

Eine wahre Oldtimer Geschichte unseres Vorstands für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – Jürgen Halm.

Diese Geschichte in 15 Kapiteln ist ein Lesegenuss für alle Oldtimer Freunde und mit viel Herzblut geschrieben.

Inhalt

- Kapitel I Warum Oldtimer und warum gerade so eine luftgekühlte Knalltüte
 - Kapitel II Erster NSU-Vollkontakt
 - Kapitel III Überschlag im NSU – geht !
 - Kapitel IV Endlich luftgekühlter Heckantrieb
 - Kapitel V Über den Beton zum Oldtimer
 - Kapitel VI Der TTS-Aufbau – Freude und Frust
 - Kapitel VII Am Ende wird alles gut
 - Kapitel VIII Irgendwas geht immer kaputt
 - Kapitel IX Ein echtes Schlüsselerlebnis
 - Kapitel X Hoch auf dem gelben Wagen
 - Kapitel XI Auf den Spuren von Sherlock Holmes
 - Kapitel XII Eine echte Kettenreaktion
 - Kapitel XIII The white Englishman und der rollende Brandherd
 - Kapitel XIV Und wieder – nach fest kommt ab
 - Kapitel XV Am Ende ein Fall für den ‚NSU-Flüsterer‘
- Abspann

Kapitel I

Warum Oldtimer und warum gerade so eine luftgekühlte Knalltüte????



Ja, Fragen über Fragen. Ich werde mal versuchen, meinen Weg zum Oldtimer zu beschreiben.

Gründe, sich ohne Zwang mit antiquierter Autotechnik zu beschäftigen gibt es ja einige. Häufig fallen solche Entscheidungen jenseits der 50. Da wollen es viele nochmal wissen und durchforsten ihre to-do-list nach weißen Flecken. Sie erkundigen sich z.B. nach den Aufnahmegebühren für den Golfclub, oder versuchen ihr Glück als Hobbyreiter oder Segler. Ganz Kühne fangen an, sich von irgendwelchen Hügeln mit einem Drachen in die Tiefe zu stürzen, oder erschrecken unter Wasser mit Hilfe von gepresster Luft auf dem Buckel die Fische. Und dann gibt es Zeitgenossen (und auch Genossinnen !!!), die einfach die Faxen dicke haben mit Servolenkung, Spurassistent, Abstandswarner, Einparkautomatik und weiteren elektronischen Gimmicks und die wollen einfach mal wieder zeitweise automobilistisch back to the roots. Die legen sich dann einen Oldtimer zu.

Warum sich nun wer für welches Auto entscheidet, ist allein schon ein abend- und seitenfüllendes Thema. Manche wollen unbedingt nochmal in dem 1200er Käfer sitzen, in

dem sie als 7-jähriger durchgeschwitzt und eingeklemmt zwischen Campingausrüstung und nerviger Schwester im Sommer über den Brenner nach Italien in den Urlaub führen. Andere erinnern sich an ihre erste rostige Studentenkarré und durchstöbern die Oldtimerangebote nach einem 2CV. Das sind zwei Beispiele für die sog. Autonostalgiker. Dann gibt's aber auch eine bestimmte Type, die bereits im Alltag im recht gehobenen Preissegment die linke Spur bevölkern und beim Klassentreffen stolz ihre Fleißkärtchen präsentieren: „Mein Haus – meine Segelyacht – mein Oldtimer“. Da schlummern dann häufig in klimatisierten Garagen unter Abdeckungen aus Ökobaumwolle die üblichen ‚Verdächtigen‘ wie 356er Porsche, oder 190 SL, oder ein knallroter E-Type (da fühlt man sich doch gleich wie Jerry Cotton). In dieser Kategorie geht's bei einigen um Sehen und Gesehen werden. Zum Glück habe ich diesen Typus bei den Freunden der historischen Fahrzeuge noch nicht getroffen, aber wenn man den Gerüchten glauben kann, dann soll es sie in der Oldtimerszene wirklich geben.

Und dann gibt es noch die wahren Freaks, für die ist pure Mechanik wie Religion. Dort schrauben, wo es weh tut, ist für die höchster Genuss. Stundenlang in einer zugigen Garage eine Zylinderkopfdichtung wechseln – was kann schöner sein? Beim Wort ‚elektronische Fehlerdiagnose‘ machen sie das Kreuzzeichen. Sie verlassen sich auf jahrelange Erfahrungen, Tipps von Gleichgesinnten, Try and Error und ihre Empathie und ihr Gefühl für Maschinen. Ganz selten sieht man sie in einem Sweatshirt mit dem Logo ihres Oldies – aber man erkennt sie schnell an den schwarzen Fingernägeln und ihrem After Shave mit einer prägnanten unverbleiten Kopfnote. Ach so -wenn ihre Kisten mal laufen, fahren sie auch schon mal damit, aber das stationäre Schrauben steht eindeutig im Vordergrund.

Ja, und wie und wo habe ich mir diesen Oldtimervirus eingefangen?

Ich zähle mich auch zu der Generation, die zweimal geboren wurde. Das erste Mal war bei mir der 1. April (kein Scherz) 1952. Die Folgejahre spielen in dem Zusammenhang jetzt nur insofern eine Rolle, als meine Eltern ihr erstes Auto kauften, einen 1000er DKW in Blau mit weißem Dach und Weißwandreifen! Damals der letzte Schrei. Mit den 45 PS konnte man zwar keine Löcher in den Asphalt reißen, aber es war trotzdem für die damalige Zeit ein flottes Auto. Allerdings hatte der Sound (2-Takter!) nicht das Potential für meinen Jugendtraum.

Dann kam meine zweite Geburt am 7.7.1970 – ein Datum, das sich mir unauslöschlich in mein Altgedächtnis gebrannt hat. Ein gigantischer Evolutionssprung war passiert, ich war nach 12 Fahrstunden für 346,- DM (für die Statistiker, die Mehrwertsteuer betrug damals 5,5 %) vom Fußgänger zum Autofahrer mutiert. Fast hätte ich es bei der praktischen Prüfung noch verdaddelt (war als Linksabbieger etwas übermotiviert!), aber Dank eines warnenden und unüberhörbaren Hustenanfalls meines Fahrlehrers konnte ich die Situation gerade noch entschärfen. Und dann hielt ich endlich diesen mausgrauen Lappen in meinen Händen. Ich habe ihn heute noch, mein Foto wäre allerdings der Tod für jede Autogrammkarte. Da stand es nun ganz deutlich, dass ich vom Landrat des Main-Taunus-Kreises die Erlaubnis hatte, ein Kraftfahrzeug mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine (ob ich damit heute eine Elektrokarré fahren dürfte...?) der Klasse 3 und 4 zu führen. Ja, das waren noch eigenartige Zeiten, man fuhr nicht, man führte. In der Ex-DDR nannte man dieses Dokument

Fahrerlaubnis, was ja eigentlich mehr Sinn macht. Aber egal, ich hatte das Ding, aber ein Problem – ich hatte kein Auto!

Doch zum Glück hatte ich einen sehr verständnisvollen Vater, der mir immerhin am Wochenende sein Auto überließ. Mittlerweile fuhr er einen Audi 100 und mit dem kam man schon recht flott voran. So konnte ich wenigstens samstags mit meiner Ex-Freundin (wir sind jetzt schon 42 Jahre verheiratet) die diversen Discos im Rhein-Main-Gebiet ansteuern. Damals sprach man noch Deutsch, heute würde ich sagen, ich hatte mit meinem Vater folgenden Deal: Ich durfte samstags fahren, musste dafür aber jede Woche das Auto waschen. Ich fand das fair.

So verging das erste Jahr meiner Fahrzeugführerschaft – samstags Audi, den Rest der Woche 26er Jugendrad, aber immerhin mit Torpedo-3-Gang-Schaltung von Fichtel & Sachs. Insider vermuten richtig, genau jener Sachs war mal mit BB verheiratet.

Ich war in der 13. Klasse angekommen und steuerte auf mein Abi zu, immer noch mit meinem 3-Gang-Rad. An meine Schule war ein Internat angeschlossen, in dem sich Schülerinnen und Schüler fast aus dem ganzen Bundesgebiet tummelten. Diese Externen zeichneten sich überwiegend durch zwei Eigenschaften aus: die klassischen Schulfächer fanden nicht so wirklich ihr Interesse. Sie beschäftigten sich mehr mit den Fragen des echten Lebens: Bei wem steigt die nächste Party, wo ist die heißeste Disco?

Und die zweite Eigenschaft war i.d.R. familiär begründet – sie hatten von zu Hause aus richtig Geld. Dazu ein Beispiel. In meiner Parallelklasse gab es einen Klaus-Peter D. aus Düsseldorf, der war zwar schon über 20, weil er das Schulleben etwas in die Länge gezogen hatte, aber er kam montags immer pünktlich in einem 2002-BMW Alpina (richtig – orangefarben, dicke Backen, mattschwarze Motorhaube und vorne 4 Cibiés dran) angerührt. Da standen wir Normalos dann sprachlos vor diesem Geschoß und lauschten ergriffen dem Knistern, wenn er langsam abkühlte. So ein Auto war damals jenseits meiner Vorstellungskraft, dass noch nicht mal der Gedanke ‚haben wollen‘ in meinem Hirn eine Chance hatte. Da fing man schon eher an zu grübeln, ob das Fahrrad vielleicht mit breiteren Reifen und mattschwarzen Schutzblechen etwas sportlicher aussehen würde.

So, jetzt wird's aber wirklich langsam Zeit, dass ich mal den NSU TT ins Spiel bringe. Aber das erzähle ich dann im 2. Kapitel – falls darin weiter Interesse besteht.

Kapitel II

Erster NSU-Vollkontakt



Wie bereits in Kapitel 1 erwähnt, gab es an meiner Schule Schülerinnen und Schüler, die von familiärer Seite aus über ein beachtliches finanzielles Back Up verfügten, was sich in der Art ihrer Mobilität widerspiegelte. Von dem Alpina-Piloten hatte ich bereits berichtet, aber in meiner Klasse gab es noch so einen Kandidaten, und der war letztendlich an allem schuld. Das war ein ruhiger und zurückhaltender Typ, an dem der tägliche Schulstress abperlte wie Wasser an einer Plastiktischdecke. Er war stets gelassen und entspannt – heute würde man cool sagen – denn er steuerte unausweichlich auf einen Juniorchefposten in der elterlichen Firma zu. Das Abi war für ihn kein Muss, eher eine Art Option. Was ihn aber in meinen Augen höchst interessant machte - er fuhr einen targaroten 1200er NSU TT !

An der Stelle muss ich etwas in der Autohistorie der 60er und 70er Jahre stöbern. Im Jahr 1976 stellte VW den Golf I GTI auf die Räder. Zur damaligen Zeit das absolute Must Have für die Riege der jungen dynamischen Männer. 110 PS bei einem Leergewicht von 810 kg waren eine echte Ansage und die Folgejahre zeigten dann ja auch, dass VW damit eine automobiler Ölquelle angebohrt hatte. In kurzer Zeit sprach man nur noch von der sog. ‚GTI-Klasse‘ und VW wurde nicht müde, ständig seine Urheberschaft dafür zu reklamieren. Keine Frage, der GTI war ein ganz großer Wurf, aber in der Meinung vieler war VW nicht der Erfinder der

giftigen Straßenterrier in der unteren Mittelklasse. Da tummelten sich schon ein paar andere Exoten wie z.B. der Mini Cooper S, der Fiat Abarth 850 oder der Sunbeam Imp Sport. Und in Deutschland tauchte knappe 10 Jahre vor dem GTI bereits eine kleine heiße Rakete auf, die der Wunschtraum vieler Jungs mit Benzin im Blut war – der 1200er NSU TT. Wenn man sich heute die Leistungsdaten ansieht, muss man schmunzeln und kann über den aktuellen PS-Overkill nur noch den Kopf schütteln. Wer sich heute mit weniger als 150 PS auf die Straße traut, gilt ja bereits als Wanderbaustelle. Aber zur damaligen Zeit waren 65 PS ab Werk (okay, bei vielen Schraubern blieb es nicht dabei) eine recht stramme Motorisierung, denn es galt, lediglich 685 kg in Schwung zu bringen. Und das war für den TT keine echte Herausforderung. Der neue Golf VIII liegt je nach Typ und Ausstattung zwischen 1255 – 1624 kg. Noch Fragen?

Und an dieser Stelle gleich noch ein kleiner NSU-Wissenseinschub. Willi Bergmeister vom gleichnamigen VAG Autohaus war in den 70er Jahren ein ganz wilder NSU -Tiefflieger und dominierte mit seinem orangefarbenen TT die Rundstrecken- und Bergrennen fast nach Belieben. Und wer machte bei ihm in den 80er Jahren seine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker? Wir wissen es alle – Michael Schumacher. Okay, dann wäre das auch geklärt. Zurück zum targaroten TT dieses coolen Typs in meiner Klasse.

Dieser TT ließ mich nicht mehr los. Fast jeden Tag strich ich um diese rote Heckschleuder wie ein Fuchs um den Hühnerstall. Selbst im Stand verströmte das Ding eine enorme Dynamik. Vorne die aggressiven Doppelscheinwerfer und der zusätzliche Ölkühler unter der Stoßstange. Hinten war natürlich die Motorhaube (Heckmotor) leicht aufgestellt. Das war unter den echten TT-Tretern natürlich Kult, damit er bei strammer Fahrweise nicht zu heiß wird. Später haben NSU-Ingenieure durch umfangreiche Tests mal herausgefunden, dass das gar nichts bringt. Aber das wollte natürlich keiner hören, weil es einfach so rattenscharf aussah. Ohne aufgestellte Motorhaube auf die Straße – ein absolutes No Go! Durch den 10 cm-Spalt konnte man unter den Blechdeckel spechten und blickte direkt den vier Ansaugtrichtern der 40er Weber Doppelvergaser in die Augen. Um sich ordentlich Gehör zu verschaffen, fuhren die Hard-Core-TTler natürlich meist ohne Luftfilter. Und dabei roch man auch den ‚Motorenschweiß‘ – diese herrliche Melange aus Benzin- und Öldunst. Dagegen sondert doch heute ein Tesla eine Duftnote ab wie eine trockene Steckdose.

