

## **Restauration eines Innocenti B39/7**

Den Inno habe ich durch Zufall mal bei einem Minitreffen gesehen. Sogleich habe ich beim Besitzer nachgefragt, allerdings war er mir zu teuer. So ging einige Zeit ins Land, wo ich zwar Ausschau nach einem Restaurationsobjekt hielt, aber nicht wirklich intensiv suchte. Bis zu jenem Samstag im März 2007. Das Telefon klingelte und der Besitzer des Innos war dran und meinte, er sei mit meinen Preisvorstellungen einverstanden und er könne ihn am nächsten Tag vorbeibringen. Gesagt - getan, und schnell 'ne Bleibe für den Inno gesucht. So, jetzt musste erst mal zu Hause für Platz geschaffen werden und da mein Nachbar im Jahr 2006 schon mal davon sprach, er wolle die Garage verlängern, gleich mal das Gespräch gesucht. Und so wurde also erst mal meine und die Garage des Nachbarn verlängert. Im September 2007 war es dann soweit, dass ich den Inno zu mir nach Hause holen konnte und es brannte mir so unter den Fingern, dass ich auch sofort anfang. Ich wollte mich von vorne nach hinten durcharbeiten. Also schon mal die Bleche für die Front bestellt, damit ich wusste, wo ich was abschneiden kann, ohne dass mir nachher wichtige Bleche fehlen. Man weiß ja nicht, welche Halterungen so am Blech mit dran sind und welche nicht. Aber bevor es nun an die Blecharbeiten ging, mussten erst mal Motor, Innenausstattung und Scheiben ausgebaut und eingelagert werden. Ich opferte dafür meinen Eisenbahnkeller, da wurde alles

unter und auf die Eisenbahn gestapelt. Man glaubt es kaum, wie viel Platz so ein kleines Auto benötigt, wenn es zerlegt ist. Ich habe mir von allen möglichen Details wie Elektroanschlüsse, Befestigungen, Leitungsverlegungen usw. Fotos gemacht. Wie sich aber später herausstellte, waren das noch zu wenige bzw. einige Details nicht gut erkennbar. Deswegen kann ich nur raten, wer so was machen will, nimmt sich einen digitalen Fotoapparat und knipst erst mal ganz wild drauf los. Dann kam endlich der Tag, an dem ich die Flex ansetzen konnte, um die Frontmaske zu entfernen. Ganz zaghaft und immer wieder mit den Blicken auf die neue Frontmaske, damit nicht zu viel abgeflext wurde. Als dann auch die Kotflügel ab waren, wurde erst mal alles vom Unterbodenschutz befreit. Da kam dann nochmals das eine oder andere Loch zum Vorschein. Ich habe die Bleche alle mit einer Zopfdrahtbürste für die Flex vom Unterbodenschutz befreit. Das ging eigentlich ganz gut. Das angerostete Blech wurde von mir fein säuberlich rausgetrennt und durch frisches Blech ersetzt. So wurden auch die Löcher unter den Stoßdämpferaufnahmen wieder sauber verschlossen. Alle Hohlräume, die ich dabei geöffnet habe, bekamen eine Versiegelung mit Ovatrolöl (für die Falze) und Brantho Korrox. Hier kann ich das Korrosionsschutzdepot nur empfehlen und vor allem, dort auch mal anzurufen, da gibt es eine wirklich gute Beratung. Ob es das alles hält, was die mir versprochen haben, das wird

allerdings erst die Zeit mit sich bringen. An der Front wurden folgende Bleche gegen originale Reparaturbleche ersetzt: Die Frontmaske und Kotflügel sowie die Versteifungen der Scheibenrahmenecken. Die linke Scheibenrahmenecke gab es leider nicht im Original und hat mich schon gleich einige Stunden Schweiß und Ärger gekostet. Bei den Innenkotflügeln hingegen war das weniger ein Problem. Bei den kleinen Löchern habe ich mir die Bleche selber hergestellt. Da hilft ein Stück Eisenbahnschiene ungemein, da gibt es schöne Rundungen, die man immer brauchen kann. Da der Winter 2007/2008 kein richtiger Winter war und flexen und schweißen bei leichten Plusgraden gut ging, konnte ich in der unbeheizten Garage den ganzen Winter gut durcharbeiten. So war dann vorne bald alles soweit, dass die neue Front reingeschweißt werden konnte. Als erstes kamen die Dreiecksbleche und wurden genau an den montierten Türen ausgerichtet und verschweißt mit drei Punkten an der A-Säule. Dann habe ich die Frontmaske am Hilfsrahmen festgeschraubt, und die Kotflügel mit jeweils zwei Blechschauben an den Stehwänden befestigt. So konnte ich die Kotflügel mit der montierten Motorhaube sehr gut ausrichten. Die linke Ecke machte mir hier abermals Schwierigkeiten. Als dann alles so gut es ging ausgerichtet war, ging es an das Verschweißen. Punkt für Punkt arbeitete ich mich von innen nach außen bzw. vom Scheibenrahmen nach vorne. Ich habe mir immer sehr viel Zeit

