

OLD SPEED

>> Benzin im Blut: Zu Besuch bei Oldtimerspezialist Jean-Claude Knopf



Das angriffslustige Grollen des italienischen Pantera, das herausfordernde Fauchen eines britischen Jaguars oder das martialische Gebrüll des amerikanischen Cougar mag den Biologen verwirren – den Autophilen lässt es aufhorchen. Das wahre Reich dieser Raubkatzen beginnt auch nicht etwa im brasilianischen Regenwald, sondern kurz hinter Fribourg. Im Dörfchen Ecuwillens, wo sich bestenfalls Fuchs und Hase gute Nacht sagen, haben reinrassige Sportwagen vergangener Jahrzehnte ein Zuhause gefunden. Jean-Claude Knopf betreibt hier sein Sanatorium für automobile Ikonen.

Nicht nur sauber, sondern klinisch rein

Wer jetzt einen auf Hochglanz polierten Showroom erwartet, in dem rollende Kostbarkeiten zur Immobilität gezwungen auf eine zahlungskräftige Klientel warten, liegt falsch. Eine schummrige Schrauberhöhle hingegen genügt höchstens den Ansprüchen des Wochenendbastlers von nebenan. Die Realität sieht vergleichsweise nüchtern aus: Jean-Claude Knopfs heilige Hallen sind so schön wie nötig und so funktional wie möglich. Die Sauberkeit der Räume in dem unscheinbaren Gebäude direkt beim Sportflugplatz der 1700 Seelen Gemeinde erinnert denn auch mehr an einen Operationssaal als an eine Oldtimerwerkstatt. Schliesslich handelt es sich schon lange nicht mehr um einen Hobbybetrieb. Von Montag bis Mittwoch arbeitet Jean-Claude Knopf zwar noch im mechanischen Labor der Ingenieurschule Fribourg, doch jeweils ab Donnerstag gilt seine ganze Aufmerksamkeit den Studienobjekten in seiner Garage.

Bienvenue chez le maître

Tritt man in den Werkstattbereich, empfangen einen neben dem sympathischen Jean-Claude Knopf die sachlich-kühle Gebäudearchitektur und eine hochmoderne Einrichtung. Keine Spur von schrulliger, ölgetränkter Oldtimernostalgie. Dennoch wird dem Freund

von altem Blech beim Betreten der Halle warm ums Herz: Ein traumhafter Alfa Romeo Giulia Spider wartet auf der Hebebühne auf die letzten Servicearbeiten, während ein Jaguar XK120 aus den fünfziger Jahren die Reize seiner seltenen, wohlgeformten Alukarosserie zur Schau stellt. Auf der rechten Seite stehen – neben den privaten Schätzen des Inhabers – säuberlich aufgereiht die Überreste eines Aufbaus, der einmal zu einem Jaguar E-Type gehörte. Die verbliebene Heckpartie lässt die gewagten Kurven seines ursprünglichen Blechkleids nur erahnen. «Der wird wieder wie neu», versichert Meister Knopf lachend. Sein Besitzer kann getrost auf die Fähigkeiten des gelernten Mechanikers vertrauen, wird aber auch einiges an Geduld aufbringen müssen, bis der Sportwagen wieder so aussieht, wie er Mitte der Sechziger aus den Fabrikhallen in Coventry rollte.

