



Der Kapitän von Werner Pirker heute, aufgenommen bei der 2. KAD-Fahrt in Österreich

Eine Opelliebe auf den ersten Blick!

Beginnen hat alles im Februar 1992, bei einem Kuraufenthalt in der Nähe von Graz! Bei einem Besuch einer Freundin meines Vaters, kam das Gespräch auf Oldtimer. Dabei erfuhr ich dass der verstorbene Ehemann dieser Freundin einen alten Opel mit Panoramamascheibe besessen hat. Das Auto wurde in den 80er Jahren an den Bruder der Freundin nach Wels in Oberösterreich verkauft. Der Bruder versuchte das Auto wieder flott zu machen, aber es blieb beim Versuch. Danach wurde das Auto in einen gemieteten Stall mit viel Gerümpel für ca. elf Jahre untergestellt. Nach diesem folgenschweren Gespräch im Februar 1992 versuchte die Freundin, mit Ihrem Bruder in Kontakt zu kommen, was auch gelang. Sie konnte ihn überreden, dieses Fahrzeug zu verkaufen.

Nach dem Kuraufenthalt im April 1992 wurde eine Abschleppachse organisiert

und nach Absprache des Abholtermins ging es los in Richtung Wels zum vereinbarten Treffpunkt, mit einem Freund und viel Werkzeug im Gepäck! Der Bruder erschien pünktlich zum

vereinbarten Treffpunkt und wir fuhren zum alten gemieteten Stall. Nach dem Öffnen der Tür kam das ganze Drama um diesen alten Opel ans Tageslicht. Der Kapitän rostete langsam vor sich hin und



Der Anfang: ein Häuflein Elend, dessen...



...Frontpartie allein schon gereicht hätte, um die Hände überm Kopf zusammenzuschlagen. Hier passt überhaupt nichts mehr zueinander



Demontiert sieht es noch schlimmer aus



Stabile Seitenlage – und überall Rost



Der Fußraum, gerade ohne Türschweller



Die erneuerte A-Säule



Ohne Abschluss – der Kofferraum. Aber Werner Pirker hatte gewettet, und die Restaurierung kam dann schon pünktlich zum Abschluss!



Kein Heck-Meck, sondern saubere Arbeit...



...auch von unten. Hier die Hinterachse



Was vom Tage übrig blieb – herausgetrennte marode Bleche

beherbergte einige Generationen von Mäusen. Dementsprechend waren Tapezierung, Faltschiebedach und Innenausstattung von diesen Bewohnern arg zugerichtet worden.

Einige Teile waren schon abgebaut, aber es war alles bis auf die Parklichter vorhanden. Dabei stellte sich heraus, dass es sich um einen Kapitän P LV von 1959 handelte. Aber mit einem 2,5 Liter Motor mit 85 PS, in der Österreichversion!

Nachdem wir bei 4.000 ÖS handelseinig wurden, luden wir das Fahrzeug auf unsere mitgebrachte Abschleppachse und ab ging es Richtung Heimat! Von der heutigen Straßenverkehrsordnung her wäre dieser Transport undenkbar. Glück gehabt, oder auch nicht?

Von den ca. 270 Kilometern bis nach Hause schafften wir gerade einmal 5 Kilometer, dann qualmten auch schon die Vorderräder. Die Bremsbeläge schleiften an der Trommel. Nachdem wir das behoben hatten, ging es weiter, etwa 15 Kilometer, da platzte an der Abschleppachse der linke Reifen. Und das an einem Freitag um 17.00 Uhr.

Bei einem Schrotthändler bekamen wir einen Ersatzreifen mit Schlauch, leider um zwei Nummern zu groß. Das konnte nicht gut gehen. Nach weiteren zwanzig Kilometern platzte auch dieser Reifen und die Felge war auch noch beschädigt. Wir dachten, so jetzt ist Feierabend!

Doch nach etwa zehn Minuten kamen zwei junge Buschen auf ihren Fahrrädern daher. Nachdem sie unsere Fracht bestaunt hatten, fragten Sie, ob sie uns helfen könnten. Viel Hoffnung hatten wir nicht, aber Glück im Unglück, zu Hause am Heuboden hätte der Vater einen Heuwender mit neuen Reifen und einen neuen Schlauch. Einen Reifen mit Schlauch könnten wir haben. Natürlich sofort das Zugfahrzeug abgehängt und mitgefahren. Tatsächlich war an diesen Gerät ein neuer Reifen mit neuem Schlauch in der passenden Dimension daran.

