

Ein Barockengel braucht nicht nur Flügel

SYRAU – An diesem Wochenende rollen wieder die Oldtimer durchs Vogtland. Vom Trabi bis hin zum Rolls Royce sind die Träume in Chrom, Lack und Leder zu bewundern. Manch ein Herz schlägt da am Straßenrand höher, wenn sich die Motorräder und Autos unserer Altvordenen – ein wenig röhelnd – in einen leichten Hauch von Benzin- und Öl gehüllt, auf der Straße fortbewegen. Und die, die solch einen Boliden der Verkehrsgeschichte steuern, empfinden auch ein gewisses Hochgefühl, wenn sie in gemütlicher Fahrt beispielsweise im Cabrio dahingleiten und den Menschen jovial zuwinken.

Matthias Kühn aus Syrau ist einer dieser Fahrer. Dem gelernten Kraftfahrzeugmeister liegen seit seiner Jugend die Veteranen am Herzen. So machte er aus der Leidenschaft nach der Wende seinen Broterwerb: Kühn betreibt zusammen mit seiner Frau Eveline und zwei Mitarbeitern eine Autowerkstatt mit der Spezialisierung Oldtimerrestauration.

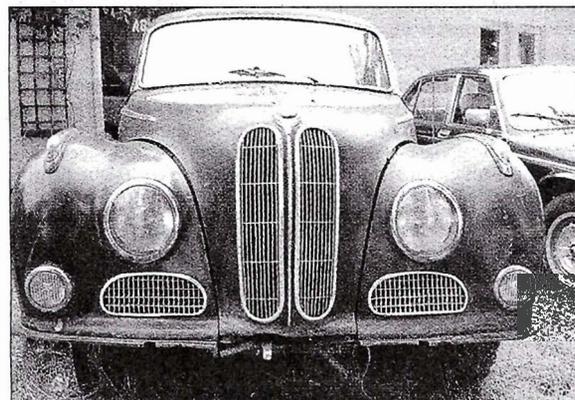
Angefangen hat alles mit einer BMW R 52. „Mein Traum war ja eine R 75“, berichtet Matthias Kühn. Aber Träume sind eben Träume, weil sie sich nicht erfüllen. Und so richtete der Meister das gute Stück her und fuhr Rennen damit. „Zu DDR-Zeiten war das alles nicht so kompliziert. Wer rechtzeitig angefangen hat, der bekam die Oldtimer fürs Appel und 'n Ei.“ Zu dieser Generation gehörte der heute 45-Jährige leider nicht mehr. Kühn: „Ich erkannte die Marktlücke noch rechtzeitig.“ Die Oldtimer sind in der Syrauer Werkstatt nur ein Standbein. Natürlich fahren hier auch neue Autos auf die Hebebühne, berichtet der Meister.

Mitte der 90er Jahre wurde das eigene Domizil zu klein. Warum, das erläutert Matthias Kühn später. Während man heute mit seinem HighTech-Auto zur Inspektion vorfährt, so ist das bei Oldtimern eine ganz andere Sache. „Hier sind Zeit und Geduld nötig“, sagt Kühn. Jede Hektik ist der Sache abhold. „Ich sehe mir den Wagen – oder die Reste davon – an. Dann entwickeln wir ge-

meinsam einen Plan, wie das Fahrzeug wieder aufgebaut werden kann. Natürlich bestimmt der Kunde, was alles gemacht werden soll“, so Kühn. Dann werde ein Vertrag geschlossen. Je nach Aufwand könne die Restaurierung schon mal zwei bis drei Jahre dauern. Das Fahrzeug wird bis zur kleinsten Schraube auseinandergenommen. Blechteile, der Rahmen sowie alle technischen Anlagen werden dabei genau untersucht und in einer Fotodokumentation festgehalten. Gleiches passiert beim Zusammenbau. Daraus erklärt sich auch der Platzbedarf einer Oldtimerwerkstatt. Mit einer Hebebühne und einer Werkbank wäre da nicht viel auszurichten. Mit dem fertigen Oldtimer erhält jeder Kunde wohl ein Fotoalbum? „Ja, aber das stimmt nicht mehr ganz“, ergänzt Kühn lächelnd. Früher sei das mal so gewesen. Heute gibt's alle Einzelheiten auf CD-ROM gebrannt. Modernste Technik ist auch in seiner Werkstatt zu Hause. Dennoch zieren Fotos die Wand im Büro der Kühns. Von jedem der Schmuckstücke bleibt ein Bild als Erinnerung zurück. Auffällig viele BMW sind in der Galerie vertre-



Matthias Kühn poliert vor der Rallye am Wochenende noch einmal liebevoll seinen Opel P4 mit Kastenaufbau. Das gute Stück hat 23 PS, ist Baujahr 1935 und etwa 70 000 Kilometer gelaufen. Gekostet hat der Opel damals 1650 Reichsmark. 65 864 Stück wurden vom P4 gebaut. Im Hintergrund der mediterran wirkenden und von der Ehefrau gepflegten Werkstatteinfahrt steht ein Triumph Spitfire.



