LUCKY NUMBER **SEVEN**

Die Wiederauferstehung dieses besonderen **Austin Seven-Werksautos** beweist, wie faszinierend das Klischee vom Rennwagen für die Straße sein kann. Und wie resistent britische Rennsport-DNA gegenüber deutschen TÜV-Bestimmungen ist. Vom unfassbaren Fahrspaß ganz zu schweigen…

Im Inserat steht etwas von „Original Ulster", gut dokumentierter Historie und einem mit feinsten Teilen aufgebauten Motor. Genug, um mein Gedanken-Karussell auf Drehzahl zu bringen, auch wenn ich bislang immun gegen den sympathischen, aber untermotorisierten Austin Seven war. Doch der hier ist anders, versprüht als „Ulster" die volle Faszination hoch verdichteten Vorkriegs-Rennsports…

Alu-Karosse, tiefes Fahrwerk, heißes Triebwerk, Bootsheck: „JK 1595" ist offenbar very special! Auf die Sichtung der Anzeige im renommierten Magazin *Car & Classic* folgen zwei schlaflose Nächte, folgerichtig die Plünderung des Kontos und ein in Nacht und Nebel geplanter Trip nach Südengland. Der Kaufvertrag ist bereits unterschrieben, als ich bei Rory Stokes unweit von Southampton das erste Mal live vor dem orangen Mini stehe. Doch versprochen hat Rory nicht zu viel: Zwar ist das Finish typisch britisch, der Lack billigst geduscht und viele Teile ohne Gefühl ans Auto montiert. Doch Provenienz und Ausstattung überzeugen. Der Austin wird mein erster Vorkriegs-Oldtimer. Cheers! Er bietet zum Bruchteil der Kosten eines, sagen wir, Riley oder Amilcar genauso viel Emotion und Rasanz.

Zuhause nehme ich *JK 1595* eingehend unter die Lupe. Motorlauf? Na ja. Lederriemen? Vertrocknet. Die Scheinwerfer haben verschiedene Gläser. Alle Kotflügel stehen in absurden Winkeln wie Antennen vom Wagen ab. Die unterschiedlich eingespeichten Räder sind falsch mon-

Feierliche Übergabe in Südengland: Auf den Trailer kommt ein sehr ehrliches Auto

› AUS DEM RESTAURIERUNGSALBUM: RAN AN DIE FASZINIERENDE VORKRIEGS-MATERIE!

Erste Amtshandlung: Neue Umlenkrolle plus Keilriemen, dazu gibt's wieder ein Lüfterrad aus Aluminiumguss

Der fipsige Auspuff aus Wasserleitung weicht einem Eigenbau. VA-Material in 40 x 1,5 mm passt perfekt. Das aufgefächerte Rohr bog sich beim ersten Abkühlen fast wieder gerade. Ein Muss: Halterung mittels Spannfeder und Öffnung mit „Slash Cut"

Alu-Cockpit im Guilloché-Stil: Im Standbohrer der Silentblock einer Sitzbank, darauf klebt das grobe Vlies eines Hausschwamms

Die Elektrik ist halbherzig verkabelt, die meisten Instrumente sind ohnehin nicht angeschlossen. Neu: Lucas-Blinkerschalter, Leselampe, Bremslichtgeber und der Umbau originaler Rücklichter. LEDs vereiteln fast den TÜV...

Schlechter Lauf und Rost im Schwimmer machen eine Überholung der Einzoll-Doppelvergaser nötig. Mit Geduld schafft das jeder Frischling. Die Benzinleitungen werden neu verlötet

In aller Konsequenz: Griffige *Blockleys* statt Seitenwagen-Reifen, dazu reichlich Pflege für das primitive, aber geschundene Fahrwerk

Nur Mut: Maßgefertigte Alu-Schutzbleche erhalten stabile Halter aus Winkelstahl. Trotz großer Zweifel vermeintlicher Experten hält die Konstruktion an der Radnabe bis heute!

tiert, kaum eine Anzeige funktioniert. Es tropft aus Ölwanne, Kraftstoffleitung und Kühler. Fehlende Schmiernippel und das vibrierende, Torque Tube genannte Lager für die Antriebswelle vermitteln ebenfalls ein zwiespältiges Bild.