Fast alles aus einer Hand

Jean-Claude Knopf sieht sich als eine Art Generalunternehmer für Oldtimerrestaurationen. «Ich bin für alle Arbeiten verantwortlich und gebe auf alles eine Garantie. Ausserdem erhält jeder Kunde eine detaillierte Fotodokumentation um zu sehen, wie sein Fahrzeug instand gesetzt wurde.» Und was nicht «en maison» zur vollsten Kundenzufriedenheit erledigt werden kann, wird an einen kleinen Kreis ausgewählter Spezialisten vergeben. Um grössere Blecharbeiten und makellose Lackierungen kümmert sich beispielsweise ein befreundeter Karosseriebetrieb. Knopf koordiniert auch in Sachen Innenraum: «Natürlich könnte ich einen Ledersitz reparieren, doch für ein komplettes Lederinterieur ist immer ein Sattler zuständig.» Sein Fachgebiet ist und bleibt die Mechanik. «Im Gegensatz zum modernen Mechaniker muss ich nicht einfach Komponenten austauschen und ersetzen, sondern kann ein defektes Teil häufig reparieren. Wenn die Elektronik eines heutigen Autos versagt, muss man schon fast den Abschleppwagen kommen lassen.» Ersatzteile für Klassiker sind mehr oder weniger problemlos zu finden – vorausgesetzt man ist bereit, den geforderten Preis zu bezahlen. «Für populäre englische Marken wie Austin, MG oder Triumph existieren sogar Nachfertigungen aus Taiwan. Passform und Qualität sind natürlich nicht im Preis inbegriffen», schmunzelt Jean-Claude Knopf. Entsprechend höher liegt das Preisniveau bei seltenen Originalteilen für Nobelmarken wie Maserati oder

Aston Martin. Und wenn gar kein Ersatz aufzutreiben ist, legt Knopf selbst Hand an: «Gewisse Motorkomponenten gibt es manchmal weder für Geld noch für gute Worte. Dann muss ich ein Teil selbst nachfertigen und beispielsweise eine Riemenscheibe in der gesuchten Grösse aus einem Klotz Aluminium drehen.»

Patina gesucht

Schlendert der Laie über ein Oldtimertreffen, beeindrucken ihn oftmals ausserirdisch schöne Ausstellungsstücke mit irritierend spiegelnden Lackoberflächen, fast zu perfekten Chromteilen und fabrikneu wirkenden Ledersitzen. Die Geschichte eines solchen Autos? Zugedeckt unter Zinnspachtel und neuem Zweikomponenten-Lack, eliminiert durch nachproduzierte Ersatzteile, herausgerissen und herauspoliert. Überrestaurierte Autos sind Jean-Claude Knopf ein Gräuel. «Man soll ein altes Auto reparieren, konservieren und erhalten, aber nie versuchen, es ‚neu‘ zu machen. Lieber montiere ich wieder ein leicht zerkratztes Originalteil, von dem ich weiss, dass es zu diesem Fahrzeug gehört, als es durch eine schlecht passende Reproduktion zu ersetzen. Jeder Oldtimer hat eine Geschichte. Und die darf man ihm ansehen.»

Wahre Leidenschaft

Die Historie schlägt sich nicht zuletzt im Wert eines Fahrzeugs nieder. Aber lohnen sich Oldtimer noch als Spekulationsobjekte, nachdem die Preisexplosion der achtziger Jahre endgültig vorüber ist? «Ein Oldtimer ist gut investiertes Geld, da sein Wert über lange Zeit sehr stabil bleibt - vorausgesetzt, der Zustand stimmt. Ein Vermögen macht man damit heute nicht mehr, aber welche Wertanlage bereitet noch so viel Fahrspass!» meint Knopf augenzwinkernd. Leider ist ein Spekulant selten ein Liebhaber. Für Jean-Claude Knopf liegt die Faszination ganz allein im Objekt: «Sehen Sie sich diese Formen an. So schöne Autos wurden nie wieder gebaut. Heutzutage gleichen sich die Modelle wie ein Ei dem anderen.» Sein erstes Auto kaufte er 1967, ein Jahr bevor er den Führerschein machte: einen Austin Healey Sprite von 1961, wegen der charakteristischen Form seiner Scheinwerfer auch Frogeye genannt. «Meinen Frogeye habe ich damals selber restauriert und 1971 verkauft.» Der damalige Käufer fährt den kleinen, knorrigen Roadster noch heute. Und da man sich im Leben immer zwei Mal begegnet, traf Jean-Claude Knopf den langjährigen Besitzer kürzlich per Zufall. Und der Frogeye? Der wartet gerade in Knopfs Werkstatt auf den verdienten Ölwechsel.



