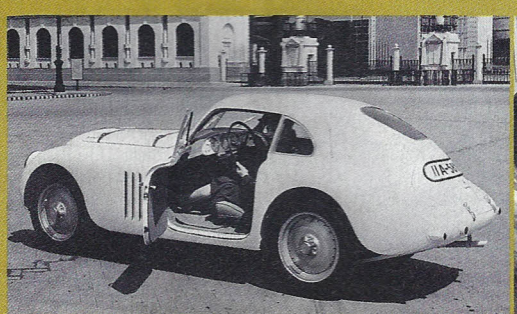
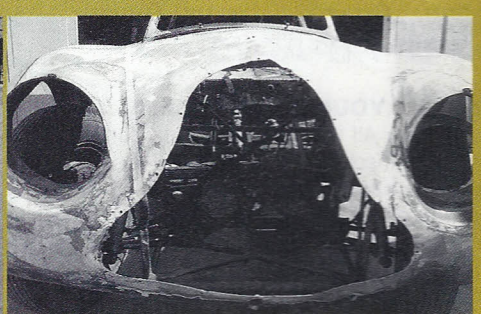
SCHWEISSEN IST SILBER

Es herrscht schon ein Durcheinander in diesem Heldenepos. Erst baut BMW eine Rekonstruktion, weil das Original in Privatbesitz ist. Als sie es doch kaufen, ist es so schlecht, dass es einer Restaurierung bedarf. Keine einfache Aufgabe, den richtigen Umgang mit dem Unikat zu finden.

Ein Foto als Dokument
1939 stellte die Mailänder Carrozzeria Touring dieses Coupé auf einem von BMW angelieferten 328-Chassis her. Das Unikat sollte als Rennwagen in Le Mans und bei der Mille Miglia starten





Wenig Feingefühl
In der Nachkriegszeit kam das Coupé in die USA. Dort fuhr es mehrere Rennen, und nach einem schweren Unfall erhielt es einen größeren Grill im Stil zeitgenössischer Sportmodelle

Viele der Details gab es schon 1939. Doch manches ist verloren gegangen, beispielsweise die ersten Sitze. Aus Mangel an genaueren Informationen baute Restaurator René Große zwei Exemplare, die so gut wie möglich dem entsprachen, was er auf Fotos erkennen konnte

BEREUEN, so sagte Jim Proffit im Jahr 2002, würde er den Verkauf nur, „wenn sie das Auto zerlegen und von Grund auf neu aufbauen."

Sie: Damit meinte er BMW. Lange hatte der Amerikaner nach diesem Coupé geforscht, es dann restauriert und 70 000 Meilen gefahren. Immer wieder gab BMW Offerten ab. Vor vier Jahren fanden die Parteien schließlich zueinander. Bei der Übergabe an den Hersteller schwang Pathos mit: „Man hat nicht das Recht, historische Dinge auf Dauer zu besitzen", verkündete Jim Proffit damals.

BMW sah das genauso. Das Auto gilt als Kronjuwel der Firmenhistorie. Schließlich fokussiert sich der frühe Erfolg der damals jungen Automarke nirgendwo besser als in jenem Coupé, mit dem Huschke von Hanstein und Walter Bäumer 1940 die Mille Miglia gewonnen haben.

Sogar eine Rekonstruktion hatte BMW fertigen lassen, um etwas zum Vorzeigen zu haben. Sie sah so aus, wie man sich das Original vorstellte. „Doch wir wollten immer das echte Auto", sagt Klaus Kutscher, Werkstattleiter der Mobilen Tradition in München.

Da spielte es eine untergeordnete Rolle, in welchem Zustand der Wagen war. Es gab ja nur den einen. „Wir wussten, dass die Front nicht stimmte", sagt Holger Lapp, der die historische Sparte bei BMW leitet: „Vorn war der Wagen mehrfach umgebaut worden." Im Jahr des Kaufs, 2002, war der Plan, das Auto zunächst kennen zu lernen. Erst dann wollte Holger Lapp eine Strategie entwickeln.