Die Seitenscheiben waren auch meist verschmiert vom Nasedagegendrücken. Das war aber auch eine Wucht, was sich da dem Betrachter bot: Das erste, was ins Auge fiel war gar nicht da – die Rückbank! Logisch – drückt nur aufs Leistungsgewicht und wegen der Querstreben des Überrollbügels hätte hinten sowieso keiner sitzen können. Vorne knackige Recaro Schalensitze mit 4-Punkt-Gurten, kleines Sportlenkrad und natürlich der obligatorische Feuerlöscher. So eine griffbereite rote Flasche war ein absolutes Muss. Denn selbst NSU-Laien protzten gerne mit dieser Katastrophen-Info, wenn sie nur TT hörten: „Ei die sinn doch alls abgefackelt !?“ Manche bezeichneten das Auto deshalb auch gerne als ‚Luftgekühltes Feuerzeug‘. Okay, lassen wir den 4rädriigen Brandherd erstmal so stehen – eigene Erfahrungen damit kommen in einem späteren Teil.

Also für mich war damals dieser rote TT einfach das Nonplusultra und alle meine Gedanken umkreisten diesen Renner. Das waren mental recht harte Zeiten für mein Fahrrad.

Was dieser NSU-Typ in den Augen der Schülerinnen (also der Typ selbst) und der Schüler (das Auto, logisch) außerdem zum Hero machten, war die coole Art, wenn er morgens auf dem Schulparkplatz ganz lässig zwischen den blutarmen Paukerkisten einparkte. Links ein beigefarbener Ford 12 m (Deutsch und Gemeinschaftskunde) und rechts ein hellgrüner Opel Rekord (Bio und Englisch). Und wenn er dann vor dem Aussteigen nochmal kurz den Sportauspuff durchblies, dann war er für uns ein echter Outlaw gegenüber den pädagogischen Leisetretern.

Aber wie das im Leben oft so läuft – nie sind alle positiven Aspekte in einem Punkt bzw. auf einen Zeitgenossen konzentriert. Der Klassenkollege fuhr mit seinem roten Racer zwar in einer eigenen Liga, aber im schulischen Alltag bewegte er sich speziell in Mathe auf ganz hauchdünnem Eis. Seine berufliche Zukunft war zwar bereits daunenweich abgefedert, aber mit einem stabilen Mathe-4er (die 2 des kleinen Mannes !) wollte er doch den Abi-Zieldurchlauf etwas aufhübschen.

Und damit kam ich ins Spiel. Ich besaß zwar nur diese muskelbetriebene Gehhilfe mit Kettenantrieb, aber ich hatte richtig dicke Ahnung in Mathe. Und daraus ergab sich eine für beide Seiten fruchtbare Zusammenarbeit, so eine Art Schulsymbiose.

Durch einen geschickten und kreativen ‚Wissenstransfer‘ während der Klassenarbeiten konnte er sich auch zum Erstaunen unseres Mathelehrers einen recht stabilen Listenplatz zwischen 3 - und 4+ sichern. Sein löchriges Mathewissen fiel im Mündlichen kaum auf, da er ohnehin nicht viel redete.

So, und jetzt lasse ich mal kurz mein kleines Latinum aufblitzen: Manus manum lavat (eine Hand wäscht die andere) – mit anderen Worten, als Dank für meinen Mathe-support nahm er mich gelegentlich in seinem TT mit.

Und das waren Erfahrungen, die man nicht mehr los wird, wie ein Kaugummi an der Schuhsohle. Beeindruckend war die Straßenlage. Dank eines Koni-Sportfahrwerkes klebte der Rote förmlich am Straßenbelag, wobei Federungskomfort im Lastenheft deutlich weiter hinten stand. Mit dem TT konnte man nahezu rechtwinklig um die Ecken fahren, das war Go-Cart-Feeling pur. Bei 1200 cm³ kann man natürlich keine Drehmomentlawinen lostreten, Leistung ging nur über die Drehzahl, also schalten, schalten, schalten....da war so richtig Stimmung in Cockpit. Das Ganze wurde noch extrem akustisch untermalt, denn zwischen Motor und Innenraum befand sich lediglich 1 mm Blech. Man saß also mitten im Lärm.

Nach dem Aussteigen war ich immer total ergriffen und freute mich im Gegensatz zu ihm auf die nächste Mathearbeit, denn eine Hand...u.s.w.

Und dann kam der Tag, an dem sich der TT-Virus unverrückbar in den entscheidenden Gehirnwindungen einnistete. Der auch sonst recht wortkarge Typ sprach einen Satz aus, der nur aus einem Wort bestand:

„Willstnauchmafaahn?“

Kapitel III

Überschlag im NSU – geht !



Ja, was ich am Ende von Kapitel 2 schon andeutete – es bahnte sich im Jahr 1971 ein echtes Highlight an, vergleichbar mit einer Zeitbombe, die auf das Jahr 2008 eingestellt war.

Aber an so was dachte ich natürlich zu dem Zeitpunkt in meinen kühnsten Träumen noch nicht. Es galt das Hier und Jetzt. Meine Hände waren feucht und mein Mund trocken. Erstmals durfte ich mich auf der Fahrerseite in den Schalensitz einklinken. Die Hosenträgergurte wurden strammgezogen und dann der Zündschlüssel gedreht. Und – außer einem kurzen Nölen von hinten – passierte nix !. Hatte etwa der Rote gemerkt, dass nicht sein Besitzer am Steuer saß und hatte deshalb die Mitarbeit verweigert? Der Typ neben mir: „Nochmaaal, du musst etwas mehr mit dem Gaspedal pumpen, die Weber hamm noch nich genug Stoff“. Aha, muss einem ja auch gesagt werden. Also ich orgelte noch 2-3 Mal und dann bliesen in meinem Rücken die Trompeten (oder waren das Posaunen?) von Jericho los. Das war richtig Musik in den Ohren. Man hörte förmlich infolge der fehlenden Luftfilter, wie die Ansaugtrichter die Luft inhalierten. Im Stand habe ich dann erstmal ein bisschen mit dem Gaspedal gespielt (damit auch alle hinguckten - “Heeh guck ma, der läßt den echt selbst

in seinem TT faahn!“) und war total fasziniert, wie die Nadel des Drehzahlmessers hektisch zuckte. Dann rollte ich langsam hochkonzentriert vom Schulhof. Mein Instruktor von rechts gab sachdienliche Hinweise: „Nicht über dreifünf (er meinte 3500 U/Minute) bisser 80 Grad hat“. Mein Blick ging zur Öltemperaturanzeige – der TT war noch nicht auf Betriebstemperatur. Ja und dann durfte ich so 20 Minuten lang durch die Gegend röhren und das Gefühl dabei war einfach überirdisch. Der Unterschied zum 100er Audi meines Vaters war enorm. Im Audi ging alles leise, locker und geschmeidig, im TT hatte man mehr das Gefühl, dass da hinten im Maschinenraum ein Terrier an der Kette zerrt und man spürte förmlich, dass da was Metallisches an der Arbeit war. Jeder Kanaldeckel wurde zur Kenntnis genommen und in der Fahrzelle lag was Oktanisches in der Raumluft. Das war fahrdynamischer Maschinenbau nach meinem Geschmack. Lässig lockeres Cruisen mit zwei Finger am Lenkrad konnte man aber vergessen, ein TT mit Servolenkung wäre ja vergleichbar mit einem Paar Levis 501 mit Bügelfalte. Das kleine Lederlenkrad war aber auch ein echter Handschmeichler und da packte man gerne zu.

Irgendwann war natürlich auch dieser Kurztripp mal zu Ende, ich schälte mich aus dem Schalensitz raus und umrundete den TT nochmal ganz still und ergriffen. Ich lauschte dem Knacken und Knistern aus dem Heckabteil und sog begeistert dieses spezielle Aroma ein, diese Geruchsmischung aus Benzin, Öl und heißem Metall. Das Ding war nicht tot, irgendwie steckte da Leben drin. Ich bewunderte den Typen unendlich, dass er so ein tolles Auto sein Eigen nennen konnte. Ob er das auch so sah – vermutlich nicht. Für ihn war das normal, er wäre vermutlich viel lieber besser in Mathe gewesen.

Die Schulzeit war zu Ende und alles löste sich auf. Der 2002 Alpina dröhnte wieder zurück nach Düsseldorf und der rote TT verschwand ebenfalls. Wohin – ich hab's vergessen, ich hatte mir nur gemerkt: „nicht mehr als dreifünf, bisser 80 Grad hat!“

Aber der TT-Virus war implantiert, bei mir hatte es quasi Zoooom gemacht! Der Virus verhielt sich aber erstmal ganz ruhig, da eine Realisierung aus finanzpolitischen Gründen überhaupt nicht zur Diskussion stand, das gab das Haushaltsbudget einfach noch nicht her.

Jetzt klopfte erstmal Vater Staat an meine Tür und bat mich, meinen Beitrag zur Landesverteidigung zu leisten. Auch das war eine interessante Phase in meinem Leben, hatte aber recht wenig mit Autos zu tun, denn wir gingen gerne (na ja) und über weite Strecken viel zu Fuß. Da ich mich nach wie vor ohne eigenes Kfz fortbewegen musste, nutzte ich für die Wochenendheimfahrten gerne eine Mitfahrgelegenheit bei anderen Wehrdienstlern. Das waren damals i.d.R. alles Alltagsautos ohne besonderen Kick, Ford 17 M, 850er Fiat, VW TL (traurige Lösung) und Karmann Ghia. Also reine Zweckmobile, heute echte Oldtimer.

Ich wurde erst wieder aufmerksam, als ein Neuzugang aus dem Bayrischen mit einem NSU 1000 C unsere Kampfkraft verstärkte. Das war zwar kein TT, aber karosseriemäßig schon mal baugleich und auch ganz flink auf den Rädern. Mit diesem Auto verbindet mich eine ganz besondere Erinnerung, die nicht unbedingt in die Kategorie ‚nachahmenswert‘ gehört.

Zu dritt ging es eines Abends in die ortsansässige Disco zum Abhängen. Der Tag im Gelände hatte uns durstig gemacht - also war Druckbetankung angesagt. Nachdem wir das ein oder andere alkoholhaltige Erfrischungsgetränk zu uns genommen hatten, blies der Fahrer zum

Aufbruch, denn um 22:00 schloss die Kampfherberge. Genaue Zahlenwerte liegen nicht mehr vor, aber in Summe kamen wir zu dritt bestimmt auf mindestens 3,5 Promille. Bis zur Kaserne waren es ca. 1,5 Kilometer, nüchtern und bei Tag keine echte Herausforderung. Die Fuhre ging los und der Pilot trieb den NSU bis an die Drehzahlgrenze - aber alles nur im 1. Gang. Im Nachhinein war es für uns von Vorteil, dass er den 2. Gang nicht fand. In einer scharfen Linkskurve ‚flogen‘ wir mit etwa 25 km/h von der Bahn, blieben an einem Baumstumpf hängen und legten uns schulmäßig aufs Dach. Resultat: der NSU hatte ein paar optische Mängel, das Benzin lief aus und der Beifahrer hatte eine winzige Schramme am kleinen Finger. Das war also gerade nochmal gut gegangen. Als ich am nächsten Morgen meinen Spind aufmachte, kam mir eine Wolke Aral Super entgegen.

Also aus heutiger Sicht hatten wir da echt Mist gebaut, aber der Vorfall hatte meine Begeisterung für diesen luftgekühlten Hecktriebler in keiner Weise negativ beeinflusst, eher noch angeheizt.

Nach 15 Monaten ging's zurück ins zivile Leben und es war wieder mehr Zeit, um über einen eigenen fahrbaren Untersatz nachzudenken. Dafür musste aber erstmal die Kriegskasse gefüllt werden. Ich hatte Glück und fand einen sehr gut bezahlten Aushilfsjob bei der guten alten Deutschen Bundespost. Dort agierte ich als postalische Allzweckwaffe – Briefzustellung, Paketzustellung, Briefkastenleerung und Eilbote. Besonders die Telegrammzustellung war eine recht lukrative (Trinkgeld!) Angelegenheit. Das Telegramm war die e-mail der alten Zeit, nur eben auf Papier geklebt.

Nach knapp vier Monaten sah mein Kontostand schon recht erfreulich aus und meine Eltern signalisierten mir, dass sie für meinen Autowunsch auch noch etwas drauflegen würden. Also der Traum des luftgekühlten Hecktrieblers stand kurz vor der Realisierung. Wie das dann ablief und warum ich auch mit einem Neuwagen nicht durch den TÜV kam kommt in Kapitel 4.

Kapitel IV

Endlich luftgekühler Heckantrieb



Wir befinden uns mittlerweile im Jahr 1973. Nach meinem olivgrünen Intermezzo brauchte ich jetzt unbedingt ein verlässliches Automobil, um täglich eine Großbaustelle in Mainz im Zuge meines bevorstehenden Baupraktikums ansteuern zu können.

Für den luftgekühlten Heckantrieb gab es in Deutschland zu der Zeit für mich folgende Alternativen: zum einen mein Wunschgefährt, der 1200er NSU TT, oder der neu herausgekommene Porsche 911 Carrera RS 2.7. Nun gut, für den TT fehlten in meiner Kasse noch ca. 1000,- DM, und den Carrera gab es nicht in meiner favorisierten Farbe Orange.