Trotzdem kann ich mein Glück kaum fassen. Denn noch auf der Insel haben mir die Austin-Experten Chris Gould und Walter Heale bestätigt, dass mein Kauf kein Reinfall, sondern ein Glücksgriff sei. Denn die klapprige Blechkiste wäre wirklich ein Werks-„Ulster", der den Krieg und eine nicht weniger wilde Zeit bei den Rennen des VSCC überlebt habe. Nur 168 dieser „Sports"-Modelle mit dem Typenkürzel EA wurden zwischen 1930 und 1932 gebaut. Und „Jay Kay" trägt Karosserienummer 150, welche bis 1980 auf einem Chassis unbekannter Herkunft über die Pisten des United Kingdom geprügelt wurde. Von Hand ins Bodenblech gestanzte Zahlen, die notdürftig glatt gedengelte Alu-Karosserie, etliche Bauteile mit EA-Prägung oder die Schwerpunkt-günstig gestauchte Vorderachse unterstreichen das.

„Marken wie Lotus, Jaguar, McLaren, Lola, BMW oder Chevron starteten mit Umbauten des Austin Seven."

Sven Wedemeyer

Der seltene Fund erfüllt mich mit Stolz. Und bestärkt meinen Wunsch, diesen Rennwagen konsequent, aber behutsam für ein neues Leben auf europäischen Pisten – und Landstraßen – vorzubereiten. Dank des Segens englischer V5-Papiere und des hohen Alters von über 90 Jahren sollte auch eine deutsche Zulassung möglich sein. Für gelegentliche Renn-Einsätze ist der Wagen sowieso gewappnet. Der Motor hat in England eine neue Phoenix-Kurbelwelle aus geschmiedetem Stahl erhalten, die in nur zwei (!) Lagern rotiert. Ein munterer Geselle. Statt um dreitausend Touren dreht der Flathead-Vierzylinder nun über sechstausend!

Die Doppelvergaser scheinen aber nicht im Reinen mit sich. Eine Überholung steht an, mit neuem Dichtsatz, den man preiswert bei einem der vielen Spezialisten erwerben kann. Auf das Ultraschallbad folgt die Ergänzung rarer Sieb-Trichter, die ich in Frankreich ergattere. Nach einigen Youtube-Lehrstunden zum Einstellen der SU-Vergaser röhrt der Motor ganz anders. Auch das händische Planen aller Dichtflächen an Auspuff und Ansaugstutzen hat einen positiven Effekt. Gierig und echt erwachsen klingt das Aggregat nun. Mit hochverdichtendem Kopf, großen Ventilen, anderer Nockenwelle und leichtem Schwungrad produziert er richtig Power. Etwa 35 Pferde galoppieren hinterm stehenden Kühler. So liegt das Leistungsgewicht bei über 80 PS pro Tonne.

Nach dem Tausch aller Flüssigkeiten, dem Einstellen der Ventile und einer peniblen Abdichtung der Ölwanne ist der Motor scheinbar fit. Doch bei ersten Probefahrten abseits der Öffentlichkeit mahlt es fürchterlich unter der leichten Haube! Hat sich der frisch aufgebaute Antrieb schon wieder zerlegt? Zum Glück nicht! Denn bei der Feineinstellung der elektronischen Zündung mit Colortune-Kerze bemerke ich enormes Spiel im Verteiler. Der sitzt auf dem Ende der Lichtmaschine und wird per Zahnrad angetrieben. In den letzten Jahren hat es zweifellos keine Schmierung erhalten – und sich deshalb selbst aufgerieben. Ersatz findet sich erst, nachdem rührige Club-Experten ihr Netzwerk bemühen und in der englischen Heimat New Old Stock aus den Regalen ziehen. 70 Euro mag für ein winziges Zahnrad teuer erscheinen. Doch hängt davon letztlich die Gesundung des Autos ab. Das Ding ist gekauft!

Der Austin bekommt daraufhin weiteren Feinschliff: Verzinkte Sechskantschrauben aus dem Baumarkt tausche ich gegen Rundkopf-Schlitz-Bolzen aus dem Anzeigenteil von OLDTIMER MARKT.