zum Schweißen genommen, damit sich ja nichts verzieht und die Schweißstelle immer Zeit hatte, abzukühlen. Wenn es das Wetter bzw. die Temperatur zuließ, wurden auch hier die Schweißnähte mit Owatrolöl und später mit Brantho Korrox versiegelt. Ja und kaum zu glauben, aber schon ging es an den Schwellern weiter. Hier war der Inno besonders morsch und so schweißte ich mir erst mal Streben über den Türausschnitt und dann von der B-Säule zum Mitteltunnel. Gleichzeitig habe ich mir Türausschnitt und andere wichtige Dinge auch mit Maßen zurückversichert, man weiß ja nie. Auch hier wollte ich erst die Bleche haben, bevor ich da was raustrenne. Und so wurde die Karosse vom Außen- und Innenschweller befreit. Den Einstieg habe ich vorerst mal drin gelassen, damit ich den Innenschweller besser einpassen kann. Ich habe mir bei der ganzen Restauration immer die Mühe gemacht, die Schweißpunkte aufzubohren. Das braucht zwar mehr Zeit, aber man weiß dann wenigstens, dass man das rostige Blech wirklich entfernt hat. Zudem kann man die entstandenen Löcher ja prima für die Punktschweißungen nehmen. Aber zurück zu den Schwellern. Die habe ich schön bündig am Einstieg orientiert eingeschweißt und die Maße nochmals kontrolliert. Dann erst habe ich den Einstieg rausgeschnitten und durch ein Reparaturblech ersetzt. Beim Zusammenschweißen von Innenschweller und Einstieg vorher natürlich wieder das Maß kontrolliert, nicht dass hier

plötzlich die Tür nicht mehr reinpasst. Auch hier immer schön alles abkühlen lassen, gerade auch im Bereich der hinteren Seitenwand. Von innen in der hinteren Seitentasche musste ich ein Blech komplett selber anfertigen und zwar in der Ecke, wo der Hilfsrahmen an der Traverse unter der Rückbank befestigt wird. Und ebenso eine Versteifung in den Seitentaschen, die am Innenschweller und eben dem genannten Blech eingeschweißt wird. Dieses relativ lange Blech in Form eines Z ließ sich sehr einfach mit Hilfe zweier Winkeleisen im Schraubstock biegen. Diese Winkeleisen dienten mir sehr oft als Abkantbank. Inzwischen habe ich die beiden Hilfsrahmen demontiert und die nächste Aktion war die durchgerostete Traverse unter der Sitzbank. Die Reparaturbleche waren wieder vorhanden und so habe ich erst die rechte Seite und dann die linke Seite ersetzt. Auch hier habe ich wieder die Schweißpunkte mit dem Schweißpunktbohrer aufgebohrt. Doch die dicke Traverse war richtig störrisch, so dass ich hier auch die Flex zur Hilfe nahm. Die Hilfsrahmenaufnahme habe ich peinlichst genau vermessen und zurückversichert, damit der Hilfsrahmen da auch mal wieder reinpasst. Und wie sich später rausstellte, hat es funktioniert. Wie die dickwandige Traverse doch etwas mehr Schweißstrom braucht, kam mein Schweißgerät hier an die Belastungsgrenze und hat sich dann auch mit einem Defekt in der Pistole verabschiedet. Die Reparatur wäre teurer geworden, als ein