Doch die ersten Eingriffe waren schnell nötig. Um zur Mille Miglia 2003 starten zu können, tauschte Klaus Kutscher die rundum überholungsbedürftige Antriebseinheit des US-Reimports gegen die zuverlässigen, weil frisch revidierten Komponenten aus der Replica. Teile waren ausgeschlagen, abgebrochen oder weit jenseits ihrer Toleranzgrenze. Viel Geschichte ging jedoch nicht verloren, schließlich war die Technik aus dem Jahr 1939 längst durch andere Komponenten ersetzt worden.

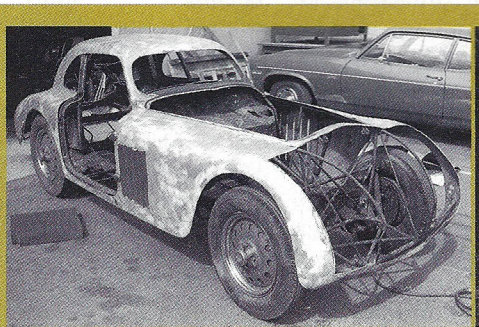
Es war eine skurrile Situation. Nun besaß BMW neben einer makellosen, nach bestem Wissen angefertigtem Replica ein deutlich in die Jahre gekommenes Original, an dem jedoch einiges gar nicht mehr original war. Die Stimmen der Entscheidungsträger aus dem Unternehmen funkten ihre Botschaft: Jetzt, wo der ruhmreiche Siegerwagen endlich zurück sei, solle er doch auch präsentabel auftreten.

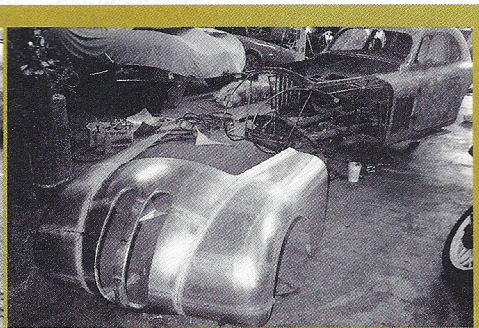
Den Auftrag erhielt René Große, 40, ein auf Vorkriegs-BMW spezialisierter Karosseriebaumeister. Sein Betrieb liegt in Wusterwitz, einem kleinen Ort bei Brandenburg. Große hat noch zu DDR-Zeiten gelernt. „Aus der Teilenot haben wir damals eine Tugend gemacht", sagt er. Und: „Die heutige Ausbildung reicht nicht mehr, um ganze Karosserien zu bauen."

Dazu braucht es mehr als das Wissen um Strecken und Stauchen. Es fordert ein Gespür für die Form als Ganzes, das nicht zu verwechseln ist mit pedantischem Vermessen einzelner Punkte. „Die Teile müssen straken", sagt Große, was heißt, dass sie sich im Zusammenspiel zu einer harmonischen, schlüssigen Form fügen.

Aus ein paar Metern Entfernung hinterließ das Touring-Coupé noch einen akzeptablen Eindruck. Aber beim näheren Hinsehen zeigte sich viel mehr als nur charmante Patina. Spu-

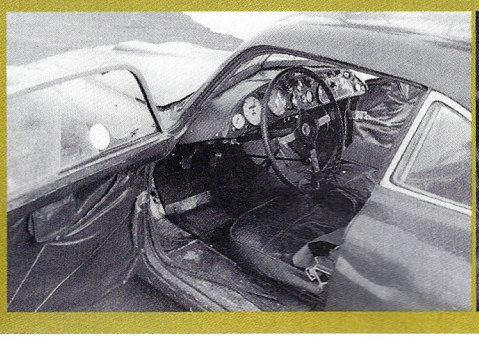
Versuchter Rückbau
In den achtziger Jahren spürte der Amerikaner Jim Proffit das Coupé auf und restaurierte es. Dabei baute er die Technik neu auf und kümmerte sich um die Instandsetzung der Aluminiumkarosserie





