oifach, du brauscht nur
en Dubbel wo sich drum
kümmeret.“



Lampenfieber

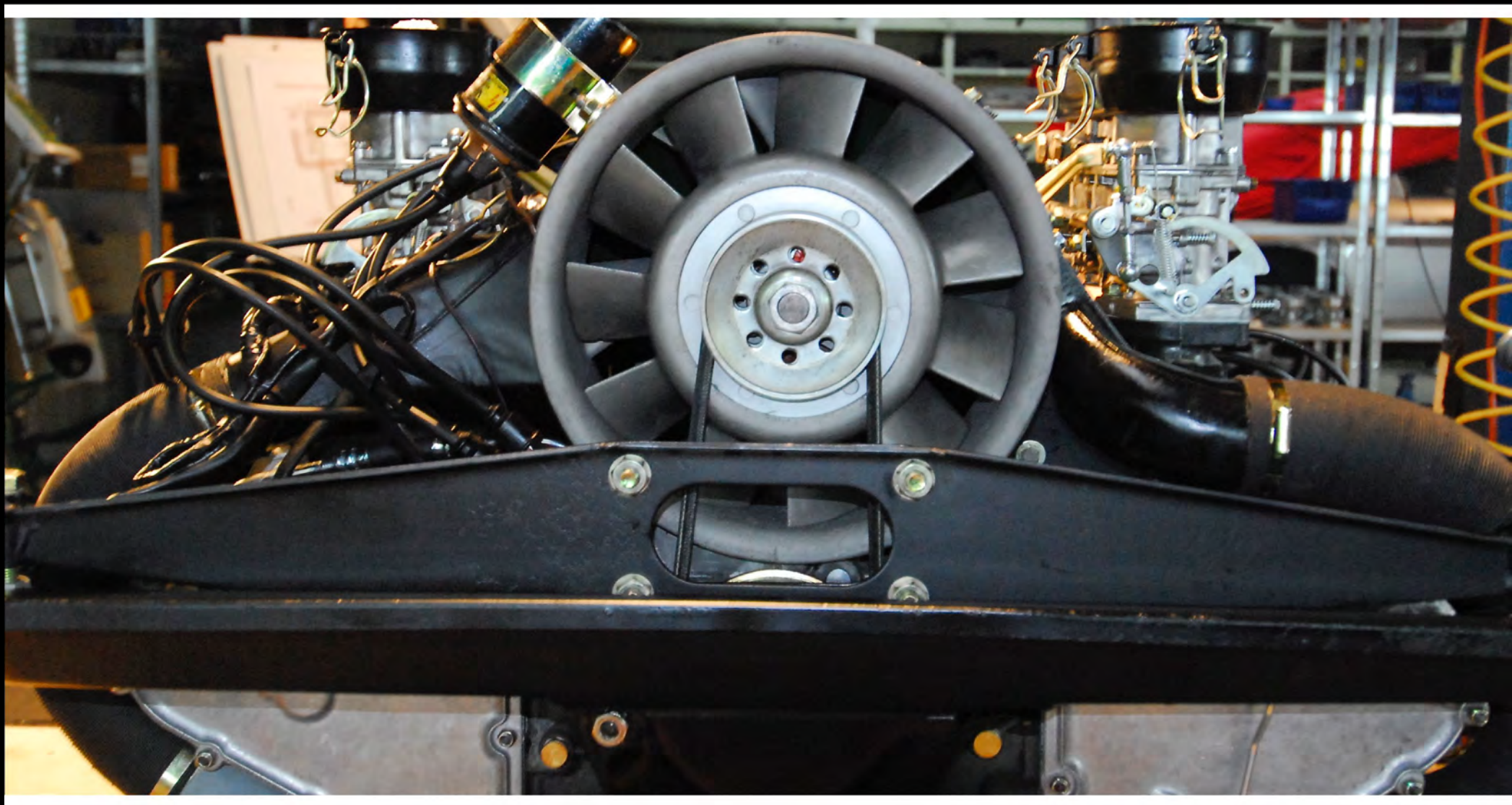
Immer wieder. Lampenfieber. Der Starttermin rückt näher und nach dem gefühlten 40igsten oder 50igsten Auto was man zusammengeschaubt hat, kommen immer noch die Stunden, wo man alles nochmal durchgeht, ob nichts vergessen wurde, und drückt immer wieder mal heimlich einen Daumen, dass denn auch alles so funktioniert. Aber ich glaube, wenn das nicht wäre, würde es auch in einer eher unerfüllten Arbeit enden.





