

TOW TRUCK DRIVER

OHNE ERKENNBARE MÄNGEL

GESCHICHTEN AUS DEM MUSCLE-CAR-ALLTAG



Sönke Priebe: Chef von Oldschool Custom Works in Weinstadt

Das Frühjahr naht, Sommer, Sonne, Saisonbeginn, und Sie müssen garantiert dieses Jahr wieder zum TÜV. Immer eine Zitterpartie, diese Hauptuntersuchung, schließlich weiß man da ja nie so genau, aber wird schon gutgehen ... oder?



2019. Die Wahrscheinlichkeit, daß ausgerechnet SIE dieses Jahr zur HU müssen, ist gewaltig.

Die Situation wiederholt sich so häufig, daß man schon fast eine Verfahrensweisung dafür verfassen könnte: Das Telefon klingelt, ein potentieller Neukunde ist dran, der eine Hauptuntersuchung für seinen US-Klassiker benötigt, und der bei dieser Gelegenheit gleich seine Felgen eintragen lassen möchte. Auto ist völlig mangelfrei, sollte ja kein Problem sein.

Ist auch kein Problem, machen wir gerne, besonders bei mangelfreien Autos, jeden Donnerstag und jeden Freitag. Nur eine Gegenfrage: Befindet sich das Auto im Originalzustand? Selbstverständlich, sagt der Kunde. Nur halt die Felgen nicht, aber das sind nur Stahlfelgen. Sollte ja kein Problem sein.

Ist auch kein Problem, machen wir gerne, nur – was sind das für Felgen? Stahlfelgen, sagt der Kunde. Stahlfelgen? Werksstahlfelgen? Ich frage deshalb, weil

sowas eigentlich nicht eingetragen werden muß... Ja, sagt der Kunde, ok, nein, nicht ganz werksseitig. Etwas größer als original. Etwas größer? Wieviel ist etwas größer, 15 statt 14 Zoll, 7 statt 6? Naja, sagt der Kunde, größer. Größer? 16 Zoll ist für die meisten US-Klassiker unter Umständen hinargumentierbar, nur wird da die Auswahl der „legalen“ Hersteller schon dünn, ganz bestimmt bei Stahlfelgen, wie groß sind die Felgen denn tatsächlich? 18 Zoll, vorne 9, hinten 10 Zoll breit, sagt der Kunde. Sollte ja kein Problem sein. Ist es aber, denn legal eintragungsfähig sind solche Felgen eigentlich nie. Aber, sagt der Kunde, dessen mangelfreies Auto sich selbstverständlich im Originalzustand befindet, das geht nicht anders, denn sonst passt die Wilwood-Scheibenbremsanlage nicht drunter.

Hm. Wie kommt das völlig originale Auto zu einer Scheibenbremsanlage aus dem Zubehör? Hab ich eingebaut, erklärt der Kunde, damit der Wagen mal anständig brems, hat er mit den Trommelbremsen ja nicht, das kennt man ja. Und, brems der völlig originale mangelfreie Wagen jetzt anständig? Das, sagt der Kunde, wäre noch ein kleines Problem. Bremsen tut er, aber eher hinten als vorne und



Der Preis der Freiheit: Auch im Jahr 2019 ist die Helmpflicht in Amerika bestenfalls lückenhaft geregelt.



Das Konsequenzprinzip: Wo der Freiheitsgedanke den Staat auf bloße Reaktion statt Prävention beschränkt, muß diese Reaktion oftmals extrem ausfallen.



Rack & Pinion: Zahnstangenlenkung ist europäisch, Zahnstangenlenkung muß also eine Verbesserung sein. Die Ergebnisse reichen von „Ordentlich“ bis „Gefährlich“, sehr häufig gepaart mit „Unzulässig“.



Handling: Wahnsinns Upgrade. Kann funktionieren, muß aber nicht, und mindestens die Hälfte der Bauteile sind möglicherweise unzulässig. Denken Sie dran, das Herkunftsland gibt Führerscheine an 14-jährige aus.



