



Wo einst Kühe gemolken wurden, stehen heute Strich-Achter

Buchvorstellung „Garage“

JEDER WERKSTATT WOHLT EIN SCHRAUBER INNE

Sie werkeln in alten Kuhställen oder Hinterhöfen. Sie restaurieren Strich-Achter oder Neunelfer. Ein Besuch bei den Helden der Hebebühnen

Text Holger Karkheck | Fotos Thomas Duffé & Holger Karkheck

DIE **DIALOGANNAHME** in der Werkstatt von Ralf Kühl ist norddeutsch knapp gehalten. Und eigentlich auch mehr ein Monolog. Für die Antwort reicht ein Nicken: „Moin. Kaffee?“ Dann beginnt Ralf Kühl mit seiner Geschichte. Sie handelt von seiner Liebe zu einem Auto, das in diesem Jahr 50 wird. Von seinem Vater, der heute 86 ist

und einst einen 250er fuhr. Aber als Lebensmittelkaufmann am Heck lieber ein 200er-Schild anbringen ließ. „Damit die Kundschaft nicht neidisch wurde auf seinen großen Sechszylinder“, sagt Ralf Kühl. Moderne Autohäuser sind durchgestylte Tempel einer Industrie, die es wie kaum eine andere versteht, sich in Szene zu setzen. Bis zur Bodenfliese ist alles aufeinander abgestimmt.

Ralf Kühl hat eher zerzauste als durchgestylte Haare. Und als er seinen, nun ja, An- und Verkauf 1995 eröffnet, übernimmt er den Bodenbelag einfach vom Vorgänger. Die Grubenhalle neben der Werkstatt ist zuvor ein Melkstand für Kühe gewesen. Es gibt sie noch, diese kleinen, charmanten Werkstätten, wo der >>



Schon Ralf Köhls Vater fuhr Strich-Achter. „Einen 250er, aber am Heck hatte er ein 200er-Schild anbringen lassen“

Der „Treffpunkt Strich 8“ in Krogaspe (Schleswig-Holstein). Der große Mercedes-Stern links stammt aus einer Frankfurter Niederlassung. Und der signalrote 250er ist gerade zu verkaufen: Baujahr 1969, Reihensechszylinder mit 130 PS, Automatik



Gebrauchteile-Lager auf dem Dachboden. So ein Kotflügel kostet zwischen 250 und 490 Euro



Die Franzosen bestellten Strich-Achter ohne Extras. Manchmal ist sogar das Warnblinklicht nachgerüstet

» Kunde zwar König, aber strengstens geduzt wird. Und wo die Arbeitseinheiten mindestens genauso wichtig sind wie eine Einheit Fachsimpeln und In-Erinnerung-Schwelgen beim Kaffee.

Ralf Kühl ist kein psychologisch geschulter Autoverkäufer. Gelernt hat er eigentlich Koch. Aber wenn einer was vom Strich-Achter versteht, dann er. „Ich habe mein Hobby dann irgendwann einfach zum Beruf gemacht“, sagt der 54-Jährige.

Der Weg in sein Büro ist dekoriert mit Radkappen in sämtlichen Wagenfarben. Der Kunde hat als Sitzgelegenheit die Wahl zwischen einem Fahrersitz mit Schonbezug und einer ausgemusterten Rücksitzbank in beigefarbenem Kunstleder, auf der der Hintern jede Spiralfeder spürt. An der Wand steht ein Karton mit Original-Radios, die ein Bekannter für ihn repariert.

„Ich bin die einzige Firma in ganz Deutschland, wenn nicht sogar weltweit, die sich definitiv einzig und ausschließlich dem letzten Mercedes mit Gesicht widmet“, sagt Ralf Kühl. Und sein eigenes Gesicht fängt dabei an zu strahlen.

Im zarten Alter von acht Jahren sei er infiziert worden. Damals, Anfang der 1970er-Jahre, als sein Vater den fabrikneuen Sechszylinder kaufte. „Ich kann mich noch an den Geruch im Auto erinnern“, sagt Ralf Kühl. „Und manchmal, wenn ein Kunde sein sehr gepflegtes Exemplar zu mir bringt, dann riecht es darin noch genauso. Dann bin ich plötzlich wieder der kleine Junge.“

Ralf Kühl mag seinen Beruf nicht gelernt haben. „Aber Strich-Acht kann man auch nicht lernen. Die Kunden erfahren bei mir manchmal Dinge

