

Hoch auf dem gelben Wagen...

Teil 10

Im Frühjahr 2011 war die erste Teilnahme mit meinem TT an einer richtigen Oldtimerveranstaltung geplant – am 7. Mai ging's rund um die 1. Tankstelle der Welt, denn da fand die Kurpfalz-Klassik statt.

Insgesamt gingen 104 Oldtimer an den Start, darunter nur zwei NSU TT. Den anderen TT-Treter hatte ich in einem NSU-Stammtisch kennengelernt und er fuhr eine richtig heiße Kiste. Der 1200er Motor war auf 1300 ccm aufgebohrt und bediente die Antriebsachse mit ca. 100 PS. Mein Luftgekühlter hatte noch den normalen 1200er Motor im Heck, ab Werk lieferte der 65 PS, aber durch ein paar Maßnahmen war er wie in den 70er Jahren auf etwa 80 PS ‚frisirt‘ – der Begriff Tuning stand damals noch nicht mal im Duden.

Die Aufregung war groß und es kribbelte überall. Das war schon eine Superatmosphäre mit den vielen schönen alten Kisten auf dem Parkplatz hinter der Eisweinhalle. Es war einfach faszinierend, diese unterschiedlichen Typen und Modelle so geballt zu sehen. Geht man heute über einen großen Parkplatz, dann hat man in einigem Abstand manchmal schon Mühe, den Fahrzeugtyp eindeutig zuzuordnen. Das Designerdiktat in Tateinheit mit dem Windkanal führen zu einem mehr oder weniger gesichtslosen Einheitsbrei. Das war bei dieser Veranstaltung erfreulicherweise das Gegenteil – hier gingen echte vierrädrige Individualisten an den Start.

Als Beifahrer hatte ich meinen jüngsten Sohn mit an Bord, der genauso wie ich total aufgekratzt dem Start entgegenfieberte und hochkonzentriert schon den Streckenverlauf im Bordbuch studierte. Der rot-silberne TT von Walter E. hatte die Startnummer vor uns. Der Sound seiner 100 PS-Maschine stellte die Nackenhärchen in eine hab-acht-Stellung, einfach Klasse! Ich sagte dann noch zu ihm: „Walter, zeig mal, was dein TT kann, ich versuche dranzubleiben“. Bei der Kurpfalz-Klassik war natürlich Geschwindigkeit korrekterweise überhaupt kein Thema, aber so ein gewisses Kribbeln schwingt natürlich gerade in solchen kleinen Rennzweigen immer mit. So ein TT ist nicht fürs Cruisen gebaut, der will schon ein bisschen rennen.

Der Vorstart fand also grüppchenweise bei der Eisweinhalle statt und dann ging es zur Alten Stadtapotheke, der berühmten 1. Tankstelle der Welt, und dort erfolgte dann im Minutenabstand der offizielle Beginn durch ein aufgebautes Starttor. Das hatte so richtig was von Monte-Carlo-feeling light. Unser Clubkollege Peter Asbree stellte jedes Auto in gewohnt professioneller Weise vor und man fragte sich jedes Mal – woher weiß der das alles? Wie kann ein einzelner Mensch so detaillierte Infos über die unterschiedlichsten Oldies aus dem Ärmel schütteln? Ich kann mich noch gut erinnern, wie er bei uns folgenden Spruch raushaute. „Also die TT sind meist so hart gefedert, wenn man da über einen Euro fährt merkt man genau - Kopf oder Zahl!“

Die Post ging ab und es war einfach nur schön. Eine tolle Strecke durch den Kraichgau bei herrlichem Wetter bis nach Bad Wimpfen, dann am Neckar entlang bis Obrigheim. Dort gab es im Schloß Neuburg ein gemeinsames Mittagessen.

Der NSU lief perfekt. Mittlerweile hatte ich alle Tricks und Kniffe verinnerlicht und beherrschte den TT mehr oder weniger souverän. Trotz ständiger Aktionen beim Schalten, Lenken, Blinken und ab und zu noch a bisserl Zwischengas, weil's so schön röhrt, kam ich mittlerweile mit zwei Händen und zwei Füßen völlig aus. Ich war natürlich bemüht, den Kontakt zu Walters giftigem TT nicht abreißen zu lassen, was aber nicht einfach war. Innerorts konnte ich immer wieder etwas aufholen und wir freuten uns über die Reaktionen am Straßenrand, wenn die beiden Luftgekühlten im Formationsflug vorbeibrummten. Es wurde viel geklatscht und gewunken und bei dem ein oder anderen Mitfünfinger kamen wohl Nostalgiegefühle hoch und die Mundwinkel wanderten zu den Ohrläppchen. Spätestens am Ortsausgang war's dann aber Schluß mit lustig und dann packte Walter den Hammer aus und ließ seinen TT fliegen und uns im Rückspiegel immer kleiner werden.

