



OLDSCHOOL CUSTOMWORKS

Der Name „Stuttgart“ steht weltweit für hochwertige Automobile und zumindest deutschlandweit für hochwertige Muscle Cars – schließlich restauriert wahrscheinlich niemand so viele Dodge Charger wie OLDSCHOOL CUSTOMS im Remstal bei Stuttgart. Weniger bekannt ist der Umstand, dass das „CUSTOMS“ im Firmennamen der Schwaben kein Zufall (und auch keinem Trend geschuldet) ist, im Gegenteil: Firmengründer Christian Rühle ist Hardcore-Customizer und war es schon lange vor der Firmengründung im Jahr 2005.

Seit 2008 ist Sönke Priebe mit an Bord des Stuttgarter Unternehmens. Mit ihm sprachen wir über die Geschichte von OSCW, über seinen Geschäftspartner und über kleine Hunde.

Erstmal die übliche Einleitungsfrage: OSCW, was steckt dahinter? Wie kam es zu dieser Unternehmung?

Sönke Priebe: Ursprünglich aus reiner Notwendigkeit. Mein Kompagnon – der zumindest laut Abschlusszeugnis Kommunikationsdesigner ist, hat sich irgendwann zu Anfang seines Studiums mit geliehenem Geld sein erstes Auto gekauft. Dank der beim Autokauf nur bedingt hilfreichen Vorqualifikation als Designer war dieses Abenteuer nur von gemischtem Erfolg: Das Ding war ordentlich alt (Modelljahr 1968) und mit entsprechend wunderschöner Formensprache ausgestattet, allerdings ging nach ein paar Wochen der Motor hoch. Mangels Ressourcen hatte er nur die Wahl zwischen Verschrotten und Selberreparieren. Also hat er sich Werkzeug besorgt und angefangen.

Mit ebenso „gemischtem Erfolg“, nehme ich an?

Sönke Priebe: Nein, im Gegenteil. Hat gut funktioniert. So gut, dass Leistungssteigerung als nächstes auf dem Programm stand. Als es technisch nichts mehr zu machen gab, hat er sich ein Schweißgerät besorgt und angefangen, die vermeintlichen „Fehler“ zu beseitigen, die GM in seinen Augen beim Design gemacht hat.

Hahahaha!

Sönke Priebe: Ganz im Ernst. Ich schau ihm ja nun schon seit einigen Jahren beim Arbeiten zu, seine Grundmotivation war immer schon Unzufriedenheit mit dem originalen Design. Er verändert nicht um der Veränderung willen, sondern um Dinge zu optimieren, die der ursprüngliche Designer in seinen Augen hätte von vornherein „richtig“ machen können. Ich glaube, das ist eine recht rare Fähigkeit, und wesentlich näher am ursprünglichen Customizinggedanken als das heute vielerorts übliche Verändern nach Schema F, nur damit die Karre hinterher anders aussieht. Er sucht nach Perfektion, nicht nach Veränderung.

Wie ging's dann weiter?

Sönke Priebe: In einem Industriekeller in Weinstadt, zwei Kilometer von unserem heutigen Standort entfernt. Er hat sich einfach alte Autos besorgt, ziemlich viele Opel darunter, und hat drauflos gearbeitet. Ich staune immer noch, wenn ich heute Bilder von damals anschau. Er hat ein paar Sachen gemacht, da würde sich kaum

ein erfahrener Karosseriebauer herantrauen. Bisschen so wie eine Hummel – die kann auch nur fliegen, weil sie nicht weiß, dass sie technisch dazu gar nicht in der Lage sein sollte.

Wie kam es dazu, dass aus dem privaten Kellerschrauben ein Unternehmen wurde?

Sönke Priebe: Vorbestimmung, nehme ich an. Es sollte so sein. Man munkelt, er stünde mit dem Oxid im Bunde.

Wie bitte?

Sönke Priebe: Nein, im Ernst, ganz normale Entwicklung. Irgendwann, ich glaube 2003 oder so, war er mit seinem Studium fertig und gezwungen, einer respektablen Arbeit nachzugehen. Das hat die Zeit, die er mit seinen Autos verbringen konnte, empfindlich reduziert. Damit konnte er schlicht und einfach nicht leben. Und da er zu diesem Zeitpunkt ohnehin schon tief in die süddeutsche Altauto-Szene involviert war, lag die Entscheidung, selbstständig zu werden, ziemlich nahe.

