

„Ich schraube wahnsinnig gern an solider alter Mechanik – Zahnriemen, nein Danke!“

BEI KLAUS-JÜRGEN MÜLLER AUS DACHAU VERWISCHEN DIE GRENZEN ZWISCHEN HOBBY UND BERUF. DER PROFI-RESTAURIERER UND AUTOSAMMLER IST MIT LEIB UND SEELE DABEI. GANZ GLEICH OB BENTLEY, FIAT ODER CADILLAC.





Zwei Exoten in Müllers Werkstatt. Iso Grifo CanAm und Ferrari 365 GTC 4 Spider Conversion als One-off

■ Leidenschaft verändert Leben. Klaus-Jürgen Müller arbeitete zunächst als Speditionskaufmann. Mit knapp 30 startete er noch einmal durch und wurde Mechaniker-Lehrling in einer Jaguar-Vertretung. Kindheit und Jugend in seiner Heimatstadt Bad-Kreuznach haben ihn geprägt. Die GIs der US-Garnison führen seine Traumwagen. Jaguar, Pontiac, Cadillac – auch MG und Triumph. Heute schart Müller alle um sich herum, ist glücklich, weil er besides intensiv lebt – Werkstatt und Garage, Profession und Sammlung.

Er liebt Exoten – Bentley, Jensen, Maserati oder Iso. Mit Mercedes und Porsche hat er nicht viel am Hut. Er betreut zwar einen 300 SL Roadster im Kundenkreis, aber Pagode, Ponton und Flöse findet Klaus-Jürgen Müller zu alltäglich. „Zudem tummeln sich in der Szene schon so viele“, meint er nachdenklich.

Das Gleiche gilt für 356er und Neunelfer. „Die Autos sind zu perfekt, zu glatt. Ich suche das Unvollkommene, die Herausforderung, das sport mich an. Da suche ich nach Lösungen, die besser sind als damals ab Werk, weil der Rotstift der Kaulfeile oder der Stand der Technik sie verhindert haben. Originalität ist für mich kein Dogma. Der Morris Minor meiner Lebensgefährtin Renate hat das Fünfganggetriebe MT 75 aus dem Ford Sierra und eine zeitgemäße Bremsanlage mit Servohilfe und Scheibenbremsen vorn. Für beides ist sie im heutigen Verkehr sehr dankbar.“

Müller hat kundenfreundliche Methoden entwickelt, die archaischen Kordeldichtungen am Kubelwellende der Sechsk- und Zwölfzylinder-Motoren von Jaguar in moderne Simmering-ringe zu tauschen ohne den Motor ausbauen zu müssen. Er wechselt die Zündkerze des ersten

Zylinders beim V12 ohne den Klimakompressor komplett wegzuschrauben. Beim Ernstfall einer Motorüberholung des XK-Sechszylinders verwendet Müller Bundlaufbuchsen, die den Motor thermisch belastbarer machen. „Da gibt es keine Stegrisse mehr“, stellt der lebhaft und mitreißend wirkende 60-Jährige überzeugend fest. Auf Jaguar versteht sich Müller besonders, der Alu-V12 ist für ihn „ein Traum von einem Motor“. Seine Kunden nennen ihn gern Doc Jag – auch wegen seiner Einfühlsamkeit, chronische Katzenleiden dauerhaft zu kurieren.

Diese Spielweise der Tüftelei findet Klaus-Jürgen Müller bei seinen Engländern, Italienern und Amerikanern, ob Kundenauto oder aus seinem eigenen Fundus charakterlich völlig unterschiedlicher Spielmobile. Unterstützt wird er dabei von seinen beiden Kfz-Meistern mit einschlägiger Exoten-Erfahrung und dem insgesamt fünfköpfigen Team seiner Firma M & R in Günding bei Dachau, in einem Industriegebiet nicht weit von der A8.

Müller wohnt und arbeitet in einem unscheinbaren, aber geräumigen Zweckbau, der auch ein großzügiges Ersatzteillager speziell für britische und amerikanische Klassiker umfasst. Seine Privatwohnung ist ein kleines Automobilia-Museum. Überall, auch in den Fluren zur Werkstatt und Garage, stehen Vitrinen mit seltenen alten Modellautos. Die Cadillac der 40er und 50er Jahre, die er so liebt, die Silver Cloud und Silver Shadow von Rolls-Royce und natürlich unzählige XJ-Miniaturen wie ein Matchbox Superking 4.2 Litre mit Tandem-Wohnanhänger.

