

# Oldtimer Praxis

nur 1,90 €

Technik · Tipps · Termine

5 Mai 2006

€ 1,90

A € 2,10 · CH sfr 3,70 · B € 2,30 · I € 2,50 · L € 2,30 · NL € 2,40 · E € 2,50 · DK dkr 22,00  
N nkr 30,00 · S skr 24,00 · FIN € 2,90 · F € 2,30 · GR € 2,90 · C czk 80,00 · H ft 625,00



Das volle Programm: Eine außergewöhnliche BMW R 69 S verrät, was Edelschrauber anno 1970 unter Tuning verstanden

Der Frühling ruft: Der Sonne entgegen – mit einem DKW F12 Roadster, der seit 1964 in erster Hand ist!



Von Zahnausfall und Lagerschäden  
Differentialle überholen



Kilometerstand 250.000!

Yamaha RD 350 LC

Der Urvater aller SUVs

Talbot-Matra  
Rancho



Probefahrt mit einer Ikone

# Lancia Aurelia GT



Lkw-Rarität: Im vierradgetriebenen Tatra T72 von 1936 über Stock und Stein





# Via Aurelia

Technische Finesse  
und vornehme Eleganz:  
Lancia Aurelia B20 GT

Die Lancia der fünfziger Jahre –  
welch wunderbare Autos! Allen  
voran steht der Aurelia B20 GT,  
für viele Kenner der Inbegriff  
des Granturismo – und des  
automobilen Understatements.  
Kenner wissen außerdem, dass eine  
Restaurierung zum unendlichen  
Groschen- und Nervengrab werden  
kann... Ein Aurelia-Besitzer  
berichtet, wie man es richtig angeht.



Unspektakulär – im  
positiven Sinne: „Nichts  
am Fahrverhalten des  
Aurelia verrät, wie alt  
dieses Auto ist“, sagt  
sein Besitzer. „Je härter  
man es rannimmt,  
desto mehr offenbaren  
sich seine Qualitäten“

unerreichbar. Schon Ende  
der Achtziger waren  
sie so teuer, dass ich an  
einen Kauf nicht denken  
konnte.“

Das änderte sich all-  
mählich, und so begann

Manche Autos sind Herzensbrecher. Sobald  
man entdeckt hat, dass sie existieren, lassen sie  
einen nicht mehr los, verfolgen einen durch  
schlaflose Nächte, springen einem auf Veran-  
staltungen ins Auge und verspinnen einen immer  
tiefer in ihre wunderbare Technik. Herzensbrecher-Autos  
verführen einen dazu, irgendwann eine große Dummheit  
zu begehen. Und wenn sie dann in der Garage stehen,  
entpuppen sie sich gerne als ziemlich zickige Restau-  
rierungsobjekte, mit denen man sich verlassen  
fühlt wie ein Schiffbrüchiger auf der einsamen  
Insel. Lancia konnte einst solche Herzensbrecher  
bauen...

Am Anfang stand ein Comic. „Der Fall Bienlein“  
aus der „Tim und Struppi“-Reihe von Hergé gehört  
zu den Geschichten, die ganze Generationen von  
Zwölfjährigen in den Siebzigern und Achtzigern  
mit glühenden Ohren verfolgten. Darin stoppt der  
Held Tim einen Autofahrer und bittet ihn, ein flüch-  
tiges Fahrzeug zu

verfolgen. Der Mann fühlt sich bei der Ehre ge-  
packt und liefert eine zwei Seiten lange Verfol-  
gungsjagd, die als gedrucktes Äquivalent zum  
Hollywood-Streifen „Bullitt“ ihren Platz in der  
Mythologie des Automobils einnimmt. Das Auto  
im Comic: ein Lancia Aurelia B20 GT – eines der  
fantastischsten Autos der Fünfziger.

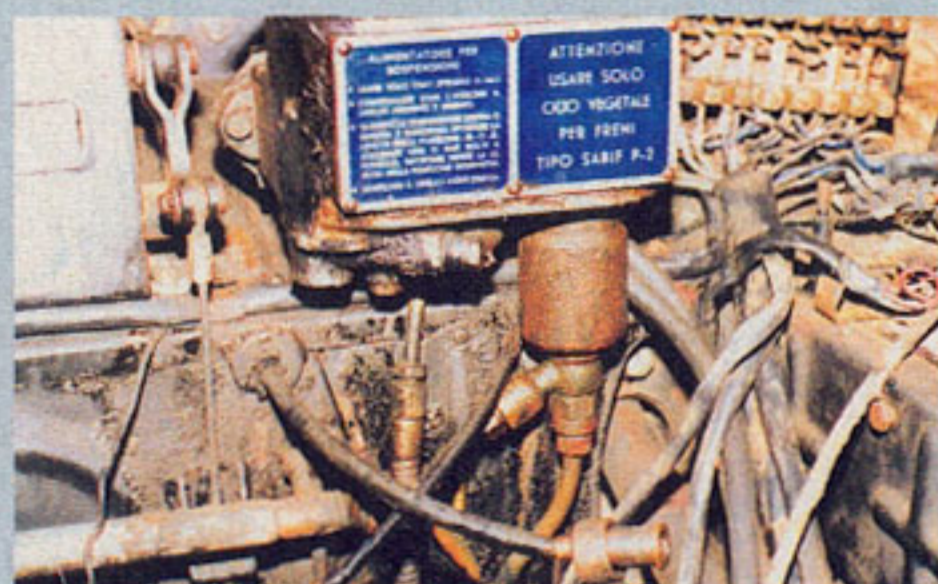
Uwe Koenzen, Jahrgang 1964, gehört zu den  
wenigen Glücklichen, die nicht nur den „Fall  
Bienlein“ intensiv studierten, sondern über die  
wirklichen Qualitäten des Aurelia B20 berichten  
können. Der Weg dahin war allerdings lang und  
steinig. Am Anfang stand ein VW Samba-  
bus, den er restaurierte und für Reisen rund ums  
Mittelmeer nutzte, dann sah er ab und an einen  
Aurelia bei Veranstaltungen auf dem Nürburgring:  
„Da hat mich regelmäßig die Unruhe ge-  
packt. Diese Autos waren aber für mich völlig