Und da kommst du ins Spiel?

Sönke Priebe: Noch nicht. Wir kannten uns damals (2005) zwar schon, dank der Stuttgarter Lowrider-Legende Damir Dugac. Der war damals zwar noch eher Schnellfahrer als Lowrider, aber ihm verdanke ich meinen ersten Chevy und die Bekanntschaft mit Christian. Der wiederum verdankt die Firmengründung zumindest teilweise seiner Frau Marianna, die die frühen Unternehmungen mit Leidenschaft, Geduld und vor allem ihrem Gehalt unterstützt hat. Als ich 2008 dazukam, gab es schon einen Firmennamen, einen kleinen Kundenstamm, eine Hebebühne und einen Computer.

Wie seid ihr heute aufgestellt?

Sönke Priebe: Aktuell beschäftigen wir neun Mitarbeiter. Wir sind spezialisiert auf US-Fahrzeuge von 1950 bis 1975, zumindest was das Hauptgeschäft anbelangt. Wir machen alles vom Import über einfache Service-Sachen, Upgrades, Umbauten bis hin zu Vollrestaurationen, alles in allem rund 350 Fahrzeuge pro Jahr, Tendenz weiter steigend. Süddeutschland hat einen unglaublich hohen Amerikanerbedarf. Customizing macht nur einen kleineren Anteil aus, da ist das volle kommerzielle Potential noch lange nicht ausgeschöpft.



Habt ihr vor, das Thema größer aufzuziehen?

Sönke Priebe: Hm, jein. Natürlich wär's ein natürliches Vorhaben, das, was man am liebsten tut, auch am häufigsten zu tun, aber Customizing kann man nicht industriell betreiben. Customizing wird immer mit Talent und Visionen zu tun haben und sowas ist stark auf einzelne Personen beschränkt. Ich kann nicht hingehen und gelernte Diplom-Customizer einstellen, um dann Customs von der Stange anzubieten. Du weißt, was ich meine. Natürlich könnte man sowas machen, aber das würde den Geist der Sache vernichten. Insofern bleibt es vorerst bei den Autos, die Christian alleine bewältigt, das sind zwei, maximal drei pro Jahr.

Du selbst siehst dich nicht als Customizer, soweit ich weiß?

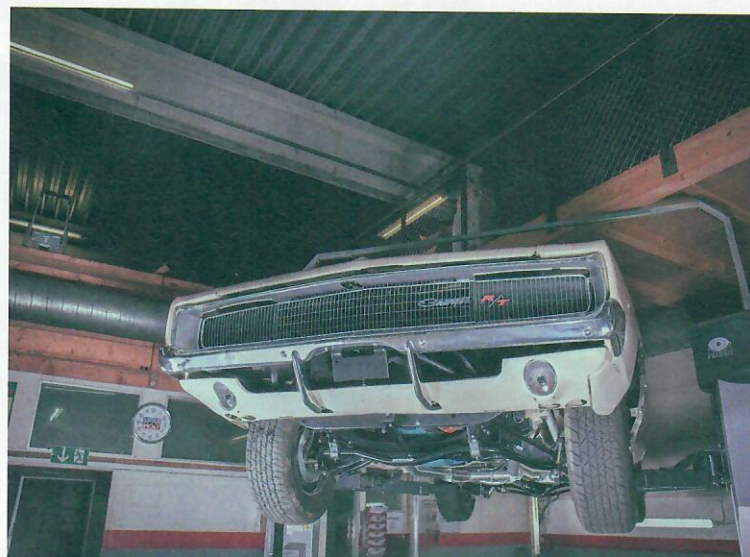
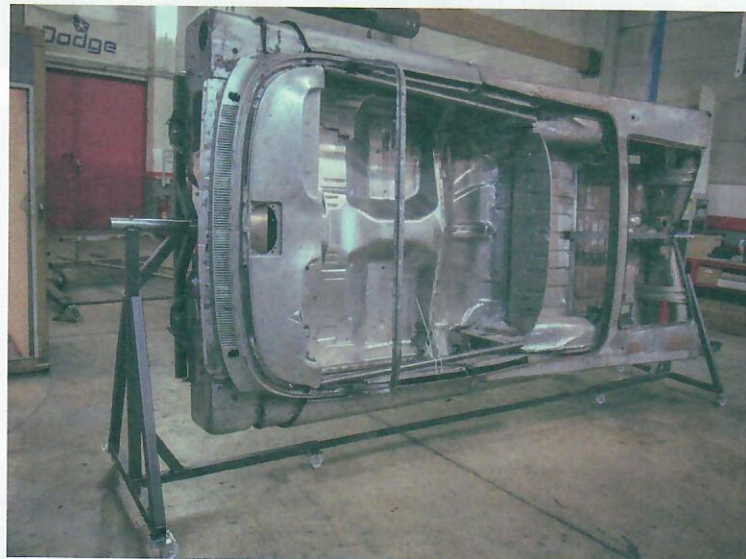
Sönke Priebe: Richtig, ganz im Gegenteil. Ich bin extremer Originalfanatiker. Ich lese in meiner Freizeit Originalteilleisten. Sicher kann auch ich dir mit den hier zu Verfügung stehenden Ressourcen einen „Custom“ nach Vorlage zusammendengeln, aber das hätte bei mir nichts mit Talent, Vision, Originalität oder Individualität zu tun und verdient auch nicht den Namen „Custom“. Ich glaube aber, die Tatsache, dass Christian und ich grundsätzlich fast alles ganz unterschiedlich sehen, ist elementar für den Bestand unserer Firma. Wir fordern permanent alle Überzeugungen des jeweils anderen heraus, das setzt ziemlich große Energien frei.