Da und dort hängen historische Emailschilder von MG, Dunlop oder Shell. Im Parterre finden sich patinierte Ferbedo-Tretautos aus Blech, drüben, hinter Glas der Jaguar-Katzen-sprung in allen Größen. Die Rede ist von der

DAS GÜNDINGER GARAGEN-GOLD



CADILLAC SERIES 62, 1953

Auch Hans Albers liebte die Fleetwood-Limousine. V8-Motor, ca. 212 DIN-PS



JAGUAR XJ 6, XJ 12 AB 1973

Müllers große Leidenschaft ist der XJ. Alle Serien, alle Modelle bis auf das Coupé



FIAT 1500 CABRIOLET, 1965

Bildschöner Pininfarina-Entwurf, mit Fünfganggetriebe von Müller optimiert



BENTLEY S 1, 1959

Flüsterleiser Sechszylinder, 3,9 Liter, 180 PS, stehende Auslassventile, iÖE statt SV



Oldsmobile Toronado. Der 425er-Big-Block mit sieben Litern Hubraum treibt die Vorderräder an, 385 SAE-PS

„Originalität ist kein Dogma. Mich reizt die bessere Technik. Mein Toronado kriegt deshalb vorne Scheibenbremsen“

berühmten Kühlerfigur, die offiziell bis 1964 die Limousinen schmückte. „The Leaper“, wie Jaguar-Fans die vom Künstler Gordon Crosby geschaffene Skulptur nennen. „Sie reflektiert perfekt den Spirit von William Lyons – Anmut und Tempo, Grace and Pace eben.“

Müller ist ein Typ, ein Original. Er erzählt nicht, es sprudelt aus ihm heraus, er brennt förmlich für alte Autos. Oft erklärt er seine Automobilia oder Werkstatt-Utensilien mit Redewendungen wie „hab ich günstig bekommen“ oder „wollte jemand wegwerfen“.

Klaus-Jürgen ist seit 30 Jahren im Geschäft, da wird sein prall gefüllter Wissensspeicher immer größer. Zu jedem Wagen, ob Kundenauto oder eigenes, weiß er mindestens eine Anekdote. Seine Begrifflichkeit ist von anschaulicher Präzision. „Pepper Pots“ nennt er die seltenen Alu-Lochfelgen auf dem Serie 3-XJ, „Penthouse“ sagt er treffend zur architektonischen designten Hutze auf der Motorhaube des ultraseltenen 7,4-Liter Iso Grifo CanAm. Wenn er seinen 59er Pontiac Catalina Safari Wagon meint, ein verrücktes Teil, das er irgendwann einmal restaurieren will, spricht er vom „Double Fin“, um ihn von anderen Catalina zu unterscheiden. 59 war der Höhepunkt der Flossen.

„Ich mag die alten Ami-Autos. Die sind simpel und ehrlich, vor allem die Flat-Head-V8.“ Soeben hat er ein 48er Club Coupé neu aufgebaut, ein imposanter Kreuzer, der selbst in De-

tails gigantisch wirkt. Auch mit blumigen Farbnamen jongliert Müller sicher und gekonnt. Sein herrlicher Bentley S1 mit 4,9-Liter-Reihenheischzylinder, hängenden Einlass- und stehenden Auslassventilen, ist Sand over Sable, also Gold und Mokka. Der imposante Oldsmobile Toronado, ein Kundenauto im Bestzustand, schimmert so lasziv eisblau-metallic wie ein Schneewittchensarg.

Im Originalton heißt es Ocean Mist, also Meeresnebel. Natürlich besitzt Müller selbst eine dieser frontgetriebenen Design-Ikonen, aber in schlichtem Weiß, „wie das große Siku-Modell, das wir als Kind mal gehabt haben“. Für den Toro liegt schon eine Cadillac-Eldorado-Vorderachse parat, klar, wegen der Scheibenbremsen.

MÜLLER IST KEIN MAINSTREAMER

Maserati mag er lieber als Ferrari, sie haben für ihn wieder diesen kribbeligen Exoten-Reiz. Mexico oder Ghibli heißen seine Favoriten. „Ihr Sound geht prickelnd unter die Haut, so eine Mixtur aus Ami-V8 und Ferrari V12.“ Ein Racer ist Klaus-Jürgen nicht, wenn er mal einen Gang runterschalten will, nimmt er den 53er Cadillac Series 62 Fleetwood. „Nein, kein Flathead mehr, hängende Ventile, aber sowas von leise und lässig.“ Es ist sein Lieblingsauto, sagt er. Im Moment empfindet er es jedenfalls so.

TEXT ALF CREMERS
BILD HARDY MUTSCHLER