Ich entschied mich also gezwungenermaßen für einen 1200er VW Käfer in Leuchtorange. Man muss eben im Leben auch mal Kompromisse machen. Mit 1200 m³ war ich ja schon mal dicht dran, und luftgekühlter Heckantrieb ging auch in die angestrebte Richtung. Bei 34 PS wagte ich allerdings nicht, mir das Leistungsgewicht auszurechnen. Also kratzte ich nochmal aus diversen Ecken 100,- DM zusammen und dafür gab es von VW im Paket den 1300er Motor mit 44 PS und 155er Stahlgürtelreifen. Aus heutiger Sicht sahen die Reifen eher aus wie Langspielplatten, aber mit den 44 PS konnte ich immerhin einem R4 locker die Rücklichter zeigen.

An dieser Stelle macht es jetzt mal Sinn, meine speziellen automobilen Interessen mal etwas näher zu beleuchten. In meiner Jugend waren mir natürlich Namen wie Gerd Müller, Uwe Seeler und Jürgen Grabowski (wir erinnern uns: „An Jesus kommt keiner vorbei – nur Jürgen Grabowski !“) auch nicht unbekannt. Ich wusste, dass die irgendwas mit Bällen machten, aber meine damaligen Helden hießen Waldegard, Mikkola, Mäkinnen und natürlich Walter Röhrl. Diese Lenkradartisten faszinierten mich unwahrscheinlich. Und erst die Autos, mit

denen sie im Tiefflug über die Rallyepisten flogen. Porsche 911, Mini Cooper S, Renault Alpine A110, Ford Escort RS, Fiat 124 Spider Abarth, usw. Heute sehr gesuchte und extrem hochpreisige Oldtimer. Und dann gab es noch das Team von Porsche Salzburg, die auf VW 1302 und 1303 in der Rallye-Europameisterschaft mit 125 PS recht erfolgreich mitwirbelten. Die Fahrer waren wilde furchtlose Männer aus den Bergen wie z.B. Günter Janger. Diese VW-Helden waren meist schwer zu verstehen, was aber weniger an ihrem österreichischen Idiom lag, sondern daran, dass sie immer mit dem Messer zwischen den Zähnen fuhren. Mit der Teamorder gab es nie ein Problem, denn die lautete immer: Vollgas! Also mir war klar, dass ich mit meinem Käfer doch nicht ganz daneben lag. Allerdings musste natürlich an seinem sportlichen Auftritt noch ziemlich gefeilt werden. In den 70er und 80er Jahren war ein Rallyeauto ohne eine Batterie Frontscheinwerfer undenkbar – also wurden die größten montiert, die der Markt hergab. Dank einer 12 Volt-Anlage war das Ganze auch stromtechnisch machbar. Über Beziehungen kam ich recht günstig an einen kompletten Satz VDO-Cockpit Zusatzinstrumente ran. Das Armaturenbrett meines Käfers sah nach dem Einbau aus wie das Cockpit einer Cessna. Alle wichtigen Betriebszustände wurden z.B. in der Rallye-Rakete Lancia Stratos über sieben Zusatzinstrumente überwacht – da konnte ich in meinem Käfer locker mithalten. Motormäßig blieb es bei den 44 PS, denn für diesbezügliche Ertüchtigungen fehlten mir die Sponsoren. Für relativ kleines Geld gab es aber sog. TT-Endrohre (aha, geht doch!), die man über die VW-Auspuffrohre stecken konnte. Er lief dadurch zwar nicht schneller, aber der Sound war kerniger. Ein kleineres Sportlenkrad musste natürlich auch sein und zur Krönung noch ein Recaro Schalensitz. Dazu mussten aber die pekuniären Mittel nochmal durch einen Jobs in den Semesterferien aufgestockt werden. In einem stinkenden Chlorierungsbetrieb der Großchemie habe ich dann sechs Wochen lang eine recht streng riechende und seltsame Flüssigkeit in 200 Liter Fässer abgefüllt. Vier volle Fässer (Bruttofassgewicht 211,5 kg – komisch, manche Zahlen vergisst man sein Leben lang nicht) mussten dann immer händisch auf eine Europalette bugsiert werden. Ja, da gehört schon ein gewisses Know-how dazu. Nachdem ich den Bogen raus hatte war's eigentlich ganz easy. Vielleicht kann ich das Wissen ja nochmal gebrauchen. Der Verdienst war nicht schlecht und so konnte ich mir dann endlich noch so eine sportive Sitzschale für meinen Käfer zulegen. Soweit sah das schon mal recht flott aus, nur die Reifen-Felgen-Kombination wirkte noch recht schwachbrüstig. Meine Wunschvorstellung waren 165er Reifen auf 51/2 Zoll Felgen. So waren die Porsche-Salzburg Käfer besohlt, allerdings waren diese Dimensionen eindeutig nicht für meinen Buckelporsche zugelassen. So stand's in den Papieren. Von separaten Spurverbreiterungen stand da aber nichts drin. Das schien mir eine praktikable und auch sehr preisgünstige Lösung zu sein. Die Alu-Distanzscheiben brachten pro Rad ca. 25 mm und damit stand mein Käfer schon recht breitbeinig auf dem Asphalt. Das stand ihm ganz ausgezeichnet und gefiel mir sehr gut. Dass auf der Rückseite der Packung stand „*nicht zugelassen im Bereich der deutschen Straßenverkehrsordnung*“ nun gut, so was Kleingedrucktes kann man ja schon mal überlesen.

Eigenartigerweise schien das aber der TÜV-Prüfer bei meinem ersten Prüftermin zu wissen, denn er bekam gleich Schnappatmung, als ich mit meinem breitbeinigen Renner auf die Grube fuhr. Meine Behauptung, die Straßenlage wäre spürbar verbessert bügelte er mit wenigen markigen Worten ab: „Runter mit dem Quatsch!!!“

Die Distanzscheiben benutze ich heute noch zum Unterlegen von Kellerregalen.

Die Folgejahre gingen ins Land, nach dem Käfer kam ein Golf I (auch hier wieder TÜV-Stress wegen GTI-Umbau) und danach wurde es mit einem Schrägheck-Passat schrittweise seriöser und ruhiger. Ich bemühte mich mittlerweile, bei einem großen Baustoffkonzern mit Sitz in Heidelberg im Forschungsbereich meinen Beitrag für den Umsatz zu leisten, eine Familie wurde gegründet und ein Haus gebaut. Der NSU TT war auf der ‚Wünsch-dir-was-Liste‘ erstmal auf einen der hintersten Plätze abgerutscht. Das Interesse am Rallyesport war aber nach wie vor präsent, deshalb bekam unser Familien-Passat-Kombi ein Sportlenkrad und mächtige Zusatzscheinwerfer, die gleichen, die auch Walter Röhrl an seinem Ascona im Einsatz hatte.

Der NSU-Traum ploppte aber wieder hoch, als wir Anfang der 80er Jahre noch in Weinheim wohnten, denn da lag die Bergrennstrecke Zotzenbach quasi um die Ecke. Da bin ich dann eines Tages zu einem der letzten offiziell genehmigten Bergrennen hingepilgert und da waren sie auf einmal wieder da, die wilden Heckschleudern aus Neckarsulm. Die kleinen Klassen waren mehr oder weniger fest in der Hand der TT. Herrlich, wie die durch die Kurven drifteten und wie toll das nach verbranntem Gummi roch. Und ich erinnerte mich wieder an den Roten während meiner Schulzeit (s. Teil 3), wobei in Zotzenbach natürlich nix unter 6000 U/min lief und die Öltemperatur irgendwo zwischen 100°C und 110 °C köchelte.

Danach kehrte wieder einige Jahre Ruhe ein und nach dem Passat Kombi kam ein Opel Omega Kombi und dann ein Volvo Kombi. Das Interesse an sportlichen Kisten war damit nicht beendet, aber die allgemeinen Lebensumstände wurden eindeutig mehr durch Transportaufgaben dominiert.

Kapitel V

Über den Beton zum Oldtimer



Am Ende von Kapitel 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 Könnler, 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....usw.“ 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 abgebogen.

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 Kapitel 6

Kapitel VI

Der TTS-Aufbau – Freude und Frust



Am Ende von Kapitel 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 schon mal 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 Kapitel 7 angebracht

Kapitel VII

Am Ende wird alles gut...



Auf der Rückfahrt (s. Ende von Kapitel 6) lief ich mental nur noch auf drei Pötte. Wie sollte das jetzt weitergehen? Mein Jugendtraum schien sich aufzulösen, wie ein Eiswürfel auf einem heißen Motorblock. Vor Ort hatte ich noch versucht, in der Nachbarschaft ein paar dienliche Informationen zu bekommen, aber die Ausbeute war recht dürftig und nicht wirklich zielführend. Informant A: „Seitennere Woch habsch den nett gesehe“, oder noch konkreter Informant B: „Isch gar nix wissen“.

Dann startete ich noch einen Versuch bei der Gemeinde, aber da konnte man mir auch nichts Erhellendes mitteilen, zumindest war denen schon mal nichts Negatives über ihn und sein Unternehmen bekannt.

Schließlich fiel mir ein, dass ich mal vor Jahren eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen hatte. Die hatte ich noch nie beansprucht und somit auch deren Existenz glatt vergessen. Über die Versicherung erhielt ich den Kontakt zu einem Anwalt, mit dem ich mich in Verbindung setzen sollte.

Das war jetzt auch genau der Moment, in dem ich mich an einen Artikel in einer Oldtimerzeitschrift erinnerte über das spannende Thema : Wie gehe ich richtig vor beim Kauf eines Oldtimers?

So, liebe Leser und Leserinnen, damit sich zukünftige Oldtimerinteressenten vielleicht die ein oder andere Enttäuschung ersparen, gebe ich das Wesentliche aus diesem Artikel wider. Damit hat mein Bericht wenigstens auch mal einen gewissen pädagogischen Lehrinhalt. Ich liste das einfach mal Punkt für Punkt auf, wie man auf der Jagd nach seinem Wunscholdie sinnvollerweise vorgehen sollte :

1. Welcher Fahrzeugtyp soll's denn sein?
2. Bis zu welchem Preislimit ist der Familienfrieden nicht gefährdet?
3. Will ich nur den Schlüssel drehen und fahren, oder bin ich eher so ein Schrauber-Fex mit 2. Wohnsitz Werkstatt?
4. Wo stelle ich den Oldie hin – wenn er dann mal da ist?
5. Dann sichtet man zunächst mal die Angebotspalette in den einschlägigen Fachjournalen und im Internet
6. Sehr begrüßenswert ist der Kontakt zu einem Oldtimer- oder Markenclub, um dort weitere fachliche Informationen und Hilfestellung zu bekommen
7. Bietet ein professionelles Unternehmen (wie in meinem Fall) Oldtimer an, sollte man unbedingt das Internet nach Beurteilung über diesen Betrieb abfischen
8. Hat man dann nach reiflicher Recherche ein Objekt im Fadenkreuz, empfiehlt sich eine Begutachtung zusammen mit einem, der wirklich Ahnung hat

Das wäre mal so im Groben eine Vorgehensweise, wie abgeklärte und vernunftbegabte Oldtimerinteressenten mit emotionslosem Bauchgefühl (zugegeben, das klingt wie ein Widerspruch) so ein Projekt angehen sollten. Damit mir keiner was am Zeug flicken kann, betone ich natürlich, dass die obige Liste u.U. nicht vollständig sein könnte und auch die Reihenfolge stellt keine absolute Gewichtung dar. So, damit wäre das auch juristisch sauber eingetütet.

Viel interessanter und abschreckender war dagegen meine Vorgehensweise. Punkt 1. war noch extrem risikolos, das Zielobjekt war ein flotter NSU TT mit diversen zeitgenössischen Features (auf Deutsch: mit sportlichem Zubehör).

Über Punkt 2. hatte ich mir noch gar keine Gedanken gemacht, da ich darüber weder Ahnung noch Erfahrung und erst recht keine Marktkenntnis hatte. Das war allerdings in meinen Augen eher ein Vorteil, denn harte Fakten machen den Weg zum Traumauto nur unnötig steinig.

Punkt 3. bereitete mir wenig Kopfzerbrechen. Ganz klar, reinsetzen und ab die Post. Irgendwann irgendwas mal schrauben – ja, sollte evtl. auch kein Problem sein. Man wächst ja mit den Aufgaben. Das ergibt sich dann schon situativ irgendwie.....

In der Unterbringung gem. Punkt 4. sah ich auch kein Problem. Wir hatten ja eine Garage, und da die beste Ehefrau von allen sich bereits daran gewöhnt hatte, dass ihr Mini immer

schon im Freien stehen musste, war dieses Freiluft-standing ohne weiteres auch meinem alten Schweden zuzumuten. Also die Unterbringung war damit bereits geklärt.

Ab Punkt 5. setzte sich dann meine spontane Individualität gepaart mit Ahnungslosigkeit durch, ich bog links ab ohne zu blinken und schlug ohne Skrupel zu, wie bei einem ALDI-Super-Angebotsschnäppchen. Wenn man voll in diesem Jugendtraum-Flow steckt, wirken ja diese ganzen vernünftigen Teilschritte wie Bremsklötze und halten nur unnötig auf.

In meiner damaligen Situation war das natürlich alles eine rein akademische Betrachtung, die allerdings mal wieder das ‚Gesetz von Murphy‘ 100%ig bestätigte: „Wenn etwas schiefgehen kann, dann geht es schief!“ Fakt war, ich hatte ein teilweise aufgebautes und mehr oder weniger halb bezahltes Auto, das sich in dieser verlassenen Werkstatt befand, deren Besitzer sich ohne Angabe von Zielen vermutlich irgendwohin abgesetzt hatte.