Wie wirkt sich das auf eure Projekte aus, also speziell die angesprochenen zwei bis drei Customs pro Jahr?

Sönke Priebe: Da wirkt es sich vielleicht sogar am wenigsten aus, denn das ist ein Bereich, in dem ich Christian kaum reinreden kann. Aber es ist wahrscheinlich ausschlaggebend für den generellen Anspruch, den wir an unsere Autos stellen, auch und vielleicht sogar besonders für die Customs: Was wir bauen, bekommt TÜV. Und H. Ein Auto, das man nicht legal auf der Straße fahren kann, taugt in meinen Augen höchstens als Gartendeko. 07er-Grauzonenzeug machen wir nicht. Da treffen der Künstler und der Bürokrat aufeinander. Bevor ich was am TÜV vorbeischmuggle, finde ich einen legalen Weg – oder wir machen es einfach nicht.

Du bist Bürokrat?

Sönke Priebe: Ich habe einen Hochschulabschluss in Rechtswissenschaften. Ein Grundbürokratismus ist da unabdingbar. Ich streite mich gerne mit Ministerien über Zulassungsvorschriften. Da ich fließend Juristendeutsch spreche, komme ich da oft weiter als der „normale“ Werkstattbetreiber. Aber das ist weniger der Grund. Wir wollen beide unsere Autos fahren, sprich reinsitzen und irgendwohin fahren. Das setzt legale und technische Zuverlässigkeit zwingend voraus. Wir fahren beide unsere eigenen Projekte im Alltag, Christians Oldsmobile und seinen Riviera zum Beispiel kann man regelmäßig in Schweden und am Mittelmeer bewundern, beide sind legal und uneingeschränkt langstreckentauglich, das gilt leider







immer noch nicht für alle Custom-Fahrzeuge in Deutschland, noch nicht einmal für alle „normalen“ amerikanischen Autos in Deutschland. Wir versuchen, diesen Qualitätsanspruch grundsätzlich an allen Fahrzeugen umzusetzen.

Was muss ein Kunde tun, der einen Custom-Umbau von euch will?

