

DREI MEISTER AUF ENGSTEM RAUM

Wer mit seiner Rarität ernsthafte Probleme hat, braucht die richtige Adresse. Wir haben drei Oldtimer-Druiden mit Zauberkräften in Graubünden gefunden.

TEXT CHRISTOPH SCHMUTZ BILDER ZUMBRUNN/ZVG/AR



VORHER

So sah der Ferrari 212 Inter von 1951 aus, bevor ihn Carrossier Sepp Wagner aus Bad Ragaz in die Finger kriegte und er von ihm wieder seine Originalkarosserie zurückerhielt.

GESTRIPPT

So sah der Ferrari 212 Inter von 1951 aus, kurz nachdem ihn Sepp Wagner in die Finger kriegte. Alles Blech bis aufs Dach komplett weggeschnitten.

NEUAUFBAU

So sah der Ferrari 212 Inter von 1951 kurz vor der Lackierung aus. Das grosse Bild zeigt das fertig restaurierte Auto wieder in seiner Originalform.



Was will der Oldtimerfahrer, der tief drin in uns allen steckt? Mit seinen eigenen Händen eine Lichtmaschine auswechseln, die er mittels eigener Recherchen aufgestöbert hat. Es gibt nichts Schöneres – ausser vielleicht den Sound aus der Chromstahlauspuffanlage eines vierzigjährigen Autos.

Was aber, wenn sich ins Orchester Geräusche einschleichen, die sich beim besten Willen nicht mehr als charakteristisch einstufen lassen, sondern eher als symptomatisch für einen nahenden Motorschaden? «Die Garantie dieses Fahrzeugs ist vor 30 Jahren abgelaufen», heisst es in Verkaufsanzeigen von klassischen Fahrzeugen hin und wieder leicht zynisch. In solchen Situationen ist der Garantielieferant des Oldtimerfahrers denn auch nicht der einstige Hersteller seines Vehikels, sondern der Umstand, die richtigen Leute zu kennen.

Die gibts zwar nicht nur in Chur und der näheren Umgebung, aber dort gehäuft. Zum Beispiel Fando Hlavac mit seiner Reparaturwerkstatt für klassische Fahrzeuge in Chur (www.classic-engine.ch).

Würden Sie einen Motorschaden auf ein nicht richtig dichtendes Schwimmemnadelventil in einem Vergaser zurückführen? Es wäre sicher nicht die erste Diagnose. Für den Churer Fando Hlavac hingegen ist klar, dass der in seine Einzelteile zerlegte V8 eines Maserati Mexico von 1968 auf seiner Werkbank Opfer genau einer solchen Kleinigkeit geworden ist. «Alle Teile, die geschmiert werden müssen, sind stark in Mitleidenschaft gezogen worden, das Öl des Motors bestand fast nur noch aus Benzin», rekapituliert der Ingenieur für elektrische Antriebstechnik. Für Hlavac war der Fall klar und hat sich nach dem Zerlegen des Motors und der Vergaseranlage auch bestätigt. Ein Schwimmemnadelventil muss schon einige Zeit nicht mehr richtig abgedichtet haben, die Benzinkammer des Vergasers lief dauernd über, das Benzin sickerte über die Zylinder in die Ölwanne und verdünnte dort das Motorenöl so stark, dass der Schmiereffekt verloren ging.

DER REIZ. Andere hätten Symptombekämpfung betrieben und, falls vorhanden, einen Austauschmotor reingehängt. Das Malheur hätte sich bei falscher Diagnose wahrscheinlich wiederholt. Ein Austauschmotor war auch bei Hlavac und seinem Kunden zuerst ein Thema. Aber der Churer Motorenexperte hätte den sowieso nicht unrevidiert montiert, und so sagte man sich: lieber revidieren, was sich zuvor bewährt hatte, als einen Motor kaufen, über den man nichts weiss.

Allein die Neuteile für diese Revision haben um die 25 000 Franken verschlungen, rechnet der 36-jährige Churer vor. Das ist viel. Aber schwieriger ist, Teile für ein Fahrzeug aufzutreiben, von dem gerade mal offiziell 250 Exemplare hergestellt wurden. Auf Google darf man sich

da nicht verlassen. Solche Teile kommen aus Quellen, die man einfach kennen muss. Von Personen, die noch ohne E-Mail arbeiten und vorzugsweise Fax versenden. Personen, die italienisch sprechen und sonst nichts. Basta!