Götterdämmerung

Da liegt sie nun, die wohl geilste Konstruktion der Welt. An Effizienz nicht mehr zu überbieten. Simpel und so was von Leistungsstark. Reduced to the Max. Zum Probelauf montiere ich immer eine „Einlauf-Auspuff-Anlage“, der Kunde soll schließlich das Neueste bekommen



Luft kocht nicht, friert nicht und läuft nicht aus

Einfach genial und genial einfach. Was Ferdinand begann setzte Ferry fort. Ich war nie Porsche Fan, der Mega-Maschinenbau der Italiener hatte es mir angetan, bis ein Freund sagte, schau dir mal die Konstruktion eines Porsche an, und zwar die Gesamte. Naja, hier sehen Sie ja was daraus geworden ist

Misch Masch

Sündhaft teurer Promenaden-Mischling

Iso Grifo, Iso Rivalta, Iso was? Noch nie gehört? Lüge. Sagt Ihnen der Name Isetta etwas. BMW Isetta. Aha. Also. Alles das gleiche. Kommt alles aus einer Familie. Man hat Motorräder, Kleinwagen, Sportwagen und Boote bzw Yachten hergestellt. Renzo Rivolta das Oberhaupt wollte dann auch mal Enzo Ferrari zeigen was so Norditaliener alles können. Inzwischen sind die 50iger vorbei, BMW Isetta war ein Kassenschlager und junge Designer drängten auf den Markt. So der junge, der sehr junge Giugiaro, von dem man noch viel, noch sehr viel hören sollte. Und gleich merken Sie, wo die ganzen Namen herrühren.

Piero Rivolta lebt mit seiner Frau Lele in Sarasota, Florida, USA, und leitet dort die Rivolta Group, die sich hauptsächlich als Immobilienentwickler betätigt. Sein Sohn Renzo stellt luxuriöse Segelschiffe her (Rivolta Yachts). Piero Rivoltas Tochter Marella leitet zusammen mit ihrem Ehemann Andrea Zagato den renommierten norditalienischen [Karosseriebauer Zagato Centrostile](#), welcher der Rivolta-Familie gehört.

Nun, das zur kurzen Abhandlung. Am Ende war es ein Sampler. Karosserie aus Italien. Blinkerhebel von Lancia, Türschlösser vom Fiat 500, Achse hinten aus England (Jaguar) vorne Triumph gemischt mit Dunlop-Bremse, Getriebe und Motor USA, Scheibenwischermotor und Lenkung England, naja, was halt so die großen Lager hergaben. Bau mal jemand eine AC Cobra nach, ich hör schon das Gejaule. 1971 war so ein ISO teurer als der teuerste Benz, und hatte man die Quartettkarte auf der Hand, war das Spiel für den Gegner gelaufen.

Leo G. S.



Wappenkunde

Das Wappentier kommt aus dem Herzogtum Milanos und findet häufig Verwendung bei den traditionsbewussten und stolzen Mailändern.



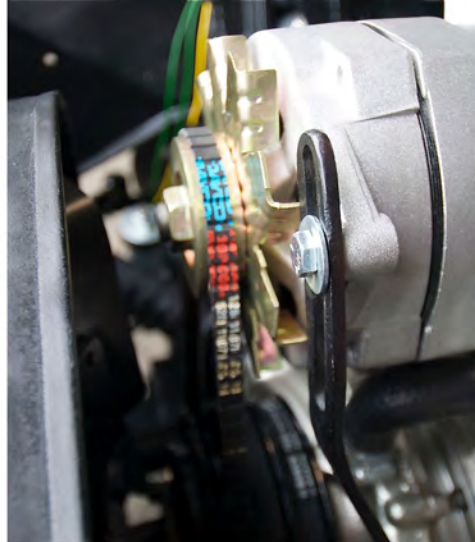
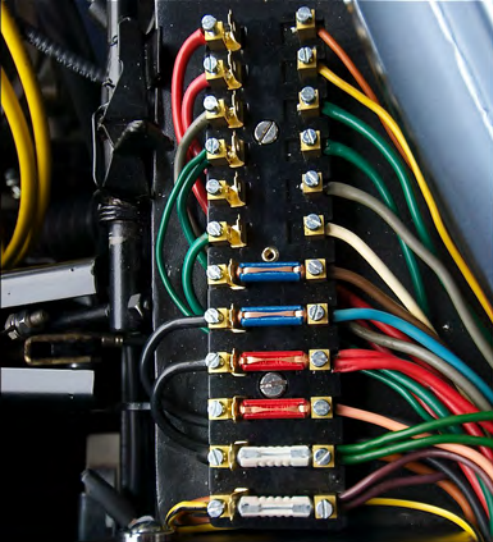
Bizzarini

