

DOKTOR BENZ

Sterne funkeln in der Werkstatt in einem ostwestfälischen Dorf. Mercedes-Sterne. Der vor 40 Jahren von Peter Finkemeier gegründete Betrieb ist die Dorfwerkstatt geblieben, in der die Altgesellen und der bescheidene Werkstattinhaber einfach ihrer Leidenschaft nachgehen: Dem Schrauben.





Holz, Chrom und der Mercedes-Stern



Peter Finkemeier und Wolfgang Lange

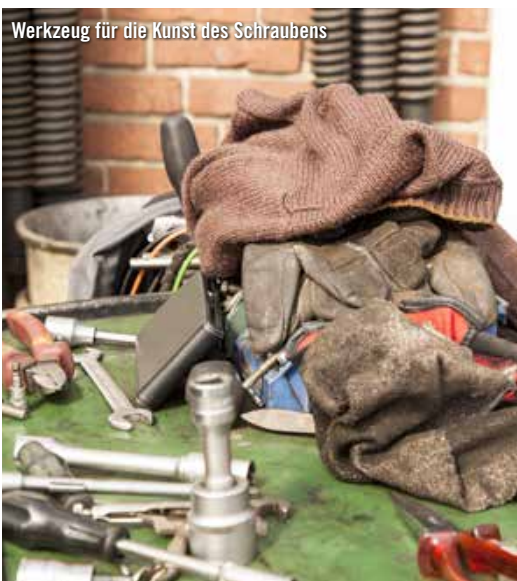


Stehende Doppelscheinwerfer

Wenn der Kopf undicht wird, funktioniert alles andere auch nicht mehr richtig. Kopf, damit meint der Werkstattmann den Zylinderkopf. Die Krönung des Motors, die Herberge der Ventilsteuerung. Die der Schmierung und der Kühlung bedarf. Damit Motoröl und Kühlwasser sauberlich getrennt bleiben, dichtet die Zylinderkopfdichtung die Kanäle gegeneinander ab. Oder sie soll es wenigstens. Denn die Zylinderkopfdichtung, die gerade freigelegt wird, kommt ihrer Aufgabe nicht mehr nach. Peter Finkemeier sieht nach dem Fortgang der Operation am offenen Zylinderkopf. Geselle Wolfgang Lange berichtet: „Da hinten muss noch eine Inbusschraube raus. Aber die ist rundgedreht!“ Wenn der Schrauber rund sagt, bezieht sich das auf das Profil des Innensechskants. Und es bedeutet, der Schraubenschlüssel greift nicht mehr. Wolfgang Lange bewegt den



Kleinteile für klassische Mercedes-Modelle



Werkzeug für die Kunst des Schraubens



Von Antenne bis Zangen

Mercedes auf der Hebebühne nach oben, um einen besseren Zugang zur letzten Schraube zu finden. Steckschlüssel, Verlängerung, Gelenk, alles langsam an die Schraube heranzuführen. Dann die Verlängerung abnehmen und den Inbusschlüssel mit dem Hammer in das Schraubenprofil treiben. Schließlich die Verlängerung wieder ansetzen, mit der linken Hand den Steckschlüssel auf Spannung halten und mit der rechten einmal kraftvoll rucken. Die Schraube löst sich. Minuten später schraubt Wolfgang Lange die Zylinderkopfschrauben los. Vier Hände, ein Griff und ab ist er, der Kopf. „Sieht doch noch ganz ordentlich aus, der Brennraum“, befindet Peter Finkemeier. Wolfgang Lange nickt und wischt sich das Öl von den Händen.

