

Unsere Lieblingsspielzeuge

Ob Pick-up, Opel oder Rennporsche: wie sich Männer in Autos verlieben und ihnen lebenslang treu bleiben

STUTTGART. Für Männer besteht das Angenehme am Erwachsenwerden darin, dass ihre Spielzeuge größer werden. Am beliebtesten sind Dinge mit vier Rädern und einer ordentlichen Beschleunigung. Drei Autofetischisten aus der Region Stuttgart reden über ihre Leidenschaft.

Von Frank Buchmeier und Robin Szuttor

„Hot rods to hell“, heiße Karren auf dem Weg zur Hölle, lautet die düstere Botschaft an der Wand. Florians Mößners teuflische Schöpfung kauert 13 Zentimeter über dem Betonboden: zwei Tonnen amerikanischer Stahl, 52 Jahre alt und teerswarz lackiert. Mößner öffnet den Altar und gibt den Blick frei auf den gewaltigen Motorblock. Über dem Achtzylinder schwebt ein Luftfilter in der Dimension einer Hochzeitstorte. Eine Zündschlüsseldrehung und das teure Superplus schießt literweise in die Vergaserbatterie. „Der Wagen hebt sich halt ein bisschen von der Norm ab“, kommentiert Mößner das sonore Wummern aus den fetten Auspuffrohren.

Schon mit sieben träumte Florian Mößner davon, einen Ford F 100 zu fahren, den lässigsten Pick-up aller Zeiten. Nun, mit dreißig, kann er seinen Traum leben. Mößner hat geerbt, 40 000 Euro. Mancher würde sich für diese Summe eine C-Klasse kaufen und damit in der Uniformität der silbergrauen Limousinen untergehen. Mößner verachtet industrielle Massenware: „Den aktuellen Serienfahrzeugen fehlt das Herz und die Seele.“

Schon früh fiel Florian Mößner als Straßenrebell auf. Nach der neunten Klasse schmiss er die Waldorfschule. Statt sich weiterhin schöngestiges Gerede anzuhören, wollte er sich die Finger ölig machen. Er heuerte bei der Feuerbacher Shell-Tankstelle als Azubi an und schraubte sich bis zur Volljährigkeit einen VW Käfer zusammen. Der ging wie eine Kanonenkugel ab, 200 PS katapultierten den Kleinwagen in 4,7 Sekunden von null auf hundert. Zweimal konfiszierte die Polizei den Rennkäfer, beide Male mussten die Beamten den Wagen mit einer kleinlauten Entschuldigung wieder rausrücken. Was Mößner anpackt, ist TÜV-konform, auch wenn es nicht immer danach aussieht.

Mößners Schraubertalent blieb nicht unentdeckt. Nach der Lehre engagierte ihn ein Porsche-Rennstall. Es war der Zündfunke für seine Karriere. Heute ist Mößner selbstständiger Maschinenbautechniker. In Winnenden hat er ein altes Kesselhaus gemietet und zur

modernen Werkstatt umgebaut. Dort steht er zwischen zwölf Meter hohen Wänden, mit Gel im Haar, Koteletten an den Backen und einer Lucky Strike im Mundwinkel. Er sagt: „Ich brauche nicht fünf Pappnasen über mir.“

Durch den Porsche Cup hat sich Mößner einen Namen als Spitzenmechaniker gemacht. Schwäbische Geschäftsmänner vertrauen ihm ihre Lieblingsspielzeuge an, die überwiegend aus Zuffenhausen und Maranello stammen. Vor kurzem hat Mößner einen Maserati restauriert, mit dem der Schauspieler Steve McQueen einst Bergrennen gefahren ist: „Ein Höllengeschoss!“

Sein persönliches Ding ist so eine italienische Rennflunder aber nicht. Mößner liebt den amerikanischen Lebensstil der 50er Jahre. Sein Pick-up ist stahlharter Rock 'n' Roll auf Rädern. Mehr als 2500 Arbeitsstunden und 50 000 Euro hat er investiert, um sich seinen Traum zu erfüllen. Aus einer schrottreifen Ford-Karosserie erschuf Florian Mößner ein Schmuckstück automobil Subkultur. „Ich werde es bis zum Ende meiner Tage behalten“, schwört er.



