

Eine tadellose Karosserie wie bei diesem Exemplar ist mehr als die halbe Miete – wer aber genau hinschaut, sieht am Hinterrad gleich drei Auswuchtgewichte. Und nicht nur die Felgen sind schwer aufzutreiben

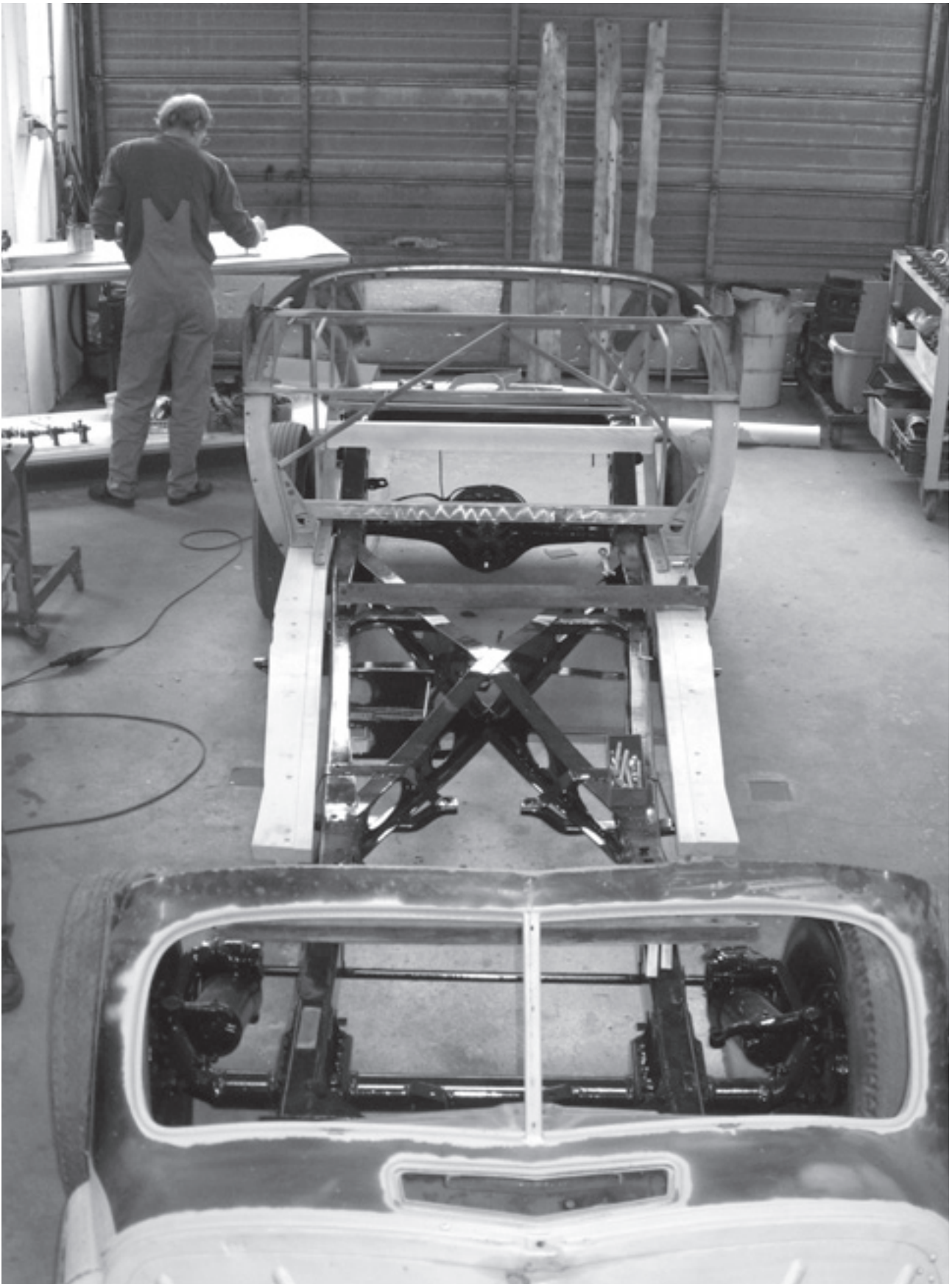
Opel Admiral '38, Teil 2 – Rahmen und Fahrwerk

Nachdem wir in Ausgabe 5/2008 zusammen mit Restaurierer Josef Micke *328 die Karosserie des Admiral '38 behandelt haben, folgt jetzt die Fortsetzung. In dieser Ausgabe geht es um den Rahmen und das Fahrwerk.

