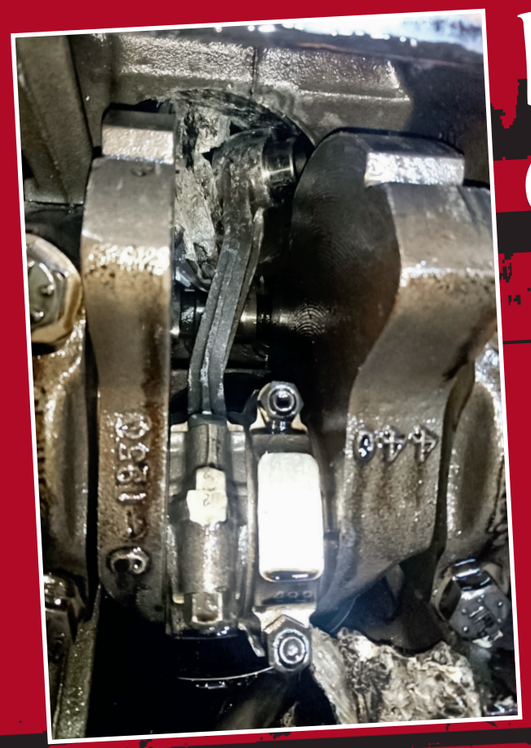
Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Sönke Priebe (links) und Christian Rühle (rechts)

Text: Sönke Priebe – Bilder: OSCW



Driver owned Company

Welches amerikanische Auto ist Ihr absoluter Traumwagen? Und können Sie sich vorstellen, tagtäglich darin unterwegs zu sein? Und auch noch dafür bezahlt zu werden? Bevor Sie Ihre Bewerbungsunterlagen vorbereiten, nehmen Sie sich bitte noch kurz die Zeit, die folgenden vier Seiten zu lesen.

Zu spät: 440 cui Mopar V8, aus 3000 U/Min innerhalb einer 1/8-Umdrehung gestoppt. Wer noch spektakulärere Motorschäden sehen möchte, muss in den Rennsport gehen

Fräse? Bis zur Rasiermesserschärfe heruntergewirtschaftetes Chverolet-Kegelrad. Mahlen Sie ein paar Kieselsteine in Ihrer Kaffeemühle, wenn Sie ein Klangbeispiel wünschen

Ich bin, wenn Sie so wollen, Berufskraftfahrer. Ich verbringe viel Zeit damit, Automobilklassiker aus Nordamerika zu fahren, Autos, von denen viele nur träumen können. Alleine heute habe ich zwei Dodge Charger gefahren (R/Ts natürlich), einen GTO, eine Chevelle, zwei Mustangs (einer zu, einer offen), und zur Abrundung einen AMC Rambler. Wenn ich heute Abend nach Hause fahre, tue ich das in einem Chevrolet, und wenn ich morgen an meinen Arbeitsplatz zurückkehre, fahre ich einen anderen Chevrolet. Zum Einkaufen nehme ich einen Fullsize-Wagon, der sich auch als hervorragendes Zubringer-Fahrzeug für Bootstouren auf dem Rhein herausgestellt hat. (Zum einen, weil er wie das Boot von einem Chevy-Smallblock angetrieben wird, zum anderen, weil er groß genug ist, um ein aufblasbares Einhorn zu transportieren). Oh, natürlich, das sind alles V8. Ich kann mich nicht daran erinnern, wann ich zum letzten Mal ein Auto mit weniger als 4,3 Litern Hubraum gefahren habe, oder ein Auto von weniger als um die fünf Meter Länge. Ich kann mich auch nicht daran erinnern, jemals ein Automobil gefahren zu haben, nachdem sich Passanten nicht umgedreht hätten. Im Schnitt, würde ich schätzen, lege ich 40.000 Kilometer im Jahr hinter dem Steuer von im Schnitt 40 Jahre alten Pkw zurück, mit im Schnitt etwa sechs Litern Hubraum, bei einem ebenfalls geschätzten Durchschnittsverbrauch von 17 Litern bleifreiem Benzin auf 100 Kilometer. (Das sind 6.800 Liter im Jahr. Sie wollten es ja unbedingt wissen.) Noch ein Durchschnitt gefällig? Hier: 300 PS. Pro Fahrzeug, im Durchschnitt.