Als ich gerade dabei war, alle meine Unterlagen, Mails, Telefonnotizen und den Kaufvertrag für mein Date mit dem Anwalt zusammenzustellen, trudelte auf einmal aus heiterem Himmel eine Mail vom NSU-Schrauber bei mir ein: „Bin wieder da !“

Ich war geplättet, erstaunt, verunsichert, aber doch irgendwie a little bit amused und in der Hoffnung, dass der Weg zum Oldtimer wohl doch noch nicht ausgeträumt war.

Beim nächsten Treffen hörte ich dann eine wilde Abenteuergeschichte von plötzlicher Krankheit und kaputtem Handy und weiteren Fallstricken, die ihm eine Kontaktaufnahme zu mir unmöglich gemacht hätten. Ich ließ das erstmal auf mich wirken, dann langsam sacken und danach war’s mir egal – Hauptsache, es ging weiter. Und das tat es dann auch und nach einiger Zeit kam dann endlich der erlösende Anruf. „Das Auto ist fertig, er hat frischen TÜV und die H-Zulassung hat er auch. Sie können ihn abholen“.

Das sind dann so Tage, die man nicht vergisst. Ich sollte nun wirklich bald Besitzer eines NSU TT sein – irgendwie konnte ich es immer noch nicht glauben. Ja und dann stand da in der Tat vor der Werkstatt der „Blaue Max“ – den Namen hatten wir ihm bereits verpasst. Um zu beweisen, dass das Auto auch wirklich aus eigener Kraft vom Hof rollen konnte, schlug der Meisterschrauber erstmal eine Probefahrt vor. Zunächst übernahm er das Steuer und ich dachte bereits nach wenigen hundert Metern, dass er so kurz vorm Ziel die Kiste doch noch zerlegt. Durch den Lärm, der uns von hinten ins Genick blies brüllte er zu mir rüber: „Ich hab’ ihn vorhin schon warmgefahren, das geht jetzt voll. Der braucht Drehzahl, dann beißt er richtig!“ Alles klar, als ehemaliger NSU-Racer ließ er den Blauen richtig fliegen und ich bekam eine eindrucksvolle Demonstration zum Thema Straßenlage.

Ja, und dann war ich wirklich am Ziel meiner Träume. Ich erhielt noch ein paar kurze Einweisungen und Tipps und dann durfte ich mich endlich selbst in den Schalensitz einklinken und den H-Gurt anlegen. Ich drehte den Schlüssel (ein kleines flaches Stück Metall, das in jede Hosentasche passt, nicht so ein digitaler Funktionskloben mit mehreren Tasten zum Drücken), der Pulsschlag beschleunigte sich und ich würgte den Blauen erstmal ab. Okay, dreimal tief Luft holen und dann der 2. Versuch und ich hoppelte (Alles klar – Sportnockenwelle, dazu später mehr) etwas ungelent vom Hof. Das Letzte, was ich von

diesem NSU-Artisten noch hörte war: „Und immer schön den Stoff mit 100 Oktan tanken – von nix kommt ja nix!“

Während der Rückfahrt waren alle Sinne bis zum Äußersten angespannt. Der Blick wanderte ständig vom Drehzahlmesser über den Öldruck zur Öltemperatur. Ein Schwall von Geräuschen prasselte auf mich ein. Klingt das normal, oder stimmt da was nicht? Bin ich im richtigen Gang, ist die Tür zu...usw....usw. Auf der Autobahn besetzte ich erstmal konsequent die rechte Spur, um auf Normaltemperatur zu kommen, und rollte mit maximal 100 km/h ganz euphorisch vor mich hin. Dabei entdeckte ich das erste Sicherheitsfeature des NSU, denn die Geräuschkulisse in dieser ungedämmten Blechschachtel vermittelte das Gefühl von mindestens 140 km/h. Viele, die mich überholten, hupten kurz, grinsten und der Daumen ging hoch. Ich war absolut happy und fühlte mich wie im 7. Himmel mit Luftkühlung.

Ich genoss mit allen Sinnen jeden zurückgelegten Meter, das dumpfe Brummen des Sportauspuffs und vor allem den Geruch. Der NSU roch wie ein ehrliches Auto, nach Öl und Benzin. Spätestens jetzt musste ich an das fetzige Lied von Wolfgang Ambros denken: „Zwickts mi i man i tram, des derf net woa sei....“

Wem es jetzt noch nicht reicht – im Kapitel 8 geht's weiter. Es gibt noch viel zu berichten über Spaß, Frust, Freude, Enttäuschung und Euphorie beim Abenteuer Oldtimer.

Kapitel VIII

Irgendwas geht immer kaputt...



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 Renntaxi?“

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 erwischen 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 herzhafzupacken. 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 Blinker Rückstellung nicht funktionierte. Im Hinterkopf ploppte sofort der Begriff ‚Garantiefall‘ hoch und das war mir einen Anruf bei meinem NSU-Schmied wert. Der lachte nur: „Wie jetzt Blinker Rückstellung??? 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 abgesehen 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 abzufragen, 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, verschwand 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.

Kapitel IX

Ein echtes Schlüsselerlebnis



So langsam hatte ich mich mit dem TT warmgeboxt bzw. -gefahren und wurde immer mehr ein Teil dieses flotten Pistenräubers. Die kleinen Touren durch die Region waren echtes aktives Vollkontaktfahren. Ein krasseres Gegenteil zum momentan viel diskutierten autonomen Fahren ist nicht vorstellbar. Im Oldtimer hat man noch alles selbst in der Hand und ist Macher, Fahrer und Gelegenheitschrauber in einer Person. Auch die Garagenatmosphäre zu Hause hatte sich verändert – es roch wieder nach richtigem Auto ! Ich muss direkt mal einen E-Autobesitzer fragen, wie es in seiner Garage duftet. Hat Strom eigentlich einen Eigengeruch?

Die Sache mit dem gerissenen Gaszug hatte ich ja in Eigenregie gut gemeistert, damit war jetzt für das nächste Problem bereit, und das kam so!

„Ab Werk“ hatte ich von meinem NSU-Schrauber nur einen Zündschlüssel bekommen, der zweite war in der Zeitspanne von 1968 bis 2009 irgendwie davondiffundiert. Darin sah ich ein gewisses Betriebsrisiko und beschloss - ein zweiter Schlüssel muss her! Wie bereits erwähnt, war der NSU-Schlüssel kein vollelektronisches automobiles Steuergerät, sondern einfach ein flaches Stück Metall, einem Schlüssel für ein Fahrradschloss nicht unähnlich. Die Nachbestellung eines modernen Autoschlüssels ist ein echt langwieriger Verwaltungs- und Bestellvorgang, verbunden mit einem Kostenbeitrag in Höhe eines opulenten mehrgängigen Menüs für zwei Personen in einem noblen Restaurant. Im Vergleich dazu das Gegenangebot

von Mr. Minit für einen NSU-Ersatzschlüssel: „Kein Problem, dauert ca. 10 Tage, kostet etwa 20,-€ “. Das sind dann wieder die Momente, die einem Oldtimerfahrer sagen: Du hast es richtig gemacht!

Wie angekündigt hielt ich nach 10 Tagen den zweiten Schlüssel in der Hand und setzte mich zu Hause in der Garage gleich in meinen Blauen, um den Schlüssel auszuprobieren. Also Schlüssel reingesteckt, gedreht, alle bunten Lämpchen gingen an – Test bestanden. Dann wollte ich den Schlüssel zum Rausziehen wieder zurückdrehen, aber der bewegte sich keinen Milimeter !!! Was war los? Alles Drücken und Wackeln am Schlüssel brachte nichts, der saß bombenfest. Da kam mir wieder Freund Murphy in den Sinn. „Wende keine Gewalt an, nimm einen schwereren Hammer!“ In meinem Fall war es kein Hammer, sondern eine Zange. Mit der ließ sich der Schlüssel besser packen und man hatte mehr Kraft zum Drehen, bis er – knacks – abbrach! Mit dieser gelungenen Aktion hatte ich mal wieder Paragraph 1 des internationalen Installateurgesetzes bestätigt – ‚Nach fest kommt ab‘. Da saß ich nun tiefenfrustriert in meinem Schalensitz, atmete tief durch und hielt erstmal ganz emotionslos die Fakten fest: die Zündung ging an (positiv), der Schlüssel ist abgebrochen (negativ) und es bewegt sich gar nichts (negativ). Das war eindeutig ein Ergebnis 1:2 und nicht wirklich befriedigend. In solch emotional aufgeladenen Situationen ist es meist sinnvoll, erstmal nichts Weiteres zu unternehmen. Mögliche durch Aggression bedingte Folgeschäden sind sonst nicht auszuschließen. Es macht i.d.R. mehr Sinn, sich am nächsten Tag ausgeruht und mit neuer Energie dem Problem zu widmen. Also erstmal raus aus der Karre und Feierabend gemacht. Als ich gerade dabei war, die Garagentür zu schließen, fiel mir die Aktion mit dem gerissenen Gaszug ein. Da war doch was gewesen mit der Zündspule ?!! Richtig – die Zündung war immer noch an. Also wieder rein und überlegt, was zu tun wäre. Denn die ganze Nacht die Zündung anzulassen schien mir absolut suboptimal – also am besten die Batterie abklemmen. Das klingt jetzt einfach und lapidar und ist es auch bei den meisten Autos. Aber nicht bei meinem Renner. Beim NSU sitzt die Batterie im Innenraum in einem Schacht in der sog. Hutablage, also kurz vor der Heckscheibe. Aus Gewichtsgründen hatte ich ja auf eine Rückbank verzichtet, im Heck war also ausreichend Platz zum Arbeiten, aber das Problem war, man musste erstmal nach hinten kommen. Vorne waren die beiden Schalensitze mit starren Lehnen und relativ kurzer Verstellmöglichkeit und zusätzlich versperrte der Überrollbügel mit seiner Querverstrebung den restlichen Luftraum. Ja, als verkappter Rallyefan muss man solche Hindernisse einfach klaglos hinnehmen. Infoeinschub für NSU-Unkundige: das Auto gibt's nur als 2-Türer, es gab nur den Weg über die Vordersitze nach hinten. Um die Heckscheibe nicht ausbauen zu müssen (ist jetzt nicht wirklich ernst gemeint), gab es also nur zwei Lösungswege, entweder einen Sitz ausbauen, oder sich wie ein gummierter Spiderman irgendwie nach hinten durchwinden.

Also ich kürze ab. Ich wählte die Methode Schlangenmensch und arbeitete mich mit dem 13er Schlüssel zwischen den Zähnen halb zwischen und halb über den Sitzen nach hinten vor, immer mit dem Gedanken – hoffentlich kriege ich jetzt keinen Krampf und bleibe stecken – und klemmte die Batterie ab.

Der Rest ist dann auch schnell erzählt. Ich bestellte über den gut bestückten NSU-Ersatzteilhandel ein neues Zündschloss gleich mit 2 Schlüsseln (!), das ich mit der Hilfe netter Clubkollegen gegen das alte austauschte und einbaute.

Was hatte ich gelernt? Die Schlüsselbeschaffung über Mr. Minit hatte sich letztendlich doch als Schlag ins Kontor herausgestellt. Allerdings hatte ich schon wieder eine Menge dazugelernt und kannte jetzt die geschicktesten Bewegungsabläufe und Verrenkungen innerhalb meines TT, um unfallfrei die Batterie abzuklemmen. Das war mir letztendlich dann doch die 20,- € wert.

Schade war allerdings, dass genau in der schlüssellosen Zeit ‚Oldtimer & Jazz‘ angesagt war. Das war ja nun ein ganz herbes Gefühl, denn da wäre ich doch zu gerne mit meiner Heckschleuder angetreten. Echt bitter, zwischen den schönen Oldies hindurch zu schlendern und dabei zu wissen, dass in der heimischen Garage der eigene Traumoldie sich die Reifen platt steht. Das bisschen kriminelle Energie hätte ich zwar noch problemlos aufgebracht und hätte den TT einfach kurzgeschlossen, aber dieses Know-how-Kapitel stand noch nicht auf meinem Lehrplan. Die Aktion mit dem Gaszug war geschenkt, aber sobald Strom im Spiel ist kann man mit diversen Drähten auch viel falsch machen.

Bei ‚Oldtimer & Jazz‘ kam ich natürlich mit vielen Leuten ins Gespräch und klagte ihnen mein Leid über den nicht einsatzfähigen NSU in der Garage. Viele konnten die Situation verstehen und meinen Frust nachvollziehen. Es kamen z.T. auch ganz exotische Vorschläge, um das Problem zu umgehen, wie z. B.: „Klemm‘ das Zündschloss doch ganz ab und bau‘ dir einen Schaltknopf ins Armaturenbrett, dann kannst du deinen TT starten wie eine Cobra“. Das klang natürlich total cool und infolge meiner damaligen Ahnungslosigkeit schien mir diese Idee echt die Lösung zu sein. Wenig später bekam ich dann aber von einem echten Fachmann den Hinweis, dass solche rennmäßigen Mätzchen beim TÜV chancenlos sind. Meine Know-how-Liste konnte ich wieder um einen weiteren Punkt ergänzen – wenn ein Fahrzeug ab Werk ein Zündschloss mit eingebautem Lenkradschloss besitzt, dann darf man das nicht durch solche Bastelkonstruktionen außer Kraft setzen.