Koenzen Mitte der Neunziger mit konkreten  
Nachforschungen. „Trotz jahrelanger Beschäf-  
tigung mit dem Thema bin ich ein bisschen  
blauäugig an den Kauf gegangen. Das hätte  
auch schief gehen können“, sagt er rück-  
blickend und schildert, was er in Deutschland  
zu sehen bekam: „Es gab echte Wracks für viel  
Geld und halbwegs ordentliche Autos für noch  
mehr Geld... Richtig gute wurden nicht ver-  
kauft.“ Beruflich begann der Kölner schon früh  
das schnell sprießende Internet zu nutzen. So  
fand er 1998 über diesen Weg Kontakt zu einem  
Verkäufer in Nordkalifornien: Ein fast un-  
berührter B20S GT (das S steht für sinistra, also  
Linkslenker) von 1958 stand zum Verkauf,  
mit sehr guter Substanz, allerdings mit zerleg-  
tem Motor. Nach monatelangem E-Mail-Aus-  
tausch glaubte Koenzen, ein gutes Bild von





Ankunft in Bremerhaven: Vorm Verschiffen hatte der Restaurierer wertvolle Anbauteile demontiert



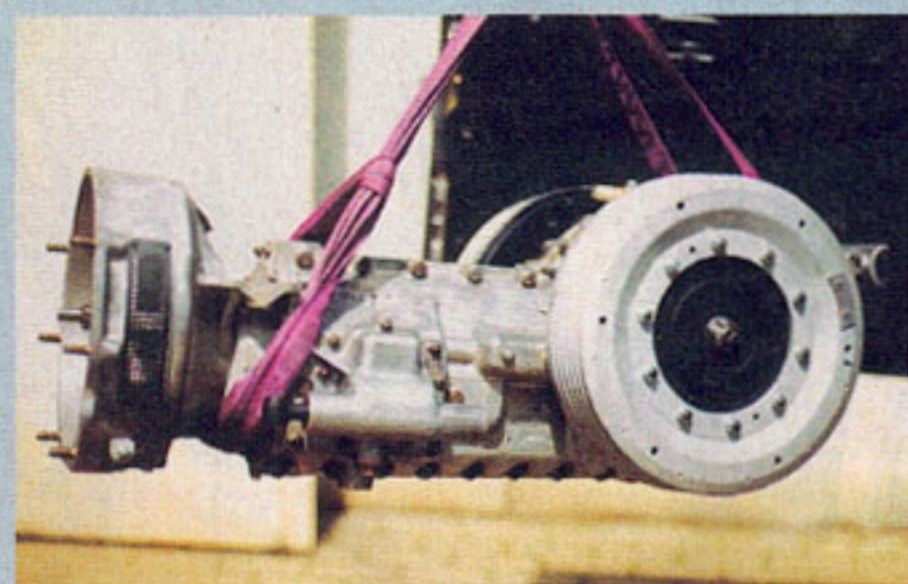
Ankunft in Bremerhaven: Vorm Verschiffen hatte der Restaurierer wertvolle Anbauteile demontiert



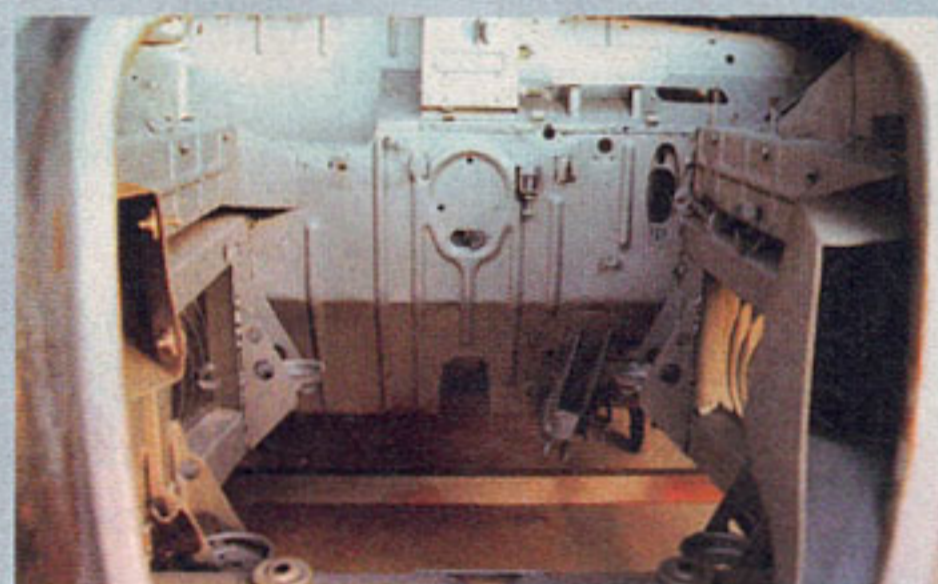
Ausnahmsweise andersrum: Die Karosserie ist im Falle dieses Autos meist die kleinere Hürde!



