

Der Retter der verrufenen

FOTOS: A. EMMERLING (2)

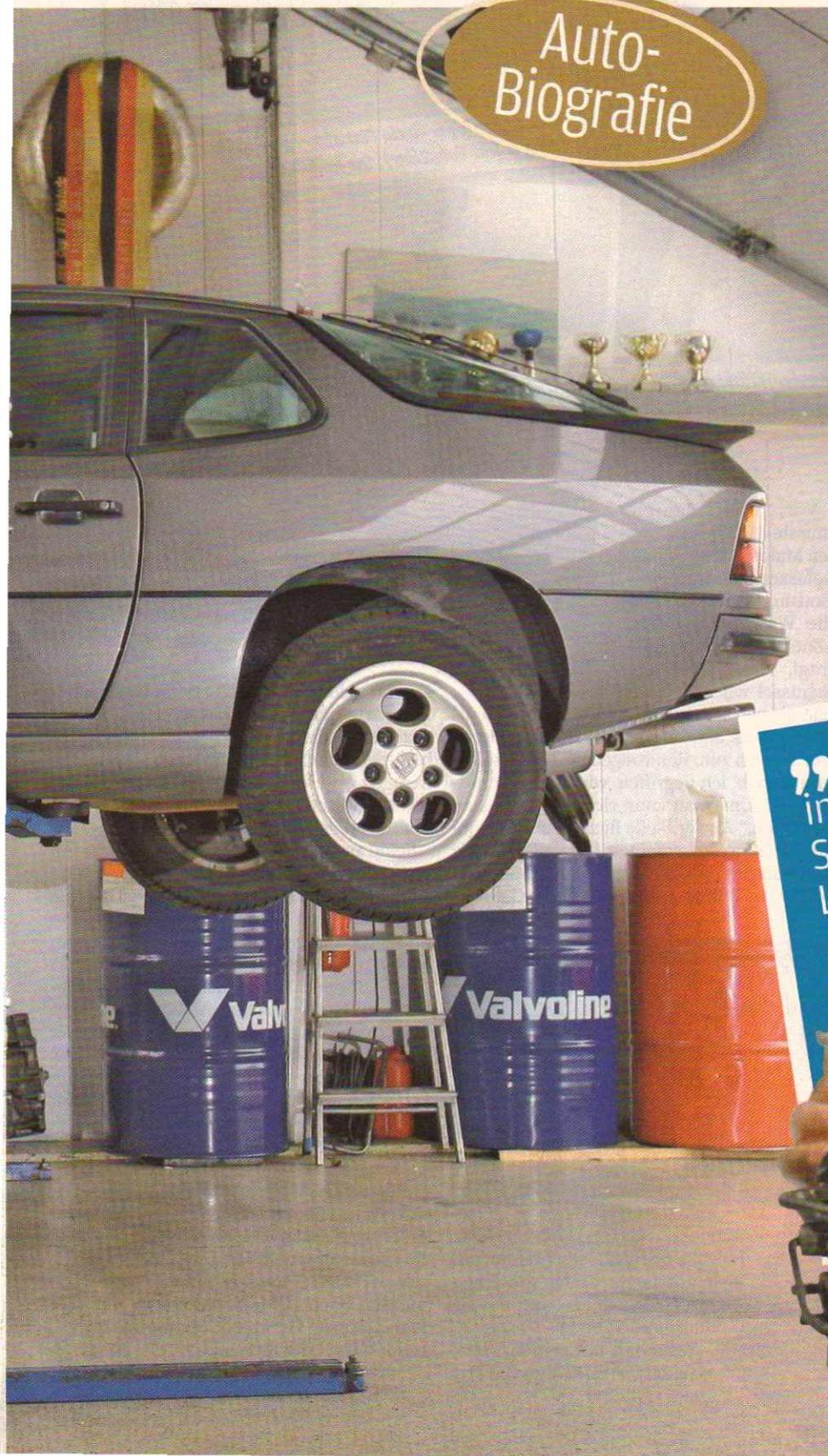




Porsche

Wo Mechatroniker das Handtuch werfen, legt er los: Reiner Telkamp war schon 924-Spezialist, als noch kaum einer die kleinen Porsche liebte

