

Der TTS-Aufbau – Freude und Frust

Teil 6

Am Ende von Teil 5 stand ich nun quasi mitten in einem NSU-Nest. Die Erinnerung an den roten TT von meinem Klassenkameraden kamen wieder hoch und es schien mir irgendwie unreal zu sein, dass ich nun nach 38 Jahren mitten in einer Herde dieser Hecktriebler stand. Und es war kein Traum, ich konnte andächtig über die Motorhauben fahren (und bekam dabei dreckige Hände) und es roch so herrlich autoarchaisch nach Benzin, Öl und Gummi.

Und dann musste ich wieder an Marc Aurel denken und ruck zuck wurde ein Deal bzw. ein Kaufvertrag abgeschlossen. Der Plan sah wie folgt aus: der NSU sollte nach meinen Vorstellungen schrittweise aufgebaut werden, wobei sowohl gebrauchte wie auch neue Teile verwendet werden konnten. Während ich bei meinem Käfer oft jede Mark mehrmals umdrehen musste und einige Wünsche aus finanziellen Gründen nicht machbar waren, konnte ich jetzt im Alter von 50++ doch auf andere Ressourcen zurückgreifen. Außerdem hockte natürlich noch der kleine Marc Aurel in meinem Innenohr und flüsterte mir zu. „Los komm‘, jetzt oder nie!“

Meister G. hatte urplötzlich (Man muss den Kunden schmieden solange er heiß ist) ein Blatt Papier auf dem Schreibtisch und wir gingen ins Detail. Das sah dann nach einer Stunde wie folgt aus:

Fahrwerk: Bilstein Sportfahrwerk, leichte Tieferlegung, negativer Sturz, 3-teilige Spiess-Rennfelgen

Motor: 1200er TT-Motor revidiert (was das heißen sollte - keine Ahnung, klang aber gut), kurze TTS-Ansaugbrücke, Fächerkrümmer, TTS-Sportauspuff, Weber Doppelvergaser 40 DCOE, Sportnockenwelle, Airbox

Innenausstattung: Lederlenkrad, TTS-Cockpit, 3 Zusatzinstrumente, 2 Schalensitze mit H-Gurten, Überrollbügel

Sonstiges: zusätzlicher Frontölkühler, einfache Metallbügel vorne und hinten an Stelle der normalen Stoßstangen, also absolut puristisch.

Während wir das alles zu Papier brachten sah ich vor meinem geistigen Auge, wie mein Jugendtraum Schritt für Schritt Gestalt annahm und konnte es immer noch nicht fassen. Das Besprochene wurde vertraglich festgeklopft und unterschrieben. Dann war erstmal ein gewisses ‚Startgeld‘ fällig, damit der NSU-Schrauber an die Arbeit ging. Der weitere Aufbau erfolgte dann in Teilschritten, die jeweils von mir in gewissen Abständen kontrolliert werden sollten. Je nach erfolgter weiterer Ausbaustufe wanderten erneut diverse Euronen in die Hände des NSU-Flüsterers. So weit, so gut – das war der Plan. An dieser Stelle hätte ich mal besser wieder auf den kleinen Mann im Ohr gehört. Marc Aurel war mittlerweile ausgezogen, als Nachmieter hatte sich der gute alte Feldmarschall von Moltke eingenistet. Als er das Wort Plan hörte kam gleich einer seiner markigen Sprüche: „Kein Plan übersteht die erste Feindberührung“. Was wollte er mir damit sagen – keine Ahnung. Aber ich will mal noch nicht vorgreifen.

Insgesamt war für den Auf- und Zusammenbau meines Traum-NSU ein Zeitrahmen von ca. 6-7 Monaten geplant. So war der Plan. Was würde Moltke dazu sagen?

In der Folgezeit tauchte ich in gewissen Abständen in der Werkstatt auf, um mir ein Bild vom Fortschritt zu machen. Dabei merkte ich eines Tages, was für ein exotischer Vogel dieser Typ war. Er bat mich nämlich, ihm beim Ausladen eines ‚Autos‘ zu helfen, das er recht günstig in Holland gekauft hatte. Im Halbdunkel seines 7,5 Tonners sah ich was Flaches unter einer Plane.

„Was haben Sie denn da an Land gezogen?“

„Das ist ein Formel 1 von Renault aus den späten 70er Jahren. Mit dem hat der Jean-Pierre Jabouille 6 WM Punkte geholt. Das Getriebe ist kaputt und irgendwas an der Kupplung. Den baue ich wieder auf und dann fahre ich mit dem bei den ‚Hockenheim Historics‘ mit“.

