

# Über den Beton zum Oldtimer

## Teil 5

Am Ende von Teil 4 erwähnte ich den Baustoff Beton, der mir letztendlich den Weg zum eigenen Oldtimer ermöglichte. Das Wie und Warum erschließt sich einem da natürlich nicht sofort. Aus Beton baut man Straßen, auf denen man auch mit einem Oldtimer fahren kann, aber so einfach war's nicht.

Mit einem ganz speziellen Beton, dem Glasfaserbeton, beschäftigte ich mich viele Jahre und lernte dabei auf einer Vortragsveranstaltung in der Schweiz einen äußerst interessanten Bauingenieur kennen. Der war nicht nur in seinem Fachgebiet ein Köhner, der war auch hobbymäßig ein begnadeter Modellbauer auf höchstem Niveau. Er baute und konstruierte in seiner Kellerwerkstatt nach eigenen Plänen einen Sportwagen im Massstab 1 : 5. Da stimmte aber auch alles, vom Reifenprofil, über die Achsaufhängung bis zu den innenbelüfteten Scheibenbremsen. Begonnen hatte er zunächst mit einem Gipsmodell, dann wurde das mit dünnem Stahlblech umgesetzt. Ich war fasziniert. Wir merkten schnell, dass uns neben den gleichen beruflichen Interessen auch das Thema ‚Auto‘ verband. Er war nicht so der Typ, der gleich jeden mit seinen übrigen Hobbys und Interessen überfiel, das ein oder andere kam manchmal erst ganz beiläufig rüber. Deshalb war ich total platt, als er eines Tages nebenbei bemerkte:

„Ich hab‘ übrigens auch einen Oldtimer“.

„Ehrlich – was für einen?“

„Eine Lancia Fulvia 1600 HF von 1970“.

Bingo - da ging doch in meinem Hirn gleich die richtige Schublade auf: 1972 – Gesamtsieger Rallye Monte Carlo – Sandro Munari/Mauricio Manucci auf Lancia Fulvia HF. Ich war beeindruckt.

Im Jahr 2008 trafen wir uns wieder in Zürich und ich hatte zum ersten Mal die Gelegenheit, die (!) Fulvia in echt zu sehen – ein Traum! Topgepflegt mit hellen Ledersitzen, einem wunderschönen Nardi-Holzlenkrad und den herrlichen puristischen Instrumenten. Allein die Bezeichnungen: benzina – aqua – olio...etc. fixten einen schon an. Der Motorsound – ein Gedicht. Und das Sahnehäubchen waren die Originalfelgen der damaligen Werks-Lancias.

Auf der Rückfahrt von Zürich ließ mich das Thema Oldtimer nicht mehr los. Zu Hause angekommen, war es natürlich ein leichtes, mir per Taschenrechner auszurechnen, wie lange es noch bis zum Renteneinstieg war. Und dann musste ich an einige denken, die nie müde wurden, es allen immer wieder stolz zu vermitteln: „Und wenn ich dann in Rente bin, dann werde ich endlich...dann kaufe ich mir.....dann fange ich an mit....u.s.w.“ Dabei fielen mir aber auch einige ein, die man ein halbes Jahr nach Rentenbeginn auf einmal nicht mehr sah und die man auch nie mehr sehen würde. Da hatte die Lebensplanung plötzlich den Blinker gesetzt und war in eine ganz andere Richtung abgelenkt.

In solchen Situationen ist es meist ganz hilfreich, sich Unterstützung von alten erfahrenen Menschen zu holen. Die alten Griechen und Römer liefern da oft sehr

nützliche Hinweise. Bei Marc Aurel fand ich genau das, was ich für meine weiteren Pläne brauchte: „Man bereut im Leben nie, was man getan hat. Sondern immer das, was man nicht getan hat“. Also das war doch mal eine Aussage, die mir in die Karten spielte. Ich war zu dem Zeitpunkt 56, also bis zum Zieldurchlauf noch mindestens 7 Jahre. Wollte ich so lange warten – nein!