„Das war noch Blech!“

Was in normalen Werkstätten kaum noch gemacht wird, das Reparieren im Sinne des Begriffs, ist für die vier Männer in diesem Betrieb Routine. Da werden nicht einfach Teile getauscht, zumal es oft gar keine Teile mehr gibt und die Alternative lautet: instand setzen oder neu anfertigen. Viele der Patienten, die bei Peter Finkemeier landen, sind betagt, oft sogar hochbetagt. Die Werkstatt repariert auch Oldtimer. Autos, die man auf einen Parkplatz stellt und schon kommt einer und klopft auf die Kotflügel: „Das war noch Blech“, sagen die Leute. Fast ausnahmslos. „97 von 100 können nicht an einem alten Auto vorbeigehen, ohne diesen Spruch aufzusagen“, bemerkt der Spezialist schmunzelnd. Die in Kirchlegern-Quernheim gelegene Werkstatt quillt über vor Devotionalien. An den Wänden hängen Emaillenschilder und Radkappen, Werbeplakate und Nippes aus der Mottenkiste der Autoindustrie. Einige der Gerätschaften sind so alt, dass der Mechatroniker unserer Tage sie nicht einmal mehr vom Hörensagen kennt. Das Zündkerzenprüf- und Reinigungsgerät dürfte in den sechziger Jahren gebaut worden sein. Zündkerzen reinigen? „Doch, das kommt schon noch vor“, erzählt Peter Finkemeier. Manchmal lassen sich nicht einmal

typische Verschleißteile wie Zündkerzen auf Antrieb auftreiben. Dann werden sie eben geprüft, gereinigt und justiert.

Die Dorfwerkstatt

Angefangen hat der in einem Nachbarort von Kirchlegern geborene Oldtimerspezialist 1976 mit einer ganz normalen Werkstatt, wie sie

gewöhnlichen Autos, um die Winterreifen abmontieren und einmotten zu lassen. Von O bis O, besagt die Regel, von Oktober bis Ostern. Daneben mit der Reparatur von Oldtimern anzufangen folgte keinem wohlüberlegten Plan. Peter Finkemeier hatte schon in den frühen achtziger Jahren Oldtimer, als man dafür von vielen noch belächelt wurde.



Der Stern funkelt über der Werkbank



Zündkerzenprüf- und Reinigungsgerät



Peter Finkemeier



Arbeit am offenen Ventiltrieb

damals noch häufig auf dem Land anzutreffen war. Mal die Bodengruppe eines Käfers schweißen, mal den Motor eines Mercedes Diesel ans Laufen bringen, mal die Hydraulik eines Schleppers abdichten oder die TÜV-Prüfung eines Anhängers erledigen. Dorfwerkstatt, der Begriff gefällt ihm. Eine Dorfwerkstatt bleibt immer auch eine Dorfwerkstatt und auch heute noch kommen Leute mit

Er fährt heute noch Oldtimer-Rallyes, seine Frau Kerstin navigiert. Natürlich hilft eine erfolgreiche Teilnahme an Motorsportveranstaltungen auch der Eigenwerbung, zumal die Werkstatt andere Formen der Werbung überhaupt nicht betreibt. Sie lebt von der Mundpropaganda der zufriedenen Kunden und von den Kontakten, die der Inhaber bei Veranstaltungen knüpft. Über das Hobby entwickelten

sich Kontakte, kamen Kunden. Heute kommen die Kunden aus dem gesamten Bundesgebiet.

Relativ alt

Inzwischen sind die Autos, mit denen Peter Finkemeier angefangen hat, auch schon Oldtimer. Für junge Leute ist ein Mercedes W123 aus den siebziger Jahren ein Ding aus einer

gerade die Lichtmaschine ersetzt. Sie hätte sich wohl reparieren lassen, aber für vierzig Jahre alte Mercedes-Limousinen gibt es noch so gut wie alles zu recht günstigen Preisen. Anders sieht es bei Modellen der fünfziger Jahre wie den Mercedes der Ponton-Baureihe aus. Obendrein sind sie nicht durchgehend reparaturfreundlich konstruiert. Wenn die

bemerkt er grinsend. Tatsächlich bleibt natürlich nichts übrig. Schraube merken, später aufsammeln. Bloß nicht jetzt die Arbeit unterbrechen. Die richtige Position dafür zu finden dauert Minuten.

