



# Volles Rohr

Die kleine Werkstatt am Rand der Stadt: Probefahrt muss sein (Teil 5 und Schluss)

**K**ennen Sie das mulmige Gefühl bei der Übergabe des Zündschlüssels an den Werkstattmenschen? Wenn Sie einen braven Diesel fahren, vermutlich nicht; aber jeder Eigner eines leistungsstarken Fahrzeuges misstraut insgeheim den Absichten seines Reparaturbetriebs, wenn es um Probefahrten geht. Auch in der kleinen Werkstatt am Rand der Stadt gehören sie zu den ganz wichtigen Diagnoseinstrumenten...

Jeder weiß, wozu eine Probefahrt offiziell dient, dennoch sind die Motive der Werkstattbewohner bei näherer Betrachtung höchst unterschiedlich. Gerade umschleicht der Lehrling eine Giulia Super. „Meister, der Alfa hier braucht doch dringend eine Probefahrt, oder?“ – „Weshalb denn das? Wir haben ja noch nicht einmal angefangen mit der Reparatur!“ – „Stimmt, aber ich könnte den Wagen zum Alfa-Höcker mitnehmen. Da können wir die Ersatzteile gleich dranhalten...“ – „Du willst doch nur volles Rohr fahren. Außerdem kannst doch mit so einem Auto überhaupt noch

nicht umgehen!“ – „Und wie soll ich es jemals lernen, wenn ich nicht irgendwann damit anfangen?“

Die Motive des Gesellen Paul sind da schon weniger offensichtlich. „Hermann, wenn wir den 132 hier nachher zum Lackierer bringen, kann ich das mit einer Probefahrt verbinden. Die Zündung macht angeblich bei warmem Motor Theater, da brauche ich ein paar Kilometer.“ – „Aber da sollte doch der Lehrling mit mir hinfahren.“ – „Dann fahren eben der Lehrling und ich.“ Anstelle der Giulia Super mit ihrem verlockenden Holzlenkrad und dem griffigen Schaltknäuf oder dem 132er



fiel die Wahl nun jedoch auf ein ganz anderes Modell. Der Lehrling ist entsetzt: „Paul, das meinst du doch nicht ernst!“ Doch, das meint er ernst. „Darf ich wenigstens eine Sonnenbrille aufsetzen? Wenn das einer sieht...“

Der Anblick des Fiat 126 mit Goggo-Zweitakter im Heck weckt schlimme Befürchtungen beim Lehrling. Unruhig blubbert der zweitaktende Albtraum des renitenten Mochteger-Rennfahrers im Stand vor sich hin, der Stift rückt unter dem gestrengen Blick des Meisters seine Spiegelbrille zurecht. Natürlich bleibt dem gepeinigten Auszubildenden der gefürchtete Monolog nicht erspart: „Also früher, als ich in deinem Alter war, da hätten wir uns um eine klapprige Zündapp Derby glattweg geprügelt. Ich musste beim Tommy Kohlen klauen, um die Bude heizen zu können, der Winter 1948 war nämlich lausig kalt!“ – „Und heute regst du dich auf, wenn ein Kunde den Arbeitslohn für das Auswechseln einer Glühbirne nicht bezahlen will. So ändern sich die Zeiten.“ – „Mach', dass du loskommst! Das ist ja wohl die Höhe!“

Leichter gesagt als getan. Was ist denn das, ein Z-Schema? Hat es den Tunern nicht gereicht, einen Rasenmähermotor einzubauen? Was soll's, hauen wir den Gang rein, volles Rohr. Fünfzehn endlose Kilometer liegen vor ihm, darunter ein Stück Autobahn, dessen Beschleunigungsstreifen heute einen ebenso trost- wie endlosen Anblick bietet. Erreicht den Lackierer mit Mühe und Not, der Goggo lebt, der Stift wirkt tot. Geselle Paul grinst. „Na, hast du Spaß gehabt?“