Auto-Biografie



■ „Die Szene hat sich gewandelt“, sagt Reiner Telkamp und klopft einem schwebenden 924 sanft auf die Flanke. Der Porsche auf der Hebebühne ist ein Beispiel für diesen Wandel: ein ganz normaler 924, gänzlich original (na gut, die Wälscheiben-Räder kommen vom 928) und prima gepflegt. Der Besitzer ist gerade dabei, einen höheren Betrag in dieses Auto zu investieren: für Zahnriemen, Wasserpumpe, ein paar Kleinigkeiten. Dieser Investitionswille ist neu.

Hin und wieder begegnen einem tatsächlich noch heruntergerittene Transaxle-Porsche, die ihre letzten Rest-TÜV-Meilen sammeln. „Die Transaxle-Autos, also 924, 944 und 968, machen das erstaunlich lange mit, weil sie einem sehr viel verzeihen. Aber irgendwann ist halt Schluss, und so sind viele Autos an Verwahrlosung eingegangen“, sagt Telkamp. Der 924 als Null-Budget-Sportwagen für gnadenlose Führerschein-Neulinge? „Das ist ziemlich vorbei.“

Vereinzelt steckt in den Köpfen mancher Porsche-Herrenreiter noch das alte Klischee vom Hausfrauen-Coupé: ein halber Audi, Ferdinand hätte sich im Grab umgedreht, pah, höchstens gut zum Endverbrauchen. Tello, wie



„Es gibt Führerscheininhaber. Auf der anderen Seite gibt es Leute, die Auto fahren können“





1968 Reiner (3) im Overall auf dem Weg zu ersten Schrauber-Erfahrungen, eine Pappe als Unterlage. Und wie hält man einen Hammer?



1970 Reiner (5) in einem Fiat 124, Vaters Fahrschulauto (denn er war Fahrlehrer). Die Haltung stimmt schon mal



Na also, geht doch! Für die ersten Experimente ist ein Lastwagen genau das Richtige. Die schnelleren Objekte kamen ein paar Jahre später

Reiner Telkamp in der Szene heißt, war einer der Ersten, die das großartige Auto im Einstiegs-Porsche entdeckten: „Mein 968 zum Beispiel hat vollen Alltagswert, ich kann die Einkäufe einladen oder den Hund mitnehmen, kann schnell mal nach Hockenheim flitzen und ein paar Runden drehen und dann direkt chic essen gehen. Er hat 240 PS, da tut sich was. Wenn man ein bisschen auf die Wartung achtet, sind diese Autos nicht kleinzukriegen.“

Vor zwölf Jahren musste er sich zum ersten Mal mit dem Thema befassen, als ihm sein Cousin einen 944 S2 in die Werkstatt brachte. „Zuerst hab' ich ihn gefragt, was er mit der Schüssel will. Ich hatte damals vor allem 356 und 911 in der Kundschaft. Aber dann bekam ich einen anderen 944, den ich zum Rennwagen umbauen sollte, und da hab' ich begriffen, wie genial die Autos sind. Und man kann richtig schnell sein mit ihnen.“ An der Stelle flicht er ein, dass jeder Grobmotoriker einen 911 auf schnelle Rundenzeiten prügeln könne, aber nur echte Fahrer das Beste aus einem Transaxle heraus-

Das braucht er auch nicht, denn nach seiner Transaxle-Erleuchtung hat er sich auf diese Autos spezialisiert. Sein Betrieb in Ludwigsburg bei Stuttgart gilt inzwischen als eine der wenigen Adressen, wo ein Transaxle fachgerecht gewartet und repariert wird – oder zum Renner aufgebaut, wenn's sein muss.