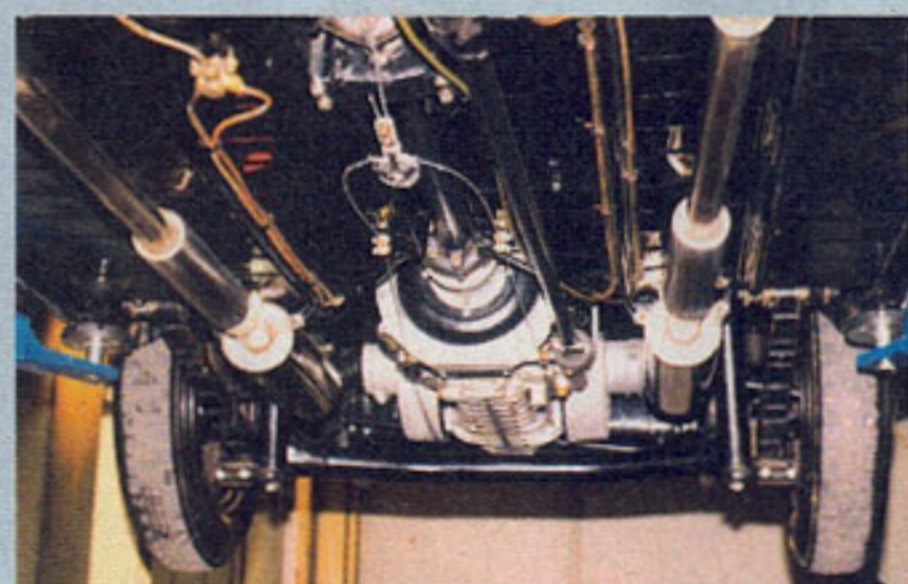
Absolut ungeschweißt: Die Karosserie des B20 GT präsentierte sich hervorragend erhalten



Das Transaxle-Getriebe versprach eine optimale Gewichtsverteilung – also realisierte Lancia es



Behutsam: Nur später fast unsichtbare Oberflächen – hier der Motorraum – wurden gestrahlt



Technisches Gesamtkunstwerk: Transaxle, De-Dion-Hinterachse, innenliegende Bremsen

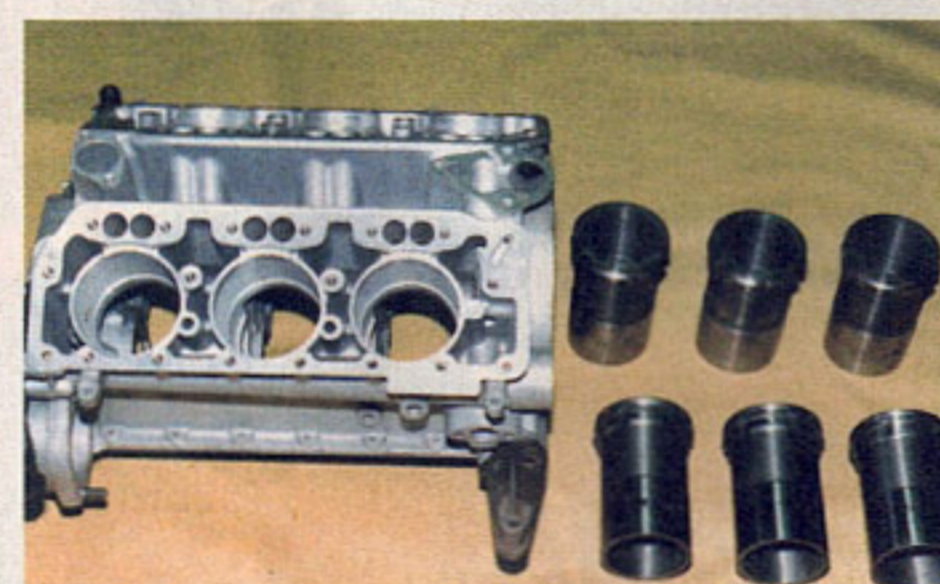
dem Auto zu haben, flog hin und sah es sich mit eigenen Augen an. „Wie immer bei solchen Internetgeschichten lagen Angebot und Wahrheit auseinander. Das Auto trug aufgrund zurückliegender Parkrempel einigen Spachtel mit sich, war aber rostfrei. Es ist tatsächlich bis heute ungeschweißt. Die Dellen in der Frontmaske und der Fahrertür ließen sich mit Zinn reparieren.“ Obwohl Koenzen die Mechanik – die beim Aurelia eine besondere Rolle spielt – nicht beurteilen konnte, entschloss er sich zum Kauf. Er zahlte per Überweisung und beauftragte telefonisch eine Spedition mit der Verschiffung, der eigentliche Besitzerwechsel fand so faktisch statt, als der Deutsche schon lange wieder in der Heimat war. „Eigentlich sollte man das in den USA nicht so machen“, stellt Koenzen klar. „Bar bezahlen, das Auto direkt verladen und versichern, nachdem ein Übergabeprotokoll an-