Auf der Rückfahrt vergeht Paul, dessen schweres Chassis das ohnehin bemitleidenswerte Leistungsgewicht dieses Boliden völlig ruiniert, das Lachen. Denn plötzlich verabschiedet sich ein Zylinder, natürlich ausgerechnet auf einem Autobahnteilstück ohne Seitenstreifen. Die Kraft der zwei Herzen weicht lethargischem Grummeln, der Lastwagen im Rückspiegel nähert sich wie ein Haifisch im Baggersee: schnell und sehr bedrohlich. Im Gegensatz zum Vertreter der pan-tropischen Fauna hupt und qualmt der schlingernde Scania, dessen Fahrer wild gestikulierend seine eingeschränkten Handlungsmöglichkeiten in dieser Angelegenheit zu demonstrieren versucht. „Tu doch irgendwas, verdammt“, brüllt Paul. „Und was? Ich fahr'

schon volles Rohr, da kommt nicht mehr raus!“ – „Zwanzig Meter, dann fährt der uns platt!“ – „Na gut. Halt dich fest!“ Ein beherzter Satz in den Graben rettet den Auszubildenden, der an diesem Exempel einiges über Blechbearbeitung lernen wird, und seinen geschätzten Kollegen.

Nur Meister Hermann begreift Probefahrten nicht als letztes Abenteuer unserer Zeit, sondern als Dienst am Kunden. „Frontantrieb ist für Mädchen“, lautet einer seiner liebsten Kommentare, aber da die Kunden nun einmal immer mehr frontgetriebene Automobile kaufen, hat er sich natürlich mit der Technik auseinandergesetzt. An einem nicht voll ausgelasteten Nachmittag nimmt er seinen für solche Übungen immer aufgeschlossenen Lehrling mit auf einen benachbarten Sandplatz, um dort intensive Betrachtungen über das bauartbedingte Eigenlenkverhalten und daraus resultierende typische Defekte vorzunehmen. „So, festhalten jetzt“, spricht der Meister, dreht das Lenkrad des 127 Sport an den rechten Anschlag und tritt verwegen aufs Gas. „Siehst du, so geht Untersteuern!“ Aha. Und weiter? „Jetzt achte mal auf die Geräusche. Bei solchen Autos gehen die Antriebswellengelenke kaputt, und das müssen wir dann beheben!“

Stimmt. Nach nur achtundzwanzig Runden wird ein scharfes Klackern im linken Vorderrad hörbar, dessen Ursache der Lehrling dann beheben muss. Diese Versuchsreihe eignet sich auch sehr gut, um Kunden zu verdeutlichen, dass sie sich irgendwelche Geräusche nur einbilden. „Und? Was soll ich jetzt hören?“

Hermann brüllt gegen den im zweiten Gang brüllenden Motor an. Die Kundin, etwas weiß um die Nasenspitze, möchte auch gern brüllen, aber als sie gerade tief einatmet, simuliert der Meister einen integrierten Last- und Richtungswechsel. „Also, ich hör' nix“, konstatiert der munter kurbelnde Hermann und blickt hinüber zur Dame, deren Antlitz gerade die Farbe verkochter Brechbohnen anzunehmen beginnt. Er ist schon ein harter Bursche!

Nur ein einziges Mal kommt es zu einem unerwarteten Zwischenfall auf dem Sandplatz. Die Probefahrt inklusive präziser Diagnose befasst sich mit Fahrwerksgeräuschen an einem alten Simca 1100 Kastenwagen, der einem Jungunternehmer des Sanitärgerwerbes als mobile Werkstatt dient und deshalb bis unters Dach voll ist mit Kupferrohren und Kloschüsseln. „Mindestens zwei Radlager. Mindestens! So, nu' fahr' du mal, damit ich besser hören kann!“ Also muss der

*Diese Versuchsreihe eignet sich auch sehr gut, um Kunden zu verdeutlichen, dass sie sich irgendwelche Geräusche nur einbilden. „Und? Was soll ich jetzt hören?“*





kommen wäre, um die Ergebnisse seiner Diagnose zu verkünden. Wobei er das Gleichgewicht verliert und ins Lenkrad greift. „Lass los, Mensch, das ist die falsche Richtung!“ Zu spät, der Simca kippt krachend auf die Seite, und der Spülkasten, Modell Ideal Comfort, besonders geräuscharm, poltert über den Bürgersteig. Der Lehrling gewinnt zuerst die Fassung wieder: „Von wegen, die Dinger fallen nicht um. Geht deine Tür noch, oder müssen wir die Scheibe raustreten?“ – „Reg dich nicht

auf, das Fahrwerk war so ausgeleiert, dass die Kiste sowieso nicht mehr durch den TÜV gekommen wäre.“ – „Das erzähl' mal der Schmiere. Die kommen da gerade an...“