Seine persönliche Entwicklung führte ihn erst spät zu Porsche: Gelernt hat er – Jahrgang 1965 – an der Küste, zu einer Zeit, als ein „Ossi“ noch der Bewohner des östlichen Friesland war. Deswegen klingt es auch kein bisschen schwäbisch-heimelig, wenn er spricht, sondern norddeutsch-klar. Ins Herzland des westdeutschen Automobils hat es ihn gezogen, weil er was sehen wollte von der Welt, vor allem von der Welt des Automobils. Schaffen beim Daimler – anno 1985 ein Traumjob für einen jungen Kfz-Mechaniker, der seine Lehre bei einer Mercedes-Niederlassung gemacht hatte.

Dass Tello nach Süden abwanderte, war eigentlich nicht vorgesehen: „Ich komme aus einer Auto-Familie, wir hatten mehrere Autohäuser, und mein Großvater wollte, dass ich die einmal übernehme.“ Eine Flucht? In der Lehrwerkstatt herrschte militärischer Drill: antreten nach Lehrjahr, Meldung machen, dann ab an die Werkbank, Stahlprofile feilen oder Bremszylinder gangbar machen. Es war hart –

„In der Boxengasse zu arbeiten ist toll. Aber auf die Dauer ist das allzu hart verdientes Geld“

holen. Und fügt noch etwas an, das sich um Leute dreht, die einen Führerschein haben, und andere, die fahren können.

Tello hält mit seinen Überzeugungen nicht hinterm Berg.

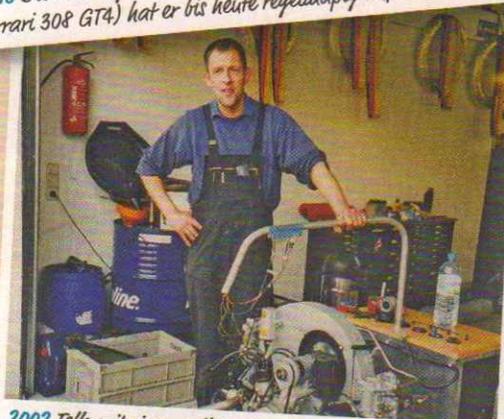


FOTOS: A. DIMMERLING (4)

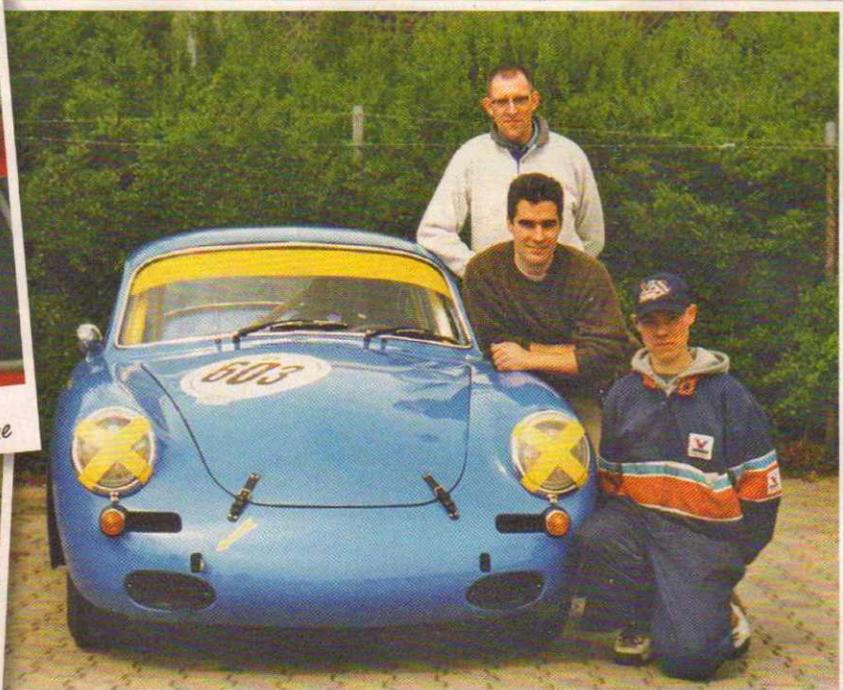




1996 Die erste eigene Werkstatt. Das Auto (kein B-Kadett, ein Ferrari 308 GT4) hat er bis heute regelmäßig auf der Hebebühne