Trotz des ‚Schlüsselverlustes‘ hatte ich bei dieser Veranstaltung hinter dem alten Bahnhof noch ein Erlebnis der besonderen Art, das auf meine Oldtimerbegeisterung einige Jahre später noch einen einschneidenden Einfluss haben sollte. Als bekennender Anglophiler übten englische Fahrzeuge auf mich immer schon einen besonderen Reiz aus. Um finanzrealistisch die Kurve zu kriegen lassen wir mal die Kategorie Jaguar, Bentley und Aston Martin außen vor, aber bei Triumph und MG darf man schon mal nachdenklich werden. Da ich nicht unbedingt der große Roadster-Fan bin stach mir bei diesem Oldtimermeeting auf einmal ein Auto ins Auge, das 100%ig in mein Beuteschema passte: ein weißer MGB GT, also die Coupé Variante des Roadsters, mit einer der seltenen Sebring-Karosserie. Mit den bauchigen Kotflügeln und dem silbernen Rallyestreifen sah er aus wie ein Porschekiller. Dazu klassische englische Rallyeschalensitze und die kultigen Minilite-Felgen. Ein absoluter Hingucker und dazu noch rechtsgesteuert, also ein echter Racer von der Insel. Ich umrundete ihn very amused mehrfach – man darf ja auch mal über Alternativen nachdenken, konzentrierte mich dann aber wieder auf mein aktuelles NSU-Schlüssel-Problem. Aber wie heißt es so schön: Man sieht sich im Leben immer zweimal !!!

Kapitel X

Hoch auf dem gelben Wagen...



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 ‚frisiert‘ – 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 Mitfünzfziger 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 Dienstreise“. 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 Kapitel wieder über einen echten Technik-Gau berichten, bei dem ich kurz davorstand, meinen Jugendtraum wieder abzustoßen.

Kapitel XI

Auf den Spuren von Sherlock Holmes...



Im Kapitel 10 hatte ich ja berichtet, wie uns die Benzinpumpe während der Kurpfalz-Klassik ganz link im Stich gelassen hatte – wie ging's weiter?

Während eines Clubabends saß ich zufällig neben Ralf Schellhorn, der zufälligerweise (ein Zufall kommt selten allein !) eine Oldtimerwerkstatt betreibt. Wir kamen ins Gespräch und schon hatte er einen neuen Kunden.

Der NSU kam auf den Hänger und es ging ab in seine alte Werkstatt nach Reilingen. Nach einem ersten Check fand er in der Benzinpumpe Schmutzpartikel, die vermutlich aus dem Tank kamen, der wohl noch aus der Jugendzeit des NSU stammte. Irgendein weißer Mann (oder Frau?) hatte mal gesagt: „Jedes Hobby kostet Geld“, also hielt ich mich an den bekannten Spruch von General Guderian (Klotzen, nicht Kleckern) und ließ gleich mal eine Reihe von Mängeln und Wünschen abarbeiten. Der NSU bekam eine neue elektrische Benzinpumpe, mit der sollte sich auch das Startverhalten verbessern, und einen neuen Tank. Dann wurde noch ein elektrischer Hauptschalter eingebaut, denn das gehört in so eine Heckschleuder einfach rein und der rote Griff sieht echt cool aus. Wirklich nützlich war dann schließlich noch der Einbau einer zusätzlichen richtig großen Öldruckwarnleuchte wie im Rennsport. Die tat dann auch mal das, was sie tun soll, aber dazu in einem späteren Teil – dem Spannungsbogen sei's geschuldet.

Damit war mein TT wieder fit und für weitere Einsätze bereit. Und da sollte im Sommer 2012 auch was auf mich zukommen, womit ich absolut nicht gerechnet hatte – mein TT übrigens auch nicht.

Um den Hintergrund dieser Aktion zu verstehen, muss ich kurz eine andere Hobbyspielwiese betreten. Ich hatte schon immer einen gewissen Hang zum Anglophilen, besonders die schaurig-düsteren und blutigen Kriminalgeschichten im Viktorianischen England faszinieren mich. Völlig klar, dass ich natürlich den kompletten Canon Doyle rauf und runter gelesen und bereits zweimal schon den berühmten ‚Ripper Walk‘ im Londoner East End mitgemacht habe. Der Kampf des Top Agenten gegen den Superbösewicht, also Bond gegen Blofeld oder Goldfinger ist keine Erfindung von Ian Fleming, diese Kombination gab es bereits schon viel früher bei Canon Doyle. Hier war der ewige Gegenspieler von Sherlock Holmes der verbrecherisch-diabolische Professor Moriarty. Als Doyle seine Sherlock Holmes Geschichten satt hatte, griff er zu einem altbekannten Trick, um aus dieser Nummer endlich mal rauszukommen – er arrangierte einen dramatischen Endkampf zwischen dem Guten und dem Bösen, bei dem beide in die Reichenbachfälle bei Meiringen im Berner Oberland stürzten. Klappe zu, Holmes tot – Doyle konnte sich endlich mit anderen Themen beschäftigen. Wer sich für Details interessiert, kann das alles in der Geschichte „Das letzte Problem“ nachlesen. Und für die hard-core Holmes Fans noch der Hinweis, der Absturz fand am 4. Mai 1891 statt.

Warum übrigens im Berner Oberland? Ganz einfach, der Alpinismus im 19. Jahrhundert war durch reiche Engländer ins Rollen gekommen, die sich mit viel Enthusiasmus über die Bergwelt hermachten, um danach bei einem trockenen Sherry in ihren Clubs zu berichten. Doyle hielt das vor diesem Hintergrund deshalb für eine passende Location. Gut, dann wäre das auch geklärt und wir kommen wieder auf die Oldtimerei zurück.

Am 1. April (kein Scherz) war ich 60 geworden und meine drei Jungs schenkten mir spitzbübisch grinsend einen Gutschein. Und auf dem stand:

„Wir organisieren für dich eine Fahrt mit dem NSU ins Berner Oberland zu den Reichenbachfällen, da wolltest du doch immer schon mal hin“

Hammer !!!!!!!!

Ich war natürlich total geplättet. Der Gag war, dass sie bereits hinter meinem Rücken die ganze Aktion zusammen mit meinem Bekannten in Zürich (s. Teil 5 / Lancia Fulvia von 1970) ausbaldowert hatten. Der besaß natürlich die perfekten Ortskenntnisse und hatte bereits eine passende Route zusammengestellt. Mein ältester Sohn setzte seinen 5er BMW als passendes Zugfahrzeug ein, der NSU kam auf den Hänger und zusammen mit meinem jüngsten Sohn ging's zu dritt ab in die Schweiz. Direkt auf eigener Achse wäre nicht gegangen, da der NSU wegen der fehlenden Rückbank (Leistungsgewicht !) nur ein 2-Sitzer ist. Von Friedrichshafen aus stieß dann noch der dritte Sohn dazu. Die Anfahrt verlief ohne Probleme.

An einem Samstagmorgen starteten wir dann in Zürich mit Ziel Meiringen. Die Randbedingungen hätten nicht perfekter sein können, Sonne und total blauer Himmel – wir standen voller Erwartung unter Strom und hofften natürlich auf eine pannenfreie Fahrt. Die Fulvia war das Führungsfahrzeug, dann kam der NSU und als Backup der BMW.

Das erste Erlebnis, das bereits alle bisherigen Pannen und Mängel auf einen Schlag vergessen ließ, war die Durchquerung von Luzern, und das aus folgendem Grund: Wer einen gewissen Blick für Autos aus einem höheren Preissegment hat, konnte feststellen, dass Luzern so eine Art Hotspot für diese Gattung ist: Lamborghini, Maserati, Ferrari, Porsche, Bentley, Audi R8, Rolls Royce, Jaguar, usw., das komplette automobileres Spektrum derjenigen Besitzer, die vermutlich nicht wissen, was eine Benzinpreis-App ist. Das Erstaunliche ist nur, dass sich da keine Sau (sorry!) mehr aus schnöder Gewohnheit nach diesen high-end Geräten umdreht. Die Straßencafés waren an dem Morgen rappellvoll und dann kommen da auf einmal zwei Oldies vorbei. Die Fulvia ist einfach nur schick und schön und repräsentiert eine tolle sportliche Aura, wogegen der TT einfach nur wie ein Schuhkarton aus Blech aussieht, aber röhrt wie ein Hirsch! Die Leute waren happy, winkten uns zu, klatschten und gaben mir Zeichen – los, gib Gas !!! Jetzt machte der Aufkleber auf der Seitenscheibe endlich mal Sinn „NSU – da hört man, was man fährt“. Also das war ein echtes Sympathiebad in der Menge. Da waren alle bisherigen negativen Erlebnisse quasi mit ein paar Gasstößen ausgelöscht und ich war froh und glücklich, dass ich den Oldtimertraum wahrgemacht hatte. Eine kleine Erkenntnis musste ich allerdings akzeptieren - bei so einer Bummelfahrt durch den trubeligen Stadtverkehr ist eine Sportnockenwelle suboptimal. Wenn man gerademal so mit 40 km/h entlangdöddelt, dann ist das für so ein Teil einfach öde. Man kommt nicht richtig auf Drehzahl und eiert ständig zwischen dem 2. und 3. Gang hin und her. Dadurch läuft der TT dann ziemlich bockig. Aber mich hatte eben damals bei dem NSU-Schrauber der Begriff schon so angefixt. Glänzt - dreht sich schnell – muss ich haben.

Okay, aber außerhalb von Luzern war das Problem wieder gelöst und es ging zügig mit hauchdünnem Abstand zum Tempolimit (die Polizei in der Schweiz ist auf dem Gebiet recht

humorlos) voran. Besonderen Spaß machte die Strecke entlang des Vierwaldstätter Sees. Da geht's nämlich durch mehrere Tunnels, die zum See hin offen sind. Der Blick über den See ist echt was für die Augen, während die Tunnelkonstruktion wie ein Resonanzkasten die Ohren verwöhnt. Also Fenster auf und in einen Drehzahlbereich vordringen, in dem die Sportnockenwelle mal so richtig nocken kann und der Sportauspuff endlich merkt, warum er da dranhängt.

Also der Blaue brummte der Fulvia hinterher wie der Stier der Kuh. Als es dann so langsam in die Berge hoch ging und die Luft dünner wurde, hatte man das Gefühl, als ob auf einmal 5 PS weniger an Bord wären. Höhenluft knabbert ja etwas an der Motorleistung. Doch wir kamen problemlos nach Meiringen und dann stand ich endlich am Fuß der Reichenbachfälle, von denen ich so oft gelesen hatte. Sie sind wirklich enorm beeindruckend. Auf einer Wiese stand natürlich zur Erinnerung der scharfsinnige Superdetektiv in Bronze mit seiner legendären Pfeife. Bis ganz hoch reichte an dem Tag leider die Zeit nicht, aber wie ich hörte, ist an der Absturzstelle (!) eine Messingtafel angebracht. Ja die Schweizer verstehen schon was vom Marketing.

Die Rückfahrt verlief ebenfalls ohne eine einzige Panne, auch mit den eidgenössischen Straßenscheriffs hatten wir keine Feindberührung, und wir landeten nach dieser wundervollen Tour wieder wohlbehalten in Zürich.

Für mich war dieses von meinen Jungs organisierte Geschenk das absolute Oldtimer-highlight mit bleibendem Erinnerungswert. Und zum Glück gab es überhaupt keine technischen Probleme. Die kommen dann wieder in den weiteren Stories. Ein Motorschaden – dezente Andeutung für Kapitel 12 sei schon mal erlaubt - im Berner Oberland wäre nicht wirklich prickelnd gewesen.

Zum Schluss noch was Beruhigendes für die Fans des Meisterdetektivs aus der Baker Street 221 B. Gegen den Protest seiner Leser kam Canon Doyle natürlich nicht an. Sherlock Holmes musste wieder auferstehen. In der Geschichte „Im leeren Haus“ stand er 1894 plötzlich und unerwartet eines Abends wieder vor seinem Adlatus Dr. Watson. Der bekam vor Schreck fast einen Herzkasper.

Kapitel XII

Eine echte Kettenreaktion.....



© Can Stock Photo

Seit dem grandiosen Trip mit dem NSU in die Schweiz ins Berner Oberland hatte sich nichts ereignet, was den Spaß am Oldtimer irgendwie hätte einbremsen können.

Dann kam das Frühjahr 2014 !

Zum ersten Mal nach der Winterpause sollte sich die Sportnockenwelle wieder drehen. Die frisch aufgeladene Batterie wurde eingebaut – mittlerweile wusste ich genau, mit welchen Dreh- und Verrenkungsbewegungen ich verletzungsfrei in den hinteren Bereich des NSU-Innenraums vordringen konnte (s. Kapitel 9). Der Ölstand war gecheckt und ausreichend Treibstoff (Shell super Racing 100 oct.) mit einem Schlückchen Bleizusatz war auch im Tank. Die beiden Weber konnten sich also an die Arbeit machen.

Als ich dann zum ersten Mal wieder in den Schalensitz kletterte umging mich nach der langen Winterpause erneut dieser aufregende automobile Duftcocktail aus Benzin, Gummi und Öl. So können nur ehrliche alte Autos riechen, die neuen werden von Duftdesignern olfaktorisch so aufgehübscht, dass man bei geschlossenen Augen meint, man sitzt in einem Wohnstudio für hochpreisige Designermöbel.

Was war der Plan am Tag 1 nach der Winterpause? Ich wollte zunächst zur Avia-Tankstelle zwischen Wiesloch und Walldorf, um den Luftdruck zu kontrollieren. Nach mehrfachem Orgeln – geschenkt nach fünf Monaten Winterpause – sprang mein blauer Luftgekühler an und es ging über die Umgehungsstraße in Richtung Walldorf. Natürlich hielt ich mich mit dem Gasfuß erstmal etwas zurück, bis die Nadel bei 80°C Öltemperatur stand. Das hatte ich ja alles bereits vor Jahren gelernt.