kleines Mittelklasse-Baummarktgerät. Und so habe ich mich von meinem kleinen Elektra Beckum verabschiedet und mir ein Güdegerät mit doppelten Schweißstufen, aber etwa gleichem Schweißstrom angeschafft. Mit dem ging es dann auch am nächsten Wochenende weiter und ich muss anerkennen, das Gerät ist für den Hobbyschrauber wirklich ausreichend. Nur bei der Traverse mit vollem Strom, kam es mal zur Übertemperatur und einer damit verbundenen Zwangspause. Als nächstes wurde dann der Außenschweller eingeschweißt. Auch hier wurde in bekannter Weise der Hohlraum vor dem Rost geschützt. Mittlerweile bin ich am Heck angekommen. Hier musste das halbe Kofferraumbodenblech und die Heckschürze ersetzt werden. Ebenso ein paar kleine Blechstücke am hinteren Radlauf und am Kofferraumboden. Das erwies sich zwar als zeitintensiv aber ansonsten gab es hier keine Probleme. Was vielleicht noch zu erwähnen ist, auch dieses Reparaturblech gab es nur als Nachbau und somit mussten so Sachen wie Haltetaschen und Muttern für das Tankhalteband selber eingeschweißt werden. Mittlerweile haben wir schon Sommer 2008 und die Karosse ist schon fertig geschweißt. Ich habe den Unterboden und Kofferraum sowie den Innenraum mit Brantho KorruX in grau gespritzt. Den Unterboden anschließend mit gleicher Farbe in Schwarz. So konnte ich sicherstellen, dass überall am Unterboden mindestens zwei Schichten von der Farbe aufgetragen war. Als

letzter Schritt war nun angesagt, dass die Karosse von der alten Lackschicht befreit wurde. Mit dem sogenannten „Negerkeks“ ging das ganz prima, allerdings staubte das fürchterlich und sollte keinesfalls ohne Atemschutz ausgeführt werden. Wie ein Silberpfeil ging dann die Karosse zum Lackierer. Dort wurde sie mit verschiedenen Schichten Epoxi und was weiß ich alles vor Korrosion geschützt und dann mit roter bzw. schwarzer Farbe überzogen. Ich habe sehr großen Wert darauf gelegt, dass der Spalt zwischen Scheibenrahmen und Kotflügel mit absolut gar nichts zugeschmiert wird, so kann ich da regelmäßig Hohlraumwachs reinlaufen lassen und es wird dort kein Rost erscheinen. Da die Lackierung von einer Fachfirma durchgeführt wurde, kann ich dazu eigentlich nicht viel berichten, außer, dass ich mir jeden Tag die Fortschritte angeschaut habe. Dem Lackierer habe ich genügend Zeit gegeben, da es sowieso Winter war und eben dieser Winter zu kalt war in der unbeheizten Garage viel zu machen. Dennoch nutzte ich die paar warmen Tage und entlackte und entrostete die Hilfsrahmen, um sie in bekannter Weise vor Rost zu schützen. An den ganz kalten Tagen kamen dann so Dinge, wie Bremskraftverstärker oder Vergaseranlage im warmen Keller zur Überholung. Zum Bremskraftverstärker kann ich noch eine Kleinigkeit berichten. Ich hatte drei Bremskraftverstärker und einen kompletten Reparatursatz. Bei allen drei Bremskraftverstärkern saß der Steuerkolben so fest, dass es mir

unmöglich war, diesen ohne Zerstörung gängig zu bekommen. Also habe ich einmal den Kolben aufgebohrt. Dabei sind einige Bohrer stumpf geworden, das Zeug ist nämlich sehr hart. Somit habe ich ein intaktes Gehäuse bekommen. Und dann habe ich ein Gehäuse zerstört, um einen intakten Kolben zu bekommen. So machte ich aus zwei - einen. Beim Dritten war das Aluminium schon so angefressen, dass ich da nicht weiter kam und der somit auch Schrott war. Bei den Vergasern konnte ich auf mein aufgekauftes Lager zurückgreifen, dort fand ich alle notwendigen Teile und Dichtungen.

Am 30.01.2009 konnte ich die lackierte Karosserie wieder abholen. War sie nun doch fast 4 Monate weg. Aber dafür sah sie einfach toll aus. Immer wenn es das Wetter zuließ, war ich nun draußen, um an den Zusammenbau zu gehen. Mit dem hinteren Hilfsrahmen ging das auch noch ganz gut und der war schon bald montiert. Ich habe ihn komplett vorher bestückt und dann mit zwei Rangierwagenhebern zur Karosserie angehoben. Das hat soweit eigentlich ganz gut funktioniert. Natürlich haben die neuen Gummis schon etwas dagegen gehabt in ihre neue Position zu gehen, aber mit langen dünnen Schrauben und Unterlegscheiben konnte ich die Lagerböcke in ihre Endposition bewegen und somit den Hilfsrahmen mit den eigentlich dafür vorgesehenen Schrauben an der Karosserie festschrauben. Der Motor, der musste ja auch noch überholt werden. Und da bei

