

Irgendwas geht immer kaputt...

Teil 8

Ich hatte also meinen lang erträumten Oldie sicher nach Hause gebracht. Durchgeschwitzt, aufgekratzt und noch voll adrenalinegebadet stieg ich aus und umrundete das Auto ganz andächtig. Ich konnte es immer noch nicht richtig fassen, dass ich nach knapp 40 Jahren am Ziel war. Der Sohn des Nachbarn schaute über den Zaun, denn er hatte ein Motorengeräusch gehört, das er nicht zuordnen konnte und fragte: „Ist das ein Renntrabbi?“

Dann begann so langsam die Phase der Eingewöhnung und ich merkte ganz schnell, dass Oldtimerfahren für Newcomer eine ungewöhnlich anspruchsvolle automobiler Fortbewegung ist. Da geht erstmal gar nix locker, geschmeidig, automatisch und von allein. So ein Oldie kann ein ganz sturer Bock sein, der nur das tut, was du ihm vorgibst. Der denkt nicht mit, und wenn man was falsch macht, dann geht's halt nicht. Man muss aufmerksam in ihn hineinhören und eine längst verkümmerte Sensibilität wieder kultivieren.

Also um es mal auf den Punkt zu bringen – ich tat mich am Anfang echt schwer. Das ging schon beim Starten los. Bevor die Weber nicht ordentlich Sprit intus hatten, wollte er gar nicht. Das war manchmal eine ziemlich nervige Orgelei und Gepumpe mit dem Gaspedal. Also als Fluchtfahrzeug war der NSU ganz eindeutig eine Fehlplanung. Wenn er mal warm war, war alles ok. Aufgrund des relativ kleinen Motors (1200 ccm) bekam man Leistung nur über die Drehzahl und das bedeutete Schalten ohne Ende. Man hört ja immer wieder von Autos, die sich kurz und knackig schalten lassen – der NSU gehört definitiv nicht dazu. Man rührt irgendwie leicht schwammig durchs Getriebe und hofft, den richtigen Gang erwischt zu haben. Der 1. Gang und der Rückwärtsgang liegen so dicht beieinander, dass ich immer froh war, nicht der Erste an der Ampel zu sein. Ich ließ dann immer die Kupplung gaaanz vorsichtig kommen und testet hauchzart, in welche Richtung er sich bewegt. Zur allgemeinen Entwarnung – nach ein paar Wochen hatte ich dann endlich das entsprechende Feeling und später ging das dann recht locker und problemlos. Durch die Drehzahlforderung lag also die rechte Hand fast immer am Schaltknüppel, somit war nur noch eine Hand am Lenkrad, was in engen Kurven etwas stressig war, denn kleines Sportlenkrad und fehlende Servolenkung erlaubten keine lässige Cruiserhaltung, da musste man herzhaft zupacken. Zu Beginn war eine Fahrt durch einen Kreisel unerwartet anspruchsvoll, denn: Runterschalten, Lenken und bei der Ausfahrt noch den Blinker betätigen forderte den Piloten. Gleich zu Beginn merkte ich, dass die Blinkerrückstellung nicht funktionierte. Im Hinterkopf plopte sofort der Begriff ‚Garantiefall‘ hoch und das war mir einen Anruf bei meinem NSU-Schmied wert. Der lachte nur: „Wie jetzt Blinkerrückstellung??? Das hatten die damals noch nicht, das müssen Sie selbst per Hand machen“. Alles klar und wieder was gelernt, die Kreiseldurchfahrt erforderte also noch einen weiteren manuellen Vorgang.

Damit wäre erstmal das Händische abgearbeitet, weiter zu den Füßen. Da zu Beginn die Weber-Vergaser noch nicht optimal synchronisiert schienen, neigte mein Hecktriebler gerne dazu, beim Abbremsen vor Ampeln, oder bei Stoppschildern und ‚Vorfahrt achten‘ ganz heimtückisch eine Start-Stopp-Automatik zu imitieren. Weiß

der Geier, wo er sich das abgeguckt hatte - also er ging dann gerne aus. Zu den zahlreichen Unwägbarkeiten beim Oldtimerfahren gehört ja auch der ungeliebte Terminus „springt nicht mehr an“. Um das möglichst zu vermeiden fuhr ich permanent extrem vorausschauend (was natürlich prinzipiell nie verkehrt ist), um abzuchecken, ob die Grünphase vielleicht noch ausreicht, oder ob sich eventuell von rechts ein ‚feindliches‘ Fahrzeug nähert, das mich zum Anhalten nötigt. Im ungünstigsten Fall wurde es dann recht hektisch und ich steppte über die Pedale. Bremsen, Kuppeln und gleichzeitig auf dem Gas bleiben sind drei Vorgänge, für die ich aber nur zwei Füße hatte. Da merkte ich dann schnell, dass Oldtimerfahren ohne eine gewisse Kreativität nicht befriedigend funktioniert. Ich nahm mir ein Beispiel an Stig Blomquist, dem großen Rallye-Artisten aus Schweden, der das Bremsen mit dem linken Fuß meisterlich beherrschte und deshalb mit dem rechten auf dem Gas bleiben konnte. Nach bescheidenen Anfängen gelang mir das dann auch so einigermaßen und schließlich hatte ich die Gefahr des Ausgehens im Griff.