Maske Nummer 2
Um dem Mille Miglia Coupé seinen ursprünglichen Auftritt wiederzugeben, fertigte Jim Proffit eine neue Maske an, die dem Original so weit wie möglich entsprach. Doch Maße besaß er keine

Innen wild verbastelt
Mit vielen authentischen Details, aber auch jeder Menge Teilen, die während der Nachkriegsrennen eingebaut wurden, kam das Coupé zu Jim Proffit. Er baute den Wagen einsatzfähig auf



Maske Nummer 3
Mit Hilfe des Klopfmodells, das für die Coupé-Rekonstruktion entstanden war, fertigte René Große eine passendere Maske. Korrigieren musste er unter anderem die Scheinwerferaufnahmen

DATEN & FAKTEN

Baujahr: 1939
Motor: Sechszylinder-Reihenmotor
Hubraum: 1971 cm³
Leistung: 136 PS bei 6000/min
Höchstgeschwindigkeit: Rund 220 km/h
Literatur: Rainer Simons, BMW 328 – vom Roadster zum Mythos

Restaurierung
Kaufzustand: Fahrbereit und durch Jim Proffit bereits umfassend restauriert. Dabei entstand auch die Frontmaske nach altem Vorbild neu, ohne jedoch in allen Details korrekt zu sein.
Vorgeschichte: 1939 fertigte die Carrozzeria Touring in Mailand auf einem BMW 328-Fahrgestell das Coupé nach dem Superleggera-Prinzip, auf das die Italiener ein Patent besaßen. Noch 1939 gewann das Coupé die Zwei-Liter-Klasse in Le Mans, im Jahr 1940 folgte der Sieg mit von Hanstein/Bäumer bei der Mille Miglia.
Restaurierungsumfang: Zunächst sollte nur die Frontmaske ersetzt werden. Bei der näheren Untersuchung jedoch stellten sich substanzielle Schäden heraus, unter anderem Korrosion im Bereich der Auflageflächen des Aluminiumblechs auf dem Stahlrohrrahmen, an den Schwellern und den tragenden Strukturen der Türen. Zudem waren Teile des Rohrrahmens im Bereich der Front und hinter den Sitzen entfernt worden, auch der Renntank und die ursprünglichen Sitze fehlten.

Der Rohrrahmen wurde geschlossen, nicht mehr vorhandene Teile angefertigt. Die Maske ist rekonstruiert, korrodierte Blechpartien wurden ersetzt, wobei großer Wert darauf gelegt wurde, so viel Substanz wie möglich zu erhalten.

Als Aufbauform wählte BMW den Zustand, wie das Coupé 1940 bei der Mille Miglia antrat: in Silber und mit hinteren Radverkleidungen.
Restaurierungsbetrieb: René Große, Waldstraße 34, 14789 Wusterwitz, **www.rene-grosse.com**

ren älterer Restaurierungen waren zu erkennen, auch Korrosion, die bei Touring-Aufbauten durch den direkten Kontakt von Aluminiumblechen auf Stahlrohren nie ausbleibt.

Zusammen mit seinem kleinen Team demontierte René Große zunächst alle schraubbaren Teile. „Als wir vier bis fünf Millimeter dicke Alu-Platten auf dem Boden fanden und abgesägte Rahmenrohre sahen", erinnert er sich, „wussten wir, dass es deutlich mehr Arbeit werden würde als gedacht."

> „VIELES HATTE NICHTS MEHR MIT DEM ORIGINAL ZU TUN"
> **René Große, Restaurator**

Nur eine neue Front anzufertigen, wäre kaum mehr gewesen als Kosmetik. Dennoch sollte möglichst viel Substanz erhalten werden, so die Devise, die BMW ausgegeben hatte. Oft diskutierte Große mit seinen Spezialisten bis spät abends über eine mögliche Strategie: Wie sollte man hier vorgehen?