meinem Kollegen die Werkstatt beheizt war, war das eigentlich genau der richtige Moment. Zerlegt haben wir den Motor schon im Sommer 2008. Hierbei war es sehr hilfreich, viele verschiedene Schachteln zu haben. Hier konnte man die Schrauben der Kupplung, des Getriebegehäuses usw. getrennt und gut beschriftet aufbewahren. Die größeren Teile habe ich in Obstkisten eingelagert, die kann man nämlich ganz toll stapeln und bekommt man problemlos in Lebensmittelgeschäften. Der Motorblock hätte eigentlich gut sein sollen, weil der erst vor etwa 35 000 km eine Revision erhalten hatte. Aber es kam anders und fing eigentlich mit drei gebrochenen Kolbenringen an. Mein Teilehändler hatte keine Kolbenringe von Mahle und so begab ich mich in die „Fänge“ eines guten Motorenbauers. Der machte mir dann mit Messgeräten deutlich, dass der Zylinder den Namen eigentlich nicht mehr verdient hatte, die Kolben auch nicht mehr wirklich in Schuss waren und die Kurbelwellenlagerzapfen aussahen, als wenn ein Nagetier daran gefressen hätte. Lange Rede, kurzer Sinn: Nach etwas Bedenkzeit gab ich den Auftrag, Zylinder bohren und hohlen, Block und Zylinderkopf planschleifen und neue Kolben auf die Pleuel aufziehen und zu guter Letzt, die Kurbelwellenzapfen auf das nächste Untermaß schleifen. In diesem Zustand wartet der Motor nun auf seinen Zusammenbau und genau das machten wir nun im Winter. Wir erneuerten alle Lager, die

Ölpumpe und ich beschaffte eine Nockenwelle im besseren Zustand, als die, die drin war. Beim Eindrücken der Kolben ist uns allerdings dann ein kleiner Fehler unterlaufen und ich bemerkte, dass irgendwas weggefliegen war. Also Kolben noch mal raus und tatsächlich, bei einem Kolbenring war etwas abgebrochen. Neue Kolbenringe gab es nur im Satz und der war teurer, als ein neuer Kolben. Also neuen Kolben bestellt, den Kolbenring entfernt und auf den anderen montiert und dann beim Eindrücken besser aufgepasst, dann hat es geklappt. Dann kam die Demontage des Getriebes. Auch hier sollten alle Lager und Simmerringe sowie die Synchronringe erneuert werden. Die größte Schwierigkeit war für mich, das Aus- und Einhängen des Schaltantriebes. Die neuen Synchronringe haben so einen Druck auf die Getriebewelle verursacht, dass man die von Hand fast nicht mehr verdrehen konnte. Nach Rücksprache mit dem Teilehändler und Überprüfung, ob nicht doch was falsch gelaufen ist, haben wir die Welle mittels einer Bohrmaschine und guter Schmierung mal einige Umdrehungen laufen lassen. Und da sich alsbald schon eine Besserung zeigte, haben wir das Getriebe komplett zusammengebaut. Dann Motor und Getriebe wieder vereinigt. Wieder bei mir zu Hause habe ich den Motor in den vorderen Hilfsrahmen eingebaut. Dieser war schon mit der kompletten Vorderachse bestückt. Das ganze Paket habe ich auf einen flachen Rollwagen gelegt und die

Karosserie habe ich an dem montierten Lenkgetriebe und meinem Kran noch etwas angehoben. Anschließend den Motor unter die Karosserie geschoben und gut ausgerichtet. Dann den ganzen Hilfsrahmen mit Motor noch etwas angehoben, so dass die Räder montiert werden konnten und die Karosserie langsam abgelassen, so dass nirgends etwas verkratzt wurde. Das klappte ganz gut, wenn man bedenkt, dass ich das ganz alleine hinbekommen habe. Ich hatte nur nicht bedacht, dass zwischen Spritzwand und Hilfsrahmen nicht viel Platz ist und so bekam ich den Schlupf nicht mehr herausgezogen. Dafür habe ich die Karosserie wieder etwas angehoben, abgestützt und dann den Schlupf entfernt. Anschließend die letzten cm den Motor noch etwas angehoben, bis ich den Hilfsrahmen an der Karosserie festschrauben konnte. Als nächstes habe ich so Dinge wie Benzinleitungen und Bremsleitungen neu verlegt, den Kabelbaum überholt und eingebaut. Hier habe ich gemerkt, dass ich doch zu wenig Fotos gemacht habe. Aber es steht ja noch ein Mini in der Garage, dort konnte ich mir dann die nötigen Anregungen holen. Und so ging es stetig weiter. Den Kabelbaum habe ich dann mit einem Netzgerät unter Spannung gesetzt und so konnte ich ohne Batterie mal alle Funktionen durchtesten und den Strom etwas in Grenzen halten, falls doch irgendwo ein Kurzschluss vorhanden gewesen wäre. Schließlich hatte der Vorgänger schon einiges an dem Kabelbaum

