

DIE LEICHTIGKEIT DES SEINS WIEGT LEER 680 KILO



Carrossier Josef Wagner aus Bad Ragaz baut sich seine Autos schon mal selbst. Und die sehen dann so aus wie dieser Wagner Spezial mit handgefertigter Alu-Karosserie auf dem Chassis eines MGA Twin Cam.

CHRISTOPH SCHMUTZ TEXT
WALE PFÄFFLI BILD



Autos mit einem Kippschalter für die Zündung und einem Klingelknopf für den Starter sind in der Regel interessante Gefährte. Wie interessant haben wir neulich bei Carrossier Josef Wagner in Bad Ragaz feststellen können. Der 55-Jährige ist Carrossiermeister, und das darf man wörtlich nehmen. Reparieren tut Sepp Wagner schon lange nicht mehr. Was seine Kunden von ihm und seinem Team erwarten, sind nicht selten Komplettanfertigungen von neuen Karosserien für Oldtimer, die im Wert in der Region eines Einfamilienhauses liegen.

IN GANZER LÄNGE

BEIM MGA-UNIKAT VON JOSEF WAGNER stimmen die Proportionen haargenau. Schöne Details zu den üppigen Kurven sind die Side Pipe, die seitlichen Lufteinlässe hinter den vorderen Radkästen und die gelochten Stahlfelgen mit Zentralverschluss.



SCHLICHT UND SCHÖN



MEHR BRAUCHTS NICHT, um Männer zu hypnotisieren: Holzlenkrad, Stahlblech mit Zapfenschliff, authentische Jaeger-Instrumente und Anbauteile aus poliertem Chromstahl. Bodenteppiche sind bei dieser Sorte Auto unnötiger Ballast.

HANDARBEIT Uns ist bei Wagner ein Auto ins Auge gestochen, das uns keine Ruhe mehr liess. Es handelt sich um einen MGA mit betörend schöner unlackierter Aluminium-Karosserie. Oberfläche gebürstet. Das einzige, das in der Sonne ansatzmässig blitzt, ist ein reingeschliffener GT-Streifen entlang der Längsachse. Alles in Handarbeit. Ohne Zeichnungen, ohne Pläne, ohne Vorlage. Eine Fantasieblechhaut, die auf Anrieb sitzt. Gut 800 Stunden lang haben Sepp Wagner und sein Carrosseriespengler Domenic Barna (24) Alu-Bleche gedengelt, gebördelt, gebogen und geschweisst, bis das Kunstwerk stand. Als Orientierungshilfe diente lediglich ein Rohgitterrahmen auf dem MAG-Chassis, der die Dimensionen und Kurven der neuen Karosserie absteckte. Einzig für die Aufnahme der Scharniere der Flippfront, der Türen und des Kofferraumdeckels hat Wagner Detailzeichnungen erstellt.

OHNE MIT DER WIMPER ZU ZUCKEN Unterbeschäftigung wars nicht, die Wagner dazu getrieben hat, sich ein eigenes Auto bauen. Beim St. Galler Carrossier geben sich mittlerweile Oldtimerbesitzer mit lückenhaften Blechen die Türfalle in die Hand. Viel eher hatte Wagner einfach plötzlich ein MGA-Chassis zuviel. Und warum wegschmeissen, auf was man mit entsprechendem Talent ein neues Auto aufbauen kann? Natürlich brauchts für sowas auch einen freien Geist. Purismus

hemmt höchstens. Wenn schon vom Pfad der Originilität abweichen, dann aber richtig. Ein 1,8-Liter-Reihenvierzylinder mit Doppelvergaseranlage aus einem MGB etwa tuts genau so gut, wenn nicht besser, als ein originales MAG-Triebwerk. Für die Frontscheibe nehme man einen Plexiglasstreifen und biege ihn unter Hitze zurecht, die Auspuffanlage kann man auch verkürzen und zur Seite rausführen. Ein Dach? Nein! Nass werden können innen eh nur die Ledersitze, und auf denen sitzt man ja. Ansonsten ist die Kommandobrücke blank.

Der Carrossier überlässt uns seinen Eigenbau, ohne mit der Wimper zu zucken und hätte uns damit auch ans Meer gelassen. Zwar haben sich der Meister und sein Assistent sogar die Mühe gemacht, Türen in die Karosserie einzubauen, aber die sind wohl einzig um zu demonstrieren: man könnte sehr wohl, wenn es wirklich nötig wäre. Und dann sitzen wir also tatsächlich hinter dem Steuer dieses wunderschönen Bolidens. Über uns ein strahlend blauer Frühlingshimmel, vor uns die Strasse, die von Mai-

Unkomplizierter Umgang mit einem Unikat: «Was oben reinregnet, muss halt unten einfach wieder abfließen können.»