Matching Numbers

Passt denn die Motor und
Getriebe Nummer zum
Baujahr? Sicher ein herrliches
Gefühl. Wenn dann noch die
Türschlösser mit dem
Handschuhfach und dem
Kofferraumdeckel matchen.
Kaum zu beschreiben.
Aber man kann es noch
steigern. Bordhandbuch
Serviceheft und die original
Werkzeugtasche, natürlich mit
dem original Bordwerkzeug
ergeben dann die Note 1.
Es waren halt immer schon die
Kleinigkeiten, die zum großen
Ganzen führen.





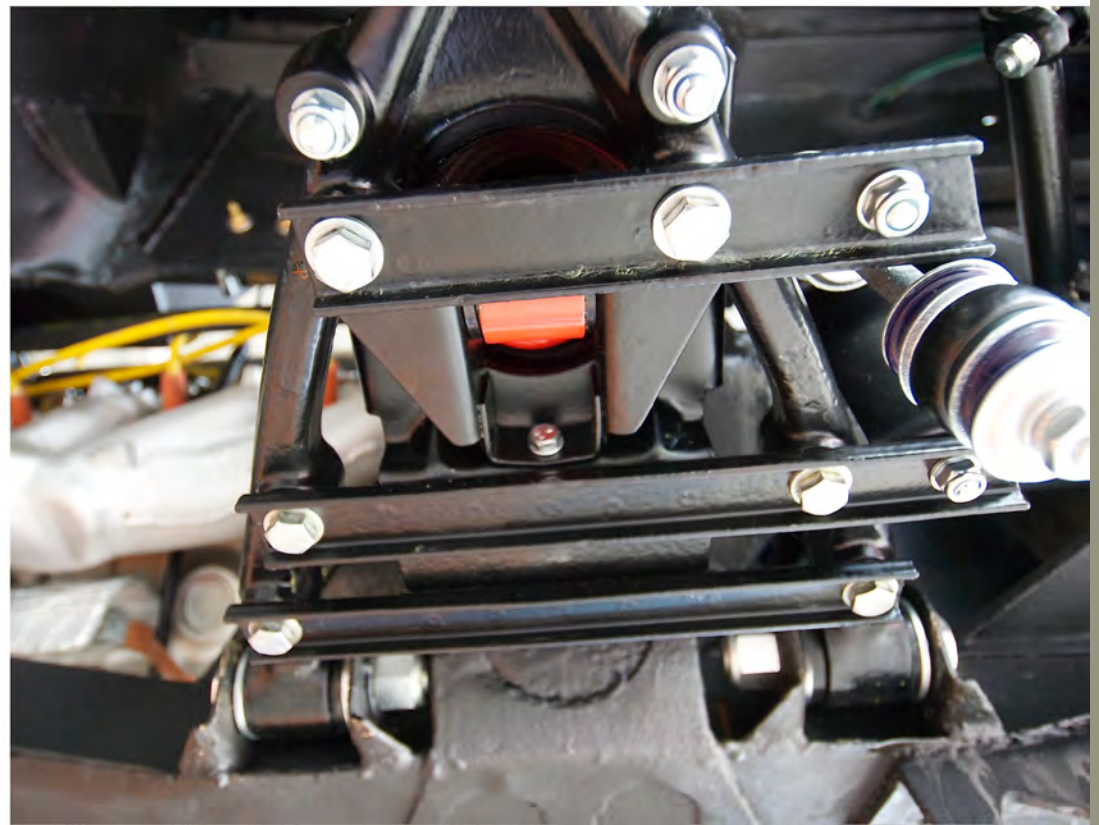






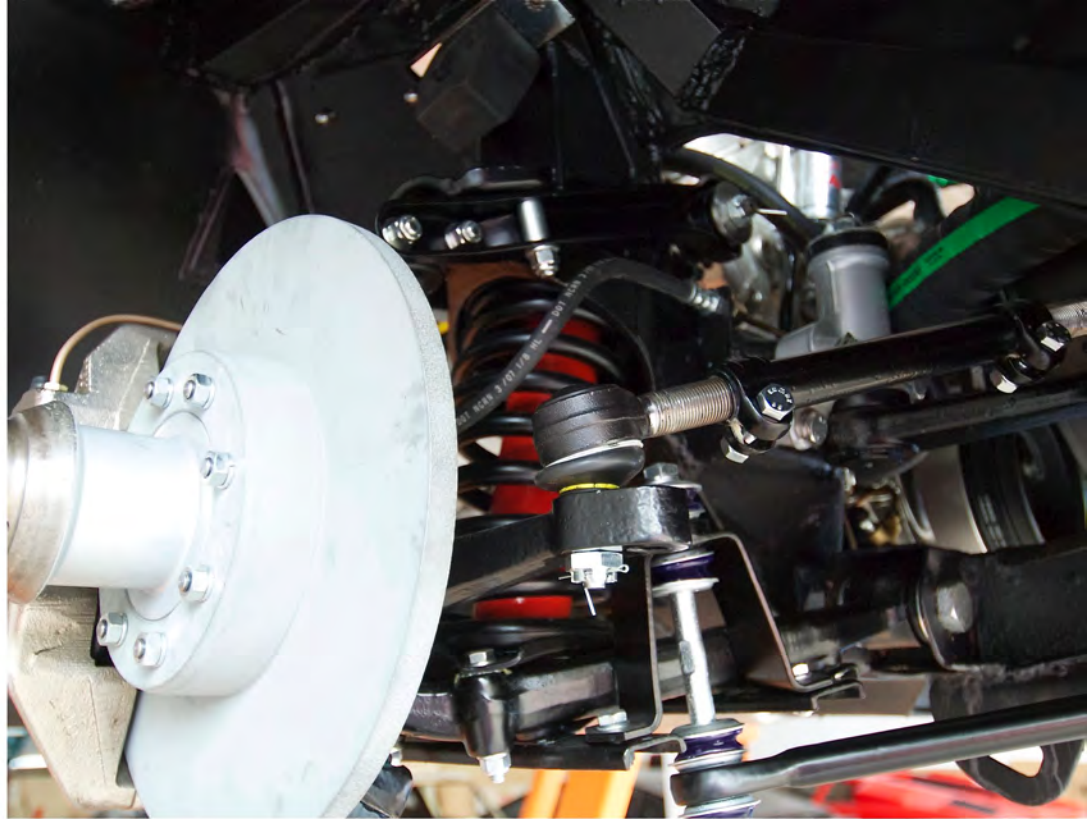
Pebble Beach

So muss es schon aussehen, wenn man bei den Großen
mitspielen will.
Lohn der Mühe, eine Auszeichnung bei den Jury Göttern.











