

Handgemachte Wagengestelle

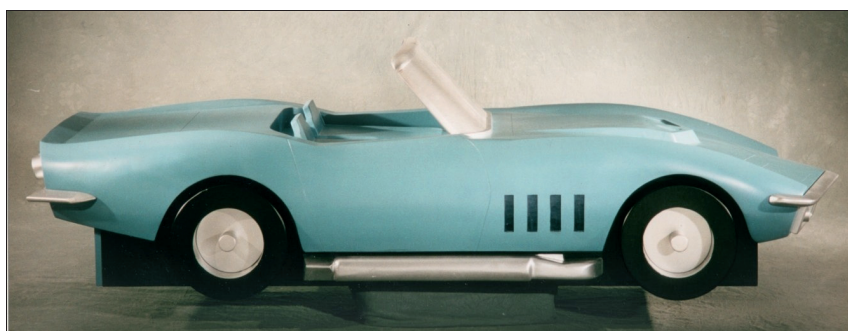
Die Drei fertigen Fahrzeuge wie in den Kindertagen des Automobils

Holz bleibt ein unvergängliches Material in der hochmodernen Automobilbranche. Doch während gemeinlich edle Furniere nur für Zierteile verwendet werden, baut Theo Malchus mit seinen Kollegen ganze Karosseriegestelle aus Eschenholz. Für originalgetreue alte LKW ebenso wie für exquisite Oldtimer.

Die Maschinen, die bei Die Drei in der Werkstatt in Braunschweig stehen, sie sehen anders aus als bei Opel, bei VW, bei BMW. Wenn es um Karosseriebau geht, da kennt selbst der unbeschlagene Laie jene Aufnahmen, die anlässlich der Wasserstandsmeldungen zur Lage der deutschen Automobilindustrie in der „Tagesschau“ zur Bebilderung eingesetzt werden. Von modernen Robotern, die den Facharbeitern zur Hand gehen und mit präziser Genauigkeit die glänzenden Bauteile zusammensetzen. Aufnahmen einer hochmodernen Fertigung aus einer stets auf Innovation ausgerichteten Branche.

Theo Malchus hingegen verblüfft mit seinen Arbeitsgeräten so manchen Kunden. „Bei einer wird oft vermutet, es sei eine Guillotine“, erzählt der 52-Jährige lachend. Jenes Werkzeug, das er selbst konstruiert und gebaut hat, dient zum Biegen von Hölzern. Und vermittelt mit dem wuchtigen Holzrad, mit dem sich der Vorgang steuern lässt, einen verwegeneren Eindruck als eine handelsübliche CNC-Fräse. Malchus hat sie selbst konstruiert. In einer Bibliothek hatte er Details zu jenen Geräten recherchiert, mit denen Michael Thonet im 19. Jahrhundert die Möbelproduktion revolutionierte – und baute eine Holzbiegemaschine nach einer alten Fotografie kurzerhand nach.

Die Holzverarbeitung à la Thonet, sie funktioniert nicht nur bei filigranen Stühlen, sondern auch bei den großen Teilen, die Malchus und seine Kollegen in der Werkstatt verarbeiten. Doch derartige Maschinen anzuschaffen, das lohnt sich nur, wenn man größere Stückzahlen produziert – nicht aber, wenn man sie nur gelegentlich braucht. Doch sich selbst in Probleme reinzufuchen, nach eigenen Lösungswegen zu suchen, das ist Malchus gewohnt. Denn der gebürtige Ostfriese hat sich eine Tätigkeit ausgesucht, die es als Lehrberuf gar nicht mehr gibt: er ist Stellmacher.



Neben der Stellmacherei fertigen Die Drei auch aufwendige Modelle an. Das reicht vom Corvette-Sarg im Maßstab 1:2 (Foto) bis zu sogenannten „Mock-Ups“ von Zügen im Maßstab 1:1, die zu Präsentationszwecken gebaut werden.

„Ich bin Autodidakt, schließlich wurde die Lehre für diesen Beruf in Niedersachsen schon 1965 abgeschafft“, berichtet Malchus, der zusammen mit seinen Kollegen Andreas Hückmann und dem Schreinermeister Dirk Olivier eine Tischlerei betreibt, die deutlich Exotischeres bietet als Innenausbau. Drei Auszubildende lernen hier das Schreinerhandwerk – und bekommen dabei einen ziemlich breiten Blick über den Tellerrand geboten. Denn bei Die Drei entstehen Kajaks aus Lärchenholz, Ruderboote aus Fichte. Modelle von Industrieprojekten im 1:1-Maßstab. Und Karosseriegestelle. Für Autos. Aus Holz.