gelegt ist – das ist der richtige Weg, gerade bei so wertvollen Autos. Im Hafen kann viel schiefgehen, und auf dem Atlantik auch... Sicherheitshalber habe ich im Tausch gegen die Anzahlung wertvolle Teile abgebaut und im Flieger mitgenommen, etwa den Kühlergrill, ein paar Interieurteile und die Zusatzscheinwerfer.“ Drei Monate später war das Auto in Bremerhaven, ohne neue Beschädigungen. Damit ging die Arbeit los. „Ich habe das Auto vollständig zerlegt. Nach schlechten Erfahrungen bei der Samba-Restaurierung hab ich extrem viele Fotos gemacht, extrem viele Kleinteilekästchen angelegt und überall Zettel reingelegt mit Angaben über Herkunft und Einbau. Der Zustand der Karosserie war meinen Erwartungen entsprechend, da haben sich keine bösen Überraschungen mehr aufgetan. Ich hatte wirklich großes Glück, denn wenn man die Türverkleidun-

gen abnimmt oder in einen anderen Hohlraum hineinschaut, blickt man aufs blanke Blech. Eigentlich ist es erstaunlich, dass es überhaupt noch Lancia aus der Zeit gibt. Sie sind zwar sehr sorgfältig verarbeitet, aber an Rost hat damals offenbar kein Mensch gedacht.“

Verschleiß zeigte sich nur, wo Amerikaner mit der Wartung italienischer Technik überfordert waren – am gesamten Antrieb... „Der Motor hatte unter Reparaturversuchen gelitten, es wäre besser gewesen, wenn die Amis die Finger davon gelassen hätten. Besser war es auch, dass ich mein Glück gar nicht erst probiert habe. Das ist ein besonderes Stück Technik, das ich dem Lancia-Spezialisten Peter Bazille übergeben habe. Der hat über den Murks ziemlich gestöhnt.“

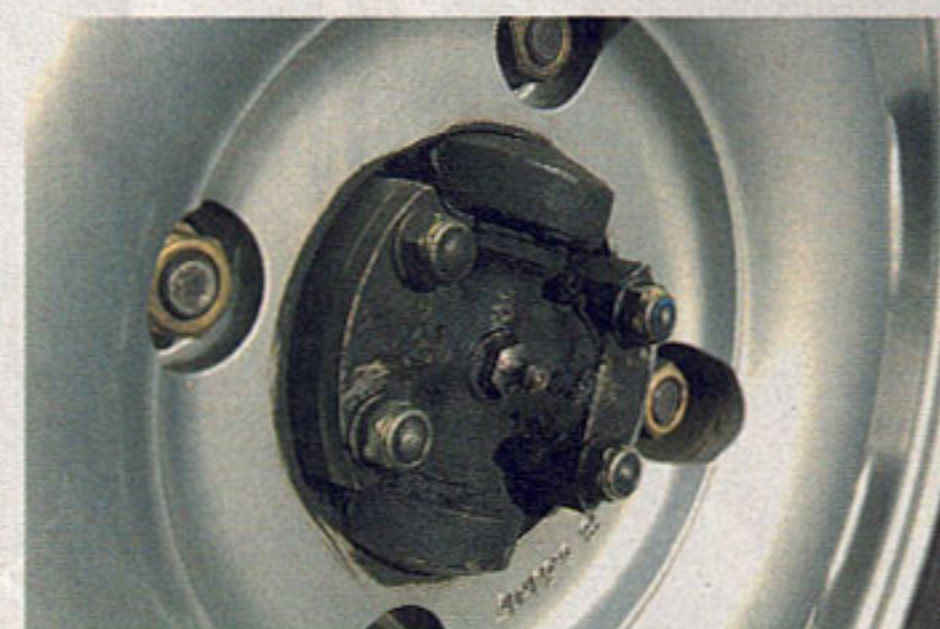
Der Aurelia-Motor ist eine hochinteressante Konstruktion. Auf den ersten Blick sitzt da einfach nur ein V6 im Motorraum, Zylinderwinkel 60 Grad, eine zentrale Nockenwelle zwischen den Zylinderbänken – nichts Besonderes also. So wie das ganze Auto auf den ersten Blick sehr schlicht wirkt. Peter Bazille: „Bei Lancia waren die Finessen versteckt: ein komplett aus Leichtmetall gebauter Motor, einstellbare Stoßdämpfer, Transaxle-Getriebe mit De-Dion-Hinterachse und innenliegenden Bremsen, eine