Wer schön sein will muss leiden

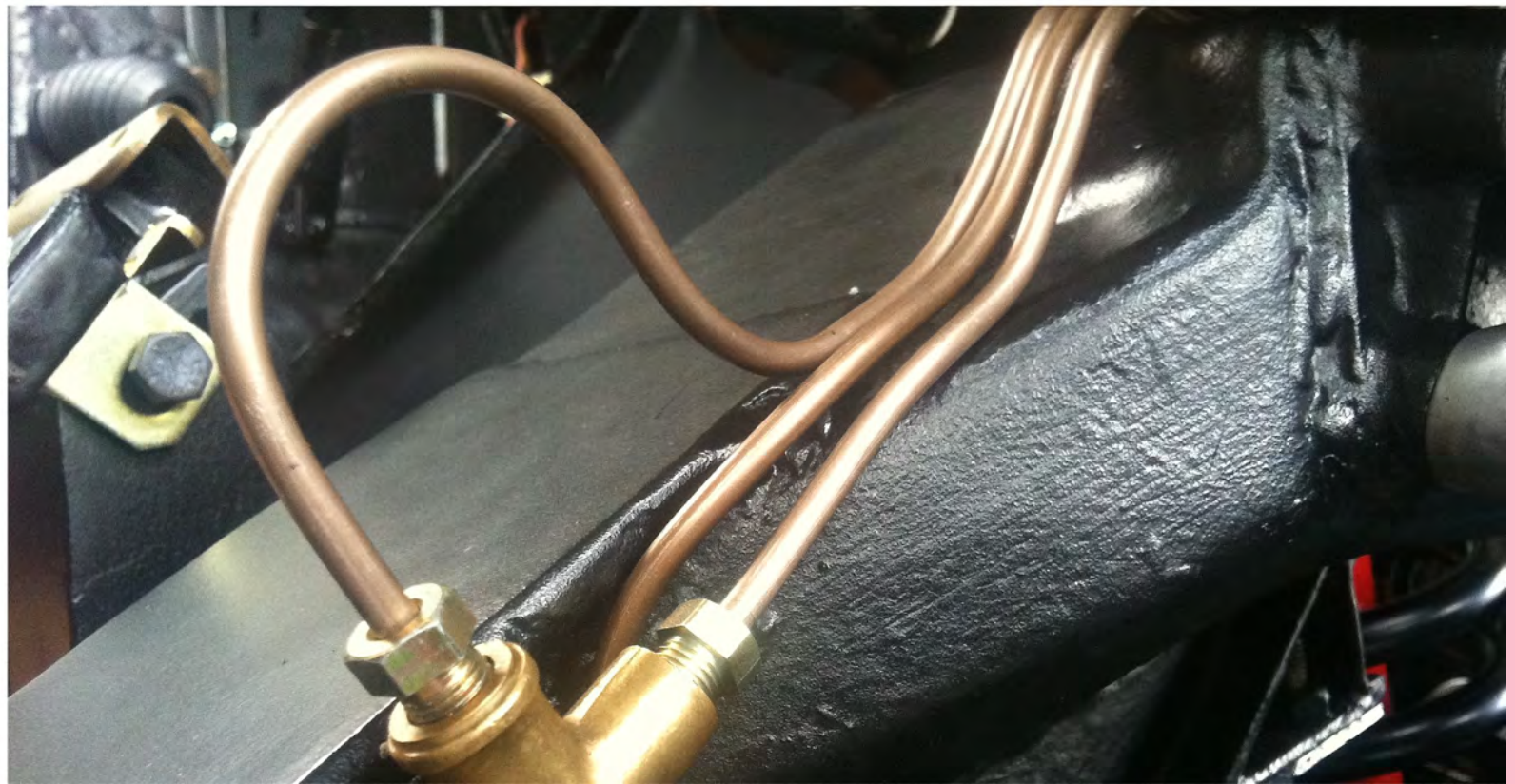
Das war schon immer so.

Sonderanfertigungen, wie ein kompletter 100 Liter Alutank, eine Edelstahl Auspuffanlage, oder ein Zündverteiler, der aussieht wie ein Alter, aber innen modernste Chiptechnik trägt, oder aus Titan gefertigte Fahrwerksteile, da soll noch einer sagen Oldies kann man nicht tunen.

Tja, kann man wohl, doch der wahre Luxus ist das Understatement. Wenn es dann am Ende aussieht, wie ein Serienteil, das nennt man Style.









4 Auge

Da muss nicht erst Mercedes kommen und das Vier-Augen Gesicht entdecken. Ok, ok, der Schwabe als solcher ist weder Blitzmerker noch kommt er aus Stuttgart nicht so oft raus. Aber mal ernsthaft. 2 Doppelscheinwerfer gab es schon. Wie man sieht.





Donnervogel

Wenn die Coupètür schon so lang ist, wie der Radstand des Fiat 500

In einem Land was 27 mal größer ist als die Bundesrepublik, dann ist dieses Mass eigentlich noch harmlos. Doch genauso faszinierend wie diese „Strassenkreuzer“ auch sind, irgendwie habe ich immer so meine Schwierigkeiten, wenn ich mir vorstelle, dass so ein Dino in Pirmasens um die Ecke biegt. Oder Hennef. Ganz wie Sie wollen.

Gut Berlin ist da mehr so ein Platz, wo die Dinger hinpassen. GI Joe hat damit damals schließlich auch die Fräuleins aufgerissen. Faszinierend auch die Hingabe der Amerikaner, wie sie die Ersatzteilage handeln. Es gibt einfach alles. Und zu normalen Preisen. Ein Paradies für Restoratoren. Fragen Sie mal bei Mercedes nach der Zierleiste für eine Heckflosse. Oder, hahaha, nach dem Preis für einen Scheinwerfer einer Pagode, einfach lächerlich. Für den Monatslohn eines Facharbeiters (von Mercedes natürlich) bekommen sie sogar gleich beide.