Beim gemeinsamen Abendessen mit meiner Frau warf ich dann mal wie ein Fliegenfischer den Begriff ‚Oldtimer‘ in die Diskussion, und wie ich nie die Worte des TT-Besitzers vergessen werde (nur bis dreifünf, bisser 80 Grad hat) , werde ich auch nie den Kurzkommentar meiner Frau vergessen – den ich in dieser Konsequenz nicht erwartet hatte und für den ich ihr heute noch dankbar bin: „Wenn du meinst, dass du das brauchst, dann mach‘ es!“

Das war das definitive GO für die Suche nach einem Oldtimer. Natürlich nicht nach irgendeinem, sondern nach ‚meinem‘ TT.

Also mit anderen Worten – Feuer frei! - und die Suche ging los. Das hatte ich mir allerdings leichter vorgestellt. Zunächst habe ich mal die einschlägigen Oldtimermagazine durchstöbert und da fiel mir sehr schnell auf, dass die Rubrik NSU ganz dünn besohlt war. Es gab einige RO 80 und diverse kleine Prinz 4, aber keinen TT. Das war zunächst mal etwas ernüchternd. Wo waren die Dinger abgeblieben?

Aber es gibt ja noch das Internet und da habe ich dann dort mal meinen Wunsch eingetickert und – Peng – gleich der erste Eintrag schien auf mich gewartet zu haben: „NSU Rennsportzentrum Roland G. in der Nähe von Neckarsulm“. Die website zeigte gleich einige TT-Ausführungen, so wie sie mir vorschwebten. Und dann noch ganz in der Nähe der NSU-Geburtsstadt, das konnte doch gar nicht verkehrt sein.

Der Kontakt war schnell hergestellt und dann stand ich eines Tages vor diesem Roland G. und er führte mich durch seinen Betrieb – mir fielen fast die Augen aus dem Kopf! Die Halle neben der Werkstatt war bis in die letzte Ecke voll mit Autos, und im 1. Stock ging es weiter. Ein paar Exoten (E-Type, Alpine A110, Alfa Romeo Montreal, BMW 635 CSi...) waren im Dämmerlicht zu erkennen, der Rest nur NSU. In Summe ungefähr 30 – 40 Stück in allen Ausbaustufen, von der Rohkarosserie über halbrestaurierte Exemplare bis zu fahrfertigen Autos. Da hatte ich ja echt eine Quelle angebohrt und ich stand mittendrin. Der Inhaber stellte sich als sehr freundlicher und eloquenter (Vorsicht!) NSU-Spezialist vor, der früher auch intensiv in der NSU-Rennszene zugange gewesen war. Im Büro standen noch ein paar verstaubte Pokale herum und an der Wand hingen vergilbte Siegerfotos. Nachdem NSU von Audi 1969 übernommen worden war (das neue Unternehmenskonstrukt nannte sich dann kurz und knackig: Audi NSU Auto Union AG – die 15 cm breiten Visitenkarten sind bei Sammlern heiß begehrt) , hatte er den richtigen Riecher gehabt und war über Land gezogen und hatte quasi zum Schrottpreis bei zahlreichen NSU-Händlern containerweise Ersatzteile übernommen. In seinem Lager bogen sich die Regale durch. Das machte alles einen leicht chaotischen Eindruck, auch der Werkstatt musste man unter dem Gesichtspunkt Arbeitssicherheit ein paar Punkte abziehen, aber das nahm ich alles nur noch am Rande wahr, denn mich hatte bereits eine leere Karosserie voll in ihren Bann gezogen. Es war ein 1000 C von 1968, völlig ausgeräumt, mit eingeschweißten dezenten Kotflügelverbreiterungen (Klasse !!!) und

bereits komplett in einem knalligen Blau neu lackiert. Der freundliche Herr G. erklärte mir dann, was man aus dieser leeren Blechhülle machen kann:

„Also, wenn Sie was Sportliches wollen, so wie das die wilden Jungs in den 60er und 70er Jahren gemacht haben, dann baue ich Ihnen was historisch Stimmiges und richtig Kerniges auf, was auch vom TÜV problemlos das H-Kennzeichen erhält. Sie allein entscheiden, was hinten draufstehen soll – TT oder TTS“?

„ TTS “ !!

Ja, wer nix macht, macht auch keine Erfahrung. Meine Erfahrungen gibt's ab Teil 6