Stahlrad, 20 Zoll: Technisch wahrscheinlich unbedenklich, und trotzdem derzeit definitiv nicht zulässig, falls Sie ihr H-Kennzeichen legal am Fahrzeug führen wollen.



Aussitzen: Zulässig, wenn Sie mich fragen. Nicht zulässig, wenn Sie die passende Argumentation nicht zusammenbringen.



Lebensgefährlich: Scheibenbremsen-Umrüstungen gehören zum schlimmsten, was Sie ihrem Auto antun können – außer, Sie wissen wirklich, was Sie da machen, und selbst dann ist so ein Umbau erstmal unzulässig.

ganz allgemein eigentlich eher schlechter als vorher. Müßte ma noch machen.

Na gut, schauen wir uns den völlig originalen mangelfreien Wagen mit der unzulässigen nicht funktionierenden Scheibenbremsanlage und den nicht eintragungsfähigen Stahlfelgen halt mal an, aber mit einem vorsichtigen Fragezeichen. SONST ist der Wagen aber völlig original und mangelfrei, richtig? Selbstverständlich, sagt der Kunde. Und hält einen Moment inne. KEINE sonstigen Modifikationen? Nein, sagt der Kunde, alles sonst original. Daß die Auspuffanlage vor der Hinterachse endet, stört den TÜV ja sicher nicht, oder?

Tja. Ja, wahrscheinlich stört es den TÜV nicht, weil er den Wagen damit ohnehin nicht durch die HU lassen kann, warum endet die Anlage denn vor der Hinterachse, wahrscheinlich weil es sich um eine gigantische 3"-Zubehör-Anlage handelt, deren Achsbogen an dem völlig originalen Auto nicht über die Achse gepasst hat?

Genau, sagt der Kunde. Ah, gut. Aber das wars, oder befinden sich sonst noch Umbauten an dem völlig originalen, mangelfreien Auto? Nein, sagt der Kunde entschieden, das wars. Die Uniball-Rohrquerlenker vorne sind ja definitiv besser als die Originalteile, die werden ja nicht zum Problem.

Ah. Ok, sonst noch was, was ich wissen müßte? Der Kunde überlegt. Er hat europäische Rennsitze aus den Achtzigern, was ja bestimmt kein Problem ist, und der Wagen ist sehr viel tiefer als Serie.

Ich fasse den Zwischenstand zusammen: Der völlig originale, mangelfreie Wagen ist ausgerüstet, unter Anderem, nicht abschließend, mit: Nicht originalen, nicht eintragungsfähigen und wahrscheinlich schon technisch nicht zulässigen Felgen, einer nicht originalen, nicht zugelassenen, nicht funktionierenden Scheibenbremsanlage, einer unzulässigen Zubehör-Auspuffanlage, unzulässigen Fahrwerksteilen, einer wahrscheinlich technisch nicht vertretbaren Tieferlegung, und Rennsitzen, die höchstwahrscheinlich nicht H-Kennzeichen-fähig wären, selbst wenn sich alles andere lösen ließe. Richtig?

Richtig, sagt der Kunde.

Aber der Motor des völlig originalen, mangelfreien Autos, der ist original? Ah, richtig, sagt der Kunde, nein, das ist er nicht, da ist jetzt ein Bigblock drin, aber daß sollte ja kein Problem sein, gab das Autos schließlich als Bigblock, richtig?

Tja. Nur noch eine Frage an dieser Stelle – welche Farbe hat das Auto? Das Porsche-Schiefergrau von 2016, sagt der Kunde. Hat er selber ausgesucht, als er den Wagen lackieren hat lassen.

Ah. Nun gut, sage ich, als dem Kunden noch etwas einfällt: Es könnte da tatsächlich ein Problem geben. Der Vergaser nämlich. Das ist ein moderner Edelbrock, ob der TÜV sowas merkt?

