

Opel Super 6 Werkskabriolett – Restaurierung Teil 2

In der zweiten Folge wird immer noch nicht restauriert, vielmehr wurde recherchiert – und Markus Dürkes zeigt, was sich mit viel Fleiß und ein wenig Glück alles über ein siebzig Jahre altes Auto noch herausfinden lässt. Da sich nun einige der Angaben im ersten Teil – siehe Heft 1/09 – als unvollständig oder nur halb richtig herausgestellt haben, bringen wir die in Teilen bereits veröffentlichte Vorgeschichte hier noch einmal, ergänzt und korrigiert auch mit Hilfe einiger Mitglieder der Alt-Opel IG.

Der Lebenslauf

Wir erinnern uns: Der Wagen hat die Fahrgestellnummer: 104A - 5233, die Motornummer 38-12588, wurde am 22.07.1938 zugelassen und gehört somit in die zweite Serie. Der originale Brief von 1938 ist erfreulicherweise noch vorhanden – und nach erfolgreicher Recherche habe ich die lückenlose Geschichte des Wagens rekonstruieren können. Ich hatte ja den heute 67jährigen Sohn des Erstbesitzers ausfindig machen können und wurde von ihm freundlicherweise zum Kaffee eingeladen – es folgte ein bemerkenswerter Nachmittag. Ein Reisefotoalbum der Jahre 1949 – 1951, etliche weitere Fotos und sieben 16mm Filme mit insgesamt 133 Minuten Laufzeit aus den Jahren ca. 1939 - 1956 durfte ich mitnehmen und für mich kopieren. Insgesamt fanden sich somit bis jetzt 31 Fotos und neun Filmsequenzen mit meinem Auto. Ein Farbfilm aus den Jahr 1941 (!) zeigt dann auch die gesamte originale Farbgebung des Autos (Lack – schwarz, Innenausstattung – rot, Verdeck – sandbeige). Der Super 6 hat in seinen bisherigen 71 Lebensjahren folgendes erlebt:

Der Erstbesitzer 1938 - 1946:

1938 – im Alter von dreißig Jahren –



Auf den ersten Blick sieht der inzwischen gründlich gereinigte Super 6 passabel aus, auch...

kaufte sich Dr. med. Ernst Wagner, Facharzt der Chirurgie aus Grävenwiesbach, das Opel Super 6 Werkskabriolett und ließ es am 22.07.1938 mit dem amtlichen Kennzeichen IT – 99271 zu.

Der Opel war sein „Sommer-Wochenend-und-Urlaubswagen“ neben seiner Adler-Limousine und wurde sorgfältig gepflegt und gewartet. Im Herbst wurde der Wagen immer aufgebockt und über den Winter

eingemottet.

Im Krieg wurde der Opel als „Arztwagen“ nicht requiriert. Dr. Wagner wurde dann allerdings als Lazarettarzt nach Skandinavien abkommandiert und geriet in Norwegen in Kriegsgefangenschaft. 1947 kam er zurück nach Grävenwiesbach – und sein geliebter Opel war weg.

Der Zweitbesitzer 1946 - 1949:

Ein „Kriegsgewinnler“, der Ingenieur



...die Innenausstattung wirkt wenig verschlissen, doch...



...steckt der Teufel bekanntlich im Detail. Die hintere Sitzbank zeigt Risse, um die Mittelarmlehne sind die Nähte aufgeplatzt



Rechts im Bild ist zu erkennen, dass die Türpappen aufgerollt sind, das Bodenblech links im Fußraum benötigt ebenfalls Arbeit.



Noch ein Bild, das auf den ersten Blick besser aussieht als der Super 6 (noch) ist: Der Lack glänzt, gehört aber nicht auf dieses Auto, der Verlauf der Tür zur B-Säule weist auf Schäden der hölzernen Karosseriestruktur hin, und es sind ein bisschen viele Auswuchtgewichte an den Felgen montiert

und Treuhänder Franz B. aus Friedberg, hatte den Wagen im Frühjahr 1946 unter Angaben von dubiosen Gründen von der Familie „requiriert“ und ihn auf seinen Namen am 21.05.1946 angemeldet (Kennzeichen wahrscheinlich HE – 24198) und am 29.05.1948 auf Frankfurt noch einmal umgemeldet (Kennzeichen wahrscheinlich: AH 42 – 4773).

Der Drittbesitzer ist der Erstbesitzer 1949 – 1968:

Dr. Wagner, ein sehr energischer Mann, tobte ob seines „entwendeten“ Wagens und ließ nicht locker. Er setzte alles daran, seinen Traumwagen wieder zu bekommen – und war letztendlich erfolgreich. Anfang 1949 wurde der Wagen unentgeltlich wieder an Herrn Dr. Wagner ausgehändigt, und am 18.05.1949 wurde er endlich wieder auf seinen Namen zugelassen. Kennzeichen: AH 60 – 3353.