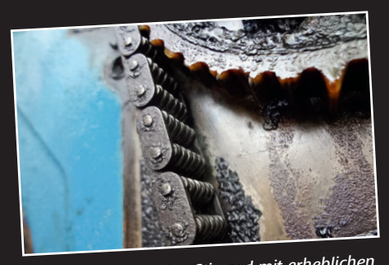
Ich mache Ihnen keinen Vorwurf, wenn Sie jetzt den Eindruck haben, dass ich einen der besten Jobs der Welt habe... aber. Natürlich gibt es da ein Aber. Stellen Sie sich vor, Sie sitzen in Ihrem Traumauto, bei Ihnen ist das vielleicht ein schwarzer 1968er Dodge Charger R/T (ich bitte um Verzeihung falls das NICHT zutrifft), und Sie fahren mit 70 mph eine deutsche Schnellstraße entlang, die Sonne scheint, vor Ihnen weicht der Nachmittagsverkehr angesichts des schwarzen Ungetüms im Rückspiegel zügig in die rechte Spur aus, und Sie... Sie... ja, was machen Sie da eigentlich? Warum sind Sie an einem Mittwoch am hellichten Tag in einem gewaltigen 7,2-Liter-Coupé unterwegs, während anständige Leute arbeiten gehen??

Ich verrate es Ihnen. Was Sie da machen, ist Arbeit. Sie fahren da nicht zum Vergnügen zwischen Weinberg und Fluss spazieren. Im Gegenteil. Sie fahren in der Erwartung eines Problems, eines Defekts, Sie fahren, um herauszufinden, welches Leiden das Auto plagt. Das ist, was Mechaniker tun. Stellen Sie sich nochmals die Fahrt in Ihrem Traumwagen vor, nur diesmal mit folgendem Auftrag: Vermutlich überhitzt der Wagen. Vielleicht bei längerer Fahrt, vielleicht nur bei Spitzenbelastungen, vielleicht nur, wenn Sie langsam fahren. Vielleicht überhaupt nicht, vielleicht katastrophal. Der Kunde ist sich nicht sicher, und alle Prüfungen im Stand verliefen ergebnislos. Darum fahren Sie das schöne Automobil jetzt bitte. Nehmen Sie die Probefahrtstasche mit CO_2-Feuerlöscher, Warnweste, Warndreieck und Notfall-Werkzeug an sich, füllen Sie das Probefahrtprotokoll aus, und dann raus auf die Schnellstraße, die 20-Kilometer-Route wie auf dem Auftrag vermerkt. Halten Sie dabei ein Auge immer auf der Temperaturanzeige, und eine Hand ständig an Ihrem Laser-Thermometer. Achten Sie darauf, nicht in eine

Zu spät II :429 cui Cadillac V8, mit seitlich durch die Ölwanne ragendem Pleuel, das gleich noch den Anlasser aus der Verankerung getrümmert hat

Zu spät III: 400 cui Pontiac V8, weit über seine Haltbarkeit hinaus gequält

Hilferuf: Völlig verdreckte Motoren, die nie einen Ölwechsel gesehen haben, machen sich oft früh bemerkbar



Zahnhygiene: Pontiac-Stirnrad mit erheblichen Zahnlücken, jede weitere Umdrehung hätte die letzte sein können

Hals- und Beinbruch: Plymouth TF727 mit zerstörtem Gehäuse. Totalversagen von Aluminiumgussteilen bahnt sich leider meist geräuschlos an

Gerade noch: Hauchdünne Hauptlager im 401 cui Buick V8. Noch nicht hörbar, aber auf der Öldruckanzeige deutlich sichtbar

Situation zu geraten, in der Sie auf einem unübersichtlichen Streckenabschnitt liegenbleiben könnten, und achten Sie am besten darauf, das Problem so früh zu identifizieren, dass Sie es bestenfalls aus eigener Kraft zurück in die Werkstatt schaffen. Stellen Sie sicher, dass Sie exakt der ewig gleichen, fest vorgegebenen Route folgen (damit die Ergebnisse später vergleich- und verwertbar sind), und füllen Sie in den vorgegebenen Intervallen Ihre Dokumentation aus, sprich, halten Sie die Temperaturen bestimmter Bauteile fest. Und was auch immer Sie tun, machen Sie den Wagen nicht noch mehr kaputt als er ohnehin schon ist, und bleiben Sie, egal was Sie tun, niemals, niemals auf der linken Seite der Schnellstraße liegen. Niemand rennt gern über drei Spuren Schnellstraßenverkehr, auch nicht mit der modischen Neonweste. Die macht Sie vielleicht sichtbarer, aber keine Warnweste der Welt stoppt ein heranfliegendes Auto, und schon gar keinen Lkw. Glauben Sie mir, hier in der Daimlerstadt haben wir von beidem mehr als genug.