Traurig scheint der BMW 502 zu blicken. Rost hat den Barockengel stark angegriffen, aber sonst ist er noch im Originalzustand. Matthias Kühn will ihm wieder neues Leben einhauchen. FOTOS: V. PÖHL

ten. Stolz ist Matthias Kühn auf eines seiner jüngsten Prunkstücke: ein BMW 328 ganz in Weiß. Baujahr 1939 ist das gute Stück. Während der Meister von

diesem BMW schwärmt, finden Preise, Namen und Ersatzteillieferanten keine Erwähnung. Geschäftsgeheimnis. „Das ist hier wie beim Arzt.“

Und woher nimmt der „Doktor“ sein Wissen? „Ich habe eine umfangreiche Fachbibliothek“, antwortet Kühn. Es gebe noch heute für fast alle Fahrzeuge Unterlagen. Einige Firmen stellten sogar noch Ersatzteile her. Reifen sowieso. Was am Ende nicht zu besorgen sei, müsse eben mit der Hand angefertigt werden. Vor allem betreffe dies die Blechteile und die Ausstattung. Sattler- und Lackierarbeiten werden von Kollegen erledigt. Sattlermeister Peter Posemann in Treuen sei zum Beispiel auf die Inneneinrichtung spezialisiert. Motorenteile werden von Spezialisten geschliffen. Das Problem liege darin, dass jeder eigentlich alles können muss. „Da habe ich Probleme gehabt, mir ein Team aufzubauen“, berichtet Matthias Kühn weiter. Mit großem Elan gehe es bei vielen los, bis dann irgendwann die Kapitulation folge. Schwer im Magen liegen dem Fachmann so genannte ABM-Firmen, die sich mit dem Aufbau von Oldtimern beschäftigen. „Das ist unlautere Konkurrenz.“ Entsprechend sei auch die Qualität mit einem eingehenden Preisverfall. „Es kann gar nicht funktionieren, dass die Leute in einem Jahr sich mit solchen Spezialarbeiten vertraut machen können.“

In der Büro-Galerie fällt ein Lastwagen auf. Mittlerweile kennt wohl jedes Pläuerer-Kind den alten VOMAG, der wieder aufgebaut wurde. OB Rolf Magerkord hatte einst seine Fahrkünste auf diesem historischen Stück bewiesen – und Pech gehabt. Die Kühnsche Mannschaft hat alles wieder gerichtet und die Blechteile nach alten Vorlagen getrieben. Heute ist der VOMAG ein Vorzeigestück.

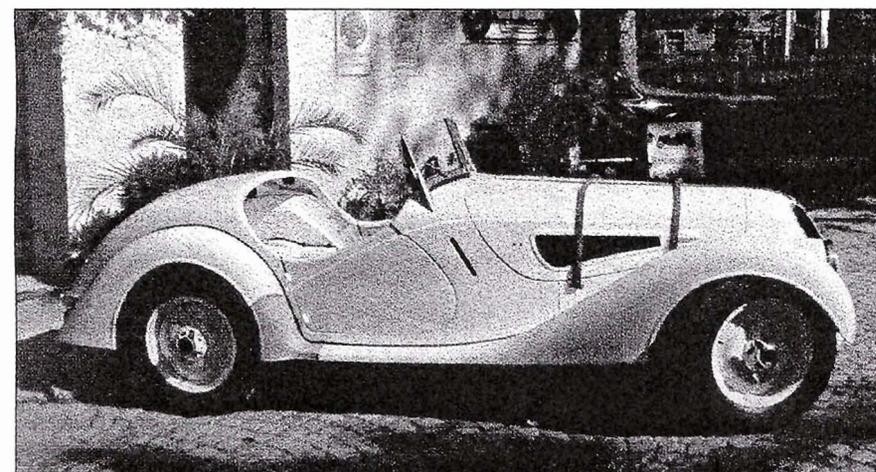
Der Drang nach einem Oldtimer nimmt seit der Wende zu.

Was empfiehlt Matthias Kühn Einsteigern in dieses Hobby? „Man muss erst einmal wissen, was man will. Dieser Prozess kann Jahre dauern. Jungen Menschen empfehle ich erst einmal DDR-Fahrzeuge oder preiswerte Engländer aus den 50er und 60er Jahren. Mit der Zeit kann man sich an Vorkriegsfahrzeuge heranarbeiten“, empfiehlt Kühn. Wer selber gern montiert, der könne sich an eine schlechtere Erhaltung heranwagen. Wer selbst nicht schrauben wolle, sollte sich ein Fahrzeug in gutem Zustand kaufen. Um die 5000 Euro bekomme man schon schöne Stücke, so Kühn. Auf alle Fälle sollte man sich vor dem Kauf fachlichen Rat einholen, sonst könne es böse Überraschungen geben.

Matthias Kühn hat auch unrestaurierte Fahrzeuge im Angebot. Prunkstück darunter ist zweifelsohne ein BMW 502 Baujahr 1960. Unter Liebhabern wird er auch spöttisch Barockengel genannt – der großen Kotflügel wegen. „Lange lasse ich das gute Stück nicht mehr hier draußen stehen“, sagt Matthias Kühn und öffnet die Motorhaube. Von oben ist der Blick durch die Kotflügel zum Boden frei. Der Rost hat ganze Arbeit geleistet. In Gedanken hat Kühn das Gefährt schon mit neuen Kotflügeln versehen. Wenn er nicht bald einen Interessenten finde, werde er ihn für sich selbst aufbauen. „1000, 2000 Arbeitsstunden – wer weiß das schon?“

Und wenn Sie, liebe Leser, diesen Samstag einen Opel P4 mit Kastenaufbau bei der Oldtimerallye sehen, dann sitzen Eveline und Matthias Kühn drin. Vergessen sind jetzt Hunderte von Arbeitsstunden. Sie genießen nun beide den Wind der Freiheit, die das Automobil den Menschen einbrachte.

V. PÖHL



Zeitlose Eleganz ganz in Weiß. Dieser Sportwagen BMW 328, Baujahr 1939, hat 80 PS und ist wieder strahlendtauglich. Spitze: 150 Stundenkilometer, Verbrauch: 11,3 Liter Benzin. FOTO: PRIVAT