Der 4,2-Liter-V8 des Maserati Mexico erhielt in der Werkstatt von Fando Hlavac die volle Kur: ganzer Motor neu lagern, Zylinder bohren und honen, nachgefertigte, geschmiedete Alukolben verbauen, Zylinderkopf kom-

FANDO HLAVAC

Wenn sich der 36-jährige Churer in ein Motorenproblem verbeisst, dann liegt auf seiner Werkbank schon mal ein komplett zerlegter Maserati-V8-Motor. Halbe Sachen liefert seine Klassiker-Werkstatt nicht, dafür Genauigkeit bis auf den Tausendstelmillimeter.



plett überholen, alle beweglichen Teile der Ventilsteuerung ersetzen, Vergaserbatterie revidieren, Pleuel-Grundbohrung wieder herstellen, Pleuel auswinkeln, Ölpumpe ersetzen und, und, und. Und nicht selten steckt der Teufel im Detail. Hlavac zeigt die bestellte Sichelpumpe, die im V8 des Maserati als Ölpumpe dient. Ein geniales Teil, das aus genau zwei Zahnrädern besteht. Nur leider sind die um 0,9 mm zu hoch. «Wenn ich keine anderen finde, muss ich die Mehrhöhe abschleifen», seufzt der Churer. Für so was muss man auch zuerst eingerichtet sein. Keine Angst, sich mal um ein paar Tausendstelmillimeter zu irren und den frisch revidierten Motor so bereits nach wenigen Kilometern wieder zu ruinieren? Hlavac verneint. Es sei gerade die geforderte Exaktheit, die für ihn den Reiz solcher Arbeiten ausmache. Und er erklärt: «Natürlich wird an einem solchen Motor vor der ersten Inbetriebnahme der Öldruck überprüft. Dazu lässt man den Motor über den Anlasser drehen und misst mit dem Manometer.»

TEUFELSKERL. Was Fando Hlavac inhouse nicht schafft, gibt er an an eine weitere Churer Geheimadresse – ins Zylinderschleifwerk Gadiant. Dessen Inhaber heisst Erwin Jörg. Ihn nicht zu kennen, ist für alle, die vertieft mit Motoren zu tun haben, schlicht eine Sünde. Die Werkstatt des gelernten Flugzeugmechanikers ist so ausgerüstet, dass im Notfall aus einem Block Stahl ein Motor gefräst werden könnte. Drehen und Fräsen (konventionell und CNC), Pleuelwellen schleifen, Pleuelbohren und Honen, Erodieren, Rundscheifen, Flachscheifen, TIG- und Punktschweissen: Erwin Jörg ist in allem beschlagen. Der Teufelskerl hat sogar flüssigen Stickstoff an Lager, um Ventildührungsbuchsen zu setzen. Im Stickstoff runter-

PROFIS



wählen

BRUNOX®
Turbo-Spray®

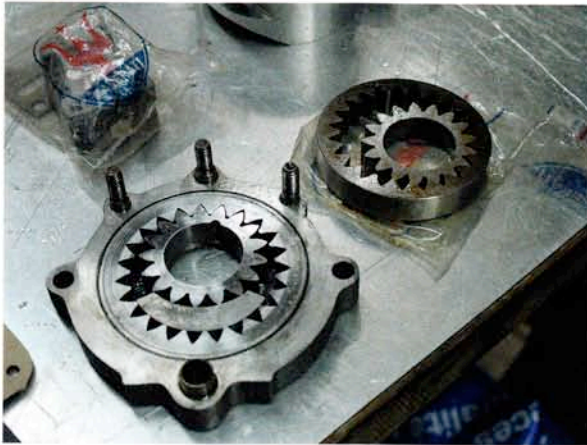
- Korrosionsschutz
- Schmiermittel
- Kontaktspray
- Reinigungsspray
- Kriechöl Nr. 1 laut Insidern von VW, BMW

Kein Verharzen, enthält kein Silikon, PTFE, Graphit, angenehme Duftnote
Hersteller: BRUNOX AG, CH-8732 Neuhaus SG, Tel. +41/055 285 80 80

PROFIS



wissen's!



Links u. Mitte: Ein Maserati läuft nicht lange ohne Schmierung. Darunter leidet von der Ölpumpe bis zu den Pleuellagern so ziemlich alles. Rechts: Kopftuning an einem 5-Zylinder-Audi-Rennmotor.

ERWIN JÖRG

Zylinderschleifwerk ist eine krasse Untertreibung für Erwin Jörgs Königreich der Späne in Chur. Mit den Apparaturen in seiner Werkstatt könnte der gelernte Flugzeugmechaniker wohl auch ganze Motoren bauen.