Flottgemachte Oldtimer

Etwa für Oldtimer wie den „Mercedes-Benz 500K“. Anhand einer Originalvorlage wurde das Holzgestell jenes von 1934 bis 1936 produzierten Modells restauriert. Ein auffälliges Auto, mit prägnanter Linienführung, großzügig geschwungenen Kotflügeln über den Vor-

derreifen. Die Drei fertigen ein vollständig neues Skelett aus Eschenholz und halfen so, ein besonderes Auto wieder auf die Straße zu bringen. Fertig lackiert, mit Blech abgedeckt, im Inneren mit Leder ausgekleidet, sieht keiner, dass im Inneren ein nachwachsender Rohstoff verarbeitet wurde. Und dennoch bestehen wesentliche Teile der Wagen, die die Werkstatt verlassen, aus Holz.

Dass die Stellmacherei als nahezu ausgestorbener Beruf gilt, konnte Theo Malchus nicht schrecken. Er forschte in Universitäten, recherchierte in Bibliotheken, besuchte Stellmacher, die längst nicht mehr aktiv waren. „Die letzten, die noch leben“, ergänzt sein Kollege Andreas Hückmann. Die meisten hätten sich bereit erklärt, ihr Wissen weiterzugeben, nachdem sie merkten, wie ernst es Malchus mit seiner exotischen Idee war. Doch aus ihrem Erstaunen darüber, dass heute noch jemand auf ein Handwerk zurückgreifen wollte, das nur noch ein Nischendasein fristete, machten sie keinen Hehl. „Das braucht doch kein Mensch“ sei der gängige Kommentar gewesen, erzählt Hückmann, selbst ausgebildeter Tischler.

Malchus kaufte einige alte Maschinen, suchte nach dem besten Material, nach dem passenden Handwerkszeug, nach der richtigen Technik. „Irgendwann hatte ich das erste Fahrerhaus fertig“, berichtet Malchus, „der Kunde war sehr zufrieden und so blieb ich dabei.“ Seit 20 Jahren versucht er, die Träume von Sammlern zu retten. Er arbeitet dabei auch für Unternehmen, die alte Modelle wieder aufleben lassen wollen oder für Museen, die nach einem glanzvollen Ausstellungsstück suchen. Nach Originalskizzen und Archivfotos entstehen passende Gestelle für Raritäten.

Wie bei den ersten Autos

Malchus, der zunächst eine Ausbildung zum Kunststoffformgeber und später eine Fortbildung zum Kunststofftechniker absolvierte, setzt dabei auf ein Material, das nicht gegossen wird, nicht verschweißt oder gelötet. Sondern gesägt, geschliffen, gebogen. Holz ist bis heute aus dem Automobilbau nicht vollständig wegzudenken, gilt doch ein Armaturenbrett aus einer Maserknolle mit ihrer auffällenden Oberfläche als Insignie der Oberklasse. Eine Zierleiste aus Elfen-

rosseriebauunternehmen restaurieren, ist das Material ideal, um die charakteristische Form eines alten Daimlers oder eines „BMW 327“ bis ins Detail wieder aufleben zu lassen. Denn dafür braucht es nicht nur handwerkliches Geschick, sondern auch einen Werkstoff, der sich exakt zurechtformen lässt.

Natürlich mit einem guten Auge. „Um die richtige Stärke von Hölzern für einen Rahmen zu finden, braucht man viel Erfahrung“, erklärt Malchus. Denn Originalaufnahmen bieten zwar Anhaltspunkte. Und manchmal, wenn man sehr viel Glück hat, finden sich für die museumsreifen Modelle auch noch Skizzen zur Konstruktion. Doch selbst das ist nicht mit der Genauigkeit der heutigen Produktion zu vergleichen, bei der jedes Bauteil mit Millimetergenauigkeit vorgeschrieben ist. Wie dick ein Stück Holz sein muss, damit ein Wagen gleichermaßen schön und stabil ist, das muss das Team selbst abschätzen.

Und die handwerklichen Tricks für dieses sehr spezielle Segment? „Das habe ich mir selbst beigebracht“, sagt Malchus. In den 1980er-Jahren bekam er die Gelegenheit, einen Büssing-LKW zu restaurieren. Malchus tüftelte – und baute ein Fahrerhaus, das den Auftraggeber voll und ganz zufriedenstellte. „So kam der Stein dann ins Rollen.“ Unter den Sammlern in der Region sprach es sich schnell herum, dass Malchus alte Fahrzeuge wieder flott machte. Seither restauriert das Team die Gestelle von Autos, die in Museen wieder in voller Pracht erstrahlen. Oder fertigt Bauteile für Oldtimer, deren Besitzer nicht nur ein seltenes Sammlerstück in der Garage haben möchten. Sondern einen gebrauchstüchtigen, fahrbaren Untersatz für einer Klassiker-Rallye.