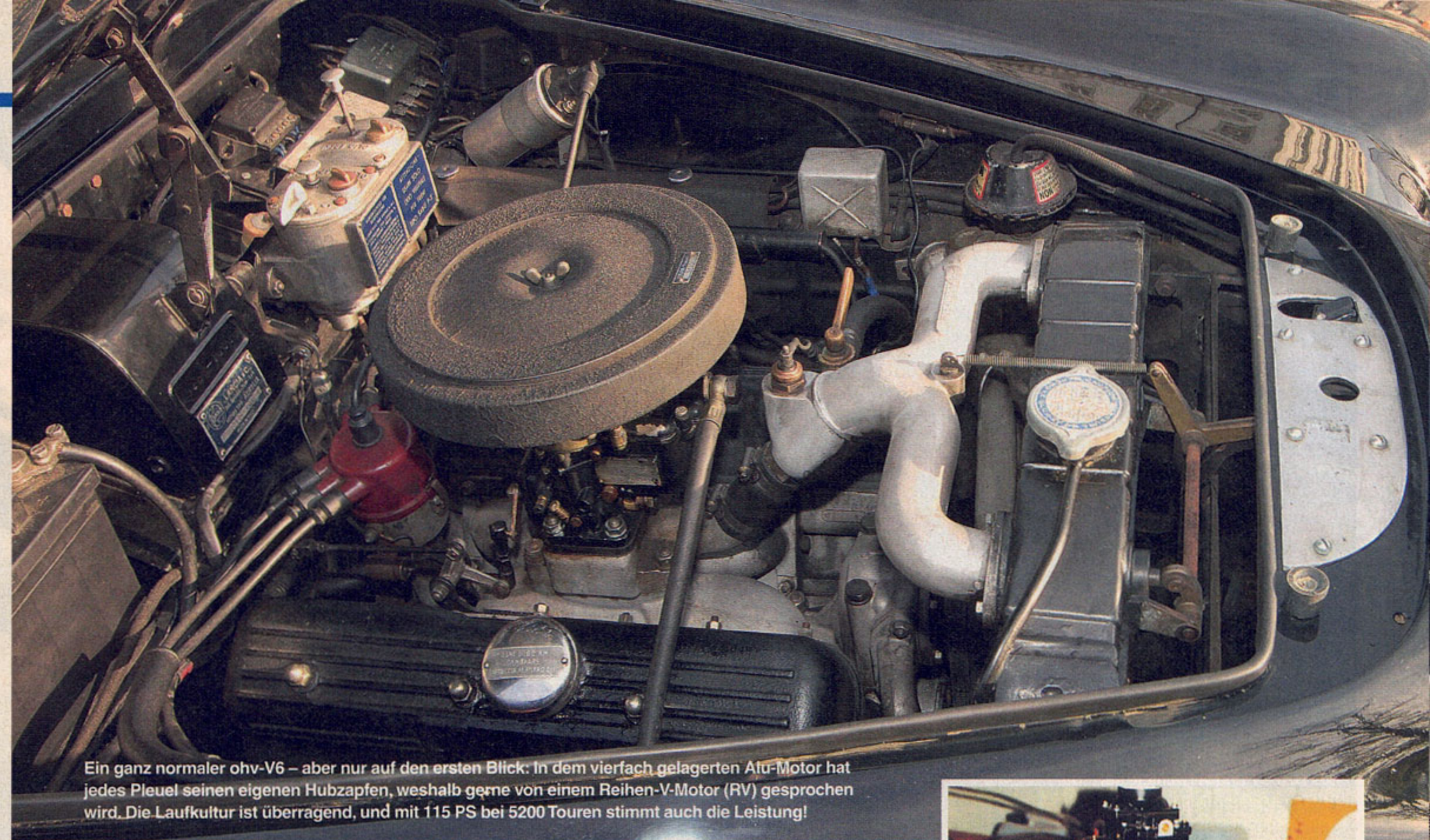
Alles neu: Kolben, Laufbuchsen und Nockenwelle wurden getauscht, die Kurbelwelle neu angefertigt

spur- und sturzkonstante Vorderachse. Der Motor sieht vielleicht auf den ersten Blick ebenso unauffällig aus, wenn man vergisst, dass er der erste Serien-V6 überhaupt war. Auch da liegen die Schönheiten im Verborgenen – aber auch die Schwierigkeiten.“

Wie die gesamte Technik des Aurelia, besitzt auch der Motor ein überdurchschnittlich komplexes Innenleben. Genau betrachtet ist dies kein klassischer V-Motor: Statt eines gemeinsamen Hubzapfens für je ein Paar Kolben sitzt hier jeder Kolben auf einem eigenen Hubzapfen der Kurbelwelle. Das Ergebnis ist eine perfekte 120-Grad-Zündfolge und ein ausgezeichneter



Alles anders: Die Kardangelenke der Antriebswellen (mit Schmiernippel) liegen außen am Rad



Ein ganz normaler ohv-V6 – aber nur auf den ersten Blick: In dem vierfach gelagerten Atm-Motor hat jedes Pleuel seinen eigenen Hubzapfen, weshalb gerne von einem Reihen-V-Motor (RV) gesprochen wird. Die Laufkultur ist überragend, und mit 115 PS bei 5200 Touren stimmt auch die Leistung!