SEPP WAGNER

Hat der Carrossier Joseph Wagner aus Bad Ragaz mal eine freie Minute, dann guckt er nicht fern, sondern zimmert sich für seinen MGA eine komplett neue Alu-Karosserie. Natürlich alles aus dem Kopf und von Hand.



kühlen, die Buchse zieht sich leicht zusammen, in die Führung setzen, die Buchse erwärmt und dehnt sich wieder aus, und schon sitzt das Teil fest bis in alle Ewigkeit. Bei Ferrari machen sie es nicht anders! Das Know-how der Kleinen nutzen schon mal grosse Hersteller. Gerade hat der Churer Zylinderköpfe von Tourenrennwagenmotoren von Audi zur Veredelung in der Werkstatt. Es geht darum, zusätzliche Kühlwasserkanäle auszufräsen. Solche Aufträge seien nicht selten, meint Jörg. Auch mit der Prototypenherstellung von Motoren für einen namhaften italienischen Motorradhersteller sei er schon betraut worden; vor allem die Bearbeitung von Rennmotoren im Auftrag der Hersteller komme schon mal vor.

Selbstverständlich muss man nicht Grosshersteller sein, um bei Erwin Jörg glücklich zu werden. Ein simples oder komplexes mechanisches Problem reicht völlig. Während des Gesprächs schweisst er schnell einem Kunden eine dünne Stahlleitung, die gebrochen ist. Ein symbolischer Betrag wechselt die Hand, der Mann verlässt die Werkstatt überglücklich. Auf ein Ersatzteil hätte er wahrscheinlich Wochen gewartet.

MILLIONENWERTE. Mit Mechanik hat derweil Joseph Wagner nicht viel am Hut. Mit Karosseriedesign dafür umso mehr. Wem die Karosserie seines Oldies nicht mehr gefällt, geht nach Bad Ragaz. Nicht zur Kur, aber zur Karosseriespengerei von Joseph Wagner. Dieser Ratschlag

ist wörtlich zu nehmen. Wagner ist einer, der noch ganze Karosserien von Hand bauen kann. Und er arbeitet oft an Autos, bei denen er vor dem ersten Eingriff mit dem Schneidgerät zuerst einmal tief Luft holen muss, wie er erzählt. Es sind Autos mit Millionenwerten. Zum Beispiel ein Ferrari 212 Inter mit Baujahr 1951, dessen Erstbesitzer Fiat-Gründer Giovanni Agnelli war. Das wunderschöne Sportcoupé geriet über Umwege in Amerika in den Besitz der Ferrari-Kollektion der Familie Stieger in St. Gallen. Es ist heute eines von 26 raren Schaustücken der Tuning Wheel Collection daselbst (www.turningwheel.ch). Das Auto überlebte den Abstecher nach Amerika nicht ohne Karosserietuning, das nicht mehr viel mit der Originalkarosserie gemein hatte. Der aktuelle Besitzer wollte das ändern und brachte das Auto zu Sepp Wagner. Der holte tief Luft, schnippte mit Ausnahme des Daches alles weg und dangelte aus Alublechen eine von Grund auf neue Karosserie – die Originalkarosserie. «Eine Vermassung der ursprünglichen Formen war nicht aufzutreiben», erzählt Wagner, «nur Zeichnungen.» «So mussten wir uns was einfallen lassen. Etwa dass wir alle Karosseriemasse aus den Abmessungen der Türgriffe hochrechneten, die zum Glück noch die originalen waren.»

Bei unserem Besuch hat Sepp Wagner gerade einen Maserati Tipo 8 CM mit Baujahr 1933 und Rennhistorie in Arbeit. Ein Auto, das bereits im Zustand 5 ein Vermögen kostet. Wagner soll ein neues Blechkleid draufzaubern. Das ist sein Schicksal. Wenn ein Kunde etwas von ihm will, dann in der Regel das volle Programm.

DIE KUNST. Und zwischendurch hat er trotzdem immer wieder mal Zeit, einen Prototypen herzustellen. Zum Beispiel eine neue Aluhülle für seinen MGA. Letzteres ohne jegliche Pläne, dafür mit der Hilfe seines jungen Angestellten Domenic Barna. Alles von Hand. Der 24-jährige Karosseriespengler hat dem Meister während Jahren genau über die Schulter geguckt und kräftig mitgedengelt. Jetzt besitzt der MGA eine Flipfront, Sidepipes und zahlreiche feine Karosseriedetails wie etwa seitliche Lufteinlässe, die unter dem unbehandelten Alu-Kleid wesentlich mehr vermuten lassen als MG-Technik.

Wheeling, Sickenmaschine, Kraftformer, ein gutes Augenmass und das Vertrauen ins eigene Können sind Wagners ganzes Geheimnis. Und die Freude an der Arbeit. Das spürt man. Sepp Wagner ist zweifellos ein Künstler. Aber einer ohne den Habitus eines solchen. Er ist einer, der seinen MGA-Prototyp auch bei Regen fährt und den Wagen ohne lange zu überlegen auch dem Journalisten für ein Wochenende anvertraut. Gut, vielleicht hofft er ja ganz unterbewusst, dass dieser den Wagen so zurückbringt, dass wieder ein paar Stunden mit dem Dengelhammer anfallen. Welche Freude!