Ich war gerade so auf der Höhe Heidelberger Druck und ließ den TT schon mal etwas flotter galoppieren, da **.Peng - Bammm - rassel, rassel, klapper.....!!!!?????.....Stille.....???????**

Wenn ich sage, ich war geschockt, dann trifft es das nur unzureichend. Der Motor war sofort aus und meine große rennmäßige Öldruckwarnleuchte leuchtete grell auf. Für Sekundenbruchteile dachte ich noch: „Klasse, die sieht ja fast so aus wie das Bremslicht bei einem 250 GTO“. Okay, aber das war's dann aber auch schon mit der positiven Betrachtungsweise, jetzt hatte nur noch den einen Gedanken. „Sch....., was ist jetzt passiert???“

Zum Glück hatte ich bereits den höchsten Punkt der Strecke erreicht und konnte mich ganz gelassen und warnlichtblinkend fast bis zur Tankstelle rollen lassen. Während ich so dahinrollte dachte ich bereits an meine Freunde mit den gelben Abschleppautos. Die würde ich jetzt mit Sicherheit anrufen müssen, denn bei dem gerade erlebten Knall im Heck war es sicherlich nicht damit getan, vielleicht mal wieder zwei Drahtenden zusammenzuknibbeln. Das einzig Beruhigende war noch der Gedanke, dass dieses Problem nicht auf einer Passstraße im Berner Oberland aufgetreten war. Im Großraum Wiesloch-Walldorf strandet man ja nicht im Nirgendwo.

Und wie ich dann den NSU die letzten Meter bis zum Parkplatz schiebe – no problem bei 680 kg Leergewicht für einen adrenalinglefleteten Fahrer – höre ich auf einmal hinter mir eine Stimme: „Hallo Jürgen, gibt's ein Problem? Soll ich dich abschleppen?“ Ich drehe mich um und muss automatisch an Lucky Luke denken, der jetzt garantiert sagen würde: „Man hat nie nur Pech und nie nur Glück!“

So, aber das muss ich jetzt doch im Detail erklären, auch auf die Gefahr hin, dass mir das keiner abnimmt. Der mich da angesprochen hat war der Lebensgefährte der Cousine meiner Frau und der wohnt in Pirmasens! An dem Tag war er zufällig unterwegs von Ludwigsburg nach Pirmasens und wollte nur zum Tanken einen kurzen Zwischenstopp in Walldorf einlegen. Der Begriff Zufall beschreibt das natürlich absolut unzureichend, aber das war mir in dem Moment natürlich total wurscht. Der NSU wurde mittels Abschleppseil (sollte man dabei haben, genauso wie die Ersatzbenzinpumpe) an den A6 geflanscht und ab ging's zurück nach Dielheim. Sorry, liebe Freunde vom ADAC – beim nächsten Mal seid ihr wieder dran.

Was nun? So wie das im Heck geknallt hatte stellte ich mir einen Motorinfarkt vor. Um mental wieder auf Normaltemperatur zu kommen, habe ich den TT erstmal 2-3 Wochen gar nicht angerührt. Davon wurde es natürlich nicht besser, also habe ich einen NSU-Kenner aus einer bekannten Stammtischtruppe angesprochen. Der hat sich dann das Problem mal angesehen und fand auch recht schnell den Grund – die Steuerkette war abgesprungen mit den bekannten Folgeschäden, die jedem Kenner der Materie zu einem leicht säuerlichen Gesichtsausdruck verhelfen.

Die Info ließ ich dann wieder einige Wochen sacken während ich auf der Suche nach einem geeigneten Betrieb war, der noch weiß, wie man einen Motor aufschraubt. Den fand ich dann in Walldorf und zwar den Motoren-Hetzel.

Jetzt löste ich mein Versprechen ein und heuerte die gelben Jungs an, die dann den Patienten nach Walldorf brachten. Hetzel war ja früher auch ein richtiger Racer gewesen und besitzt noch eine bildschöne Alfa Romeo Julia. Den TT fand er auch sehr interessant und hörte sich meine Geschichte an. Also berichtete ich der Schraubertruppe über die schaurige Steuerkettendiagnose und murmelte dazu irgendwas wie: „Ich glaube, ich vertick das Ding jetzt endgültig. Irgendwie reicht's jetzt mal“.

Da baute sich einer der Schrauber in seinem speckigen Overall vor mir auf und fuchtelte mit seinen ölverschmierten Pranken wild vor meiner Nase rum: „Ja wie jetzt - Sie wollen den TT verkloppen? Ja sind Sie noch zu retten? Ich glaub', es geht los. Das kann doch wohl nicht Ihr Ernst sein. Heidekuckuck, das ist alles reine Mechanik, das kann man reparieren !!! Die Kisten sind so was von selten, die muss man erhalten !“

Mir blieb die Spucke weg, ich guckte diesen Motoren-Schmied sprachlos an und dann fielen mir nur noch etwas kleinlaut folgende Worte ein: „Okay, dann macht mal“.

Und dann haben die gemacht und eine nicht unerhebliche Anzahl von Euronen wechselten nach ca. 4 Wochen den Besitzer. Dafür hatte ich wieder ein paar Neuteile an Bord: neue Ventile, neue Zylinder, neue Steuerkette, neue Zylinderkopfdichtung. Und weil sich der Meister Hetzel auch mit Weber Vergasern ganz gut auskennt, wurden die auch gleich nochmal neu synchronisiert.

Als ich mich dann nach Abschluss der Reparatur wieder in meinen TT einfädelt war der ganze Stress vergessen. Denn da umwehte mich erneut dieses spezielle NSU Aroma mit der markanten Benzin Kopfnote und dem öligen Abgang, und erst der sonore Sound beim Anlassen – einfach nur genial. Mein Jugendtraum war wieder mein bester Freund.

Und damit ich den Meister Hetzel nicht so schnell vergesse, sagte er mir noch beim Wegfahren: „Also gute Fahrt – und irgendwann sollten Sie vielleicht mal nach dem Getriebe sehen“

Solche Bemerkungen erden einen dann gleich wieder.

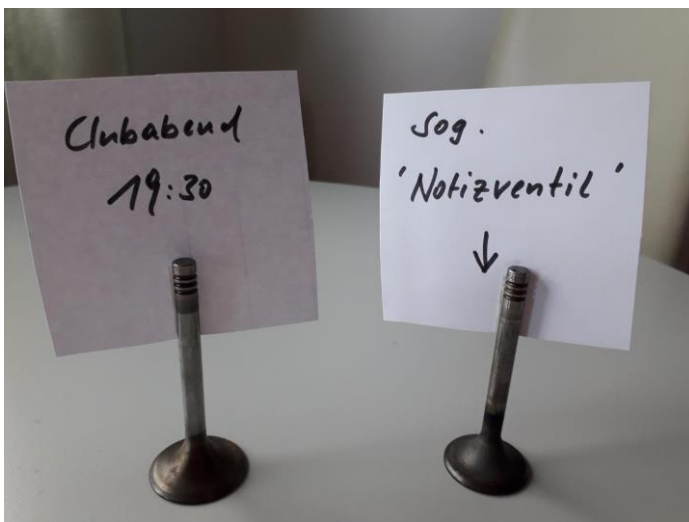
Kapitel XIII

The white Englishman und der rollende Brandherd



Nach der kapitalen Kettenreaktion lief es erstmal ganz unkompliziert und ich konnte mit viel Spaß und Freude ein paar geräuschvolle Runden drehen.

Bevor ich beim Motoren-Hetzel vom Hof rollte drückte er mir noch einen speckigen Schuhkarton mit den ausgebauten Teilen in die Hand. Da war mal wieder etwas Kreativität gefragt. Aus den alten Kolben baute ich vier Windlichter und die krummen Ventile und die Lagerschalen verbaute ich in meinem Autoflipper, der bei einigen Oldtimeraktionen schon zum Einsatz kam.



Obwohl meine Frau mittlerweile an der Oldtimerei auch Gefallen gefunden hatte, war der NSU nicht so wirklich ihr Favorit – was ich absolut verstehen konnte. Mitten im Lärm und mit 4-Punkt-Gurten festgetackert in einem Schalensitz wie in einem Eierbecher zu sitzen, ist von einer entspannten Fahrweise ziemlich weit entfernt. Auch die diversen Störfälle in der Vergangenheit waren nicht gerade förderlich, um bei ihr eine Vertrauensbasis zu diesem luftgekühlten Knallfrosch aufzubauen.

In dieser Zeit trug es sich aber zu – manche Dinge fangen eben an wie in einem Märchen – dass sich ein anglophiler Clubkollege von einem seiner MGs trennen wollte. Das tönte nicht schlecht in unseren Ohren, da meine Frau und ich schon lange Freunde der speziellen Inselkultur jenseits des Kanals sind. In zahlreichen Urlauben in England, Wales und Schottland hatten wir uns bereits an viele skurrile Sitten und Gebräuche der Insulaner gewöhnt, selbst die Fahrerei auf der ungewohnten Straßenseite ist nach kurzer Eingewöhnungsphase problemlos beherrschbar. Besonders easy ist es auf dem flachen Land, denn da sind die Straßen meist so schmal, dass man immer auf der richtigen Seite fährt. Kontinentaleuropäer erkennt man bei Gegenverkehr eindeutig daran, dass sie immer nach rechts in die Hecken ausweichen wollen.

Aber zurück zum MG. So ein Erzeugnis der britischen Automobilindustrie ist ähnlich gestrickt wie so ein englisches Schiebefenster – technisch gesehen kein wirkliches Highlight, aber aufgrund der wenigen beweglichen gusseisernen Teile meist von beeindruckender Langlebigkeit. Da es in unserem Haushalt neben insgesamt 7 Barbourjacken bereits einen Mini gab, war es vor unserem britenfreundlichen Background einfach logisch, sich dieses Fahrzeug mal näher anzusehen.

Ich stiefelte also zu diesem Clubkollegen und was steht da vor seiner Garage – es war fast nicht zu glauben – der weiße MGB GT mit der seltenen Sebring-Karosserie, um den ich bereits anlässlich einer ‚Oldtimer & Jazz‘ Veranstaltung fasziniert herumgeschlichen war (s. Teil 9). Beim Anblick des Briten fing ich automatisch an, englisch zu denken and I was absolutely fascinated and deeply impressed about this wonderful car. Das war aber auch ein tolles Bild, wie er da so tief geduckt auf den sportlichen Minilite-Felgen vor mir stand und auf irgendwas zu lauern schien. Einfach ein beeindruckender Wagen ! Die Frage – Haben wollen – war für mich bereits geklärt, jetzt galt es nur noch auszuloten, ob sich meine Frau auch für diesen rustikalen Briten würde begeistern können. Zwei dicke Pluspunkte sprachen schon mal für diese Investition – sie fuhr ja bereits mit ihrem heißgeliebten Mini ein Inselprodukt, und es war zum Glück kein Roadster, denn zugige Cabrios sind bekannter weise der Frisurenkiller Nummer 1.

Die Geschichte ist schnell zu Ende erzählt. Als sie zum ersten Mal den Engländer sah, lautete der Kommentar der besten Ehefrau der Welt: „Der sieht gut aus, der gefällt mir !“ Damit war der Deal perfekt und ein weiterer Oldie ergänzte unseren Fuhrpark. Aus Stilgründen hätte ich den MG ja gerne mit Britischen Pfund bezahlt, aber darüber war der Clubkollege nicht wirklich amused.

Doch zurück zu meinem luftgekühlten Pannenfahrzeug. Es ergab sich mal wieder, dass mein TT nicht anspringen wollte. Das war zunächst keine allzu große Katastrophe, denn die

englische Alternative brummte stets nach dem ersten Schlüsseldreh los. Das entsprach auch exakt der Aussage seines Vorbesitzers: „Ein MG springt immer an !!!“ Oldie mäßig waren wir also immer fahrbereit.

Ein befreundeter Ex-Kollege und ehemaliger NSU-Fahrer – mittlerweile bewegt er im Club einen schicken Alfa-Spider – bot mir seine Hilfe an. Zum Glück zählt er zur Gattung der versierten Schrauber. Er besitzt ein enormes technisches Wissen und bringt vor allem eine ganz wichtige Voraussetzung mit – ihm fehlt jegliche Hemmung, irgendein technisches Gerät zu zerlegen, wenn es gilt, einen Fehler zu finden.

Okay – wir nahmen uns also den NSU vor. Zunächst wurden die Basics abgeprüft: Tank war voll und Batterie ebenfalls geladen. Dann ging's an die Zündspule, die Zündkerzen und die Benzinpumpe. Auch hier schien alles im grünen Bereich zu sein. Am Ende warfen wir noch einen Blick in den Zündverteiler – und siehe da – der böse Verteilerfinger war defekt. Für mich war das mal wieder der Beweis, dass man mit etwas Erfahrung und Ahnung (schade, dass man nicht nur zwei Drähte wieder verbinden musste – das hätte ich auch allein hinbekommen) so einen angejahrten Hobel wieder flott bekommt. Ich grüße an dieser Stelle die elektronisch vollgepumpten und chipgesteuerten aktuellen megaverkabelten Digitalboliden.

Ein neuer Verteilerfinger war für wenige Euronen über den nach wie vor noch gutbestückten NSU-Ersatzteilhandel zu bekommen, und nach ein paar Tagen trafen wir uns wieder zum geplanten Neustart in meiner Garage. Der Finger war in fünf Minuten eingebaut und dann gab mein Freund das Kommando: „Los, setz dich rein und lassen an!“

Trommelwirbel, Spannung steigt – ich setzte mich rein, drehte den Schlüssel und der TT röhnte sofort los.

Da kam von hinten ein Schrei: „**Mach aus, mach aus – es spritzt Benzin !!!**“

Was war passiert? Im Heck roch es wie bei Shell unterm Sofa. Wir wechselten nochmal die Positionen und dann konnte ich es auch sehen. Sobald die Benzinpumpe ihrem Auftrag nachkam, sah man einen feinen Benzinstrahl kurz vor einem der beiden Vergaser aus dem Benzinschlauch austreten. Da musste im Schlauch eine poröse Stelle sein. Das hatte natürlich zwei Dinge zur Folge. Zum einen erhöht es den Benzinverbrauch, zum anderen zielte der Benzinstrahl genau auf den Auspuffkrümmer. Und damit hätten wir den Kreis wieder geschlossen, denn bereits in Teil 2 meiner NSU-Story hatte ich ja bereits das ‚luftgekühlte Feuerzeug‘ erwähnt. Also mit reichlich Pech hätte ich das klassische Ableben eines NSU infolge thermischer Verwertung erleben können. Aber gerade in der Oldtimerei bewahrheitet sich immer wieder der bereits erwähnte Lucky-Luke-Spruch: Man hat nie nur Pech und nie nur Glück. Was ein Glück, dass der Verteilerfinger kaputt gegangen war, denn erst dadurch waren wir auf den defekten Benzinschlauch gestoßen. Ein neuer Benzinschlauch war ebenfalls eine weitere Investition auf niedrigstem Niveau, in kürzester Zeit eingebaut und alles war wieder safe.