Das lief alles ganz perfekt bis kurz hinter Schwanheim. Es war eine Bergaufpassage und Walters Renner war bereits über die Kuppe enteilt, als ich plötzlich feststellte – keine Leistung mehr! Auch schnelles Runterschalten brachte nichts, dem TT ging einfach die Luft aus und wir rollten am rechten Straßenrand ganz still und leise aus. Ja Sack Zement, was war das jetzt wieder? Ich stieg aus, öffnete die Motorhaube und suchte möglichst zwei Drahtenden, die ich wie gewohnt wieder verbinden könnte. Aber Fehlanzeige, alles sah völlig normal aus. Nichts wackelte, nichts fehlte, nichts war abgebrochen – alles war da, wo es sein sollte. Mir fiel nix ein. Da hielt aber bereits neben uns ein freundliches Team in einem 356er Porsche. „Na, gibt's ein Problem, können wir helfen? Wir Luftgekühlten müssen doch zusammenhalten“. Das fand ich nun echt unwahrscheinlich nett und die beiden inspizierten sehr engagiert den Motorraum des NSU und probierten diverse Dinge aus. Aus ihrer Unterhaltung konnte ich entnehmen, dass die beiden reichlich Fachwissen hatten und sich nach kurzer Zeit über das Problem einig waren. Sie kamen auch gleich mit der perfekten Lösung rüber: „Also, wenn Sie noch eine Ersatzbenzinpumpe dabei haben, kriegen wir den wieder flott“. Na, das war doch mal eine echte Ansage und ein beruhigender Lösungsansatz. Das kam mir vor wie eine vereiterte Zahnwurzel – es tut zwar weh, aber es ist beruhigend, wenn man den Grund kennt. Ich dankte dem hilfsbereiten Porsche Team und nahm mir fest vor, zukünftig immer mehrere Benzinpumpen mitzunehmen.

Während ich den ADAC anrief, sprang mich die Erinnerung an die Schulzeit an. Deutschunterricht, Heinrich Böll – „Ende einer Dienstfahrt“. Ja, man darf eben beim Oldtimerfahren nicht den Humor verlieren.

Das Telefongespräch mit dem ADAC entbehrte nicht eines gewissen Reizes. Am anderen Ende der Leitung schien der Stimme nach eine jüngere Dame zu sitzen, die die üblichen Fragen stellte, um der ADAC-Statistik auch das nötige Futter zu geben. Und das lief so ab:

„Was ist es denn für ein Auto?“

„Ein NSU TT“

„???“

Stille

„Hallo, sind Sie noch dran?“

„Äh, ja, ich wollte nur wissen, was es für ein Auto ist“

„Ich sagte doch – ein NSU TT“

„Äh, ja - mmmh...???“

Dann fiel bei mir der Groschen.

„Das ist ein Oldtimer von 1968“

„Ach so, ich bin Jahrgang 1986. Von der Automarke habe ich noch nie was gehört“

Da merkt man doch mal wieder, wie die Zeit vergeht. Als die junge Dame geboren wurde war mein NSU bereits 9 mal beim TÜV gewesen.

„Also sagen Sie dem Fahrer einfach, dass hinter Schwanheim in der Pampa ein kleines blaues Auto am Straßenrand steht – das sind wir“

Und das klappte dann auch problemlos. Zum Glück war die Wartezeit recht abwechslungsreich, denn wir hatten jetzt die Gelegenheit, viele schöne Oldtimer an uns vorbeifahren zu sehen. Das war zwar bitter, dass wir nicht mehr in die Wertung kamen, aber den größten Teil der Kurpfalz-Klassik hatten wir problemlos gemeistert und uns war klar, sobald der Blaue wieder läuft, sind wir bei der nächsten Oldtimerveranstaltung erneut am Start.

Soviel darf ich an dieser Stelle schon verraten, das Folgejahr 2012 bescherte mir mit meinem TT dafür ein Erlebnis der absoluten Sonderklasse – und das wirklich mal im positiven Sinn!

Es gibt aber im Leben immer ein Auf und Ab, und so kann ich in einem späteren Teil wieder über einen echten Technik-Gau berichten, bei dem ich kurz davorstand, meinen Jugendtraum wieder abzustoßen.