Nach dem Reparieren der Felge und dem Aufziehen des neuen Reifens ging es zurück zur Abschleppachse. Nach der Montage ging es mit ca. 30 km/h in Richtung Heimat. Die restlichen 230 Kilometer schafften wir anstandslos und kamen nach 22 Stunden überglücklich zu Hause an. Danach war schlafen angesagt!

Am nächsten Tag fuhr meine Frau auf

Kur und ich konnte mich drei Wochen mit diesen bedauernswerten Vehikel beschäftigen. In dieser Zeit wurde mir bewusst, dass in unserer Garage das Wiederbeleben unseres Kapitans nicht gehen würde. Nach dem Kuraufenthalt meiner Frau beschlossen wir, gemeinsam das Auto komplett neu aufzubauen.

Punkt 1: monatlich die Oldtimer Praxis kaufen,

Punkt 2: Werkstattbau 50m²,

Punkt 3: Historie vom Fahrzeug eruieren,

Punkt 4: Kapitäntreffen 1994 in Salzburg besucht und wertvolle Tipps erhalten,

Punkt 5: 1995 Teileträger und diverse Ersatzteile gekauft, drei Kapitane geschlachtet und Teile gebunkert,

Punkt 6: 1996 auf die Tullner Oldtimermesse gefahren,

Punkt 7: fahrbare Kippvorrichtung für Karosseriearbeiten gebaut.

Nachbarn und Freund meinten wir sollten diesen Rosthaufen lieber verschrotten und manche zweifelten an unseren Verstand! Unser Ziel war und blieb es aber, in zwölf Monaten das Ding neu aufzubauen!

Unser Schwiegersohn zweifelte an uns, meiner Frau und mir, und wettete mit mir, dass schafft ihr nie. Der Einsatz war ein Wochenende Südtirol! Das Auto musste also bis Ende Mai 1998 fertig, typisiert, angemeldet und für den Straßenverkehr zugelassen sein.

Danach ging es los! Das Auto wurde komplett zerlegt und auf die Kippvorrichtung geschraubt.

Die ausgebauten Teile wurden fotografiert, gereinigt, überholt, beschriftet, in Kisten und Schachteln nach Baugruppen gelagert. Es wurden sämtliche rostbefallene Teile herausgeschnitten und durch handgefertigte Neuteile ersetzt. Scheinwerfertöpfe,

Einstiegsbleche, Radläufe mit Innenblechen, innere Radkästen, Kofferaumboden, Reserveradmulde, Fußraumbliche, Luftleitblech vorne, Heckblech, und alle Seitenträger, insgesamt über 10m² 1mm starkes Elektrolytblech. Danach wurde die Karosserie mit der 3M Kunststoffscheibe komplett blank geschliffen (Motordeckel und Kofferaumdeckel hatten bis zu sieben Farbschichten), die Übergänge wurden verzinkt und die gesamte Karosserie mit Fertan eingep



Noch nicht in Ausgehuniform – Kapitän, grundiert



Und hier im frischen Glanz!



Immer dabei: Hannibal, der Bär



Autor Werner Pirker vor seinem Kapitän, dem die wüste Vergangenheit wirklich nicht mehr anzusehen ist



Starke Perspektive: Von schräg hinten sieht der P 2.6, der in Österreich ein 2.5 war, immer noch sehr gut aus...



...und vorm Alpenpanorama erst recht

sprüht, nach 48 Stunden mit Hochdruck gereinigt, getrocknet und mit Korolless grundiert. Sämtliche Hohlräume erhielten Stopfen. Danach ging es zum Lackieren.

In der Zwischenzeit wurden sämtliche Aggregate neu überholt. Der Motor bekam neue Kolbenringe, eine neue

Kurbelwellendichtschnur und einen neuen Satz Dichtungen. Getriebe und Differential wurden gereinigt und lackiert. Das Faltschiebedach wurde vom Sattler kostengünstig erneuert. Vorderachse und Federn wurden gereinigt und neu lackiert. Die Hinterachsfedern wurden ausgesprengt und lackiert. Die



Frühe Infektion – schon mit drei Jahren wusste Werner Pirker, was für ein Auto er später wollte. Hier mit seinem Vater und einem Ponton-Rekord



Meiningen 2010, mit „Tante Ruth“, einem Westfalia-Wohnwagen aus dem Jahr 1959

Bremsen wurden komplett neu überholt. Die komplette Innenausstattung wurde gereinigt. Alle Chromteile wurden aufbereitet und poliert.