„Jeder Popel fährt 'nen Opel.“ Sven Hettler weiß nicht, wie oft er den Spruch schon gehört hat. „Vielleicht Tausend, vielleicht Zehntausend Mal – keine Ahnung“, sagt er, und dass ihn das blöde Geschwätz der Volkswagen-, Renault- und Toyota-Fahrer vollkommen kaltlasse. Hettler hat sich seine Automarke nicht ausgesucht, sie wurde ihm quasi in die Wiege gelegt. Sein Vater fuhr lebenslang Opel. Auf der Rückbank von Kadett, Ascona, Senator und Omega verbrachte Sven Hettler mehr Zeit als in seinem Kinderzimmer. „Allein deshalb würde für mich nie ein anderer Wagen infrage kommen.“

Der zweitgrößte deutsche Autohersteller hat es seinen Anhängern nicht immer leicht gemacht. Unter Ignacio Lopez wurden in den neunziger Jahren die Kosten an den Standorten Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern rigoros gedrückt. Bei den Zulieferern und in der Produktion sparte der spanische Manager so lange, bis massive Qualitätsprobleme den Ruf von Opel gründlich ruiniert hatten. Viele Kunden wechselten damals zur solideren Konkurrenz aus Bayern und Japan. Hettler ließ hingegen die rostigen Radläufe seines Vectras schweißen und gründete mit zwei Kumpels die Opel Freunde Heimerdingen. Wahre Treue zeigt sich erst in schweren Zeiten.

Hettler hat zwar einen wilden Bart, tätowierte Arme und sechs Ringe im Ohr, ist aber

ein einigermaßen friedlicher Fan. Er wirft nicht mit Steinen nach Fahrzeugen aus Wolfenburger, Kölner oder Sindelfinger Produktion. Nur an der Ampel spielt er ab und an mit den Muskeln. Wenn ein dicker Mercedes neben ihm steht, dann schießt das Adrenalin durch seine Adern, und er muss beweisen, wo sein Turbohammer hängt. In diesem Jahr hat sich Hettlers einen 204 PS starken Signum angeschafft. Damit macht er nun seine schwäbischen Lieblingsgegner nass: „Die Daimler sind viel schwerer, einen 280er hänge ich auf den ersten 500 Meter locker ab.“

Der schnelle Signum verschafft dem 30-Jährigen nicht nur Erfolgserlebnisse, sondern auch Freizeitvergnügen. Während den Sommermonaten ist Hettler mit seinen Heimerdinger Vereinsfreunden fast jedes Wochenende auf einem Opel-Treffen. Freitagnachmittags laden sie Klappstühle, Schlafsäcke und Bierfässer in die Kofferräume und düsen im Pulk nach Oschersleben, Dinkelsbühl oder Ellwangen. Zu einem perfekten Samstag gehören eine Zelt disco inklusive Miss-Opel-Wahl sowie eine Horde Männer, die sich an ihren Autos noch mehr ergötzen als an den halbnackten Mädchen auf der Bühne.

Sven Hettlers Signum zählt zu den Hinguckern. Das Opel-Spitzenmodell wird nur in geringen Stückzahlen produziert und strahlt somit bereits serienmäßig einen exotischen Reiz aus. Zudem hat der stolze Besitzer seinem Rüsselsheimer Schlitten eine martialische Kriegsbemalung verpasst: Auf dem silbernen Blech kämpfen Außerirdische. Gut 9000 Euro hat das Alien-Airbrush gekostet, weitere 6000 hat Hettler in ein Sportfahrwerk, Leichtmetallfelgen und einen Dachspoiler investiert. Wenn er wieder etwas zusammenspart habe, erzählt der Fliesenleger, werde er auch den Motorraum mit fantastischen Motiven verzieren lassen. Wofür der Aufwand? „Wenn das Auto in der Szene bekannt ist, dann freut man sich halt.“