Denn über die Einsätze des aerodynamischen Rennwagens in Le Mans und bei der Mille Miglia ist einiges bekannt, auch die Folgezeit wurde, wenn auch mit Lücken, dokumentiert. Nur über den Bau selbst weiß man wenig: BMW lieferte 1939 ein 328-Chassis samt Spritzwand der Carrozzeria Touring an, die in größter Eile die Alu-Haut gebaut haben soll. Zeichnungen scheint es keine zu geben – womöglich hatten sie die Karosserie bereits vorgefertigt. Ein eingeschweißter Streifen im Dach weist jedenfalls auf Anpassungsarbeiten hin.

Das war sichtbar, als Große und sein Team die Karosserie von dem Lack befreit hatten, der in den USA einst aufgetragen worden war. Er nutzte Schleifvlies und verzichtete auf Chemie, um das Aluminium zu schützen. In Wolken kam ihm dicker Spachtel entgegen, eine Kosmetik, die alte Schäden zu verbergen suchte. Was er entdeckte, waren zugeschweißte Öffnungen in den Türen. Hier saßen einst Griffe, vermutlich waren es versenkte Exemplare, wie sie Touring auch bei Alfa Romeo verwendete. Aus welchen Gründen der spätere Umbau erfolgte, behält der 328 allerdings für sich. Selbst historische Fotos zeigen bereits die außenliegenden Griffe, die er heute noch besitzt.

Auch anderes trat zu Tage. Grobe Hammerspuren auf Verstärkungsblechen wiesen auf radikale Anpassungsarbeiten hin, die Touring einst vorgenommen hatte. Besonders auffällig waren einige grobe Schweißnähte am Rahmen, sie schienen original zu sein. Dabei beherrschten die Touring-Spezialisten sicher das Schweißen, und so mag es am Zeitdruck gelegen haben und an der noch nicht ausgereiften Technik. Statt auf moderne MAG-Schweißanlagen vertrauen zu können, tauchte man früher den Schweißdraht in Karbid. Das Gas, das beim Verbrennen entstand, schützte die Schweißstelle.