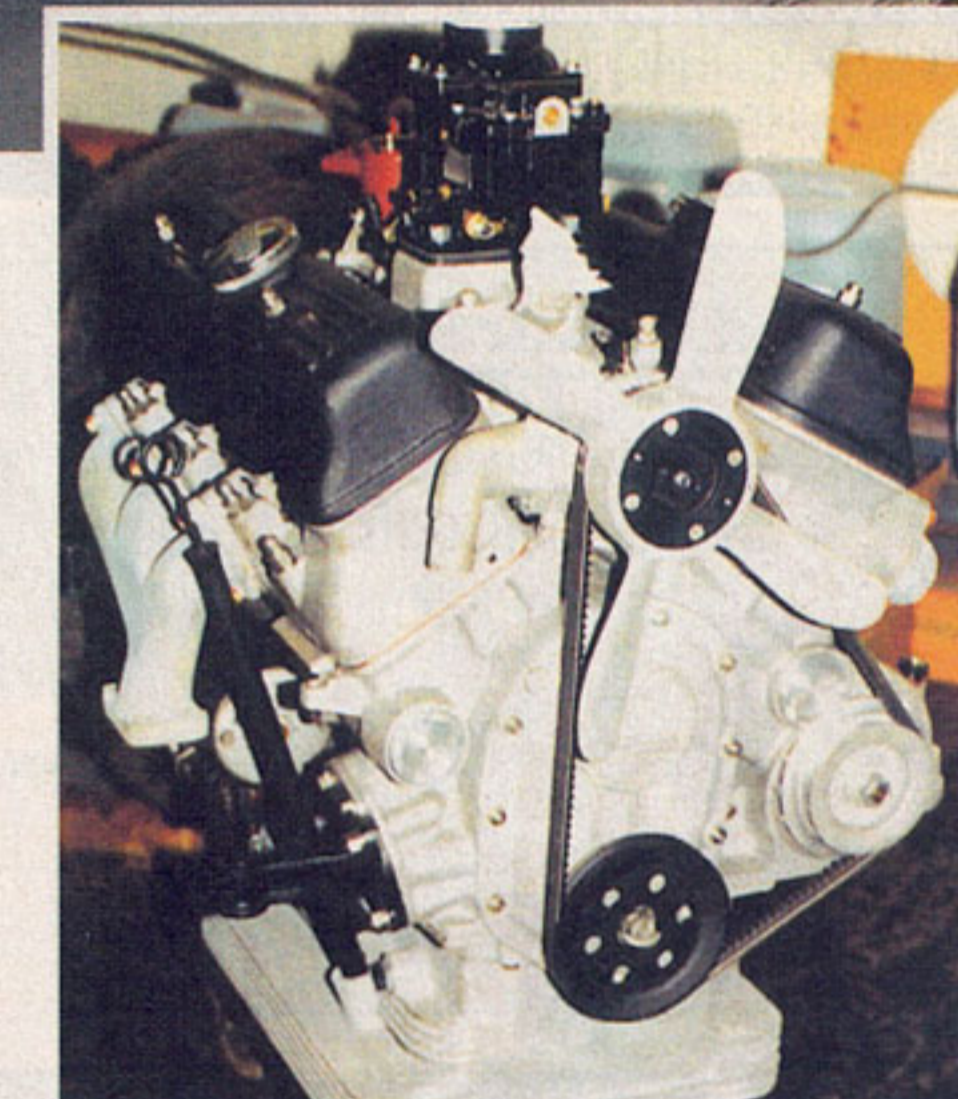
Massenausgleich. Dieser Motor blubbert nicht, er summt. Stark ist er obendrein: Aus 2451 Kubik (Bohrung x Hub: 78 x 85,5 mm) produziert er satte 112 PS bei 5000 U/min – genug für eine Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h.

Neben dieser Coupévariante des Aurelia gab es auch eine Limousine, dazu Spider und Cabriolet und eine Fülle besonderer Karosserien. Dabei ging Lancia nie den einfachen Weg: Wo andere Hersteller einer Limousine einfach ein Fließheck verpassten und das Ergebnis fortan als Coupé verkauften, baute Lancia jede Aurelia-Version völlig neu. Heute bedeutet dies, dass man seine Lebensaufgabe gefunden hat, will man sämtliche Varianten in allen Details erforschen. Und dass man bei der Ersatzteilsuche den Rand der Verzweiflung finden kann... Uwe Koenzen wusste das: „Vielleicht sind die Türgriffe einiger Modelle identisch, sonst aber nichts. Das macht es in gewisser Weise einfach, denn man muss nicht nach Teilen suchen. Es gibt nämlich keine. Natürlich, wenn man auf den Markt nach Padua fährt, hat dort mal ein Händler ein Paar Scheinwerfer oder ein Blechteil, aber da kann man sicher sein, dass man nacharbeiten muss. Beim Aurelia ist das entscheidende Kriterium, dass er wirklich komplett

ist. Fehlende Teile treiben einen sonst schnell in den Wahnsinn.“

Während Koenzen sich daran machte, die Karosserie zu entlacken, überarbeitete Peter Bazille den Motor von Grund auf. Die Kurbelwelle legte er weg mit der Bemerkung, daraus könne man allenfalls noch Rohlinge für Pressteile machen. Und weil neue Kurbelwellen nirgends fertig im Regal liegen, baut Bazille sie bei Bedarf selbst: „Einen Aurelia-Motor zu restaurieren ist sehr aufwendig, das sollte man nicht unterschätzen. In derselben Zeit könnte ich drei Ferrari-Zwölfzylinder neu aufbauen. Deshalb sehe ich mir immer zuerst das zugehörige Auto an, bevor ich einen Motor anfrage, ob es die Arbeit überhaupt wert ist. Der Auftraggeber soll auch wissen, was auf ihn zukommt“, sagt er.