So, wie gefällt Ihnen mein Job jetzt? Sie wollen immer noch tauschen? Sie wollen?! Nun gut, Cowboy, versuchen Sie es damit: Stellen Sie sich die Probefahrt von eben nochmals vor, Sie wissen schon, mögliches Temperaturproblem. Probefahrt #1 verlief ergebnislos. „Could Not Verify" oder „No Problem Found", kurz NPF, nennt der Amerikaner das – und in der Regel ist NPF das schlimmste Ergebnis, dass eine Probefahrt haben kann. Ein erklärbarer Fehler oder eine zumindest eingrenzbare Anomalie ist allemal besser als gar kein Problem. Mechaniker sind zwar von Natur aus anderer Meinung, aber der Kunde irrt selten, wenn er vermutet, sein Wagen habe ein oder mehrere Probleme. Wenn Sie nach Probefahrt #1 nicht wissen, was der Kunde meint, gehen Sie bitte auf Probefahrt #2. Fahren Sie den Wagen, bis auftritt, was der Kunde geschildert hat. Selbst wenn das dann gar kein Problem ist. Aber nehmen Sie seine Sorgen ernst. Finden Sie, was der Kunde beschreibt, und wenn Sie zu Probefahrt #3 aufbrechen müssen. Oder zu #4. Open End. Ich habe einst 536,4 miserable Kilometer am Steuer eines Wagens verbracht, dessen vom Kunden geschildertes Problem bei keiner vorherigen Fahrt gefunden werden konnte, aber stets zurückkehrte, wenn der Kunde mit dem Auto wieder nach Hause fuhr... Nicht, dass mir der Wagen nicht gefallen hätte, nicht dass mir der amtliche Smallblock nicht zugesagt hätte... Ich sage „miserabel" aus einem anderen Grund. Ich habe 536,4 Kilometer am Steuer eines Wagens verbracht, der mir gut gefiel – in der permanenten Erwartung, dass etwas schiefgehen würde. Dass ich ein Problem entdecken würde. Dass ich herausfinden würde, dass der Wagen nicht gesund ist. Solche Fahrten kommen wesentlich häufiger vor, als Sie vielleicht glauben mögen. Manch' ein moderner Klassikerfahrer möchte kein Risiko eingehen, wenn es um sein Schmuckstück geht. Wenn er den Verdacht hat, dass etwas nicht in Ordnung ist, und dieser Verdacht ihm die Freude verdirbt, warum dann nicht einen Mechaniker auf die Straße schicken, 100 Kilometer, 200 Kilometer, 300?

Und deshalb fahre ich, Kilometer um Kilometer, in waidwunden, angeschlagenen Legenden aus Metall und Benzin, und warte auf den Moment, in dem sie kaputtgehen, den Moment der Erlösung, und manchmal will er einfach nicht kommen. Dann fahre ich weiter. Und weiter. Und weiter. Können Sie sich vorstellen, wie es sich anfühlt, allein da draußen, an einem Sommernachmittag, zwischen Weinberg und Fluss, 70 mph, 7,2 Liter Hubraum, 375 PS? Acht Zylinder, 18 Haupt-Kurbelwellen- und Nockenwellenlager, drei kugelgelagerte Aggregate, zwei Keilriemen, zwei Kreuzgelenke, sechs Rad- und zwei Schulterlager, zwei weitere Lager in der Hinterachse, ein Tellerrad, ein Kegelrad, zwei Kreuzgelenke, vier Räder, zwei Auspuffrohre, zehn Zahnräder im Getriebe, etliche Synchronringe, ungezählte Wellenlager, zwei Kupplungshauptteile, ein Pilotlager, fast eineinhalb Meter Kardanwelle, eine mechanische Kraftstoffpumpe, eine doppelte Steuerkette auf zwei zweispurigen Zahnrädern, eine Ölpumpe, ein rotierender Verteiler, 750 Kubikfuß Gemisch pro Minute, 16 Liter Kühlwasser, 4,1 Liter Super Plus in 60 Sekunden, eine Tachometerwelle, alle in Bewegung, in U/Min, in RPM, in Litern, Explosionen, Rotationen, in Gramm, in Druck, in Hub, in Drehmoment und in Pferdestärken. Die Geräusche, die Hunderte von sich bewegenden mechanischen Teilen verursachen, kommen in Wellen, in Schichten, in Tälern aus Klang und Meeren aus Lärm, in Harmonien und Kakophonien, in Resonanzkatastrophen und in Melodien. Je verschlissener ein Bauteil, umso exotischer sein Klang. Hinterachsen singen, Kreuzgelenke brummen, Radlager mahlen, Bremsbeläge quietschen, Hydros tickern, Steuerketten rasseln, Hauptlager stampfen, Pleuellager klackern, Motoren pingen, Krümmerdichtungen zwitschern, Lichtmaschinen heulen, Luft und Wasser zischen, Kardanwellen dröhnen, Traggelenke klacken, Federgeräusche lassen sich am besten mit dem Wort „Sproing" beschreiben, und natürlich dürfen Sie für alle sonstigen Geräusche „Tock", „Klong" „Tack" „Tick" und selbstverständlich auch „Schepper" nicht vergessen.