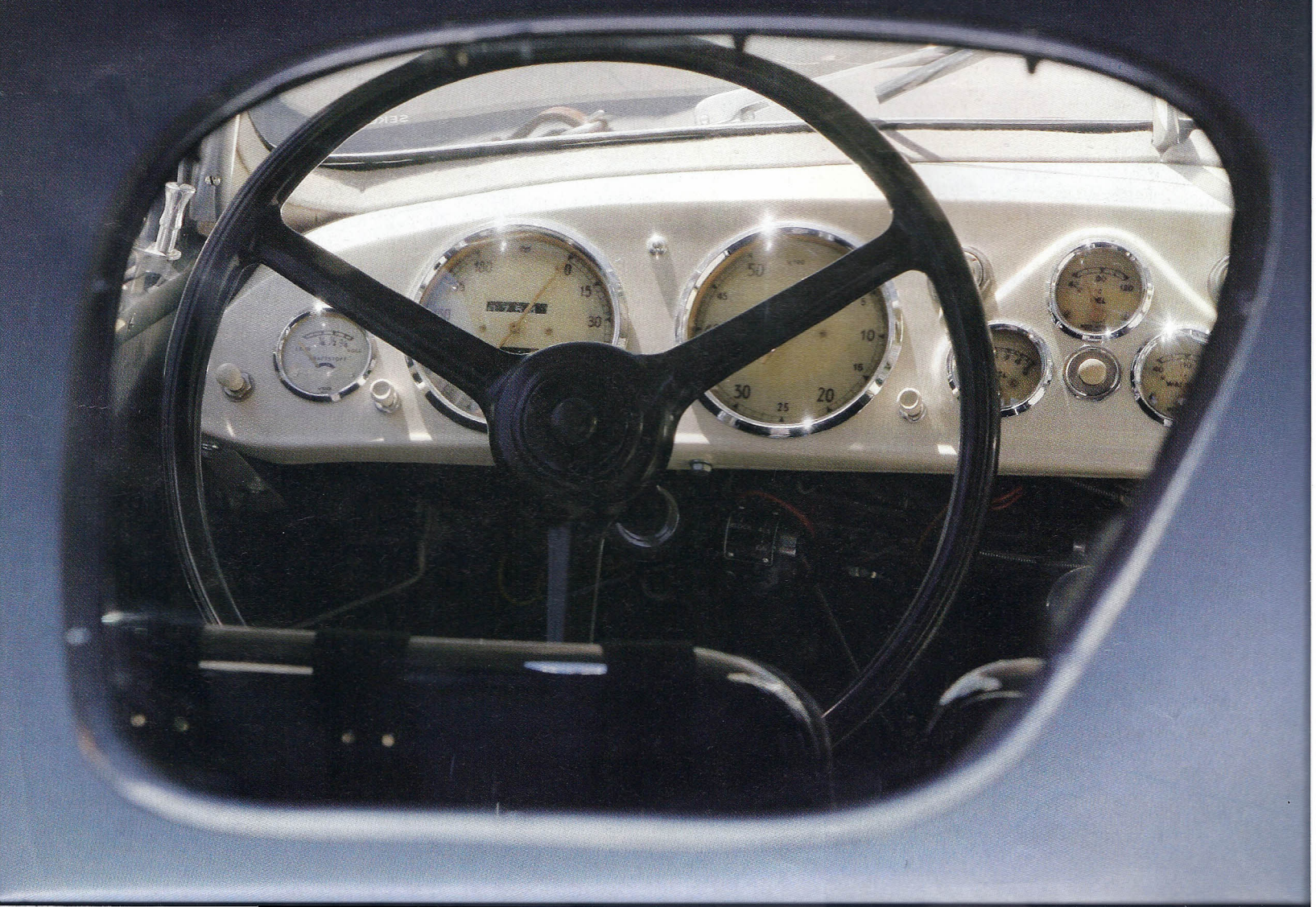
René Große stieß auch auf Reste der alten Radkästen, die irgendwann neu geformte Exemplare ersetzt hatten. Ebenso schien der montierte Tank nicht mehr das Original sein. Es folgten detektivische Spurensuche und Analyse: Der Karosseriebauer verband mit Draht die Stummel der abgesägten Rohre miteinander, die er im Bereich hinter den Sitzen gefunden hatte.

Dann entdeckte er Löcher, die kaum zufällig in die Rohre geraten waren. Als schließlich aus München Fotos der 100-Liter-Renntanks kamen, die der BMW 328-Experte Rainer Simons herausgesucht hatte, fügten sich die Puzzleteile zu einem Bild: Auch im 328 Coupé muss dieser Renntank gesessen haben. Die Löcher stammten von den Befestigungsbändern.

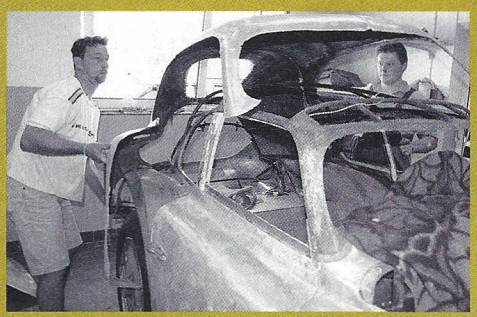
Rene Großé studierte die Fotos, vermaß sie und konstruierte mit Hilfe geometrischer Methoden, bis er die möglichen Maße des Tanks hatte. Aus Pappe ließ er

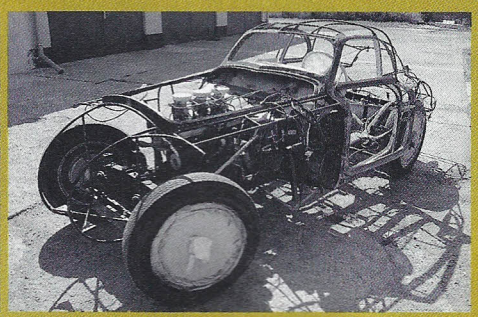
Nach der aufwendigen Restaurierung trägt das originale Coupé heute bereits die dritte Front. Sie dürfte der ursprünglichen Form sehr nahe kommen