In der Zeit des Herrn B. hatte das schöne Auto leider etwas gelitten. Dr. Wagner ließ seinen Opel deshalb umfangreich wieder aufbereiten. Das mir ausgeliehene Fotoalbum erzählt: Vom 20.07. – 08.08.1949 erfolgte dann schon wieder die erste Urlaubsreise mit dem Super 6: Grävenwiesbach – Bodensee – Alpen – Garmisch – Tegernsee – Grävenwiesbach.

1950 ging es mit dem Opel im Juli für 8 Tage in das 700 km entfernte Niendorf an die Ostsee, und im Herbst fand für ein verlängertes Wochenende eine Moselfahrt mit ihm statt.

Im Frühjahr 1951 wurde Österreich im Kabriolett besucht: München, Salzburg, Linz, Tauern, Wildbad Gastein, Schwaz, Ehrwald. Wann immer es ging, wurde auch in winterlicher Landschaft offen gefahren. Vom 16.07. bis zum 08.08. ging es nach Österreich zum Millstättersee in

Kärnten.

Herr Dr. Wagner war mit seinem Opel sehr genau. Der Wagen wurde immer von der Opel-Niederlassung Wern in Weilmünster gewartet (die es heute noch gibt und auch noch immer von derselben Familie geführt wird). Seit 1949 – dort zunächst noch als Auszubildender – kannte Herr Peter Schmidt (Jahrgang 1934, Alt-Opel-Mitglied *188 und späterer Besitzer Nr. 3) den Wagen und musste regelmäßig an ihm arbeiten. Herr Schmidt erzählte mir, daß Herr Dr. Wagner immer sehr streng und äußerst penibel war. Bei jeder Inspektion musste der gesamte Unterboden mit einem Spachtel gesäubert, dann mit Wasser abgewaschen, mit Druckluft getrocknet und danach mit Konservierungöl eingepinselt/ingesprüht werden. Herr Dr. Wagner hat am Ende alles auf der Hebebühne kontrolliert und ist alle Ecken mit dem Finger abgefahren - dann fuhr die Bühne wieder runter, ein Rundgang um den Wagen folgte und wehe, auf dem Lack war auch nur ein Fingerabdruck! So kommt es, dass der Unterboden und die gesamte Karosserie bis heute keinerlei Durchrosten, allenfalls etwas Flugrost, zeigt.

Auch nach dem Krieg wurde der Super 6 über den Winter eingemottet und aufgebockt.

In den fünfziger Jahren bekam der Wagen dann sein letztes Kennzeichen: USI – C 668.

Als Alltagswagen hatte Herr Dr. Wagner nach dem Krieg zunächst einen Opel P4, ab ca. 1950 einen VW Käfer, ab ca. 1956 einen Citroen DS und in den sechziger Jahren einen Mercedes.

Ende der Fünfziger Jahre wurde es etwas ruhiger um den Opel. Die Urlaubsfahrten fanden nun überwiegend mit dem Wohnwagen statt. Ab 1960 durfte sein Sohn Peter den Wagen gelegentlich benutzen – mit der Auflage natürlich, ihn pfleglich und schonend zu behandeln. Es folgte nach dem Abitur 1961 eine Reise (mit Zelt) ins Elsass und den Schwarzwald.

1964 geschah es dann: Bei einem Ausweichmanöver - ein Mopedfahrer

fuhr mitten auf der Straße - rutschte der Super 6 in den Graben: Auf der Fahrerseite waren beide Kotflügel verbault und die Lenkradschnecke war gebrochen. Peter Wagner konnte ihn aber – wenn auch nur abenteuerlich – noch mit eigener Kraft nach Hause steuern. Dort stellte er den Wagen in die für den Super 6 extra vorgesehene separate Garage mit der beschädigten Seite ganz dicht an die Wand, damit der Vater dieses Malheur nicht erfuhr – er hätte furchtbar getobt. Kurz darauf wurde der Wagen abgemeldet.

1966 verstarb Herr Dr. Wagner tragisch beim Baden in Frankreich mit nur 58 Jahren – er hatte bis dahin vom Unfall seines geliebten Opel nichts erfahren....

Irgendwann zwischen 1966 und 1968 wurde das Auto repariert und eine Lenksäule vom Opel Blitz eingebaut. Angemeldet wurde der Super 6 aber nicht mehr.

Der „tatsächliche“ Drittbetreiber wird der ehemalige Mechaniker: 1968 – 2005:

Mitte der fünfziger Jahre übernahm der ehemalige Auszubildende der Opelwerkstatt Wern, Herr Peter Schmidt (siehe oben), das elterliche Opel-Autohaus: Opel-Autohaus Gießen. Ab dann verlor er den Super 6 etwas aus den Augen. 1968 erfuhr er von seinem Kollegen Wern, dass der alte Opel Super 6 von Dr. Wagner zu verkaufen sei. Weil er ja wusste, wie gut der Wagen immer gepflegt wurde, war er froh in dann von Peter Wagner übernehmen zu dürfen. Der Kaufpreis betrug damals 2.800 Mark. Von 1968 bis 2005 stand der Opel überwiegend im Showroom des Opel-Autohauses und wurde in den letzten 40 Jahren insgesamt kaum mehr als 100 km (!) gefahren. Irgendwann um 1970 erhielt er eine neue „Gebrauchslackierung“ und die Vordersitzbank wurde mit rotem Kunstleder neu bezogen. Zwei Einsätze als Hochzeitskutsche sind überliefert, beide Ehen sind dem Vernehmen nach allerdings inzwischen wieder geschieden....