=> Weitere Informationen:

Jean-Claude Knopf
Retro & Sportscars
1730 Ecuwillens / FR

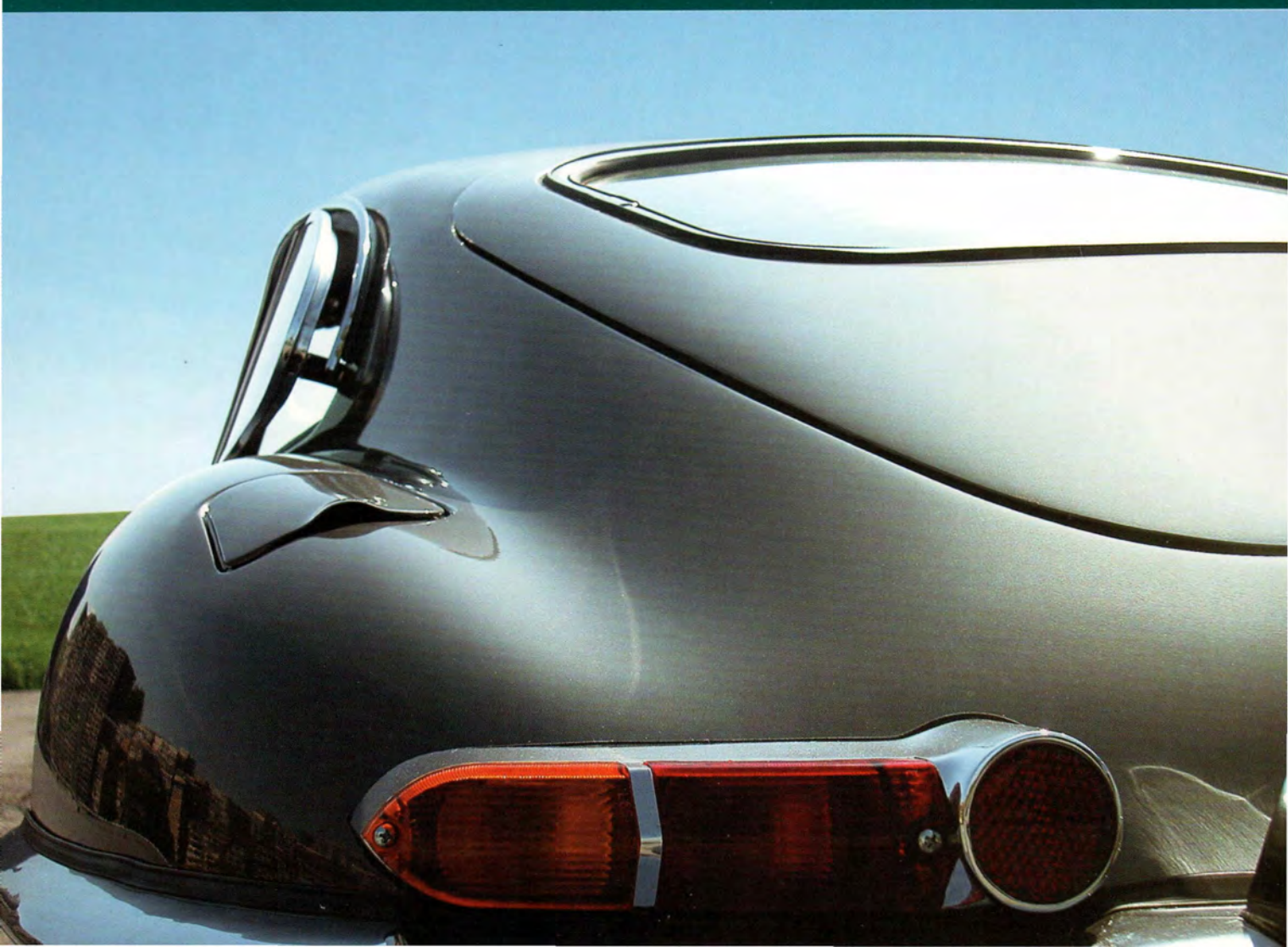




DER SCHÖNE

Sein erster öffentlicher Auftritt auf dem Genfer Autosalon 1961 war eine Sensation. Der Jaguar E-Type trug die Gene des D-Type, Jaguars fünffachem Le-Mans-Sieger, verpackt in einer der schönsten Formen, die der Automobilbau bis heute hervorzubringen vermochte. Das extravagante, dynamische Äussere mit ellenlanger Haube und leicht geöffnetem Maul fand zunächst nur verhaltenen Beifall. Die inneren Werte hingegen begeisterten von Anfang an: Eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h zum halben Preis eines Ferrari hatte es bis dahin noch nicht gegeben. Jean-Claude Knopfs rotes Series 1 Coupé aus dem Jahre 1966 gelangte schon 1974 in seinen Besitz - natürlich als Restaurationsobjekt - und wurde bis auf die letzte Schraube zerlegt. Der perfekte Zustand belegt die Qualität der damaligen Arbeiten. Auch mechanisch zeigt sich die Raubkatze in Topform. Nach einigen

Sekunden metallischer Schepper- und Krächzlaute des Anlassers springt der 4.2 Liter grosse Sechszylinder an und hängt sofort gierig am Gas. Eines ist klar, hier schnurrt kein Schmusekätzchen, hier knurrt das Raubtier vor dem Angriff. Bei niedrigen Touren gebärdet sich dieses zwar überraschend zutraulich, und nur der tiefe, heisere Auspuffton mag als Drohung aufzufassen sein. Ein herzhafter Gasstoss wirkt ähnlich dem Tritt auf den Schwanz des vierbeinigen Jaguars. Das Knurren wird zum Fauchen und die Beschleunigung der 265 PS drückt den Fahrer sanft aber bestimmt in den schwarzen Ledersitz. Die mögliche Spitzengeschwindigkeit möchte man lieber nicht mit eigenem Leib erfahren, doch züliges Cruisen über einsame Landstrassen vermittelt genau das Fahrvergnügen, das die hinreissende Optik des E-Type schon im Stand verspricht.