Zurück zum Thema. Es ist halt wie früher. Man bekommt echt viel Auto fürs Geld. Mittlerweile haben das die Amis selbst erkannt und die Preise steigen auch dort, besonders für Muschel Cars in das uferlose.

Will heißen, gut wenn man dann auch noch eine Werkzeugkiste mit diesen Schraubenschlüsseln parat hat, wo die Bruchrechen Zahlen eingestanzt sind und man den gemeinsamen Nenner sucht um herauszufinden wieviel mal die 17 in 32 steckt. Scherz.

Spätestens dann nimmt man den deutschen 16er, wobei man sich immer gefragt hat wozu der im Sortiment steckt.

Nun weiß man es. Mein amerikanischer Freund Chuck pflegt zu sagen: “You can live in a car, but you can’t drive a house.“



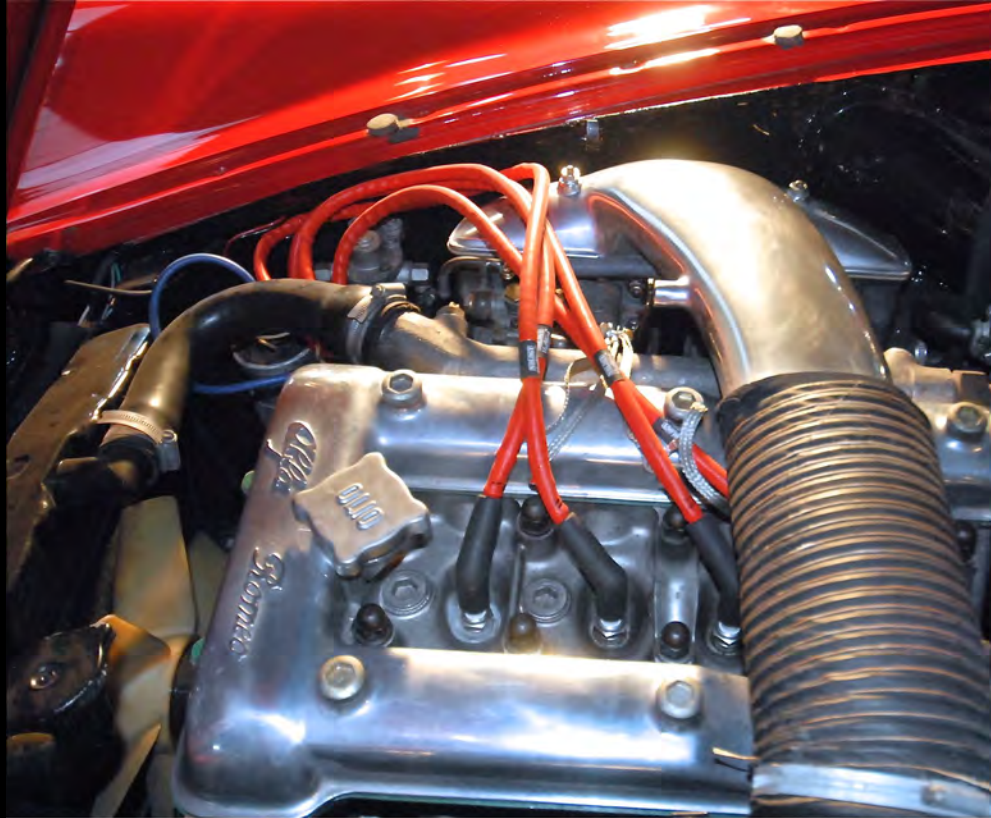


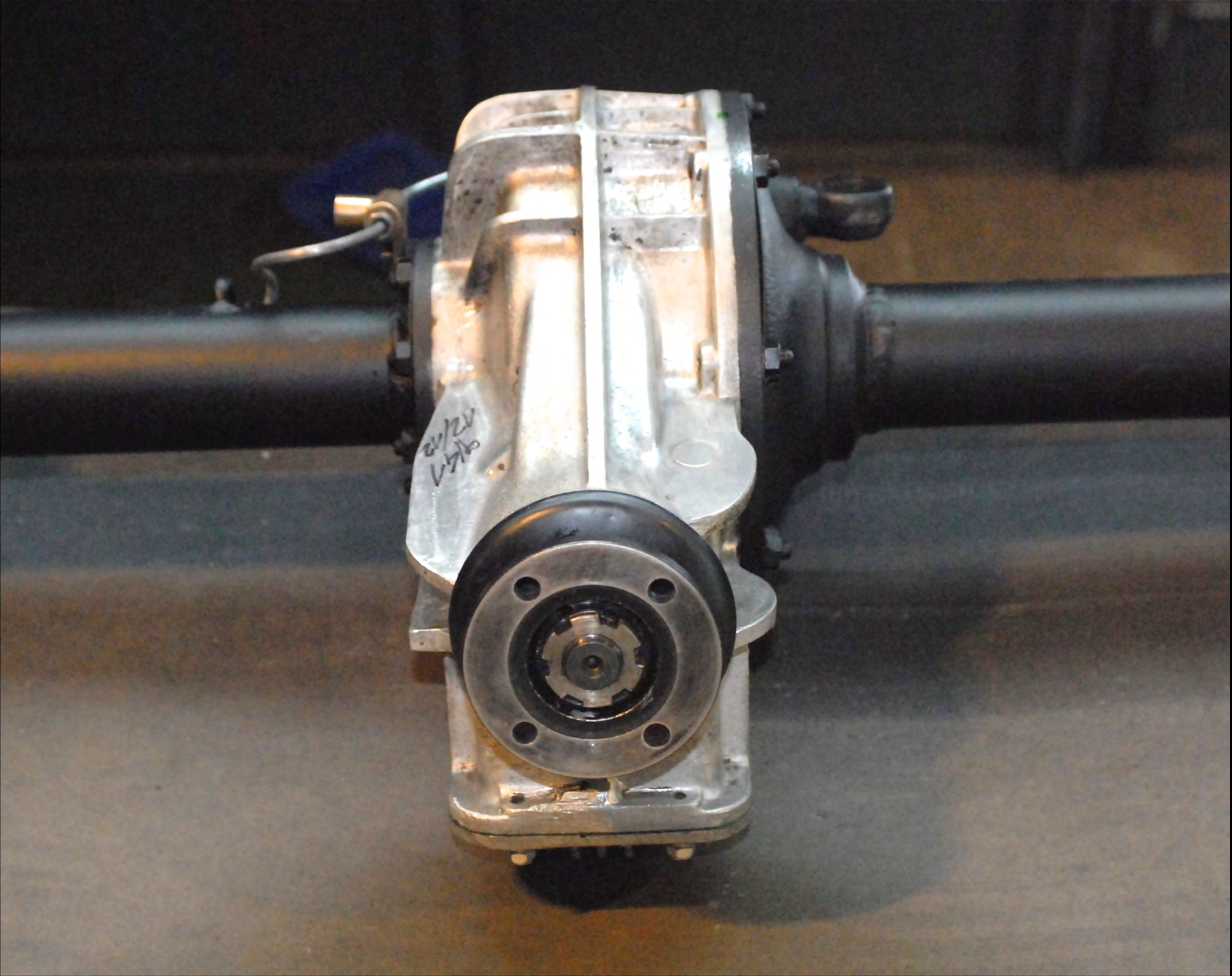
Chrom, chromiger, am chromigsten

*So sind sie. Von der Jukebox kommen sie nicht los. Und alles echt fett, dick
Messing, vernickelt und dann verchromt. Nicht dieser billig Schund.
Herrlich. Kitschig, aber geil.*