Der Viertbesitzer ist nun der Autor dieser Zeilen...

Nach so viel Vergangenheit jetzt aber wieder in die Gegenwart. Nach dem Kauf wollte ich versuchen, den Wagen soweit fahrfähig zu machen, um ihn ein wenig zu erfahren – Hoffnung hatte ich dafür allerdings wenig – er war ja praktisch 40 Jahre nicht gelaufen.

Ich bat Josef Micke um eine grundsätzliche Einschätzung zu dem Wagen und brachte ihn deshalb zu ihm – nach ein paar Tagen fuhr ich wieder hin und zu meiner großen Überraschung sagte Herr Micke zu mir: „Haben Sie noch 10 Minuten Geduld, dann machen wir eine Probefahrt“ – ich war platt! Ein anderer Vergaser, neue Bremsschläuche und -flüssigkeit, ein paar Einstellungen und – er lebte tatsächlich! Nach diesen rudimentären Arbeiten konnte ich Danke Josef Micke schon ein paar Runden fahren. Ich war begeistert – das Auto fuhr sich klasse, ich wollte gar nicht mehr aussteigen! Der Motor lief sehr schön und sanft und hatte einen fantastischen Durchzug, das Getriebe ließ sich gut und erstaunlich leicht schalten und war leise. Allerdings lief das Differential vor allem im Schiebetrieb etwas laut und muss definitiv überholt werden. Nach dieser ersten „Erfahrung“ entschied ich mich für eine „große“ Inspektion bei Josef Micke und ein neuer Satz Diagonalleisten wurde bestellt und aufgezogen. Am 30.04. konnte ich die Antiquität dann leicht aufgeregt abholen und auf eigener Achse (wieder leicht aufgeregt) ohne Zwischenfälle gut 60 Kilometer nach Hause fahren. Resümee: schönööööööööön! Erstaunt bin ich vom kräftigen Motor (obwohl ich nach Josef Micks Weisung zunächst maximal 70 km/h fahren durfte) und von der Straßenlage – wenn ich denn dann mal darf, ist das ja ein richtig agiles Auto und das bei dem Alter! Am 1. Mai habe ich die Antiquität dann einen ganzen Tag geputzt – heute sagt man dazu auch „aufbereitet“. Seitdem konnte ich es dann nicht lassen – bin jetzt schon über 400 km gefahren. Und...da kommt ja so mach 25 Jahre jüngerer Wagen nicht

mit – erstaunlich. Wie wird der Super 6 erst nach der Restauration fahren? Er macht ja jetzt schon wirklich außerordentlich viel Spaß.

Nach 140 km bin ich dann allerdings ein paar Mal stehen geblieben. Ein Blick in die Benzinpumpe klärte das Problem – der Dreck, der sich in den letzten Jahrzehnten im Tank sammelte, ist nun auf dem Weg nach vorne und verstopft dort immer wieder das Sieb. Ich habe deshalb einen zusätzlichen Benzinfilter zwischengeschaltet und auch den Tank gespült. Weiter sind keine ernstesten akuten Probleme zu erkennen.

Mit dem ersten Bericht im „Zuverlässigen“ hatte ich auch eine Suchanzeige für die fehlenden/ beschädigten Teile geschaltet – die Resonanz und das Ergebnis ist unglaublich und das Netzwerk der Alt-Opel-IG wirklich beeindruckend: Fast alle benötigten Teile habe ich doch tatsächlich durch Angebote von Mitgliedern und durch Rainer Wieler bekommen – viel fehlt jetzt nicht mehr (siehe unter „Suche“ im Anzeigenteil).

Eine grundlegende Restaurierung ist auch deshalb notwendig, weil der Holzaufbau im Bereich der A-Säule und des Verdecks/ Kofferraums nicht mehr gut ist – erstaunlich, denn das Blech ist ja praktisch rostfrei. Mit den Vorarbeiten für die Restaurierung habe ich angefangen, doch erst einmal werde ich den Super 6 in den nächsten Wochen vor allem genießen. Ab August wird er dann komplett restauriert – Fortsetzung folgt!

Markus 7 ürkes *3608

Hallo Markus,

ich kann einen Aufnahmeort des Opel Super 6 eindeutig zuordnen. 7 en Blick habe ich tFglic auf dem Weg zur Arbeit. 7 as Bild ist unterhalb des Schlosses LeuschEanstein mit Blick auf das Schloss HohenschEangau lals dunkle Silhouette zu sehenJaufgenommen. 7 ie Straße ist die Colomanstraße in HohenschEangau bei Füssen. 7 ie Region ist übrigens auch heute noch ein lohnendes Niel für einen Oldtimerurlaub, das sehe ich immer Eieder am (arkplatder SchlGsserO SchGnen Gruß vom Alpenrand Michael WGrnhofer *1928