Ein weiterer Zusammenstoß mit den Gesetzeshütern verläuft weniger glimpflich. Geistesabwesend, wie Lehrlinge nun einmal sind, hat der Stift auf einem Parkplatz den mitgeführten Ritmo verwechselt und ein anderes Exemplar für die Rückfahrt verwendet. Zufällig passt der Schlüssel, und im Zeitalter der Großserie sieht die eine Kiste aus wie die andere.

Ausgiebige Nutzung von Radio und Drehzahlreserven verhindert, dass er die „Haltet den Dieb!“-Rufe des geschockten Fahrzeugbesitzers bemerkt. Dieser wendet sich umgehend an die Polizei, die sofort die Verfolgung aufnimmt. Gestellt wird der Täter erst in der kleinen Werkstatt am Rand der Stadt. „Was heißt hier wild davongerast, ich bin völlig normal gefahren. So wie immer“, verteidigt sich der erschrockene Auszubildende. (Womit er durchaus die Wahrheit sagt.) Auch Hermann trägt seinen Teil zur Wahrheitsfindung bei: „Was soll das heißen, meine Mitarbeiter klauen Autos. Noch so'n Spruch und es knallt!“ Nach Aufklärung des Sachverhaltes und Beruhigung der Beteiligten lassen sich beide Fahrzeugbesitzer andere Türschlösser einbauen. Bei uns natürlich, denn eigentlich sind wir ja auch ein ganz ordentlicher Laden.

Der sich nicht mit englischen Automobilen befasst. Hermann kann sich stundenlang über die wachsende Flut der Anglizismen aufregen. „Jetzt schreiben schon die Itaker da unaussprechliches Zeug dran“, schimpft er beim Anblick eines X1/9. „Fiefe Spät, was soll man sich darunter vorstellen?“ – „Fünf Gänge, Meister. Und es heißt Feif Spiet“, erläutert Paul. Diese Belehrung bringt den gestandenen Unternehmer richtig in Wallung: „So ein Schwachsinn! Wer will schon wissen, wie viele Gänge der Kerl im Auto vor ihm sortiert. Die Leute eiern sowieso alle im Fünften durch die Stadt, weil ihnen der ADAC das so beibringt.

Lehrling ins Lenkrad greifen, während der Experte auf dem Beifahrersitz dirigiert und kommentiert. Der Grenzbereich rückt näher, „noch schneller“, kräht Hermann aus den unendlichen Tiefen des Fußraumes. „Geht nicht, das Hinterrad hebt schon ab!“ – „Macht nix, volles Rohr!“ Macht doch was, denn der Simca steigt auf, und vielleicht hätte der Lehrling den klapprigen Kastenwagen noch abfangen können – wenn Hermann nicht just in diesem Moment hochge-





Englisch versteht doch kein Mensch!“ Außer Engländern vielleicht, aber die zählen in Hermanns mittelständischem Mikrokosmos nicht als menschliche Wesen. Er hat schließlich beim Tommy Kohlen geklaut, damit weiß er, was es mit den Leuten auf sich hat. Paul weiß das nicht an diesem Morgen. So lässt er sich in Abwesenheit seines Gebieters überreden, einen Triumph Spitfire zur Reparatur anzunehmen. Hermann bringt der Anblick der Silbernen Zitrone in Rage: „Spitfire, so hießen die Bomber, mit denen der Tommy Altona bis zum Kiez runter platt gemacht hat. Was würden die wohl über einen VW StuKa sagen, he? Das ist doch empörend!“ Hermann steigert sich in einen seiner gefürchteten Monologe, der damit endet, dass der Lehrling sich mit diesem Produkt aus dem Reich des Bösen auseinander setzen darf. Auf den Rädern hockend, schraubt es sich durchaus angenehm am Roadster: Ein paar Kerzen und Kontakte, frisches Öl, schnell noch die Ventile eingestellt, und fertig ist der Spitfire. „Scheff, darf ich die Prob...“