Wer einen Admiral-Rahmen betrachtet, der womöglich auch noch jahrelang auf einer Wiese gestanden hat und nach dem Sandstrahlen bereit zur Grundierung dasteht, bekommt ernste Zweifel am Sinn von selbsttragenden Karosserien. Risse, Brüche und Durchrostungen treten kaum jemals auf, auch nach siebzig Jahren nicht. Kritisch wird es nur, wenn der Admiral einen Unfall hatte oder durch einen unfachmännischen Umbau zum Nutzfahrzeug mit Belastungen zu tun bekommen hatte, für die er nicht ausgelegt ist. Beides kommt vor allem

bei Fahrzeugen aus dem ehemaligen Ostblock und Südamerika vor, daher muss ein Blick auf den eigentlich unverwüstlichen Rahmen schon sein. Reparieren lässt sich auch ein solcher Schaden, aber der Teufel steckt im Detail. Auf einer Richtbank für LKW-Rahmen lässt sich auch der kreuzverstärkte Rahmen des Admiral '38 instand setzen, doch das bedarf einiger Sorgfalt. Die Profile sind nicht durchweg verschweißt, an einigen Stellen kamen auch genietete Verbindungen zum Einsatz. Die Nieten müssen nach dem Richten komplett (!) ersetzt werden, weil sonst das Risiko besteht, dass der Rahmen später doch wieder ein Stück weit in die durch den Unfall verursachte Form zurückgeht. Beim eventuellen Nachbessern der Schweißnähte muss die ursprüngliche Schweißrichtung beachtet werden. Die

Reparatur von Rissen und Brüchen des Rahmens durch Schweißen sind hingegen ebenso wie das Erwärmen zur Erleichterung des Richtens laut Herstellervorschrift verboten. Aus gutem Grund: Das Materialgefüge des Stahls wird dabei verändert, die Eigenspannung geht verloren. Genau so verhält es sich mit den geschmiedeten Teilen der Vorderradaufhängung, die noch einige andere Probleme birgt. Es handelt sich beim Dubonnet-Federknie um die gleiche Konstruktion, die auch in den damaligen 1,3 und 2 Liter, Olympia und Super 6 zum Einsatz kam. Die Vorderräder sind über ein starres Achsrohr miteinander verbunden, Federung und Dämpfung werden durch einen Kolben angesprochen, der vom oberen Kurbelarm in das Gehäuse gedrückt wird, wenn das Rad einfedert. Tatsächlich



Rahmen mit Kreuzverstreibungen, vorn im Bild sind beim Blick durch den Scheibenrahmen die Dubonnet-Federknie zu sehen



Schäden an den Hebelämpfern der Hinterachse sollte man ebenso wenig unterschätzen wie...

hat der Kurbelarm die Form eines Knies, was zur Namensgebung geführt hat. Neben der Sturzkonzanz war die geringe ungefederte Masse der Hauptvorteil dieser aufwendigen Bauweise, die einen für die Zeit beispiellosen Fahrkomfort ermöglichte. Die Nachteile zeigten sich erst mit der Zeit: Da die Nadellager einseitig wirkendem Druck ausgesetzt waren und die Konstruktion für den großen Admiral auch etwas knapp dimensioniert war, erwies sich die Lagerung als nicht allzu haltbar. Eine radikale Lösung des Problems sieht den Umbau auf Gleitlager aus Rotguss vor. Das hält dann zwar, aber das für Opel-Synchronachser typische weiche und exakte Ansprechen der Federung geht damit natürlich verloren. Josef Micke empfiehlt das Nitrieren (Oberflächenhärten) des Zapfens. Durchhärten geht