verändert und die Farben stimmten auch nicht immer mit dem Schaltplan überein. Aber man ist ja Elektriker und somit ließ sich jedes auftretende Problem gut lösen. Da nun alles soweit funktioniert, die Benzinpumpe schnurrte, da muss dann doch mal der Motor angeschmissen werden. Hierzu kam extra mein Kollege, der mir bei der Antriebseinheit geholfen hat, dazu. Als erstes brachten wir den Motor mal ohne Kerzen auf Öldruck, dann Kerzen rein, Choke raus und den Zündschlüssel gedreht. Der Anlasser dreht kurz, es gab ein sehr ungewöhnliches Geräusch. Mist, jetzt ist was kaputt gegangen. „Was haben wir bloß falsch gemacht?“ Alles noch mal gecheckt, den Motor von Hand noch mal durchgedreht, alles soweit in Ordnung. Zweiter Versuch, den Zündschlüssel gedreht, der Anlasser dreht widerwillig und hört sich komisch an. Taugt die neue Batterie nichts? Also Cabrio raus aus der Garage, den Inno gedreht und mit einem Spenderfahrzeug hinten rangefahren, Batterie überbrückt und dann der dritte Versuch. Der Motor sprang sogleich an und lief sofort recht gut. Erst mal 10 Minuten mit erhöhter Drehzahl laufen lassen, damit das Öl auch überall schmieren kann. Dann die Zündung kontrolliert und leicht nachgestellt, anschließend die Vergasereinstellung überprüft und die Drosselklappen synchronisiert. Alles prima, also ging es mal vor dem Haus die Straße hoch und wieder runter. Man, ich hatte ein Strahlen im Gesicht und freute mich wie ein kleines Kind. Jetzt hatte ich ja Urlaub und konnte die

Fenster, Türen und was sonst noch so fehlte, einbauen. Dann sollte ich es doch schaffen, die TÜV-Abnahme im Urlaub hinzubekommen. Aber schon am nächsten Morgen kam der erste Rückschlag. Die Bremsflüssigkeit war weg, und ich entdeckte eine undichte Verschraubung, aber keine Öllache. Diese Verschraubung ärgerte mich doch über eine Woche, bis ich die Verschraubung getauscht habe. Das war gar nicht so einfach, mit dem Bördelwerkzeug unterm Kühler eine neue Verschraubung zu montieren. Dann die Bremse zum x-ten Mal entlüftet, Probefahrt gemacht, sollte passen. Am nächsten Morgen war der Behälter aber wieder leer. Ich bemerkte, dass unter dem Behälter einiges an Bremsflüssigkeit hing und hatte den Verdacht, dass der Vorratsbehälter einen Riss hatte. Also am Hauptbremszylinder den Behälter im eingebauten Zustand gewechselt und wieder entlüftet. Dann kam der ersehnte Heizungskühler, weil der vorhandene an 3 Stellen undicht war und ich einfach nicht gescheit zum löten hinkam. Diesen eingebaut und plötzlich leckte der Heizungshahn. Also einen neuen bestellt für den Inno. Die englische Version hätte ich ja auf Lager gehabt. Zwischenzeitlich wieder eine Probefahrt vor dem Haus unternommen und am nächsten Morgen war wieder die Flüssigkeit weg. Da blieb eigentlich nur der Bremskraftverstärker als Ursache und wie sich nach dem Ausbau zeigte, war der Verdacht richtig. Obwohl ich mit äußerster Sorgfalt