› TECHNISCHE DATEN

Austin Seven Ulster (1930)

Motor: Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor; Flathead-Zweiventil-Kopf, untenliegende Nockenwelle

Hubraum: 747 ccm (B x H: 56 x 76 mm)

Leistung: 35 PS bei 6000 U/min XX Nm bei XXXX U/min

Maße (L x B x H in mm): 3040 x 1180 x 1050

Leergewicht: 420 kg

Vmax: 110 km/h

Bauzeit: 1923-1939 (*Ulster*: 1930-1932)

Ohne Schutzbleche und Auspuffrohr: Die erste Tour durchs Havelland – im halbfertigen Zustand – ist ein Abenteuer

Ein zweiter Platz beim ersten Sprint auf deutschem Boden schreibt die Rennhistorie fort!

Beim *Rømø Motor Festival* kämpft der Kleine gegen Ford oder Riley. 66 km/h auf der sandigen Achtelmeile...

Brooklands-Scheiben, Bakelit, Calormeter und Smiths-Uhren: Das Cockpit des Austin bietet reinste Vorkriegs-Schule

Zündkabel und Wasserschlauch erhalten Stoffhüllen, die Sicherungen einen Platz in echten Lucas-Döschen. Denn Vorkriegs-Autos definieren sich vor allem über ihre Oberflächen. Und ungefilterten Fahrspaß: Beim Rennstrecken-Training von „Old'n'Fast" offenbart der orange Winzling auf Anhieb sogar ungeheure Driftfreude.

Klebrige Blockley-Reifen, die den dürren Seitenwagen-Gummis von Avon um Welten überlegen sind, aber einen geringeren Abrollumfang haben, verbessern das Fahrverhalten enorm. Unser Einstand im Rennsport ist geglückt, nachdem beim *Pferdsfeld Hill Climb* direkt ein zweiter Platz in der Klasse herausspringt und wir am Strand von Rømø größere Hot Rods vernaschen. Nun braucht es neben einem selbst gebauten Auspuff und dem sortierten Alu-Cockpit nur noch die Straßenzulassung...

Dafür zwingend notwendig sind Schutzbleche, die ich bei *alukotflügel.de* nach Maß bestelle und an vier Millimeter dicke Halterungen aus Winkelstahl montiere – vorn an der mitlenkenden Radnabe und hinten an der Karosserie. In Online-Foren lese ich von schlechten Erfahrungen mit solchen Lösungen. Doch meine solide genietete und verschraubte Konstruktion hält bis heute!

Hinzu kommt eine wesentlich optimierte Elektrik. Sie korrigiert nicht nur allerlei Fehler englischer Nonchalance, sondern erweitert auch den Funktionsumfang aufs Mindestmaß: Ein robuster Bremslichtschalter aus dem Traktor-Bereich sorgt für entsprechende Signale, zweistufige LEDs in den originalen Rückleuchten für nachvollziehbare Fahrmanöver. Dem TÜV-Prüfer sind die modernen Dioden jedoch ein Dorn im Auge – „nicht klassisch", so das nicht unerwartet klare Urteil. Ein H-Kennzeichen bekomme ich erst, als ich nachweise, dass es für die kleinen Lucas-Lämpchen keine anderen Leuchtmittel gibt. Dazu passen unschlagbar kleine und E-geprüfte Motorradblinker von *Motogadget*. Sie leuchten strahlend hell und sind sonst nahezu unsichtbar. Die äußerst magere Grundausstattung und eine Renngeschichte im wohl verrücktesten aller Autoländer führen bei der Zulassung nicht zu Problemen. Der Purismus wird toleriert: Keine Abgasnorm, keine Dezibel-Vorgabe, keine Gurte! Auch die eher fade Wirkung der Bremsen wird als zeitgenössisch verstanden. So dass mein Rennwagen, der sich in Shelsley Walsh mal überschlug und in Silverstone den ersten Platz machte, nach vielen Monaten und reichlich Feinschliff tatsächlich den Segen für die StVO erhält. Ohne ernsthafte Kastration seiner Rennsport-Attribute. Seither öffne ich die Tür meiner Garage immer mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Der kleine Austin erfüllt wirklich ganz große Erwartungen!