Die Anzahl der aufgezählten Defekte nimmt nun langsam ab, aber für einen weiteres Kapitel reicht der Stoff noch.

Kapitel XIV

Und wieder – nach fest kommt ab



So langsam leert sich mein Themenzettel mit den technischen – ich nenne sie mal ‚Erfahrungen‘, die den Betrieb meines NSU immer wieder unterbrechen, aber auf der anderen Seite auch spannend gemacht haben.

Drei Begebenheiten gibt es aber noch, die erwähnenswert sind.

Ich steige mal mit einer kleinen Macke ein, die zeigt, dass man nicht gleich alles reparieren muss, was die technische Mitarbeit verweigert – ganz im Gegenteil, die ein oder andere Kleinigkeit inspiriert die eigene Kreativität und man gewöhnt sich an einen Mangel, indem man einfach andere Wege geht, die aber auch zum Ziel führen. Meiner Ansicht nach eine weitere charmante Eigenart eines Oldtimers.

Was war passiert?

Eines Tages merkte ich auf einmal, dass sich die Fahrertür bei meinem TT nicht mehr aufschließen ließ. Oha, dachte ich, was ist los? Da schien wohl irgendwas am Schließzylinder defekt zu sein. Da ich gerade mal wieder eine kleine Runde drehen wollte, musste ich einen anderen Weg ins Cockpit suchen. Kein Problem, die Beifahrertür konnte ich problemlos öffnen, und dann musste ich nur rübergreifen – was bei dem handlichen Auto ganz locker ging – und öffnete die Fahrertür von innen über den Entriegelungshebel, das funktionierte

nämlich einwandfrei. Bei einem aktuellen breitschultrigen SUV muss man sich dagegen schon richtig lang machen und strecken, um von der Beifahrertür aus von innen an die Fahrertür zu kommen. Da das Öffnen von innen super funktionierte, entwickelte ich von da an eine neue NSU-Fahrertür-Öffnungsvariante wie folgt:

Gefahren wurde nur noch mit offenem Fenster, ziehen tut's nicht und akustisch ist man auch mehr bei der Musik. Wenn der TT abgestellt wird und man in der Nähe ist, bleibt das Fenster auf der Fahrerseite einfach auf. Will man wieder einsteigen, greift man ganz locker durch das offene Fenster den Entriegelungshebel und öffnet so die Fahrertür. Will man sich doch weiter entfernen, dann drückt man die Fahrertür einfach zu, sie geht dann von außen auch mit Schlüssel nicht mehr auf und schließt dafür die Beifahrertür ab. Die Kiste ist damit für Fremde verschlossen - passt. Das funktioniert mittlerweile so locker und nebenbei, dass dieser kleine Mangel schon seit einem Jahr auf der könnte-man-irgendwann-mal-vielleicht-machen-Liste steht. Eines Tages, wenn Zeit und Lust mal wieder ein erfolgreiches Team bilden, nehme ich das in Angriff – aber noch stört es nicht wirklich.....

So, und jetzt kommt's dafür nochmal so richtig laut und scheppernd. Dazu muss ich noch ein klein wenig ausholen und kurz über eine andere automobile ‚Äktschn‘ berichten, die jedem Oktanabhängigen das Wasser in die Augen treibt.

Dank guter Connections zu einem Clubkollegen bekam ich die Chance auf dem Hockenheimring in einem Betreuungsteam für sog. Fahrevents mitzuarbeiten. Da geht es u.a. für echte Speedjunkies um das Programm ‚Rentaxi‘. Das kann man (also das muss man unbedingt !!!) buchen und fährt dann auf dem heißen Beifahrersitz mit einem Rennprofi ein paar Runden auf der Grand Prix Strecke in Hockenheim. Der Veranstalter stellt die Fahrzeuge, wobei die Palette mit dem Porsche Cayman GT4 beginnt, der immerhin schon mal 400 PS an Bord hat, und der Spaß geht bis zum Ferrari Pista mit über 700 PS. Also da geht echt die Post ab und wenn man hinterher mit flauem Magen und weichen Knien wieder aussteigt, hat man was über die Themen Bremspunkt und Querschleunigung gelernt.

Ich hatte z.B. mal die einmalige Chance in einem 911er Porsche aus der Carrera Cup Serie mitzufahren. Das war ein reinrassiger Rennwagen, dem man lediglich für solche Taxifahrten noch einen Beifahrersitz implantiert hatte. Also ein Sportgerät, dessen Alltagstauglichkeit so ziemlich gegen 0 tendierte. Wenn man dann so mit knapp 260 km/h auf der Parabolica entlangschnürt und die Spitzkehre unerwartet schnell vor dem Porsche auftaucht, entwickelt man auf einmal eine ungeheure Sensibilität gegenüber dieser ungewohnten Fahrdynamik und hofft im Stillen, dass der Fahrer am Abend noch was vorhat. Und dann wirft der zum Glück wirklich auf der allerletzten Rille den Anker raus, man knallt in die Gurte rein, dass einem die Luft wegbleibt, und wird derartig zusammengestaucht, dass man glaubt, die Augen kommen raus.

Wieder zurück an der Box klettert man mit weicher Birne aus dem Käfig raus, wartet etwas ab, bis auch das Gehirn angekommen ist und man wieder normale Eindrücke verarbeiten kann. Dann freut man sich auch hinterher über den Kommentar des Piloten: „Na ja, das geht noch besser, aber die Reifen waren noch nicht richtig warm und an einigen Stellen war die Strecke auch etwas feucht“. Ja – danke, alles klar !

So, wie kriege ich jetzt wieder die Kurve vom Rennporsche zu meiner blauen Knalltüte? Eigentlich kein Problem, denn um zu meinem genialen Rentnerjob auf dem Ring zu kommen, musste ich natürlich standesgemäß mit meinem Rennzweig anreisen. Das klappte auch mehrfach recht gut und der Blaue schien sich auch unmittelbar hinter der Boxengasse recht wohl zu füllen. Dann passierte aber eines Tages auf der Anfahrt Folgendes.

Während man in seinem Alltagsauto meist mehr oder weniger im Unterbewusstsein unterwegs ist und sich die Gedanken nur ganz am Rande mit dem eigentlichen Vorgang des Fahrens beschäftigen, ist das natürlich mit einem Oldtimer ganz anders. Hier befindet sich die komplette Sensorik permanent in Lauerstellung. Ständig werden plötzlich auftretende Geräusche analysiert und hinterfragt: Was ist das? Klang das immer schon so, oder ist das neu? Aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen hatte ich natürlich immer alle Antennen ausgefahren und war nie ohne meine Werkzeugtasche und den ADAC-Clubausweis on the road.

Und wie gesagt, eines Tages auf dem Weg nach Hockenheim so auf Höhe Reilingen hörte ich auf einmal von hinten, dass sich das Auspuffgeräusch irgendwie verändert hatte. Ein Leisetreter war mein TT ja noch nie, aber jetzt wurde das Röhren noch von so einem eigenartigen Knurren und Röcheln untermalt. Und wie ich gerade so denke – das musst du dir in Hockenheim gleich mal angucken – da gibt's von hinten einen Knall, dazu ein blechernes Scheppern und der NSU röhrt auf einmal wie eine fette Harley auf Speed.

Unnötig zu erwähnen, dass mein Blick sofort in den Rückspiegel ging, und was sehe ich da – nichts !! Die Straße ist leer, keine Teile irgendwelcher Art zu sehen, die eventuell zu einem NSU gehören könnten. Aber die Geräuschkulisse blieb weiterhin echt brutal und man hörte hässliche Schleifgeräusche von Metall auf Asphalt. Der Motor schien nicht runtergefallen zu sein, denn der NSU fuhr weiterhin recht normal. Da ich zeitlich etwas knapp dran war, hielt ich für den letzten Kilometer nicht mehr an und fuhr noch durch bis ins Fahrerlager – aber das akustisch voll auf Porscheniveau. Dort sah ich dann die Bescherung. Der Auspuff war am Krümmer abgebrochen, so einfach war das. Da ich aber den Fächerkrümmer bis zum Schalldämpfer mit einem Hitzeschutzband umwickelt hatte (sieht übrigens so richtig rennmäßig aus, man sollte aber beim Verarbeiten Handschuhe tragen, denn durch das Graphit in der Gewebepackung kriegt man total schwarze Pfoten – hinterher war ich auch schlauer) und der Schalldämpfer am Ende mit einer Schlauchschelle zusätzlich fixiert war, waren keine Teile auf die Straße gefallen. Was jetzt tun? Zunächst wartete ich erstmal ab, bis sich die ganze Chose abgekühlt hatte, dann kappte ich das Hitzeschutzband, löste die Schlauchschelle und verfrachtete das Teil ins Auto.

So richtig lustig wurde es dann am Feierabend, als es vom Hockenheimring wieder nach Hause ging. Schon beim Starten klang der TT wie ein Tiger, dem man sein Antilopensandwich geklaut hat. Jetzt löste der bereits erwähnte Scheibenaufkleber „NSU – da hört man was man fährt“ seine Aussage aber voll ein. Das war ein Sound, bei dem es sogar mir peinlich wurde. Hinzu kam noch, dass es nach jedem Zurückschalten im Schubetrieb zu kernigen Fehlzündungen kam. Ja, wenn man auf einer Rennstrecke arbeitet, dann muss man auch so klingen. Bei vielen hochpreisigen aktuellen Boliden werden ganze Ingenieurskohorten und

Soundtechniker beschäftigt, um beim Schalten so eine rennmäßige Geräuschkulisse zu erzeugen. Bei meinem Oldie genügte lediglich ein ‚abber‘ Auspuff.

Etwa eine Woche später war wieder ‚Oldies im Park‘ und ich dachte wie damals bei ‚Oldtimer & Jazz‘, als der Schlüssel abgebrochen war und ich nicht mit meinem Oldie kommen konnte - neeh, bitte nicht schon wieder !!! Aber diesmal lag der Fall ja etwas anders, mein Luftgekühlter fuhr ja, wenn auch akustisch recht aufdringlich. Aber von der Garage bis zum Gerbersruhpark waren es nur ca. 500 m, da dauerte der Lärm ja nicht so lang und beim Parken war der NSU ganz ruhig.

Mittlerweile hat ein hilfsbereiter Clubkollege die Teile wieder zusammengeschweißt und der TT ist wie vorher deutlich leiser laut.

Einen positiven Effekt hatte die Auspuffaffäre aber doch – man war als Schrauber mal wieder etwas gefordert und sammelte dabei nützliches Fachwissen. Um das abgebrochene Teil wieder an den Fächerkrümmer anzuschweißen, musste dieser erstmal vom Motor getrennt werden, denn Schweißen im Motorraum kommt häufig nicht gut. Jetzt sind ja die einzelnen NSU-Bauteile im Motorraum recht leicht zugänglich, aber um an die acht (!)

Befestigungsmuttern dranzukommen, war schon etwas Fantasie und Kreativität gefragt. Wobei mal wieder alles relativ ist. Beim alten Toyota Land Cruiser FJ 40 ist der komplette Aufbau gerade mal mit 8 Schrauben am Chassis befestigt. Die erste Erkenntnis – aha, M7-Muttern! Auch nicht gerade Standard, aber machbar. Die zweite Erkenntnis – mit einem normalen 7er Schlüssel kam man nicht dran, 7er Stecknüsse konnte man aus Platzgründen sogar ganz vergessen. Also wurde ein 7er Schlüssel so zurecht geflext und -geschliffen, bis er geradeso zwischen die einzelnen Krümmerabgänge passte und man ihn eben noch mit spitzen Fingern halten konnte. Irgendwann hatte ich das Ding dann endlich abgeschraubt, nicht ohne mal wieder an Murphy erinnert zu werden, denn sein berühmtes 3. Muttern-Axiom besagt ja: „Wenn n Muttern gelöst werden müssen, dann gehen n-1 Muttern problemlos auf – eine nicht“. Wer kennt das nicht?

Soviel zu den Themen Türöffnungsmethode und Auspuffschweißen. Um endlich mal den Anschluss an die Jetztzeit zu schaffen, fehlt aber noch die Geschichte mit meiner Schwiegertochter und der Schaltung.

Neugierig geworden? Dann lest Kapitel 15, danach ist aber dann wirklich finito.

Kapitel XV

Am Ende ein Fall für den ‚NSU-Flüsterer‘



Mit diesem letzten Kapitel meines Oldtimer-Erlebnisberichtes komme ich in der Jetztzeit an.

Wer bisher meinen Weg zum und mit dem Oldtimer verfolgt hat, wird gemerkt haben, dass ich eine ziemliche Reihe von Pannen und Problemen mit fast schon masochistischem Spaß am defekten Alteisen beschrieben habe. Querbeet durch die diversen Möglichkeiten des technisch-mechanischen Versagens hatte ich mich von einem ‚Point of no Return‘ zum nächsten gehandelt und während der mängelfreien Phasen immer wieder die Fahrfreude mit dieser luftgekühlten Heckschleuder genossen. Wenn der TT lief und man tauchte auf einem Oldtimertreffen auf, dann war einem neben den rudelweise auftauchenden Pagoden, 911er, MGs u.s.w. immer ein Parkplatz in der Exotenecke sicher.