den Bremskraftverstärker überholt habe, war er nicht dicht. Er musste gegen einen Neuen getauscht werden. Und das letzte Teil, welches mir Kummer machte, war das Ausdehnungsgefäß vom Kühler, welches nicht dicht war. Mittlerweile habe ich 5 von denen, aber alle waren etwa an der gleichen Stelle undicht. Ich habe einen mal mit Epoxitharz geklebt. Bis jetzt ist er dicht, allerdings will ich mal sehen, ob man dieses Kunststoffteil nicht schweißen kann. Ich traue dieser Klebeverbindung nicht wirklich. Ja und was soll ich sagen, die drei Wochen Urlaub sind rum, Türen und Scheiben usw. sind verbaut, aber beim TÜV war ich nicht. Das sollte aber noch in der ersten Arbeitswoche nachgeholt werden. Termin gemacht, Hänger geliehen und ab zum TÜV. Als ich den Mini vom Hänger holte, fiel mir auf, dass die vordere Bremse irgendwie nicht richtig löste und dass ich mein Werkzeug zu Hause vergessen hatte. Ich konnte ja die Handbremse und die vordere Fußbremse vor dem Haus testen, aber nicht die hintere Fußbremse. Aber ich hatte den Excenter eigentlich gut eingestellt und die Handbremse zog beim fünften Zacken ganz prima. Was soll ich sagen, die ganzen Ingenieure versammelten sich um den Mini und bestaunten ihn, das ging runter wie Öl. Der brauchte nicht mal auf die Rüttelbank, der Prüfer meinte nur, das ist ja alles neu, da schenken wir uns das. Dann kam der Bremsenprüfstand, vorne gut, Handbremse gut, Fußbremse hinten ohne Wirkung. War das Regelventil kaputt oder einfach

nur schlecht eingestellt? Hätte ich doch nur mein Werkzeug dabei ... was soll es, wenn das alles ist, das krieg ich auch noch hin. Der Prüfer war so nett und meinte, ich brauch nicht zu zahlen, er gab mir seine Termine, wenn er bei mir in der Nähe im Autohaus ist. Ich solle dann dort hinkommen, dann machen wir da alles fertig und er würde mir auch die 165er-Reifen und die Cosmicfelgen eintragen. Zu Hause die Handbremse auf den 3. Zacken eingestellt, den Excenter etwas strammer eingestellt und die Woche drauf mit dem Mini zu meiner Werkstatt, um die ASU zu machen. Dann auf den Bremsenprüfstand und siehe da über 40 auf der hinteren Bremse. Das sollte reichen. Montags drauf beim TÜV alles klar gemacht und am Mittwoch den Kleinen zugelassen. Jetzt war nur noch die Hürde mit der schleifenden Vorderbremse (was dem TÜV nicht auffiel) zu nehmen. Und da bekam ich einen guten Tipp, nämlich, dass der Hauptbremszylinder vielleicht zu einem Mini mit Trommelbremse vorne gehört. Dann müsste ich nur ein Ventil im vorderen Bremskreis entfernen, dann sollte die Bremse lösen. So war es und dam Freitag, den 11.09.09 bin ich die ersten knappe 50 km ohne Probleme gefahren.

Vielleicht noch ein paar Daten zur Restauration. Ich habe exakt 886,5 h an dieser Restauration gearbeitet. Ich habe über 14 000 Euro an Material, Lackierkosten inklusive Kaufpreis dafür aufgebracht. Das ganze spielte sich von März 2007 bis September 2009 ab. Ich möchte mich hier

auch ganz herzlich bei meiner Familie bedanken, dafür, dass sie mir diese Zeit gegeben hat und so viel Verständnis aufgebracht hat. Dann meinem Kollegen Gerhard Auer, der mir bei der Revision der gesamten Antriebseinheit mit Rat und Tat zur Seite stand und mir zudem mit so manchen „Schätzchen“ unter die Arme griff. Und zu guter Letzt, bei Andreas Hohls, der ebenfalls mit Rat und guten Ersatzteilen und vielen guten Tipps zum Gelingen dieses Projektes beigetragen hat.

**Michael Biniasz**

**[www.mini-team-bodensee.de](http://www.mini-team-bodensee.de)**





Der Einzug



Unterbodenschutz muß runter



Kaufzustand



Verstrebung



Ohne Front



Hinterer Radlauf



Neue Frontmaske



Entlackte Karosse



Beim Lackierer



Die Karosse kommt zurück



Motor im Hilfsrahmen



Hochzeit



Motorraum



Innenausstattung



Erste Probefahrt



Endergebnis