Jo, alles klar, mir fehlten die Worte. Aber ein Formel 1 Rennwagen gehört einfach in jeden mobilen Haushalt. Dann habe ich mit ihm zusammen das Gerät vom LKW gerollt und es war natürlich unumgänglich, dass ich mich da mal reinsetzen bzw. reinfädeln musste. Wann hat man schonmal die Chance, in einem echten Formel 1 Renner zu sitzen? Das war einfach unbeschreiblich. Da spürte man, dass da früher noch echte Männer gefahren sind. Kein Multifunktionsdaddellenkrad mit bunten Knöpfen, sondern ein kleines Lederlenkrad mit ohne alles. Da gab's nicht mal einen Blinkerhebel. Im Armaturenbrett ein großer Drehzahlmesser, noch ein paar Infos über den Öl- und Benzindruck und 2-3 Schalter. Das war's. Alles äußerst puristisch und abgespeckt, hier ging's um keinen Schönheitspreis. Auf Höhe des rechten Knies ein kurzer Schalthebel, der über ein offenes Gestänge die Gangwünsche des Fahrers zum Getriebe schickte. Meine ausgestreckten Beine waren in einem engen Tunnel verschwunden und ich spürte, dass es da noch wie gewohnt drei Pedale gab. Das war noch irgendwie beruhigend, aber allein der Gedanke, in so einer Alu- und Kunststoffzigarre mit ca. 280 km/h über eine Rennpiste zu rasen, erzeugte bei mir eine Gänsehaut. Beruhigend war aber der Gedanke, dass er wohl sicherlich auch meinen TT auf die Räder bekommt, wenn er sich so ein Projekt zutraut.

Es gingen weitere Wochen ins Land und allmählich hatte ich so den Eindruck, dass ich den zeitlichen Ablauf meines Oldtimerprojektes mehr unter einem gewissen flexiblen Gesichtspunkt betrachten sollte. Avisierte Zwischenschritte zogen sich in die Länge wie eine elastische Scheibendichtung und die ganze Planung (s. Moltke!) schien aus dem Ruder zu laufen. Sein spezieller Motorenspezialist war angeblich in Polen die Treppe runtergefallen und ein anderer Mitarbeiter war über Nacht urplötzlich verschwunden. Das waren natürlich spannende Geschichten, die bei mir aber eher für eine gewisse Unruhe sorgten.

Dann hatten wir mal wieder einen Besichtigungstermin vereinbart und ich machte mich auf den Weg. Sicherheitshalber hatte ich mich nochmal telefonisch angemeldet, was aber nichts brachte, denn es hob niemand ab. Nun gut, der Termin war aber vorab per Mail ausgemacht – also fuhr ich los. Als ich an der Werkstatt ankam, hatte ich gleich so ein Gefühl wie in einem Italo-Western. Es war totenstill, kein Mensch zu sehen und der Wind blies um die Ecken. Da fehlte eigentlich nur noch das Kollergras,

das über den Werkstatthof wehte. Gleich müsste eigentlich Charles Bronson auftauchen oder mein NSU-Schrauber. Aber keiner von beiden war zu sehen.

Ich fühlte mich unbehaglich, als ich seinen Wagen und den LKW vor dem Büro stehen sah – beide ohne Nummernschild. Was ging hier ab? Ich will jetzt die Spannung nicht unnötig auf die Spitze treiben, aber irgendwas war da faul. Ich umrundete mehrfach die Werkstatthalle und spähte durch die verstaubten Fenster. Drinnen standen nach wie vor jede Menge Autos, nur der Typ war weg. Immerhin funktionierte die Klingel, brachte aber nix, denn keiner machte auf.

Ja, das wurde dann leider keine schöne Rückfahrt. War er mit meiner Anzahlung einfach in die Karibik abgetaucht und entspannte sich jetzt dort in einem Liegestuhl mit einem kühlen Drink? Aber warum lässt er dann seinen kompletten Fahrzeugbestand zurück? Ich war tiefenfrustriert und stinksauer auf Marc Aurel. Die Sportnockenwelle war auf einmal gar nicht mehr so wichtig, ich überlegte jetzt vorrangig, welcher Anwalt sich mit dieser Thematik auskennt und wie die oft zitierten ‚juristischen Schritte‘ aussehen.

Ich meine, bei diesem Stand der Dinge wäre ein Teil 7 angebracht.