„Klickticktickticktickklick-Klickticktickticktickklick"? Angeschlagenes Meilenzählwerk mit hörbarem Effekt

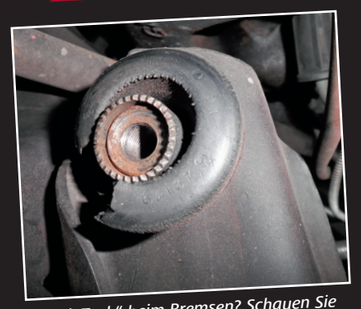
Stellen Sie sich vor, wie Sie ihren Traumwagen steuern, an einem lauen Sommernachmittag, acht Zylinder, 375 PS, ein Ohr auf die Hinterachse gerichtet, das andere auf die Kardanwelle, ein Auge auf der Temperaturanzeige, das andere auf dem Öldruckinstrument, Kilometer um Kilometer. Sie haben kein Ohr übrig für den Wohlklang des 7,2 Liter V8, Sie haben kein Auge für die riesige Motorhaube, die vorüberziehende Landschaft oder die Blicke der anderen Autofahrer, Sie sind vollauf beschäftigt. Sie warten auf den Knall. Oft warten Sie lange, viele Kilometer, und dann rückt der Horizont näher und der Himmel ebenfalls, und die Welt schrumft auf die Größe einer sich selbst fortbewegenden Raumkabine, auf vier Räder, acht Zylinder, ein einziges Auto, ein einziger Fahrer, und wäre ich nicht von kaltblütiger bürokratischer Natur, dann würde ich meinen, manch ein Wagen spräche zu mir, da draußen in der Einsamkeit der Schnellstraße, zischend, brummend, pingend, klackernd, in Harmonien, Wellen und Melodien, und erzählte mir von schlechtem Service, sinnlosen Performanceumbauten, von Missbrauch, von Alter, von Müdigkeit, von Unverständnis und von Misshandlungen, und manchmal, nur manchmal steuere ich den Wagen an den Straßenrand, tätige einen Anruf und warte.

Irgendwann erscheint dann ein roter Chevy-Truck in meinem Rückspiegel, ein Hughes-Umbau, 7,4 Liter Hubraum, neuneinhalb Meter lang, und die Kaskadenspiegel des Aerodynics auf dem dem Kabinendach füllen den Nachmittag mit sauberem, mechanischem, geradezu chirurgischen gelbem Licht. Ich HABE einen der besten Jobs der Welt, aber ich glaube, er könnte möglicherweise nicht ganz das sein, was Sie sich möglicherweise vorgestellt haben. Und jetzt entschuldigen Sie mich bitte, draußen steht ein 1970 HEMI Challenger, der ab 4.500 U/Min hin und wieder ein „leichtes Rasseln" produzieren soll, das bisher niemand finden konnte. Zeit für die Schnellstraße. Der Truck steht vorne auf dem Parkplatz, der Schalter für das gelbe Licht ist links unten, hier sind die Schlüssel. Und vergessen Sie Ihre Warnweste nicht.

Splitterschutz: Bei dem blauen Gegenstand handelt es sich um einen Plastikbehälter. Der Rest sind die Trümmer eines Kolbens

Auch wenn Sie nichts von Automatikgetrieben verstehen: Lose Teile sollten Sie in keinem finden, auch nicht in diesem Dodge TF727.

Beweismittel: Das Geräusch, mit dem ein Chevy-Smallblock eine eingeatmete Schraube zerstampft, ist kaum zu beschreiben. (Gute Gründe gegen Gasanlagen #174)



„Klack-Tack" beim Bremsen? Schauen Sie mal nach Ihren Querlenkerbuchsen. Vielleicht haben Sie nicht mehr alle...

„Klicker-Klacker-Klicker-Klacker" – Ihre Stabilisatorpendel, oder was davon übrig ist, verlangen nach Ihrer Aufmerksamkeit!

Rauchzeichen: Auch wenn Sie kein Mechaniker sind, bleiben Sie um Gotteswillen stehen, wenn ihre rechte Vorderbremse rot glüht