Die Erinnerungsstücke haben Patina angesetzt: Ein Silberteller „Mille Miglia 1954“ steht im Regal und ein Pokal vom Hockenheimring 1955. Ein Foto zeigt ihn beim Großen Preis von Monaco 1959: In seinem Stanguellini nimmt er die Sainte-Devote-Kurve. Ein gerahmter Zeitungsartikel über Willi Weber hängt an der Wand. Der Schumacher-Manager hat mit weltmännischem Schwung „für meinen Freund Ernst“ daraufgeschrieben.

Der 94-jährige Ernst Lautenschlager empfängt im Nadelstreifenanzug, immer noch die

Eleganz in Person. Früher hatte er ein Dutzend Lokale in Stuttgart, Heilbronn, Frankfurt. Was er im Oberbayern oder im Maxim verdiente, steckte er in seine Leidenschaft: schnelle Autos. Sein erster Rennwagen war ein Veritas RS. „Ich bin immer Privatfahrer gewesen, immer unabhängig.“

Er fuhr Formel 2, Formel 3, Bergrennen, die Rallye Monte Carlo. Die Berliner Avus liebte er, weil sie so schnell war. Den alten Nürburgring kannte er in- und auswendig, „eine lange und sehr schwere Strecke“. 1954 kaufte sich Lautenschlager einen Porsche 550 Spyder: „110 PS, Leichtmetallkarosserie, Trommelbremsen aus Aluminium, luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor, Doppelzündung und Doppelfallstromvergaser, Höchstgeschwindigkeit 225.“ James Dean verunglückte in so einem Auto tödlich, Ernst Lautenschlager hatte immer Glück.

Beim Training für ein Flugplatzrennen in Österreich überquerte eine Frau mit Kinderwagen die Strecke. Er riss das Lenkrad herum, prallte gegen eine Laterne. Beim Nürburgring-Training, er fuhr Formel 2, schoss ein Formel-1-Wagen von hinten heran. „Ich wollte Platz machen und schleuderte aus der Kurve.“

Den „alten Stuck“ hat er noch gekannt. Und Alfred Neubauer, bis 1955 Rennleiter bei Mercedes. Juan Manuel Fangio, Formel-1-Weltmeister in den 50ern, schaute vor einem Rennen in Portugal mit seinen fünf Monteuren vorbei. Lautenschlager wollte den Männern einen Sekt im Maxim spendieren. „Fangio sagte Nein, die trinken nur Wasser.“

1962, nach einem Rennen auf der Solitude, war Schluss. Sein Hobby wurde zu teuer. „Ich habe 150 000 Mark eingenommen, aber bestimmt 200 000 Mark ausgegeben.“ Seitdem ist Lautenschlager in Gedanken so manchen Großen Preis noch einmal gefahren. Das Rennen am 7. Juni 1959 zum Beispiel. Er gewann auf dem Roskilde Ring in Dänemark. „Danach in Stockholm lief es wieder gut. Ich führte sechs Runden, dann bricht die Aufhängung, und der ganze Motor rutscht mir weg.“

Die Leidenschaft für starke Motoren hat er nicht verloren. Vor dem Fernseher verpasst Ernst Lautenschlager kein Formel-1-Rennen. Sogar beim freien Training ist er dabei. Manchmal ist er beim Motorsportclub Stuttgart zu Gast, manchmal trifft er sich mit seinem Rennfahrerkollegen Hans Herrmann, der im nächsten Jahr 80 wird.

Vor drei Jahren hat Lautenschlager seinen Führerschein abgegeben. „Es hat weh getan“, sagt er. „Aber richtig schlimm war es damals, als ich mit dem Rennfahren aufhörte.“