Der Klang der Türen

Zeit ist die Währung der Oldtimerleute. Einerseits ist Zeit relativ. Wer in den sechziger Jahren aufgewachsen ist wie Peter Finkemeier empfindet ein Auto aus den Siebziger nicht als alt, obwohl vierzig Jahre schon ein biblisches Alter für ein Auto sind. Andererseits ist Zeit aber auch absolut. Je weniger Ersatzteile zur Hand sind, desto länger muss gefahndet werden. Das kostet Zeit und damit wird die Arbeit teuer. Wenn ein Türgriff aus Spritzguss vom Lochfraß befallen ist und gelötet wird, kann es passieren, dass der zum Schluss aufgetragene Chromüberzug nicht hält. In diesem Fall ist es besser, die lange Suche nach passendem Ersatz aufzunehmen. Diese Beobachtung erklärt die Beliebtheit verbreiteter Fabrikate wie Mercedes: Solche Probleme handelt man sich wenigstens mit jüngeren Baureihen nicht ein. Doch seine Neigung zur Marke entspringt nicht allein dem Pragmatismus. Zwar kann man einen alten Benz schon dafür fahren, dass es eine gute Infrastruktur gibt und vieles leicht zu bekommen ist. Bei Peter Finkemeier aber geht die Bindung zur Marke tiefer. „Es ist der besondere Klang des Motors. Oder der satte Klang, wenn die Tür zugeschlagen wird. Der Geruch spielt auch eine Rolle. Einfach ein Wohlgefühl“, sagt er. Dennoch gibt es in seiner privaten Sammlung auch einen Käfer und einen Fiat 1200 Spider. Bei dem die Handbremse auf die Kardanwelle wirkt. Ungewöhnliche technische Lösungen faszinieren ihn. Auf dem Hof steht ein zierlicher Lancia. Gerade aus Italien bekommen, erzählt Peter Finkemeier. Verkaufen oder behalten? „Eigentlich über den Winter fertigmachen und dann verkaufen“, sagt er und nimmt das Kinn zwischen zwei Finger. „Obwohl das Auto schon interessant ist...“



„Die Kupplung kommt neu.“



Abgasmessung am Pagoden-SL



Der Zylinderkopf ist abgebaut



Dieter Maschmann haut ein Getriebe aus

anderen Welt. Für den Restaurierer nicht. Er redet immer noch vom Beutehaken, im Werkstattjargon die Bezeichnung für die Anhängerkupplung. Der weiße W123 Diesel, dessen Unterboden er gerade untersucht, läuft im Alltag. „So langsam könnte man etwas am Blech machen“, befindet er beim Blick auf die angerosteten Partien unten im Motorraum. Geselle Matthias Güht hat

Kupplungsscheibe erneuert werden muss, kommt das Getriebe nach oben aus dem Auto, durch den Innenraum. Solche Arbeiten und andere, bei denen es buchstäblich eng wird, bleiben an Dieter Maschmann hängen. Er ist der kleinste Altgeselle in der Dorfwerkstatt. Doch auch er kommt nicht gut an die Befestigungsschrauben. Eine fällt zu Boden. „Irgendwas bleibt immer übrig“,

1/1
Anzeige



Pokale, Devotionalien...



...und ein Wackeldackel



Klassisches Schuhwerk



Mercedes-Modelle

Zeitfragen

Im Herbst nimmt er zwei, drei größere Aufträge an, um über die Wintermonate genug zu tun zu haben. Im Frühling beginnt die Saison und damit dominieren die kleineren Arbeiten. Hier ein Ölwechsel, da ein paar Bremsbeläge. Das geht über den Sommer so weiter. Der Zyklus bleibt immer gleich und doch ist jeder Tag in der Werkstatt anders. Mit seinen drei Gesellen arbeitet er schon lange zusammen. Dreißig, zwanzig, zehn Jahre. Einer ist knapp fünfzig, die beiden anderen wie der Inhaber um die sechzig. „Mit meinem ältesten Gesellen habe ich schon in der Sandkiste gespielt. Die beiden anderen sind mir später zugelaufen. Wir können wohl irgendwann zusammen in Rente gehen“, bemerkt er. Dann nimmt er die Knarre aus dem Kasten, steckt die Nuss auf und schraubt weiter. Ein Schlepper rumpelt auf den Hof. Peter Finkemeier unterbricht die Arbeit, wischt sich die Hände ab und macht sich auf den Weg, den Fall ansehen. „Wir sind doch hier auf dem Dorf“, sagt er mit einem Lächeln. ■

Text: Stefan Heins
Fotos: Andrea Schneider



Unter einem Ponton-Mercedes



„Der klemmt aber richtig!“



Vier Werkstattmänner und ein Benz