DAS BIEST

Was landläufig für einen Ferrari gehalten wird, ist das Werk des Argentiniers Alessandro de Tomaso. Unterstützt durch einen Ferrari-Rennleiter und die ehemaligen Lamborghini- und Ferrarikonstruktoren Molinari und Dallara baute er seine Autos ganz selbstbewusst in der Ferrari-Hochburg Modena. Seine ersten Sporen verdiente sich de Tomaso mit dem Mangusta ab. Richtig berühmt machte ihn jedoch erst der Pantera. Dieser rote GTS von 1973 trägt traditionsgemäss kein nervöses italienisches 12-Zylinder-Herz, sondern wird von einem grossvolumigen Ford-Triebwerk mit rund 400 PS befeuert. Der nach amerikanischen Massstäben als «Small Block» bezeichnete V8 verfügt über 351 Cubic Inches Hubraum, was «bescheidenen» 5.8 Litern entspricht. De Tomaso entwickelte nämlich keine eigenen Triebwerke, sondern setzte lieber auf bewährte, US-amerikanische

Motorenbau-Hausmannskost. Neben dem umwerfenden Sound liefern diese Maschinen Drehmoment im Überfluss und eröffnen ein unendliches Spektrum an Tuningmöglichkeiten. Ein deutscher Besitzer soll seinem Pantera gar 1000 PS entlockt haben. De Tomaso mochte es optisch lieber unauffällig und verpasste dem Pantera ein Kleid, das durch klare, zeitlose Formen besticht aber trotzdem eigenständig genug ist, um auf keinen Fall mit einem «gewöhnlichen» Sportwagen verwechselt zu werden. Spätestens wenn man sich in das enge Cockpit gezwängt hat und von hinten das Donnerrrollen aus dem Motorraum dringt, ist ohnehin jede Verwechslungsgefahr gebannt. In Kombination mit dem Schaltgetriebe und einem hochkarätigen Fahrwerk ermöglicht der Pantera GTS schon fast unsittlichen Fahrspass. Und dazu brüllt er, als gebe es kein Morgen.