Weiß statt silber zeigt sich das Instrumentenbrett. Das erinnert an den Einsatz in Le Mans, wo das Coupé komplett in Weiß an den Start ging



Die erste Trennung
Vorsichtig heben zwei Mitarbeiter von René Große die Aluhaut vom Unterbau. Besonders in den Randbereichen war das Blech versprödet und rissig. Auch Kontaktkorrosion war ein Problem

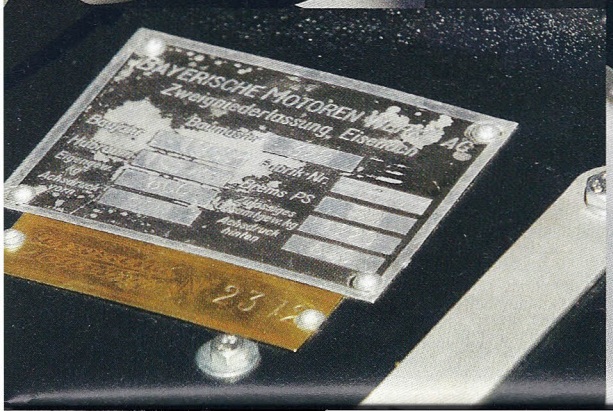


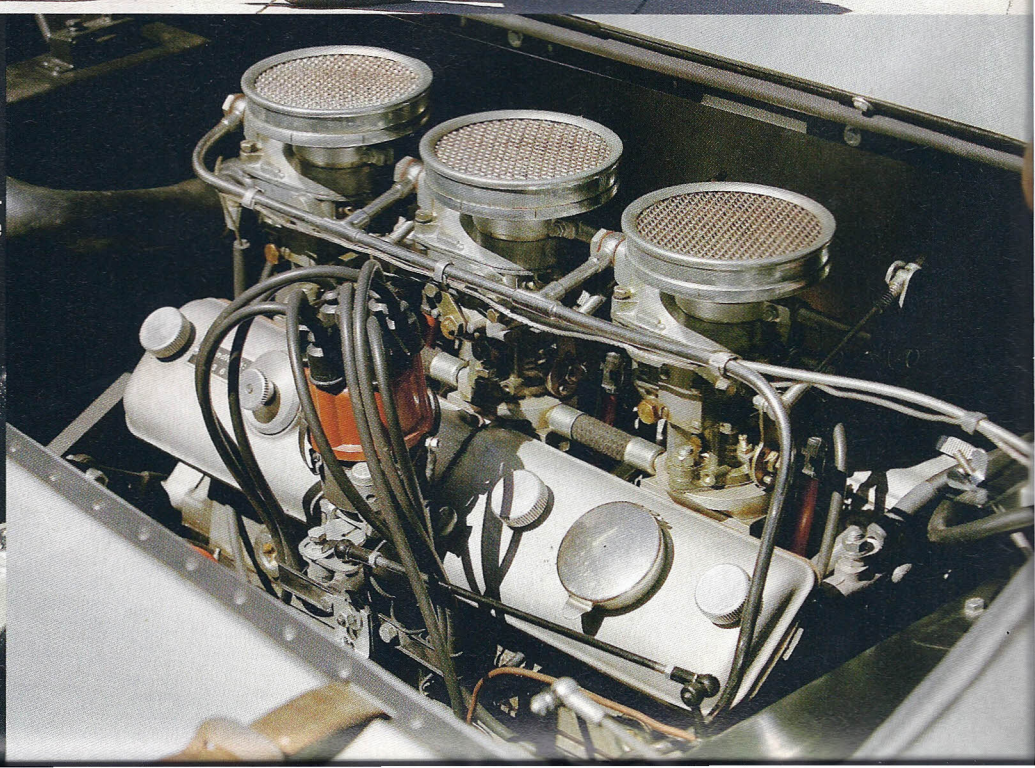


Völlig gestrippt
Der Rahmen aus filigranen Stahlrohren hatte in großen Teilen überlebt. Im Bereich der Front und hinter den Sitzen fehlten jedoch Stücke, die nun ersetzt wurden

