

„Vergesst die alten Meister nicht“

Ob Young- oder Oldtimer, klassische Fahrzeuge bleiben nur so lange in Bewegung, wie sie jemand sachkundig warten und reparieren kann. Das Wissen der altgedienten Mechanikermeister gilt es zu konservieren, egal auf welche Weise.

TEXT Bernd Woytal // ILLUSTRATION Franziska Moltenbrey

Zunächst zwei Erlebnisse aus dem Redaktionsalltag. Als ich neulich mit Thomas Vogel aus Markt Indersdorf über die Restaurierung seines Ford Model A sprach, über die in dieser Motor Klassik-Ausgabe zu lesen ist, erzählte er auch von seiner Absicht, das alte Vinyl Dach des Wagens zu erhalten. Ermöglicht hat es ein im Ruhestand befindlicher Sattler, der ihm eine „honig- oder wachsartige Flüssigkeit“ anrührte, in die er das ausgetrocknete und spröde Dach einige Zeit einlegen musste. Danach war es wieder deutlich flexibler und konnte, natürlich vorsichtig, wieder aufgezogen werden. Um was für eine Flüssigkeit es sich gehandelt hat, blieb ungeklärt: Der alte Sattlermeister starb, bevor wir ihn fragen konnten.

Im YOUNGTIMER-Magazin Ausgabe 8/2020 habe ich über einen jungen Mann namens Daniel Selzam berichtet, der einen VW Passat von 1977 restauriert hat. Eines der Probleme, die er dabei zu lösen hatte,

Ingo Grimm aus Wülfrath in Nordrhein-Westfalen hat über Jahrzehnte Wissen und Erfahrungen für die Reparatur alter Motoren gesammelt



war das Einstellen des Vergasers. Nun wusste ich, dass sich in seiner Schrauber-Clique, mit der er sich am Wochenende in einer gemeinsam gemieteten Halle traf, der eine oder andere Kfz-Mechatroniker befand. Daher fragte ich Daniel: „Hast du deine Kumpels nicht um Rat bitten können?“ Darauf die Antwort: „Die können das nicht.“

In den 70er-Jahren, als ich mit dem Autofahren begann, konnte jede x-beliebige Werkstatt einen Vergaser einstellen, wenn es nicht gerade eine Anlage mit drei, vier oder gar sechs Doppelvergasern war. Längst ist die Situation eine völlig andere. Denn für heutige Kfz-Mechatroniker ist es unsinnig, das Vergaser-Einstellen zu lernen, weil sie es für moderne Autos nicht brauchen.

Jeder Oldtimer-Fahrer hat es sicherlich schon erlebt, dass er für einst in Werkstätten alltägliche Arbeiten wie das Einstellen des Ventilspiels oder der Zündung einen geeigneten Mechaniker suchen musste. Dass manche behaupten, sie könnten das, und dann irgendeinen Murks abliefern, steht auf einem anderen Blatt.

Zunehmend fehlen Experten

Fachkräfte mit fundierten Kenntnissen zum Restaurieren oder Reparieren von Oldtimern, die zudem das benötigte Spezialwerkzeug besitzen, sind manchmal schwer zu finden. Und das wird noch schwerer, sollte künftig der Nachwuchs fehlen.

Besonders erfreulich ist es, wenn der Sohn die Arbeit des Vaters weiterführen kann, wie Karl Hloch in Schorndorf, der klassische Porsche betreut wie einst sein Vater gleichen Vornamens. Oder Andreas Vollmann, der die von seinem Vater seit 1966 unter dem Namen Meister Florian bekannte Werkstatt für Jaguar in Kassel übernommen hat.

Es gibt leider auch Fälle, wo sich kein Nachfolger findet und sich die Tore der Werkstatt für immer schließen. Oder irgendwo altgediente Meister sang- und klanglos in Ruhestand gehen. Damit deren gesammeltes Wissen und ihre Erfahrung nicht verloren gehen, ist Kreativität gefragt. Zum Beispiel könnten Oldtimer-Clubs versuchen, diese alten Genies für ihre Schrauber-Seminare zu gewinnen.

Die Erkenntnis ist zwar nicht neu, aber man muss es immer wieder betonen: Zum Bewahren des Kulturguts Automobil gehört auch, dafür zu sorgen, dass die handwerklichen Fähigkeiten erhalten bleiben, um es zu reparieren.