– Das kommt überhaupt nicht in Frage. Paul macht das. Wo steckt der Bursche überhaupt? Paaauueeeelll!“

Während der Geselle vom Hof roadstert, volles Rohr, bemerkt Hermann einen akuten Mangel an Auslastung seines verbliebenen Fachpersonals. Nicht einmal mehr ein Fiat-500-Anlasserzug wartet auf Heilung. Also greift der nach Auslastung strebende Meister nach Leiter und Farbpott: „Komm jetzt, wir malen das Schild an der Einfahrt neu.“ – „Aber das haben wir doch erst vor einem halben

Jahr...“ – „Mir gefällt die Farbe aber nicht mehr.“ Hermann steigt auf die Leiter und nimmt den Pinsel zur Hand. „Rosshaar, das taucht noch was.“ Was er anschließend sagen wollte, erstickt im heiseren Röhren des gerade auf der Ideallinie herandrifenden Spitfire. Leider steht genau dort die Leiter. Der Lehrling rettet sich mit einem gewagten Hechtsprung, die Leiter kracht auf den Triumph, und Hermann schreit, am Schild hängend, aus Leibeskräften. „Paaauueeeelll, du Idiiooot!“ Der solcherart bezeichnete Altgeselle beeilt sich, die Leiter wieder an das Schild zu stellen. In diesem Moment beginnt der Spitfire, rückwärts den Hof hinunter zu rollen. Erwischt die Leiter ein zweites Mal, Paul greift nach Hermanns Waden, Hermann nach dem Schild. Das sich getreu dem Motto, dass der Klügere nachgibt, jetzt langsam durchzubiegen beginnt. Dass der Spitfire gerade im Zaun des Nachbargartens eingeschlagen ist, stört in diesem Moment niemanden sonderlich. Der

Stift balanciert mit der Leiter, die auf dem abschüssigen Asphalt einfach nicht stehen bleiben will. Hermann greift trotzdem schon einmal zu, verliert mitsamt Leiter und Geselle das Gleichgewicht, greift wieder nach dem Schild – und bricht es damit endgültig ab. Dass Paul auf dem für solche Belastungen nicht ausgelegten Faltdach eines Fiat Panda landet, vervollständigt das Bild totaler Verwüstung. Immerhin, die Auslastung für die nächsten Tage haben wir mit dieser Aktion gesichert. Und Auslastung ist wichtig, sagt der Meister.

*Der Lehrling rettet sich mit einem Hechtsprung, die Leiter kracht auf den Triumph, und Hermann schreit am Schild hängend, aus Leibeskräften. „Paaauueeeelll, du Idiiooot!“*

Das waren sie, die Geschichten aus der kleinen Werkstatt am Rand der Stadt. Heute, nach diversen Flurbereinigungen der großen Hersteller, sind solche Betriebe selten geworden. Alles wird inzwischen reglementiert bis ins kleinste Detail, Experten aller Fachrichtungen sorgen für funktionierende Abläufe anstelle kreativer Lösungsansätze in Diagnose und Reparatur. Und wenn Sie demnächst Ihren Wagen in einen der modernen, schicken Glaspaläste bringen, achten Sie auf den Gesichtsausdruck des Reparaturverkäufers, Verzeihung, des Annehmemeisters. Es gibt da etwas, das er Ihnen verschweigt. Denn mögen die Fassaden aus Glas und Granit auch so ganz anders aussehen heute, hinter den Kulissen reißt der Lehrling gerade eine Schraube ab, dreht sich um, aha, hat keiner mitbekommen, und drückt einen Plastik-Clip drauf. Währenddessen bringt der Geselle mit seinem Zippo den Öltemperaturfühler für die AU auf den politisch korrekten Wert, denn bei der Rettung der Umwelt müssen die Zahlen stimmen. In einem verschlossenen Büro widmet sich der Meister einigen kleinen Korrekturen an den Garantieforderungen. Die kleine Werkstatt am Rand der Stadt, sie ist unsterblich. Und sie ist überall.

Stefan Heins