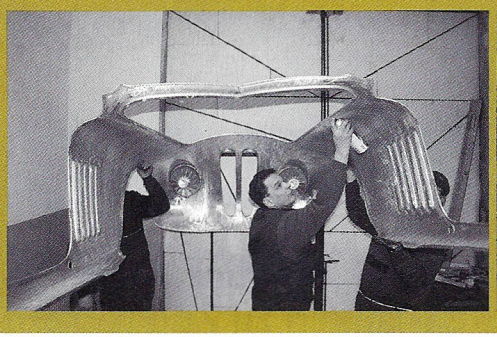
René Große (links) restaurierte im BMW-Auftrag das sensible Unikat. Klaus Kutscher, Werkstattleiter der Mobilen Tradition, betreute das Projekt

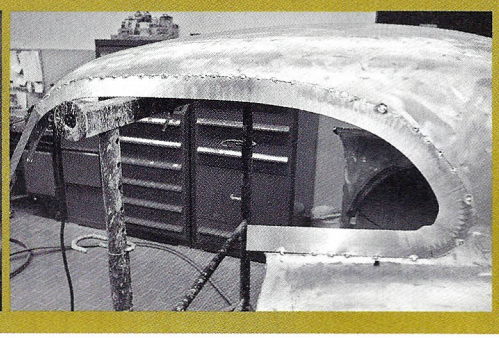
Jetzt guckt er wieder wie einst: Bisher trug das Coupé zu kleine Scheinwerfer, nun sind wieder die korrekten 220-Millimeter-Exemplare montiert. Die überholte Technik stammt aus anderen Fahrzeugen





Teils neu, teils alt
Im Gegensatz zu früher wurde die komplette Außenhaut vor dem Einbau mit Wachs vor Kontaktkorrosion geschützt. Teile der Kotflügel sind noch alt. An sie wurde die neue Maske geschweißt





Spröde am Rand
Die umgebördelten Ränder der Alu-Karosserie ersetzte René Große durch neue Streifen aus Aluminiumblech. Risse durch Versprödung und Vibrationen hatten dies nötig gemacht

ein Modell bauen – es passte, nach kleinen Änderungen, perfekt. Nur mit den im Coupé vorhandenen Sitzen wollte der große Tank nicht harmonieren. Es konnten, so die Schlussfolgerung, nicht die sein, mit denen einst von Hanstein/Bäumer ihren Mille Miglia-Sieg errungen hatten. „Immer mehr kamen wir darauf", so Große, „wie viel Jim Proffit aus freien Stücken entworfen hatte."

Den Renntank fertigte Große nach. Ebenso entstanden neue Sitze, deren Konstruktion den kargen Hinweisen folgen musste, die er den Fotos entnehmen konnte. Eine Arbeit, bei der er mit Millimetern kämpfen musste – so eng geht es im Inneren des Coupés zu.

Auch die aerodynamische Verkleidung des Unterbodens baute er neu, ohne Anhaltspunkte für ihre Form und die Lage von Abwärmeschlitzen zu haben. Das Einzige, das von ihrer einstigen Anwesenheit kündete, waren Reste von Schnellverschlüssen: Im Blech des Unterbodens waren kleine Pfannen verblieben, die einst als Aufnahmen gedient hatten.

René Große dachte sich in die Konstruktion hinein. Wie konnte das Blech ausgesehen haben? Er fand, in enger Diskussion mit BMW, eine Lösung. Dazu fertigte er rund 30 Schnellverschlüsse an – alle von Hand, mit einem auf der Drehbank gefertigten Stempel. Er ließ kleine Griffe lasern, bestellte Federn und drehte passende Gewinde.