Ich fasse nochmal zusammen: Der völlig originale, mangelfreie Wagen ist ausgerüstet, unter Anderem, nicht abschließend, mit: Nicht originalen, nicht eintragungsfähigen und wahrscheinlich schon technisch nicht zulässigen Felgen, einer nicht originalen, nicht zugelassenen, nicht funktionierenden Scheibenbremsanlage, einer unzulässigen Zubehör-Auspuffanlage, unzulässigen Fahrwerksteilen, einer wahrscheinlich technisch nicht vertretbaren Tieferlegung, Rennsitzen, die höchstwahrscheinlich nicht H-Kennzeichen-fähig sind, einer Lackierung, für die das



Mmmmh, Pro Touring... Sorry, gefällt Ihnen das? Sie wissen, daß diese Umbauten fast alle komplett unfahrbar sind? Trotzdem hat der Look leider eine ganze Generation von Autofans zu Schandtaten inspiriert.

ebenfalls gilt, und obendrein mit einem falschen Motor, den man nur eintragen könnte, wenn Fahrwerk und Bremsen entsprechend nachgewiesen werden können, was nicht geht, weil unzulässiges Zubehör verbaut ist?! Richtig. Ich denke nicht, das der Vergaser zum Problem wird.

Das wiederum freut den besorgten Kunden sehr, dann ist ja alles gut, wann kann er den Wagen zur HU bringen? Lassen Sie mich an dieser Stelle eine redaktionelle Erklärung einfügen: Dieses Gespräch ist nicht fiktiv. Der Kunde schon, der Inhalt nicht. Telefonate wie dieses führen wir wöchentlich, wenn nicht täglich, und die angesprochenen Mängel des völlig originalen, mangelfreien Fahrzeugs stammen direkt aus der Realität dieser Telefonate. Selbst die Anzahl der Probleme an einem einzigen völlig originalen, mangelfreien Fahrzeug ist nicht frei erfunden – im Gegenteil, sie entspricht ungefähr der durchschnittlichen Menge an vermeintlich unproblematischen Problemen pro Fahrzeug und Anruf.

Die Unterhaltung nimmt dabei jedesmal den gleichen Verlauf: Der Kunde hat eine ganz leise Ahnung, daß all diese Umbauten vielleicht, eventuell, möglicherweise nicht ganz 100% völlig TÜV-Konform sind, und irgendwie scheint er zu glauben, daß es ausreicht, MIR diese Ahnung tunlichst zu verschweigen, damit der prüfende Mitarbeiter des TÜV sie dann auch irgendwie nicht wahrnimmt, denn eigentlich ist das ja alles unproblematisch, denn das ist ein amerikanisches Auto, und alle

diese Teile, damit fahren „die Amis“ doch auch überall rum. Sollte also kein Problem sein. Das einzige Problem dabei: So funktioniert es halt einfach nicht, zumindest nicht vorhersagbar. Das Problem an diesem Problem: Oft funktioniert es so eben doch. Auch im Jahr 2019 sind US-Klassiker immer noch eine so vereinzelt auftretende Randerscheinung, das weder der Gesetzgeber noch die Prüforganisationen flächendeckend mit dem Bastelenthusiasmus der Szene mithalten können, der seine Inspiration nahezu immer aus Amerika bezieht, wo eine technische Überwachung im Sinne der deutschen Hauptuntersuchung auch heute noch schlicht nicht existiert, und wo oftmals noch nicht einmal die gesetzliche Grundlage geschaffen wurde, wilde Modifikationen an Fahrzeugen überhaupt zu verbieten – auch wenn es dem deutschen Betrachter immer wieder schwerfällt, sich so eine Situation überhaupt vorzustellen. Ein einfaches Beispiel, ok? Eins, das wesentlich einleuchtender ist als technische Detailvorschriften. Von den 50 US-Bundestaaten kennen nur 20 eine generelle Helmpflicht für Motorradfahrer, 3 sind „helmfreie“ Staaten, in den übrigen 27 existieren diverse Regelungen, die sich weitgehend auf Helmpflicht für Minderjährige beschränken, in einigen Fällen für unter 20-jährige. Klar soweit? Dann zu den Details: Helmpflicht für Mitfahrer gilt in einigen Staaten generell, in einigen Staaten sind Mitfahrer generell ausgenommen, in anderen Staaten muß der Mitfahrer einen Helm tragen, wenn der Fahrer einen Helm tragen muß, oder wenn der Fahrer keine Haftpflichtversicherung hat, oder sein Führerschein noch nicht mindestens ein Jahr alt ist. Letzteres, wiederum, löst in einigen Staaten eine Helmpflicht auch für volljährige Fahrer aus, die in wieder anderen Staaten da-



Natürlich, natürlich, OPTISCH kann sowas niemand kalt lassen. Aber denken Sie einfach dran, das man damit weder lenken noch bremsen kann... Und das 14-jährige sowas fahren dürften.