So erhielt der Motor eine neue Kurbelwelle, dazu neue Kolben und Laufbuchsen. Die Nockenwelle wich einem Exemplar in Europa-Ausführung – die US-Nockenwelle war ab Werk „zahmer“ gestaltet. Uwe Koenzen schaute Peter Bazille hin und wieder über die Schulter und lernte dabei so manches über sein Auto: „Der Ventiltrieb ist Lancia-typisch aufwendig. Er hat beispielsweise Kipphebelbrücken, die je zwei Kipphebel halten. Die werden über einen



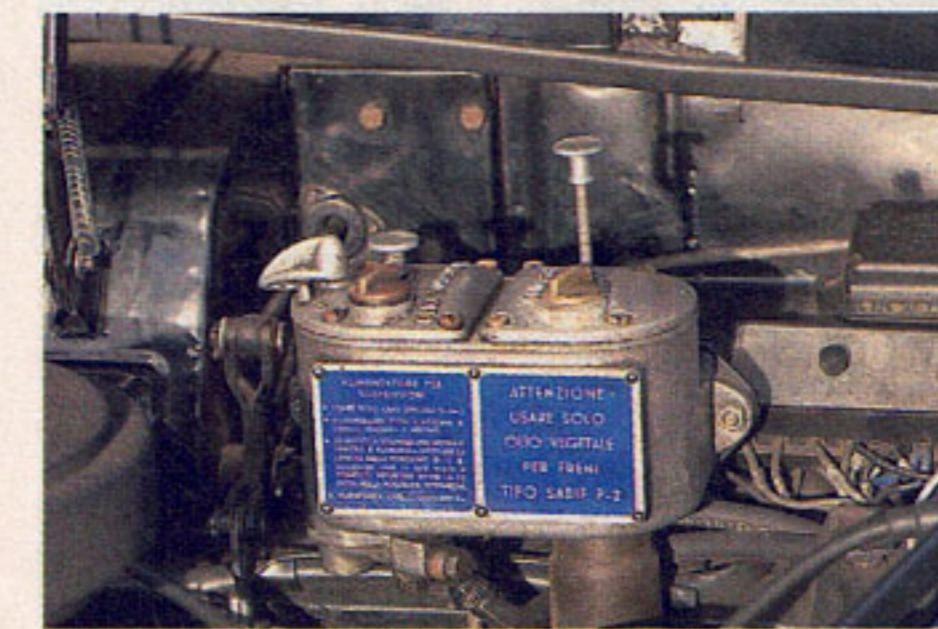
Teures Vergnügen: Die Überholung eines Aurelia-Triebwerks kann Unsummen verschlingen!

Nebenstrom mit Öl versorgt und geben Öl an die Nockenwelle ab. Wenn zum Beispiel eine Stößelstange zu lang oder zu kurz ist, wird die Kinematik gestört, der Ölfluss kommt zum Erliegen. Der Motor hat mit konventionellem Motorenbau nichts zu tun, der ist wie ein Uhrwerk, er funktioniert nur, wenn alles stimmt.“

Koenzen hatte inzwischen ein Rollgestell gebaut, den damaligen Werksmontagewagen



Versteckte Haubenöffner – auf dass nichts das glattflächige Blechkleid verunstalten möge



Der Vorratsbehälter rechts gehört zur Bremse, der links zur Verlustschmierung der Vorderachse!



Details zum Verlieben: Warum eine starre Fensterkurbel, wenn es so schöne Gelenklösungen gibt?



Schlichte Eleganz: Pininfarina zeichnete die Fließheckkarosserie des B20 GT und verzichtete auf jede Effekthascherei. Das Ergebnis ist ein zeitlos schönes Auto – das seinen Pelz nach innen trägt!

unspektakulär im positiven Sinne, sehr modern. Der Motor hat genug Kraft, und das Fahrwerk besticht noch heute durch eine brillante Straßenlage, die sich im Normalbetrieb kaum bemerkbar macht. Erst wenn man einen Aurelia so fordert wie Tims Chauffeur im Comic-Abenteuer, zeigt sich, wie gut die einzelnen Komponenten arbeiten und wie hervorragend sie abgestimmt sind. Wer es erlebt, mag nicht glauben, dass dieses Coupé mehr als 50 Jahre alt ist!“

Die aufwendige Konstruktion und die hohe Fertigungsqualität brachten aber auch ganz alltägliche Vorzüge mit sich. „Ein gut gemachter Aurelia ist zuverlässiger als ein Unimog“, sagt Peter Bazille. Merke: Der Aurelia ist mehr als nur ein stürmischer Herzensbrecher, er ist für mehr geschaffen als nur für eine kurze Affäre. Wer das Glück hat, ein Auto mit guter Substanz zu finden, die Weisheit besitzt, die komplexeren Baugruppen in kundige Hände zu geben, und schließlich bei der Teilesuche die Nerven behält, kann mit einem Aurelia sehr, sehr glücklich werden. Nicht umsonst bleiben die meisten Besitzer ihrer Granturismo-Ikone für Ewigkeiten treu...