Die größte Entscheidung forderte die Karosserie selbst. Nach dem Superleggera-Patent war das weiche Aluminiumblech über das Stahlrohrgeflecht gezogen. Überall gab es Schäden: Kontaktkorrosion, Vibrationsrisse und nicht korrekt geformte Nachbauteile ließen es letztlich ratsam erscheinen, die Alu-Haut von ihrem Rahmen zu trennen. Selbst Reste eines alten Förderbandes waren aufgetaucht, mit denen die Amerikaner die Radhäuser gegen die Karosserie abgedichtet hatten.

„Bei der Restaurierung war es stets unser Interesse, auch möglichst viel des originalen Blechs zu erhalten", sagt Klaus Kutscher. Doch letztlich suchte BMW auch eine praktikable Lösung, schließlich sollte das Coupé nicht unbewegt im Museum stehen, sondern wieder bei der Mille Miglia starten können.

„WIR WOLLTEN SO VIEL SUBSTANZ WIE MÖGLICH ERHALTEN"

Klaus Kutscher, BMW Mobile Tradition

Auf dem Klopfmodell, das für die Replica-Front bereits entstanden war, baute René Große eine neue Maske. Erst jetzt fiel bei Vergleichen mit Fotos auf, dass bei der Holzform die Scheinwerfer zu klein gewählt waren. Auch die Form der Niere stimmte nicht: Bei der Rekonstruktion hatte sich BMW an die Form des originalen Coupés gehalten, das damals noch in Jim Proffits Besitz war – und schon die erneuerte, nicht mehr korrekte Front trug. Das ließ sich nun korrigieren. Die Scheinwerfer des neu aufgebauten Touring Coupé besitzen heute den richtigen Durchmesser von 220 Millimeter.

Rundum ersetzte Große alle Ränder der Blechhaut. Zu spröde zeigte sich das gealterte Alu hier, wo es um den Rahmen gebördelt wird. Bleiben durften große Teile der Dach- und Türhäute, bei denen René Große jedoch eine starke Überdehnung diagnostizierte. Er schrumpfte das Blech, bis es passend saß – und die Form wieder strakte.

Ebenfalls noch aus den Touring-Werkstätten stammen das Heck mit seiner Klappe sowie Teile der Kotflügel. Sie haben samt den vielen Hammerspuren von damals überlebt, auch die alten gebrutzelten Schweißnähte sind noch zu entdecken. Selbst letzte Spuren der einst für Le Mans aufgetragenen weißen Farbe finden sich noch heute an den Türen.

Außen jedoch ist der Lack neu. Der ins Grünliche gehende Farbton, den das Coupé von Jim Proffit erhalten hatte, stand dem Wagen, keine Frage. Doch entbehrte er jeder historischen Grundlage, und auch die Qualität war nicht die beste: Beim Abziehen der Mille-Miglia-Startnummern rissen die Aufkleber sogar etwas Farbe ab.

Für den neuen Auftritt wagte BMW es nicht, einen kapriziösen Lack nach Originalspezifikation zu mischen. Darum trägt das Coupé heute ein modernes Polaris-Silbermetallic, bei dem ein matter Klarlack zu viel Glanz verhindert. Sehr pragmatisch geriet auch die unsichtbare Nanobeschichtung, die das Auto so versiegelt, dass nichts haften bleibt: Schmutz fließt mit Wasser auf der glatten Fläche einfach ab – sogar die gut haftenden Mille-Miglia-Aufkleber wollten darauf nicht halten, wie das BMW-Team in Brescia erfahren musste.

Nun besitzen die Bayern zwei fahrbereite Exemplare des einstigen Unikats. Die Rekonstruktion, so die Überlegung, könnte auf Le Mans-Spezifikationen umgebaut werden und so künftig die zweite Erscheinungsform des Touring-Coupés darstellen.

Nach und nach wird selbst die Replica reifen, meint René Große: „Sie wird zu einem eigenen Stück BMW-Geschichte", als Dokument einer Hände ringenden Suche nach dem hauseigenen Erbe.

TEXT: **Thomas Wirth**
FOTOS: **Reinhard Schmid**