CARROSSIER JOSEF WAGNER



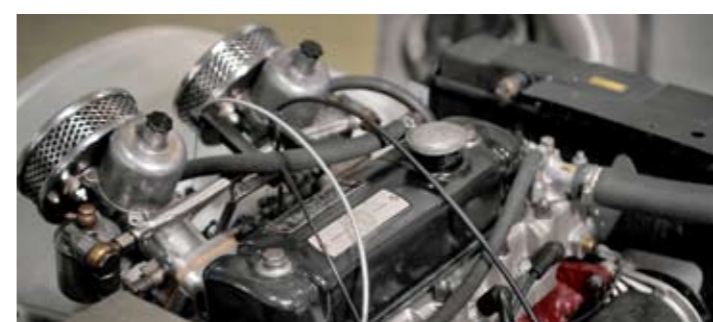
ZEITGEMÄSSES OUTFIT muss in so einem Auto bis zu einem gewissen Grad einfach sein.



ANTIKE FORM DES DRIVE BY WIRE



SO WARS FRÜHER: Raffinierte Gestängekonstruktion zum Synchronisieren der Doppelvergaseranlage, Bowdenzüge noch und noch, Kolbenstangen von Brems- und Kupplungs-Hauptzylinder mit mechanischer Verbindung zur Pedalerie.



enfeld über Luzisteig nach Liechtenstein führt, uns gehört ein ganzer Nachmittag. Zündung ein, Starterknopf drücken, Idylle knicken. Der Motor erwacht und fällt in einen Standgasbetrieb, dem die Ungeduld richtig anzuhören ist. Und dann drücken wir auf die Tube. Im Winter in einem Lawinengebiet dürften wir das nicht machen. Im Vergleich zur Alu-Karosserie ist der Motor Heavy Metal. Und zum Teufel für einmal mit Tempo 80. Hier draussen hats ja so früh im Jahr noch nicht mal Insekten, die uns in die Quere kommen könnten.

UNS WIRD ZUGEJUBELT Dass ein 1,8-Liter-Motor aus einem MGB soviel Radau machen kann, hätten wir nicht für möglich gehalten. Dass die 95 PS mit einem Auto von 680 kg Leergewicht spielend einfach zurecht kommen hingegen schon. Donnernd und zwischendurch aus der Side-Pipe feuend fallen wir von der Militärbastion Luzisteig her durch den Wald hinab nach Lichtenstein ein. Der Bevölkerung in Balzers fehlt schlicht die Zeit, Frauen, Kinder und alte Männer in Sicherheit zu bringen. Einzig Verkehrsschilder, die auf „Lärmschutz!“ hinweisen werden uns entgegengesetzt. Ohne Gnade fahren wir aber dennoch ins Städtchen ein und werden belohnt: Zwischen den Häusern grollt der Motors selbst bei Tempo 30 noch fast schöner als unter Vollast. Wem das kein Lächeln ins Gesicht zaubert, der mag auch junge Hunde nicht. Das lässt das Eis schmelzen. Erste Bewohner jubeln uns zu. Zwar sinds „nur“ Kinder; aber Kindermund tut Wahrheit kund, wie es so treffend heisst.

«DIE HÖRTE MICH EINFACH NICHT!» Wir verschonen Balzers und donnern wieder Richtung Schweiz. Jeder, der uns im Rückspiegel erblickt, setzt den rechten Blinker. Ich würds wohl genau so machen. Die Karre sieht einfach zu sehr nach antikem Rennwagen aus und klingt nach bedeutend mehr als den 95 PS. Zurück in Bad Ragaz schlage ich dem Fotografen noch ein Shooting beim Hotel Schloss vor. Und das wird uns fast zum Verhängnis. In der Allee, die zum Hotel führt, stellt

sich uns mutig ein Eichhörnchen in den Weg. Ich weiche aus und komme fast von der Strasse ab. Bei einem ernsthaften Einschlag hätte das einen sechsstelligen Schaden abgesetzt. Alle kommen mit dem Schrecken davon. In der Familie des Eichhörnchens wird man sich noch in Generationen erzählen, wie das damals war, als die Elefantenherde die Allee raufgedonnert kam.

Später, nach der Rückgabe des Roadsters, erklärt uns Sepp Wagner, warum er sich ausgerechnet so ein brachiales Auto gebaut hat. Ein Erlebnis mit einem modernen Flüsterauto hat ihn dazu bewogen. „Ich wollte nach dem Besuch eines Anlasses rückwärts aus dem Parkplatz fahren und konnte nicht. Dauernd gingen Leute hinter meinem Fahrzeug durch und bemerkten nicht, dass ich zurücksetzen wollte. Die hörten schlicht meinen Motor nicht!“

Das leuchtet ein. Mit dem MGA-Prototyp kann einem so etwas nicht passieren.



IM SOG DES MEISTERS Bald wird sich Sepp Wagners Carrosseriespenger Domenic Barna auch ein Auto mit selbst entworfener Karosserie zurechthämmern.