Sönke Priebe: Eine gewisse Leidenschaft mitbringen. Entweder hat der Kunde eine klare Vorstellung davon, was er will, und wir können uns damit identifizieren, oder eine klare Vorstellung davon, dass er Christian nicht unerheblich freie Hand lassen muss. Customs nach Vorlage, quasi „Malen nach Zahlen“, haben wir ein-/zweimal versucht, das ist Zeitverschwendung. Und natürlich muss der Kunde gewillt sein, nicht nur Optik, sondern auch Nachhaltigkeit zu bezahlen. Wie gesagt, unsere Autos sollen fahren und funktionieren. Nicht nur in diesem Sommer, sondern auch noch in 10 Jahren. Irgendeinen Schrotthaufen mattschwarz anzuduschen, egal ob das jetzt ein Custom oder ein Muscle Car ist, macht langfristig niemanden glücklich.

Was sind eure Zukunftspläne?

Sönke Priebe: Wir arbeiten dafür, dass das amerikanische Auto an sich, nicht nur beschränkt auf Customs und Muscle Cars, in der deutschen Wahrnehmung einen angemesseneren Stellenwert erfährt. Ich erklär's mit einer Hundeparabel, ok? Schau Dir meinen Hund an: Die winzige 10 Kilo freundliche, französische Bulldogge fürchtet sich vor Enten und ist ungefähr so gefährlich wie eine Sonnenblume. Wenn ich mit dem im Park unterwegs bin, wollen ihn kleine Kinder auf den Arm nehmen oder füttern oder so und die Mütter streicheln ihn begeistert. AUSSER ich laufe im T-Shirt rum und man sieht meine tätowierten Arme. DANN laufen kleine Kinder schreiend vor ihm weg und die Mütter brüllen, ich soll meinen Kampfhund festhalten oder werfen Steine. True Story. Es ist recht problemlos möglich, die öffentliche Wahrnehmung von etwas zu verändern, in dem man die Rahmenpräsentation verändert.

Uhm, was bedeutet das in Bezug auf Autos?

Sönke Priebe: Die US-Car-Szene in Deutschland an sich ist von der „etablierten“ Oldtimerszene lange belächelt worden, die Standard-Klischees kennt jeder, der einen Ami fährt. Das „Outlaw“-Image, das sich die Szene als Reaktion darauf vielerorts verpasst hat, ist heute so stark, das selbst US-Car-Fans oft völlig erstaunt

sind, weil etliche US-Klassiker heute längst mit den deutschen Klassikern mithalten, preislich gesprochen. Das daraus sowas wie ein Szene-Selbstbewusstsein entsteht, darauf arbeiten wir hin. Das sind keine Autos zweiter Klasse. Waren sie auch nie. Die Custom-Szene hatte es da noch schwerer, da es kein europäisches Gegenstück zur Abgrenzung gibt. Die Gefahr, dass das Customizing deshalb einfach „by default“ vom teilweise wenig selbstbewussten Einheitsbrei der US-Car-Szene assimiliert wird, ist gegeben, und das wäre kontraproduktiv. Sprich, nur wenn es der Szene gelingt, sich mental vom Stigma der Zweitklassigkeit (verglichen mit den gefeierten deutschen Klassikern) zu befreien, und sich selbst wegen ihrer Einmaligkeit und ihrer eigenen Errungenschaften zu respektieren, werden Öffentlichkeit und Presse die Szene entsprechend wahrnehmen. Dann hört dieses dämliche Klischee von den Blattfederfahrwerken vielleicht endlich auf.

Da draußen steht ein 61er Chevy Impala SS 409/4-Speed, einer von 143 gebauten. Das Ding ist kein Meilenstein, das ist ein Monument der Automobilgeschichte. Hervorragend geeignet, um die Überzeugungen von Mercedesfahrern und Automobiljournalisten in ihren Grundfesten zu erschüttern. Fazit: Wenn du aussiehst wie ein Straßenschläger, wird man auch deinen Schoßhund fürchten – oder: Solange deine Szene Mattschwarz-Highjacker-Squaredance-Südstaatenflaggen-Klischees bedient, kannst du eins der faszinierendsten Autos der Automobilgeschichte fahren, und keiner nimmt es ernst. „Guilty by association“, wie der Amerikaner sagt. Das wollen wir ändern.

Wir bedanken uns für diese... Ansprache!

Fotos: Mario Brunner | Text: Vito Sahner

Kontaktdaten

Oldschool Custom Works GmbH & Co. KG
 Grunbacher Straße 59
 71384 Weinstadt
 www.oldschoolcustoms.de