Einige Male fuhr ich mit meinem ‚Blauen Max‘ auch ins Büro. Und da machte ich eine interessante Erfahrung. Wenn ich mit meinem gewohnten Alltagsauto fuhr, verschwendete ich kaum einen Gedanken ans Fahren selbst. Das lief irgendwie unaufgeregt und im Unterbewusstsein, d.h. dass man sich schon auf der Fahrt ins Büro mit den kommenden beruflichen Aufgaben, Problemen und Projekten beschäftigte. War ich dagegen im Oldie unterwegs ging’s nur ums Fahren – und das natürlich voll konzentriert. Infolge des kompletten Fehlens der gewohnten elektronischen Helferlein war so richtig aktives Fahren angesagt, und zum Hirnen über die anstehenden Büroaufgaben war es sowieso viel zu laut.

Dieser Teil 8 trägt nicht umsonst den Titel „Irgendwas geht immer kaputt...“, also muss ich jetzt endlich mal das erste Kapitel meiner umfangreichen Erfahrungen zum Thema Pleiten, Pech und Pannen aufschlagen.

Die klassische Situation – ich stehe vorne an der Ampel, den ersten Gang finde ich mittlerweile immer problemlos (!), und der Motor läuft auch. Alles klar, die Welt ist schön, die Ampel springt auf Grün und ich will aus den Startlöchern, aber – patsch – das Gaspedal fällt auf den Boden und nix geht mehr. Heidenei, was ist da los? Ich klettere aus meinem Schalensitz, lasse die Zündung an, damit ich lenken kann, und schiebe den Blauen (ca. 680 kg – no problem) auf den Seitenstreifen. Dann gehe ich folgende Optionen durch: 1. ADAC anrufen zum Abschleppen. 2. Meinen Sohn anrufen zum Abschleppen. 3. Die ersten beiden Optionen sind doch für einen Oldtimerfahrer eigentlich indiskutabel – da muss doch irgendwie selbst was zu machen sein. Also hinten die Motorhaube auf und erstmal planlos rumgefummelt, dabei gleich die Pfoten verbrannt. Aber dann sah ich das Problem, der Gaszug war gerissen. Aus einem dünnen Röhrchen, das irgendwo in Richtung Gaspedal zu führen schien, grinste mich ein Stück aufgeribbelter Draht an. Die andere Drahthälfte hing noch am Vergaser dran. Damit war die Aufgabenstellung aus technischer Sicht eigentlich klar, ich musste nur die beiden Drahtenden wieder verbinden. Also Werkzeugbox raus (merke: den Führerschein kann man getrost auch mal zu Hause vergessen, aber niemals die Werkzeugbox !) und mit Hilfe eines kurzen Drahtstückes und zweier Lüsterklemmen wurde wieder die Verbindung hergestellt. Ich setzte mich rein, drehte den Schlüssel, aus dem Sportauspuff kam das gewohnte Röhren, legte zielsicher den ersten Gang ein und war on the road again ! In dem Augenblick fühlte

ich mich wie ein echt abgezockter Oldieprofi. Meine erste Panne mit dem NSU und dann das Problem mit relativ einfachen Bordmitteln selbst gelöst – ich war total high und dachte in dem Moment, dass ich z. B. mit einem aktuellen 5er BMW, oder einem A6 nur die 1. Option gehabt hätte.

Im Nachgang noch folgende amüsante Geschichte. Während meiner Drahtfummelei am Straßenrand näherten sich zwei ältere Herren und der eine kriegte sich gar nicht mehr ein, als er meinen TT sah. „Ich wird verrückt, dass ich nochmal so ein Auto seh'! Ei ich hab doch früher jahrelang beim NSU geschafft“. Der kam mir ja gerade wie gerufen, denn ich hatte eine Frage. „Ist das normal, dass die Zündspule so heiß ist?“ Und er: „Haben Sie die Zündung noch an?“ Aha, das war's. Die hatte ich noch eingeschaltet, als ich den Patienten auf die Seite schob. Damit war die Frage geklärt und ich hatte Know-how-mäßig wieder etwas zugelegt. Dass mir dieser kleine Hinweis bei einer meiner nächsten Pannen (ja, ja, da kommt noch einiges) hilfreich sein würde, wusste ich zu dem Zeitpunkt noch nicht.