Kaputt: Ich überlasse es Ihrer Fantasie, ob die Scheibenbremsen, der 14-jährige Fahrer oder ein Tuning-Teil-Versagen an diesem Unfall schuld war.

ebenfalls gilt, und obendrein mit einem falschen Motor, den man nur eintragen könnte, wenn Fahrwerk und Bremsen entsprechend nachgewiesen werden können, was nicht geht, weil unzulässiges Zubehör verbaut ist?! Richtig. Ich denke nicht, das der Vergaser zum Problem wird. Das wiederum freut den besorgten Kunden sehr, dann ist ja alles gut, wann kann er den Wagen zur HU bringen? Lassen Sie mich an dieser Stelle eine redaktionelle Erklärung einfügen: Dieses Gespräch ist nicht fiktiv. Der Kunde schon, der Inhalt nicht. Telefonate wie dieses führen wir wöchentlich, wenn nicht täglich, und die angesprochenen Mängel des völlig originalen, mangelfreien Fahrzeugs stammen direkt aus der Realität dieser Telefonate. Selbst die Anzahl der Probleme an einem einzigen völlig originalen, mangelfreien Fahrzeug ist nicht frei erfunden – im Gegenteil, sie entspricht ungefähr der durchschnittlichen Menge an vermeintlich unproblematischen Problemen pro Fahrzeug und Anruf. Die Unterhaltung nimmt dabei jedesmal den gleichen Verlauf: Der Kunde hat eine ganz leise Ahnung, daß all diese Umbauten vielleicht, eventuell, möglicherweise nicht ganz 100% völlig TÜV-Konform sind, und irgendwie scheint er zu glauben, daß es ausreicht, MIR diese Ahnung tunlichst zu verschweigen, damit der prüfende Mitarbeiter des TÜV sie dann auch irgendwie nicht wahrnimmt, denn eigentlich ist das ja alles unproblematisch, denn das ist ein amerikanisches Auto, und alle



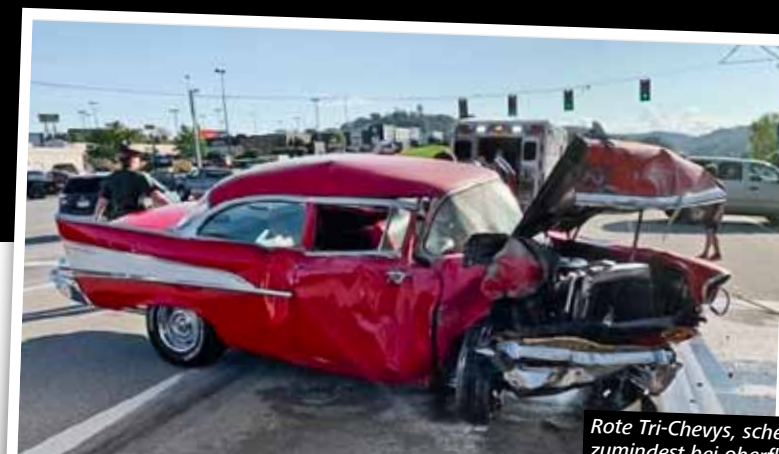
Auch kaputt: Illegale Straßenrennen, mit ganz ernsthaften Rennautos. Wenn Sie mal so weit sind, machen Sie sich um Ihre HU ohnehin keine Sorgen mehr.



Sehen Sie, vielleicht sieht so einer der Gründe aus, warum getubtte Autos mit Käfigen und Rennslicks in Deutschland im Straßenverkehr immer mißtrauisch beäugt werden...