Ralf Kühl in seinem Büro. Dahinter hängt ein Kühlergrill an der Wand



Man erkennt es an den gelben Lampen: Der 220er Benziner (Bj. 1969) stammt aus Frankreich



Lammfellbezüge und wunderschöne Instrumente im 1969er Strich-Acht



über ihre Auos, die sie gar nicht wissen wollen.“ Am Tag zuvor habe er gerade einen 1969er Strich-Achter bekommen. „Der hat einen Unfallschaden, das wusste der Besitzer gar nicht.“

Zwei, drei Kundenfahrzeuge stehen gleichzeitig in der Werkstatt. Die Versorgung mit Ersatzteilen funktioniert beim „Treffpunkt Strich 8“ oft schneller als in einer Mercedes-Vertragswerkstatt. Ralf Kühl muss nur einmal die Stufen hoch auf den Dachboden, dort ist seine Schatzkammer: Schwerlastregale voller kompletter Sitzgarnituren, Kotflügel in allen möglichen 70er-Jahre-Farben. Motoren, die auf ihre Überholung warten. Armablagen für die Türen. Ganze >



„Meine Eltern wollten, dass ich Anwalt oder Bürgermeister werde“, sagt Axel von Blittersdorff. Er wurde lieber etwas Seriöses - Porsche-Spezialist

Porsche-Werkstatt auf dem Hinterhof? Kein Problem, diese kennt jeder Porsche-Enthusiast

FOTOS: HOLGER KARKHECK / AUTO BILD (6); THOMAS DUFFE

» Auspuffanlagen, Kopfstützen, Tachometer.

Ein Problem sei, sagt Ralf Kühl, dass es immer weniger gute Ersatzteile gebe. Die Pressen sind ausgenudelt, Ralf Kühl versucht daher, möglichst viel Altes, Originales aufzukaufen.

Die Kundschaft kommt aus ganz Deutschland. Ein Großteil seines Geschäfts sei der An- und Verkauf ganzer Autos. Für einen guten Strich-Achter müsse man inzwischen rund 15 000 Euro hinlegen. „Der ist dann nicht perfekt, aber so gut, dass man lange Spaß dran hat.“

Privat fährt Ralf Kühl übrigens seit ein paar Wochen die R-Klasse. „Aber daran tu ich keinen Handschlag, den bringe ich in eine Werkstatt, die sich damit auskennt.“

Ortswechsel. Ein Hinterhof im Osten von Hamburg. Dort steht Axel von Blittersdorff, 45 Jahre alt, freundliches Gesicht, verarmter Landadel. Auch er: ein Mercedes-Fahrer, W 124, 320 TE. „Ich sitze den ganzen Tag in einem Porsche oder stehe drunter. Das reicht mir“, sagt Axel und lacht („Moin. Kaffee? Ich bin Axel“).

In der Halle auf den Hebebühnen stehen 911er, ein 928er, ein Carrera mit fettem Spoiler. Das ganze Sportwagen-Programm. „Meine Mutter wollte, dass ich Rechtsanwalt oder Bürgermeister werde. Aber ich habe nach dem Abi eine Kfz-Lehre vorgezogen“, sagt der Meister. Die Eltern hätten es ahnen können. Zur Konfirmation hatte sich ihr Sohn ein Schweißgerät gewünscht. „Damit habe ich mein erstes Tandem gebaut.“

Seine Ausbildung hat Axel von Blittersdorff im Porsche-Zentrum Hamburg gemacht, danach drei Jahre bei einem Motor-Spezialisten. Seit 2000 ist er selbstständig mit seinem Sportwagenservice.

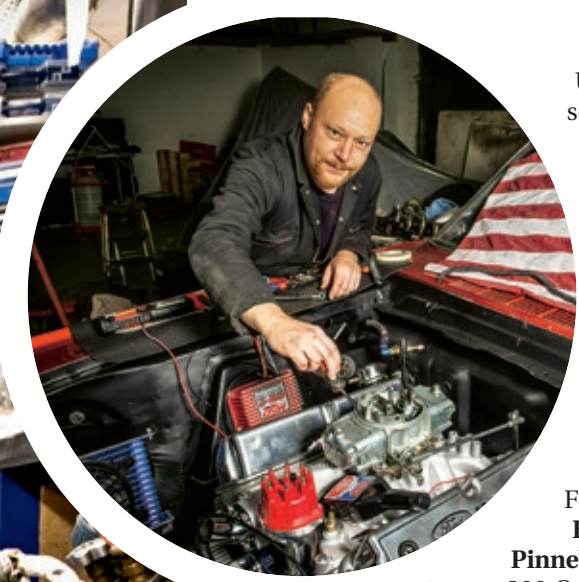
Seine Kunden? „Die kommen nicht hierher, weil es billiger ist. Die Leute suchen die Nähe, die wollen nicht die Anonymität eines Riesenbetriebs.“