Es klingt vielleicht schräg, aber erst durch eine Anzahl von Defekten lernt man seinen Oldie erst richtig kennen und verstehen. Mit dem gerissenen Gaszug hatte es angefangen, über den abgebrochenen Schlüssel bekam man Bekanntschaft mit der Zündspule, und dass der Benzinverbrauch drastisch nach unten geht, wenn die Benzinpumpe den Betrieb einstellt – wen wundert’s. Dann wurde erst durch den Wink mit dem Verteilerfinger die undichte Stelle im Benzinschlauch entdeckt und ich konnte zum Glück gerade noch ein James-Bond-Remake („Feuerball“) verhindern. Die abgesprungene Steuerkette zeigte mir dann unmissverständlich, welche umfangreichen Schäden auch bei einem kleinen 1200er Triebwerk machbar sind. Der abgebrochene Auspuff gehörte dann schon zu den kleineren Macken, denn er schränkte den Fahrbetrieb in keiner Weise ein und war sogar ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, denn Fußgänger hörten mich schon viel früher und hatten mehr Zeit, sich in Sicherheit zu bringen.

Da drängt sich ja nun direkt die Frage auf, warum hörte man bis jetzt noch nichts vom Getriebe und der Schaltung. Gemach, lieber Leser, liebe Leserin, alles zu seiner Zeit. Kleinere Ölflecken unter dem Oldie gehören ja in den Augen ihrer Besitzer fast schon zum guten Ton. Wir kennen ja alle den oft geäußerten Kalauer: „Der tropft nicht, der markiert sein Revier“. Oder die Besitzer angegrauter rustikaler Eisenmaschinen aus dem ehemaligen Britischen Empire gehen bei Bemerkungen zu verdächtigen Ölflecken unter ihrem Triumphjaguarmotor direkt in die Offensive und behaupten felsenfest: „Ein britischer Motor, der nicht tropft, ist kaputt!“ That’s it.

Mein TT tropfte nicht, der pieselte regelrecht Getriebeöl, wenn er nach einer flotten Fahrt in der Garage abgestellt wurde. Da halfen dann nur größere IKEA-Verpackungskartons und ein gelegentlicher Check des Getriebeölstands. Schuld war ein defekter Simmering an der Schaltstange. Gut, wenn man wenigstens den Grund kennt, da kann man das ja irgendwann mal in Ordnung bringen.

Aber jetzt zur Schaltung. Dazu kurz zu einer meiner Schwiegertöchter – etwas seltsame Überleitung, gehört aber zu Geschichte. Ihr Vater ist ein Freund alter englischer Motorräder, der typische Oldiegeruch ist ihr also vertraut und keine Frage der Anzahl der Räder. Als Schwiegervater ist man da natürlich erfreut, wenn sie gerne im Oldtimer mitfährt. Eine kleine Tour im Engländer hatte ihr schon sehr gut gefallen, jetzt wollte sie auch mal auf den heißen Beifahrersitz meiner blauen Rennsemmel. Also enterte sie den Schalensitz und wurde erstmal mit dem H-Gurt stilecht festgetackert. Die Augen leuchteten, die Vorfreude nahm erkennbar zu. Ich startete den TT (aha - er sprang sofort an – sehr gut!) und legte den Rückwärtsgang ein, um von der Garageneinfahrt runterzufahren. Beim Anfahren hörte ich ein neues Geräusch, was mich aber nicht störte, denn alte Autos erzeugen je nach Tagesform immer wieder neue Geräusche. Dann wollte ich den 1. Gang einlegen. Achtung - aufmerksame Leser bleiben sofort an dem Wort ‚wollte‘ hängen. Warum lautet der Satz nicht: Dann legte ich den 1. Gang ein ? Die Antwort – da gab’s nix zum Einlegen geschweige denn zum Schalten! Während die kurze, trockene und knackige Schaltung meines MG vielleicht noch von einem MX5 erreicht wird, hatte ich in dem Moment vergleichsweise das Gefühl, als ob ich mit einem Kochlöffel in einem Marmeladeneimer rumrühren würde. Ob Rückwärtsgang, Leerlauf, oder einer der vier anderen Gänge, alles fühlte sich gleich und schwammig an. Da konnte ich rühren so viel ich wollte, das Getriebe hatte keine Ahnung, was ich vorhatte.

Also mal wieder Ende einer Dienstfahrt, die eigentlich noch gar nicht angefangen hatte. Und erneut hatte ich den Lucky Luke Spruch über Glück und Pech im Ohr, denn zurück zur Garage waren es gerade mal 20 m – Glück gehabt. So kam meine Schwiegertochter zwar nicht in den Genuss einer NSU-Tour, aber sie durfte ihn wenigstens mit zurückschieben.

Was nun? Durch die mittlerweile nicht unerhebliche Anzahl von automobilen Ausfällen hatte ich mir im Laufe der Zeit eine gewisse mentale Coolness zugelegt, die ich mir bei Steve McQueen in dem Film Le Mans abgucken hatte. Da doziert er in einem Ausbruch von Emotionslosigkeit: „Nur Rennen ist Leben, die Zeit dazwischen ist Warten“. Ersetzt man Rennen durch Fahren, dann traf das genau auf meine Situation zu. Aber warten wollte ich diesmal nicht, ich hatte jetzt einen richtigen Plan.

Ein anderer TT-Fahrer (s. Teil 10), den ich bei der Kurpfalz-Klassik 2011 kennengelernt hatte, berichtete mir damals von einem richtigen „NSU-Flüsterer“, der seinen 1300er Renner perfekt aufgebaut hatte. Das war für mich jetzt die ultimative Adresse. Keine halben Sachen mehr, jetzt wollte ich es wissen. Dieser Spezialist betreibt in der Nähe von Bretten eine Autowerkstatt und fuhr bis vor Kurzem mit seinem TT bei sportlichen Veranstaltungen mit. Allerdings nicht am Wochenende auf großen Supermarktparkplätzen, sondern bei richtig beinharten Wettbewerben auf dem Nürburgring, dem Hockenheimring und in Spa. Sein TT hatte deutlich mehr als 100 PS und der Meister kennt bei diesem Auto verständlicherweise jede Schraube.

Gesagt, getan, der Blaue wurde wie anno 2012 beim Trip in die Schweiz auf einen Hänger verfrachtet und zu diesem NSU-Spezialisten transportiert. Vor der Werkstatt standen schon zwei weitere TT, bei denen man unschwer erkennen konnte, dass sie bereits eine Verbesserungskur hinter sich hatten – und die sahen echt gut aus. Ich war mir gleich sicher, hier war ich mit meinem Blauen absolut goldrichtig.

Mit dem Meister wurden neben den beiden Hauptpunkten Schaltung und Ölverlust noch ein paar weitere Kleinigkeiten besprochen und dann ließ ich ihn mit meiner Wunschliste allein. Die kalte Jahreszeit war im Anmarsch, ich hatte keinen Zeitdruck und somit konnte er in aller Ruhe meinen TT wieder fit machen.

Kleiner Zeitsprung – seit der Anlieferung waren nun einige Wochen ins Land gegangen und ich hatte ihn kontaktiert, um mich über den aktuellen Stand zu informieren. Ich mach's kurz, der Plan, meinen NSU mal einem richtigen Profi anzuvertrauen war goldrichtig gewesen. Die Schaltung war repariert und er hatte auch gleich, wie vorgeschlagen, eine Schaltwegsverkürzung eingebaut, wie er sie auch in seinem Renn-NSU hat. Damit lässt sich das Auto jetzt so richtig knackig schalten und man spart bei jedem Schaltvorgang Zeit. Da kommt bei einer Ausfahrt und der ständigen Schalterei einiges zusammen, so dass man jetzt am Ende noch mehr Zeit für ein Eis hat. Auch das Getriebe ist abgedichtet, die Fahrertür lässt sich wieder ganz korrekt mit dem Schlüssel öffnen, die Vergaser sind optimal synchronisiert und als Sahnehäubchen gab's obendrauf auch gleich noch neuen TÜV. Nach vielen Ups and Downs der Vergangenheit sieht es jetzt so aus, als ob ich eine vielversprechende Oldiesaison 2021 vor mir habe.

Abspann



So, das war nun mein Weg zum Oldtimer seit Beginn der 70er Jahre. Zeit, um mal ein Resümee zu ziehen und sich die Frage zu stellen, ob sich diese ‚Äktschn‘ überhaupt gelohnt hat. Da muss ich nicht lange nachdenken, die Antwort lautet ganz eindeutig: JA !

Träume gehören zum Leben. Dabei gibt es Träume, die mehr oder weniger unrealistisch sind, aber bei denen es einfach Spaß macht, immer mal wieder darüber nachzudenken. Und es gibt Träume, die man mit etwas Aufwand und Beharrlichkeit ohne weiteres realisieren kann, man muss nur irgendwann mal den ersten Schritt tun und in die berühmten Pötte kommen. Der eine fängt dann an, ein Instrument zu lernen, ein anderer macht den Segel- oder Flugschein und dann gibt es eben auch Zeitgenossen, die sich jetzt das Auto leisten, vor dem sie in ihrer Jugend sehnsüchtig davorstanden. Der Gegenentwurf ist bitter – nämlich irgendwann mal sagen zu müssen: ‚ach hätte ich doch nur‘, oder ‚warum habe ich das bloß nicht gemacht?‘ Mein bester Freund hat z.B. kurz vor der beruflichen Abkühlphase seinen jahrelangen Plan umgesetzt und begonnen, das Saxophonspielen zu erlernen. Um da dranzubleiben, braucht’s nicht nur im übertragenen Sinne den richtigen Biss. Aber mittlerweile hört es sich phasenweise schon etwas nach Stan Getz an und er ist stolz darauf, dass er diesen Wunsch umgesetzt hat . Mit der Oldtimerei ist das vergleichsweise sogar noch

etwas einfacher, wenn man schon Autofahren kann. Hier tauchen die Probleme erst im Verlauf des Hobbys auf, wie ich es versucht habe, zu beschreiben. Oldtimerfahren macht auf der einen Seite demütig, wenn der Bock mal wieder Mucken macht – auf der anderen Seite aber auch unheimlich glücklich, wenn der Motor geschmeidig schnurrt und man diesen archaischen Benzin-, Öl- und Auspuffduft in der Nase hat. Und das Selbstwertgefühl wird ganz enorm gepusht, sobald man kleinere Macken und Reparaturen in Eigenregie hinkommt. Das Oldtimerhobby gibt einem gerade in der heutigen vollautomatisierten Zeit wieder das Gefühl zurück, die Sache noch selbst im Griff zu haben. Keine Frage, die Entwicklung der Automobiltechnik hat ganz besonders dazu beigetragen, das Autofahren sicherer zu machen. Wenn man aber aus diesem Grund unsere Oldies verteufeln würde, dann müsste man auch das Radfahren und Reiten kritisieren. Ich behaupte sogar, dass Oldtimerfahrer besonders sicher unterwegs sind, denn sie fahren noch selbst. Im Gegensatz zu manchen aktuellen Automodellen, in denen man gefahren wird und die einen durch überbordende Digitalisierung erheblich ablenken können. Um alle Funktionen zu verstehen, ist dann das Studium von Bedienungsanleitungen im Umfang mittlerer Telefonbücher notwendig. Die OldtimerfahrerInnen wissen, dass sie keine elektronischen Helferlein an Bord haben und das die passive Sicherheit z.B. aus den 60er Jahren stammt. Das bedeutet – extrem vorausschauend fahren, die Straßenverhältnisse und die anderen Verkehrsteilnehmer immer im Auge behalten und vor allem keine riskanten Fahrmanöver starten. Hilfreich ist dabei im Oldtimer das fast nicht vorhandene Ablenkungspotential: Kein optisch überfrachtetes ‚Mäusekino‘ vor den Augen, kein Touch-Display für zahllose Funktionen, kein Autotelefon, kein Navi-Bildschirm (Hard Core Oldtimerfahren fahren nach Karte, fragen auch mal nach dem Weg und lernen dabei meist sehr nette Menschen kennen), keine multimediale Rundumbeschallung (wenn mein TT so richtig aufdreht, wäre die Bose-Anlage doch nur 2. Sieger) und kein Warngepiepse wegen irgendeiner Fehlfunktion, die sich ja mitunter auch als Fake herausstellt.

Wir OldtimerfahrerInnen sind genervt, weil wir den Außenspiegel noch per Hand einstellen und den Blinkerhebel z.T. noch selbst zurückdrücken müssen. Im Winter frieren wir uns den Hintern ab und im Sommer läuft uns der Schweiß von der Stirn. Die Intervallschaltung am Scheibenwischer ist bei vielen Oldies ein unerfüllter Traum und gelegentlich vergessen wir, beim Parken das Licht auszuschalten (Gruß an die Batterie!). Und beim Rangieren verstehen wir, warum die Servolenkung erfunden wurde. Aber wir sind glücklich, wenn wir merken, dass wir so einen alten Hobel sicher und souverän über die Landstraßen bewegen. Wir freuen uns, wenn die Leute am Straßenrand winken, oder wir bei einem Stop von Interessierten angesprochen werden und dabei oft den Satz hören: „Mensch, toll, so einen hatte ich früher auch mal. Schade, dass ich den nicht aufgehoben habe!“ Und wir wechseln eine Glühbirne in wenigen Minuten, ohne dabei zuvor Teile des Motors abbauen zu müssen.

Abschließend kann man zusammenfassen, dass wir OldtimerbesitzerInnen unsere Jugendträume auf Räder gestellt haben, um uns mit Gleichgesinnten über technische Probleme auszutauschen. Die einfache überschaubare Technik hat der große Fritz B. Busch perfekt auf den Punkt gebracht: „Genug ist besser als zuviel“