In der Zwischenzeit war der Lackierer mit seiner Arbeit auch fertig. Er hatte das Auto in der Originalfarbe „Terrabai-ge L410“ lackiert. Danach begann der

Zusammenbau der Teile. Meine Frau und ein sehr guter Freund halfen dabei tatkräftig mit, oft bis weit in die Nacht. Hohlräume und Unterboden wurden mit „Seilfett“ konserviert!

Nach ca. 2.000 Arbeitsstunden wurde unser Kapitän begutachtet (durch eine Fachwerkstatt) und am 28.05.1998 zum Verkehr zugelassen. Nach 17 Jahren Stillstand bewegt sich unserer Kapitän wieder auf eigener Achse. Mein Schwiegersohn hat seinen Wetteinsatz beglichen und gemeint, mit euch wette ich nie mehr. Im gleichen Jahr sind wir zu unseren ersten Kapitäntreffen nach Laub/ Prichsenstadt bei Würzburg gefahren. Ohne Probleme, wie es sich für einen Opel gehört!

2009 wurden eine Westfalia Anhängervorrichtung, ein Nebenstromölfilter, ein elektronischer Blinkgeber für 6 Volt, eine Anhängerkontrolle, eine 6 Volt-Warnblinkanlage und eine zweite 6 Volt-Lichtmaschine mit Regler eingebaut. Seit 2009 hängt am Kapitän die Tante Ruth, ein Wohnwagen Typ Westfalia 310 aus dem Baujahr 1959. Aber das ist eine andere Geschichte!

Mit diesem Gespann fahren wir zu

diversen Oldtimertreffen! (Alt Opel Jahrestreffen:2009 Wangen a. d. Aare CH, 2010 Meiningen/ Thüringen, 2012 Rüsselsheim) Bis heute hat uns unser Kapitän noch nie im Stich gelassen und immer gut nach Hause gebracht! Opel heißt nicht umsonst „der Zuverlässige“ In den letzten 12 Jahren hat unser Kapitän ca. 40.000 Kilometer ohne Probleme abgespult. Und unser Maskottchen, der Bär „Hannibal“ auf den Rücksitz (ein Geschenk von lieben Freunden aus Laub/ Prichsenstadt), ist immer dabei.

Auf Wunsch unsere Enkel wurden sie mit dem Kapitän zur Erstkommunion gefahren. Das war für sie ein tolles Erlebnis. 2010 durfte ich die Braut eines Freundes mit den Kapitän zur Trauung fahren. Unser Kapitän ist ein treues, zuverlässiges Familienmitglied und natürlich unverkäuflich!

Zu den Kosten bis heute: ca. 2300 Arbeitsstunden und ca. 200.000 ÖS. (14.000.- Euro)

Aber das ist uns unser Kapitän wert!

*Text: Werner Pirker *3178*

*Fotos: Norbert Büchner *2403, Werner Pirker *3178, Nicole Wintersteiger*

Besuch im Mausoleum

Hier einmal etwas anderes als nur über Autos, aber trotzdem über Opel: Mein Freund Clemens Duvenkamp (Ing. bei Opel) und ich haben vergangenen Dienstag im Rahmen des Rüsselsheimer Kultursommers an einer Besichtigung des Mausoleums der Familie Opel teilgenommen. Dies hatte vor allem bei vielen älteren Besuchern auf große Resonanz gestoßen.

Es ist meines Wissens sehr selten, dass

das Innere zugänglich gemacht wird. Im Inneren ist es erwartungsgemäß sehr düster, wir durften in fünfköpfigen Gruppen hinein. Mein Freund hat einige



Das Mausoleum von außen



Fein verzierte Türen

Fotos gemacht, darunter auch welche von innen.

Der Vorsitzende des Geschichtsvereins zeigte uns auch noch Bilder, wie die Grabstätte von Adam und Sophie Opel aussah, bevor die beiden Jahre später ins Mausoleum umgebettet wurden. Er



Büsten und ausführliche Beschreibungen zieren die Grabstätten