109 Euro netto kostet bei Axel die Arbeitsstunde. Bei Garantieleistungen kooperiert er mit dem Porsche-Zentrum in Lübeck. „Meine Kunden werden dort bevorzugt behandelt.“

Die acht Mitarbeiter von Axel sind genauso, sagen wir mal, autoverrückt wie er selbst. Auf einer Hebebühne steht ein Bulli in Schiefergrau. „Wie der 911er, den Steve McQueen in Le Mans fuhr.“ Ein Kollege baut gerade einen Porsche-Motor ein. Gab's auch mal als Serie, damals in den 1980er-Jahren.



Eines der Fotos aus dem Buch: Im Hintergrund ein aufgemotztes Ford-T-Modell, davor ein Mustang Coupé, Baujahr 1968



Erik Peter ist hauptberuflich Ingenieur für Karosserie- und Fahrzeugtechnik. In der Freizeit baut er gerade einen 550-PS-Motor in einen 1966er Ford Mustang Fastback ein

Und Axel von Blittersdorff selbst fährt wirklich Daimler? „Na ja, ich habe schon ein paar Porsche. Einen 964, einen 911 G-Modell im Turbo-Look, einen Cayman. Und zusammen mit Freunden gehören mir noch ein 911 Targa aus 72 und ein 911 S von 75. Aber der einzige, der fährt, ist der Boxster S von meiner Freundin.“

Es geht weiter in den Kreis Pinneberg. Eine alte, verwinkelte, 300 Quadratmeter große Halle im Gewerbegebiet von Ellerbek. Im Eingangsbereich steht eine Schaufensterpuppe in schwarzen Dessous zwischen Autos mit noch mehr Rundungen.

„Moin! Kaffee?“ Hinter einer Theke steht Andy. Der 52-Jährige ist so etwas wie der Sprecher der Badtoys-Interessengemeinschaft, die hier ihr Mekka gefunden hat. Rund 35 Interessierte gehören dazu. „Schreib bloß nicht Mitglieder, das klingt so nach Verein.“ Und genau das wollen sie nicht sein, die Besitzer von Ford Mustang, dicken Chevys, Harleys oder getunten Ford T. Der Sinn so einer IG? Kompetenzen teilen. „Einer kennt sich mit dem Vergaser aus, der andere ist Experte für Drehknäufe beim Fensterheber.“ Im normalen Leben sind die Interessenten Hafentarbeiter, Notar oder Friseurin. Er selbst, sagt Andy, sei in der Flugzeugbranche tätig.

„Wir treffen uns am Wochenende, führen PS-Gespräche, bauen Spoiler an – was halt so vonnöten ist. Wichtig ist die Grillwurst am Ende.“

Die Aufnahmehürden bei den Badtoys sind nicht besonders hoch. „Wenn jemand mit seinem alten Mars-Mofa von Neckermann um die Ecke kommt, dann haben wir das auch lieb“, sagt Andy.

Er selbst sei infiziert worden, als ihn sein Vater damals in einen Rennwagen gesetzt habe. Nach und nach arbeitete sich Andy hoch. „Erst das Bonanza-Fahrrad, jetzt ein Chevy Bel Air.“ In sensationellem Gelb. Unrestauriert, frisch aus Amerika.

Daneben steht ein Dodge Charger mit einer Musikanlage im Kofferraum, die mehr Wumms hat als manche Disco. Warum das alles? Andy bringt das Vereins-, Verzeihung, IG-Motto auf den Punkt: „Je schräger, desto gut.“



Das Buch „Garage – die kultigsten Werkstätten Norddeutschlands“ erscheint am 19. März bei Delius Klasing (15 Euro, 120 Fotos). Von Corinna Connelly und Fotograf Thomas Duffé



Chevrolet Bel Air, Baujahr 1957, im Originalzustand. Andy hat ihn direkt aus Los Angeles importiert. Motor? 4,6-Liter-Maschine mit 220 PS



Cockpit eines Mustang Convertible von 1967 mit Automatikgetriebe. Das Lenkrad ist aus Ahornholz

FOTOS: DELIUS KLASING; THOMAS DUFFÉ; HÖGER KARRHECK; AUTO BILD/IGI