Text und Fotos: Sven Wedemeyer

Der Besitzer

› Der Austin ist nicht der erste Brite in **Sven Wedemeyers** Auto-Vita, aber sein erster Wagen aus den Dreißigern. Für den freien Journalisten und Fotografen aus Brandenburg erfüllte sich mit dem Ulster ein echter Lebenstraum!

› Once upon a Time: Erfolge auf der Insel

Silverstone 1972: Bob Gray schraubt an *JK1595*. Mit sechs anderen Werks-Ulstern mischt er die 750er-Klasse auf!

Shelsley Walsh Hill Climb 1973: In wenigen Kurven wird sich Nummer 2 überschlagen. Bob Gray bleibt zum Glück unverletzt

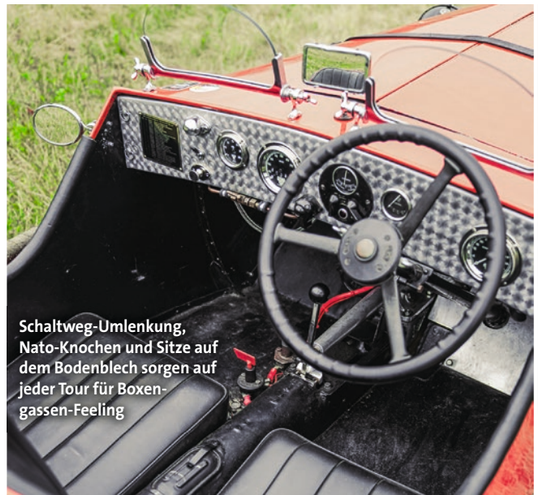
Lydden Hill 1979: Mit orangem Lack und ohne Sitzpolster rast der Zwerg aufs Podium. 1980 wird er in London eingemottet

Puristischer Rennwagen aus England plus öffentliche Straße ergibt unverfälschtes Fahrerlebnis. Das Vermillion-Orange gilt als Werks-Rennfarbe

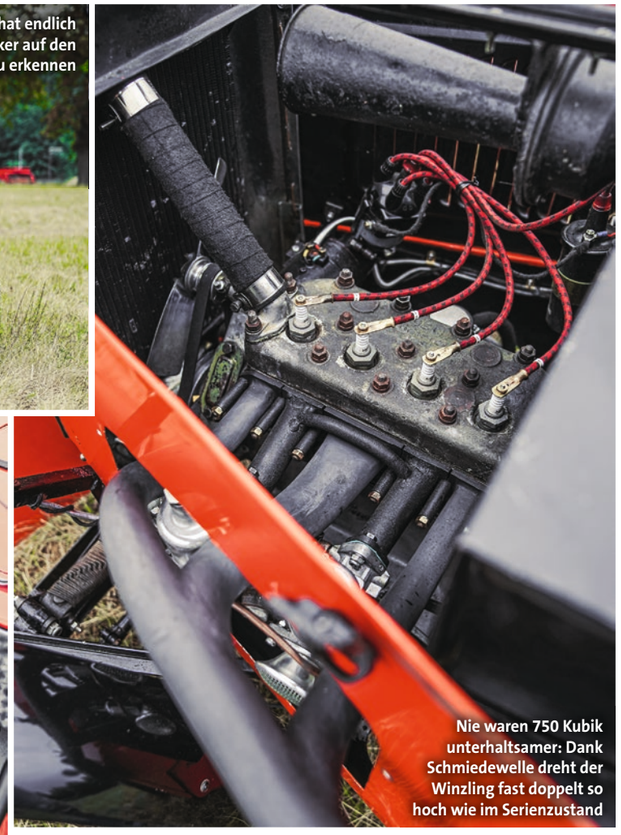
„Bei nur rund 420 Kilo und 35 PS offenbart sich eine überwältigende Driftfreude."

Sven Wedemeyer

Ziel erreicht: Der Austin-Renner hat endlich TÜV. Ausgeschaltet sind die Blinker auf den Scheinwerfern fast nicht zu erkennen



Schaltweg-Umlenkung, Nato-Knochen und Sitze auf dem Bodenblech sorgen auf jeder Tour für Boxengassen-Feeling



Nie waren 750 Kubik unterhaltsamer: Dank Schmiedewelle dreht der Winzling fast doppelt so hoch wie im Serienzustand