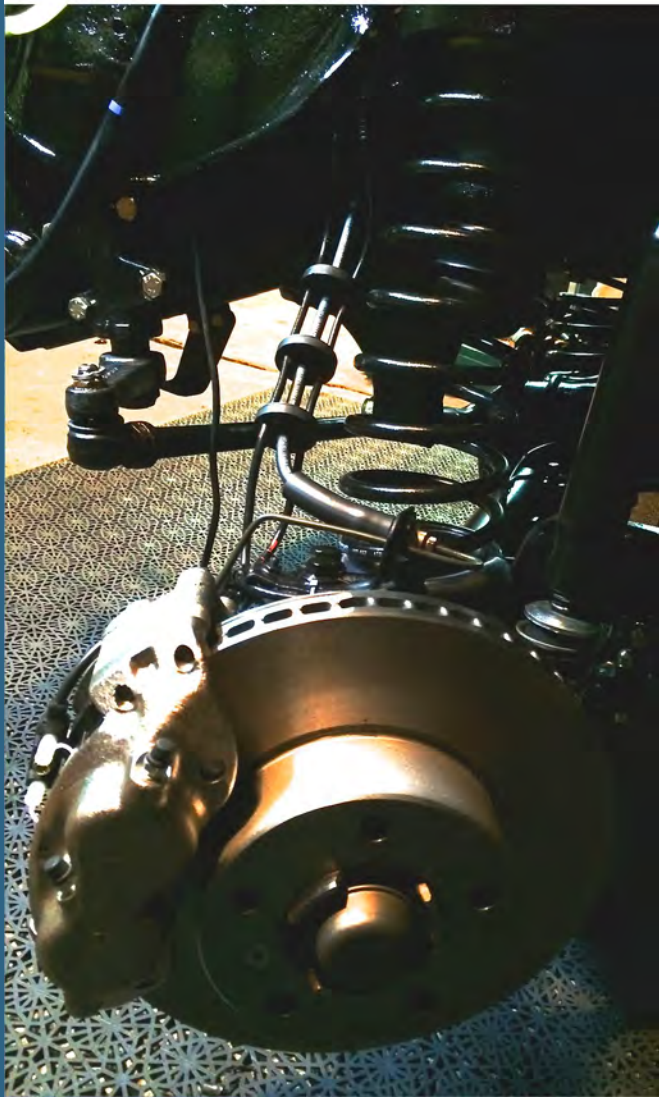






Bella macchina

Selbst Mercedes hat sich bemüht, dass es im Motorraum noch ordentlich aussieht. Die Italiener sahen es mehr als Gesamtkunstwerk, während die Engländer gleich zu den Italienern gegangen sind.







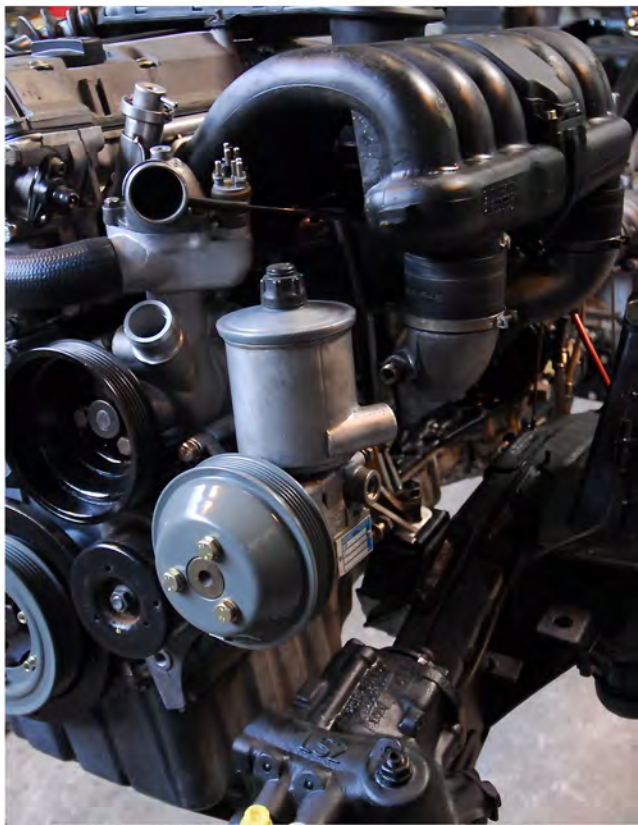


Testfahrer

Fahrzeuge testen, das machen wir dann lieber selbst. Rein zufällig ist der Sohn des Hauses ausgabeildeter Rennfahrer.

*Der hört bei 300 km/h eine lose Schraube.
Er weiß, wie man mit dem Ingenieur spricht,
Daten interpretiert und das Fahrzeug optimiert
bis es perfekt ist.*





Caspari-Liste

Porsche 911,
70-73, 930
Mercedes W
111,113, 463,
Maserati Bora,
Khamsin ,
Ghibli,Quattrop
orte , Giuletta
Sprint Veloce
Alleggerita,
1600 SS,
Pantera, Citroen
SM, Lotus
Turbo Esprit V8,
Esprit S3, Super
Seven BDA, Iso
Grifo, 5,4 - 7
Litri, Jaguar
XKE, MK2,
Ferrari 365
GTC/4, 330
GTC, 355GTS
F1, F 40, Lancia
Fulvia, Stratos
Daimler Dart,
Frogeye, Volvo
Amazon,
1900CC