natürlich nicht wegen der dadurch entstehenden Bruchgefahr, ein nitrierter Zapfen hält aber erheblich länger als die ursprüngliche Lösung. Die vermeintlich einfach gebaute hintere Starrachse offenbart bei näherer Betrachtung auch ihre Probleme, die aber nicht auf die Konstruktion zurückzuführen sind, sondern auf die problematische Ersatzteillage. Das Hinterachsgehäuse entspricht dem des 1,5 Tonnen-Blitz, der Flansch unterscheidet sich allerdings. (Manch ein Admiral wurde mangels Ersatzteilen mit auf den ersten Blick sehr ähnlichen Achsen aus dem Chevrolet-Programm repariert, hier lohnt ein genauer Blick.) Dass die Blattfedern nach Jahrzehnten weich werden, der Admiral hängt dann hinten merklich durch, überrascht nicht. Viel gefährlicher jedoch ist die Kombination aus

erneuerten und damit harten Federn und alten, womöglich defekten Hebelstoßdämpfern: Nach dem Passieren einer Bodenwelle „sitzt man plötzlich in einem sehr großen Auto“, drückt Josef Micke es zurückhaltend aus. Sind die mit den Jahren undicht gewordenen Hebelämpfer erst einmal ausgelaufen und ist ihre Umgebung trocken, sieht man ihnen die fehlende Wirkung von außen nicht an. Manche Admiral-Besitzer haben zusätzlich Teleskopstoßdämpfer vom Rekord einbauen (und natürlich zusätzliche Befestigungspunkte anbringen) lassen. Aber: Ein alleiniger Betrieb ohne die serienmäßigen Hebelstoßdämpfer ist nicht möglich, weil an ihnen der Querstabilisator angebracht ist. Sie müssen daher für einen solchen Umbau wenigstens noch dicht genug sein,

um die Eigenschmierung gewährleisten zu können. Letztlich führt früher oder später an einer Überholung der Hebelstoßdämpfer kein Weg vorbei. Für die Silentbuchsen hat es eine Nachfertigung gegeben, die Vorräte sind aber inzwischen aufgebraucht. Auf der Seitenansicht des Werksca-briolets sind am Hinterrad drei Auswuchtgewichte zu erkennen. Zwar sind die Felgen kein Admiral-Schwachpunkt, aber zahlreiche Exemplare haben kriegsbedingt ein wildes Vorleben hinter sich, und deshalb sind gute Felgen sehr schwer aufzutreiben. Gute Nachrichten gibt es hingegen von der Bremsanlage: Haupt- und Radbremszylinder entsprechen denen des Blitz, bei dem wegen der anderen Achlastverhältnisse allerdings die größeren Radbremszylinder hinten und die kleineren vorn montiert sind.

Neuteile gibt es zwar nicht (oder nur mit viel Glück auf Teilmärkten), aber die Überholung gilt als unproblematisch. Werden die 6 mm starken Bremsbeläge des Blitz auf 5 mm abgeschliffen, lassen sie sich für den Admiral verwenden. Der gleiche Trommeldurchmesser hat manchmal zur falschen Annahme geführt, die Beläge seien identisch, das sind sie aber nur beinahe. Das ebenfalls nur fast baugleiche Handbremsseil des Kapitän lässt sich mit kleinen Änderungen verwenden. Für die dreißiger Jahre war die Bremsanlage des Admiral übrigens hervorragend, die verhältnismäßig niedrige Pedalkraft macht das Rüsselsheimer Flaggschiff noch heute zu einem recht handlichen Auto. Für das Lenkgetriebe gibt es leider auch keine Ersatzteile mehr. Sein größter Feind ist der Mechaniker, der

es zu stramm einstellt, um dem Verschleiß in der Mittellage zu begegnen. Auch Ölverlust tritt auf, was die Lebensdauer des eigentlich großzügig dimensionierten Lenkgetriebes ebenfalls unnötig senkt. Für die Kuppelungshilfswelle gibt es passende Buchsen im Großhandel, es leidet im Betrieb unter mangelnder Schmierung und einseitiger Belastung. Immerhin lässt sich hier ein Schaden einfach feststellen, eine ausgeleierte Welle knarzt beim Treten des Kupplungspedals vernehmlich.

Im nächsten Zuverlässigen folgt der dritte und letzte Teil, dann geht es um Motor, Getriebe, Elektrik und Innenausstattung des Admiral '38.

*Text: Stefan Heins *1662*

*Fotos: Josef Micke *328, Archiv Alt-Opel IG*



...Probleme mit der Synchronfederung der vorderen Einzelaufhängung