2002 Tello mit einem selbst gebauten Tester für Boxeromotoren. Nur diese Zeit begann er, den Transaxle zu entdecken



1990 Mit zwei Lehrlingen und einem Renn-356, den er durch die Saison begleitete. Lehrlinge hat der Porsche-Spezialist heute auch, und sie preisen sich glücklich dafür

FOTOS: A. EMMERLING (5)

„aber auf die Art hab' ich mein Handwerk gelernt“.

Beim Daimler wartete man vergeblich, zuerst wurde er Nissan-Mechaniker, dann ging er zu einem Stuttgarter Oldtimerhändler: Austin-Healey, Nash-Healey, Pagoden, Sunbeam Tiger – „das waren Goldgräberjahre für die US-Rückführer. Die Autos kamen reihenweise vom Schiff, wir haben sie zulassungsfertig gemacht. Damals kam ich zum ersten Mal mit Porsche in Berührung, vor allem 356. An den alten Porsche fasziniert mich, dass man keine Schraube weglassen darf, weil die Kiste sonst nicht läuft. Die sind sehr durchdacht, aber minimalistisch.“

Anfang der 90er-Jahre machte Tello den Kfz-Meisterbrief und ging dann zum örtlichen Ferrari-Autohaus: „Ich wollte noch mehr lernen, und da hab' ich tatsächlich sehr viel mitgenommen.“ 1994 kam dann die eigene Werkstatt – und am ersten Tag tatsächlich gleich der erste Kunde mit einem 356. Der Mann war Initiator des historischen Markenpokals, mit ihm rutschte Tello in die Rennfahrer-Szene. Mehr als zehn Jahre lang war er als Rennmechaniker auf so ziemlich allen westeuropäischen Rennstrecken zugange, wartete MGB, Austin-Healey und 911er, fuhr auch selbst. „Eine tolle Zeit, aber irgendwann hatte ich das Gefühl: Das ist zu hart verdientes Geld. Darum hab' ich mich auf die Werkstatt konzentriert.“

Und wurde so zum Hoffungsstern für die zart erblühende Transaxle-Szene. Wie stark die bereits war, als der 924 noch tief unter dem Radar der etablierten Oldtimerei flog, erkannte Tello 2006 bei einem ersten Treffen: „Ursprünglich wollten wir einen Test-Samstag machen, eine Art Schraubertreff für 944 Turbo mit Ladedruckschwäche. Wir haben mit zehn Autos gerechnet, es kamen über 50.“ Daraus entwickelten sich regelmäßige Transaxle-Treffen mit 200 und mehr Teilnehmern.

Der Transaxle-Porsche hat heute kein Image-Problem mehr – das zeigt sich auch in den offiziellen Bewertungslisten: Kaum eine Baureihe hat so enorme Zuwächse erlebt wie



Jakob, englische Bulldogge. Versteht Schwäbisch

aber kommen mit Autos, nach denen sie zum Teil lange gesucht haben, mit vollständiger Dokumentation, allen Originalschlüsseln und dem Originalradio: „Die wollen einen vollen Service, selbst wenn es nur ein einfacher 924 ist, und die können dann auch die Rechnung bezahlen. Da sind viele dabei, die damals vom 944 träumten, aber wegen Familie und Hausbau nicht konnten, oder junge Leute, denen die alten Vorurteile egal sind. Die wollen nur gern Spaß haben beim Autofahren.“

Till Schauen

„Originalradios sind heute begehrt, die schrillen Stoffe der 70er und möglichst Originallack“

diese. Zugegeben – der Aufstieg fing ganz unten an, nahe beim dreistelligen Bereich, weshalb ein guter 924 noch immer sehr viel Auto fürs Geld bietet.

Seine frühesten Stammkunden bleiben Tello weiterhin treu, übrigens auch mit Ferrari und 356. Die wichtigsten Kunden