Text: Till Schauen  
Fotos: Andreas Beyer

## Die Adressen

Uwe Koenzen  
Mielenforster Str. 45  
51069 Köln

Peter Bazille  
B&F Touring Garage  
Hauptstr. 105  
53842 Troisdorf-Spich

nachempfunden, auf das er die Karosserie setzte, um ihr mit dem Heißluftföhn zu Leibe zu rücken. Das war mühsam, aber die sicherste Art, den alten Lack ohne Schäden am Blech herunter zu bekommen. „Der Unterbodenschutz war am anstrengendsten. Bei Pininfarina ist er in tagelanger Arbeit von Hand aufgetragen worden, und zwar aufs blanke Blech. Das Zeug hat gut gewirkt, es war nur eine kleine Stelle angerostet. Heute würde ich den Unterbodenschutz drauf lassen, weil ich so einiges an Geräuschdämmung verloren habe. Aber so etwas weiß man erst hinterher.“ Nicht sichtbare Flächen

reinigte er durch Sandstrahlen, dann wanderte die Karosserie zu einem befreundeten Karosseriebauer zum Verzinnen.

Bremsen und Vorderachse – eine Teleskop-Federbeinachse, vergleichbar einer Geradweg-Federung – gingen auch an Peter Bazille zur Überarbeitung. Überflüssig zu sagen, dass Lancia bei Bremsen und Achsen aufgrund der außergewöhnlichen Konstruktion nicht auf Zulieferteile zurückgriff, sondern fast alles selbst herstellte. Peter Bazille: „Wenn man lange genug forscht und die Kataloge dick genug sind, entdeckt man eine Reihe von Gleichteilen, zum Beispiel Gummimanschetten, das macht es ein bisschen einfacher. Aber ansonsten heißt der Weg eben oft Einzelanfertigung.“

„Das Interieur hatte im Verlauf eines längeren Aufenthalts des Containers in Panama stellenweise Bewohner bekommen, aber manche Teile waren wegen Mäusefraß schon vorher nicht mehr zu retten. Immerhin hatte ich aber Muster“, kommt Uwe Koenzen auf den Innenraum zu sprechen. Die Hartfaserplatten der Innenverkleidungen überzog er originalgetreu mit neuer Moltonpolsterung und frischem Stoff. Dann musste er sich den Kopf darüber zerbrechen, was er mit der Bestuhlung tun sollte. „Original ist auch vorne eine Art Sitzbank eingebaut, die überhaupt nicht zu dem sportlichen Charakter des Autos passt. Man ist mehr damit beschäftigt, sich irgendwo festzuhalten, als zu fahren. Ich habe deshalb zwei Schalensitze im Stil der Fünfziger montiert. Bei Aurelia-Restaurierungen werden oft Innenhimmel aus Wollstoff montiert, obwohl ab Werk zumeist Kunstleder eingezogen war. Von einem Alfa-Freund bekam ich den Tipp, mich an den Originalhersteller zu wenden. Der existiert noch und kann den Himmel liefern. Die Elektrik ist

original, ich habe den Kabelbaum in den Urlaub mitgenommen und zur Freude der Familie über die ganze Terrasse der Ferienwohnung ausgebreitet. Viel gab es nicht zu tun außer einer Reinigung. Kaputt war nur das Blinkrelais.“

Die prachtvollen Instrumente (natürlich bei jeder Aurelia-Variante unterschiedlich...) funktionierten, also ließ Koenzen sie unberührt. Das Lenkrad schliff er ab und lackierte es, ansonsten blieb es bei den übrigen Bedienelementen bei einer Reinigung. Den abgegriffenen Chrom am Schalthebel etwa ließ er in diesem Zustand. Der Chrom der Stoßstangen dagegen war nicht mehr zu retten. Diese Teile waren allzu verbeult, ließen sich aber nach entsprechenden Vorarbeiten neu verchromen. Die übrigen Zierteile – glücklicherweise vollständig – arbeitete der Kölner auf. „Ich hatte das große Glück, dass der Verkäufer schon zwei kleine Rückleuchten besorgt hatte. B20 der sechsten Serie, wie meiner, hatten in der US-Version ziemlich hässliche große Rückleuchten. In Europa gab es nur die kleinen. Für eine europäische Optik habe ich auch die Stoßstangenhörner weggelassen, die waren USA-Fahrzeugen vorbehalten. Werksseitig hatte das Auto Stahlräder mit Radkappen und Zierring. Die Räder sind leider im Gegensatz zum Rest des Autos nicht sehr stabil. Ein ordentlicher Rundlauf ist praktisch nicht hinzubekommen, deshalb kaufte ich Aluräder – moderne Repros von Magnesium-Rennsportteilen aus den Fünfzigern. Dafür musste ich die Vorderachse und die Naben anpassen.“

Im Juli 2000 waren die Arbeiten beendet und der Aurelia erhielt seine Zulassung. Damit begann sein zweites Leben, denn Uwe Koenzen benutzt sein Auto gern und regelmäßig, durchschnittlich rund 10.000 Kilometer pro Jahr. Wie also fährt sich eine automobiler Legende? „Sehr



Ohne jeden Schnörkel: Die zurückhaltende Erscheinung des Zweitürers macht es schwer zu glauben, dass er anno 1954 preislich fast in einer Liga mit dem Mercedes 300 SL spielte!



Allzeit bereit: Uwe Koenzen nutzt seinen Aurelia regelmäßig, pro Jahr kommen im Schnitt rund 10.000 Kilometer zusammen. Probleme macht der Lancia dabei nicht – konstruktive Schwachstellen sind dem Schönling völlig fremd!