Heiße Karre: Wagen brennt. Kann Zufall sein, oder eine Folge vom DIY-gedanken infolge allgemein fehlender technischer Überwachung. Ganz sicher aber war Gebastel im Spiel, denn GM brennt – anders als Ford – eigentlich nie.



Rote Tri-Chevys, scheinen, zumindest bei oberflächlicher Betrachtung, überdurchschnittlich häufig kaputtgefahren zu werden. Wahrscheinlich deshalb, weil die Tri-Chevy-Eigentümergegeneration auf die Siebziger zugeht, oder haben Sie eine bessere Erklärung?



Tradition: Ford hat sich über Jahrzehnte immer wieder bedenklicher Praktiken im ewigen Konkurrenzkampf mit General Motors bedient.



SSP Mustang, San Jose PD. Das Bild hat Darryl Lindsay gemacht, einst größter Streifenwagen-Klassiker-Händler der Welt. Er verkauft Ihnen bestimmt auch jetzt noch so ein Auto.

durch abbedungen werden kann, daß der Fahrer entweder ein Fahrsicherheitstraining absolviert, oder gar einen Fahrschulkurs besucht hat...

Einen Führerschein übrigens verlangt nicht jeder Staat für jede Art von Fahrzeug, und selbst Autofahren ist nicht an die gleichen Altersefordernisse gebunden wie in Europa... „Sechzehn“, nimmt der Deutsche üblicherweise an, muß der Amerikaner sein, um Auto fahren zu dürfen, was nur stimmt, wenn man unter anderem Wyoming, Idaho, die Dakotas, die Hälfte der Carolinas und New Mexico ignoriert, und natürlich New Jersey. In New Jersey, einem der dichtbesiedeltesten Landstriche der westlichen Welt, ist das Führerscheinalter immerhin 17, in South Dakota dagegen dürfen 14-jährige ans Steuer – und damit ist nicht „begleitetes Fahren“ gemeint. Nur für Nachtfahrten muß der Fahrer mindestens 16 sein, in Indiana dagegen darf ein Fahrer während der ersten 180 Tage keine Mitfahrer transportieren, es sei denn, diese wären über 25 und selbst im Besitz eines Führerscheins.

Glauben Sie WIRKLICH an die technischen Vorschriften eines Landes, das noch nicht einmal die Grundlagen der Straßenverkehrsteilnahme abschließend und einheitlich geregelt hat? Und jetzt stellen Sie bitte folgende Überlegung an: Wenn Sie einen Wagen aus South Dakota importieren, darf den dann ihr 14-jähriger Sohn legal in Deutschland fahren? Braucht ihre 17-jährige Tochter einen Führerschein, um Ihre in New Mexico erworbene Harley-Davidson bei Tageslicht auf der Autobahn zu fahren, und muß sie dabei einen Helm tragen? Was, wenn Sie selber mitfahren?

Sagen Sie, warum schauen Sie mich so an? Weil diese Fragen völlig blödsinnig sind, weil selbstverständlich deutsche Vorschriften gelten, egal welches Fahrzeug von egal woher importiert wurde?

Tja. Sehen Sie, das gilt genauso uneingeschränkt für technische Bauteile an diesen Fahrzeugen. Alle oben aufgezählten Umbaumaßnahmen sind ersteinmal ganz klar und ohne jeden Zweifel unzulässig, und wenn der Wagen eine gültige HU hat, kamen die Teile entweder hinterher dran, oder der letzte Prüfer konnte Original nicht von Zubehör unterscheiden, was leider häufig der Fall ist – schließlich reicht der Gesamtbestand an US-Fahrzeugen in Deutschland bei Weitem nicht aus, um bei jedem Prüfer auch nur ansatzweise einen Erfahrungsschatz aufzubauen. Tatsächlich, und das mag Sie überraschen - kann man vieles mit nicht allzugroßem Aufwand eintragen. Wenn Sie also einen leisen Verdacht gegen Ihr Auto hegen... sprechen Sie mit jemand, der sich auskennt.