Grundgerüst statt Zierteile

Während bei Maserati und Mercedes-Benz Holz als auffällig gemasertes Material für Oberflächen eingesetzt wird, ist das Eschenholz bei Die Drei ein Werkstoff für die inneren Werte. „Davon sieht man am Ende eigentlich gar nichts“, erklärt Malchus. Denn das hölzerne Gerüst für einen restaurierten „DKW F5“ von 1936 oder für eine Skoda-Limousine aus der gleichen Epoche hilft, Automobile bis ins kleinste Detail in ihrer charakteristischen Form wieder aufleben zu lassen. Doch das Eschenholz verschwindet vollständig unter Abdeckungen aus Blech oder Leder. „Mit dem Holz im Inneren haben wir eigentlich nur in Ausnahmefällen zu tun“, erklärt Malchus, höchstens mal eine A- oder eine B-Säule bleibe sichtbar. Oder kleine Teile wie eine Armlehne. Dass das gesamte Grundgerüst aus Holz bestehe, führe oft zur Verblüffung. „Oft denken die Leute, das seien nur Modelle“, berichtet Malchus.

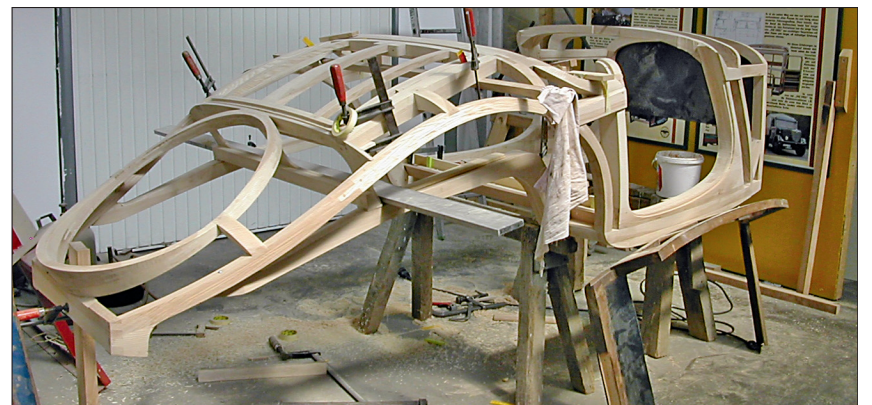
Doch mit den Autos lässt sich tatsächlich fahren – und zwar nicht nur im Fußgängerzonen-Tempo. Würden die Motoren mitspielen, wären selbst rasant 160 km/h kein Problem für die Karosseren. Moderne Sicherheitsanforderungen an die Autos der ABS- und ESP-Generation gelten übrigens bei jenen Klassikern nicht. „Alles, was mal TÜV hatte, darf im Originalzustand wieder hergestellt werden“, erklärt Malchus. Wer etwa ein uraltes Motorrad habe, brauche nicht nachträglich blinkende Bremsleuchten einzubauen.

Esche als Holz der Wahl

Edelhölzer, etwa aus den spektakulär gezeichneten Wurzelmasern der Myrte, wie es die Interieurdesigner heutiger Autos verarbeiten, spielen bei „Die Drei“ keine Rolle. Esche aus heimischen Wäldern ist der Werkstoff für die Autos „made in Niedersachsen“. „Früher wurde für Autos meistens Buche verwendet“, berichtet Malchus. Jenes Holz war schlicht billiger zu bekommen. Doch er und seine Kollegen setzen auf Esche, die aufgrund ihrer Langfaserigkeit und Dauerelastizität ideal sei. Schließlich müssen Autos auch mal ein Schlagloch tolerieren. Der geringere Preis hingegen spiele



Dirk Olivier, Theo Malchus und Andreas Hückmann (von links) lassen in ihrer Stellmacherei Die Drei ein fast vergessenes Handwerk wieder aufleben: sie fertigen Fahrzeuggestelle aus Holz. Fotos: Die Drei



Früher bestanden alle Fahrzeuge im Inneren aus Holz, ein PKW ebenso wie ein Ackerwagen. In modernen Autos ist Holz meist nurmehr als Furnierapplikation oder als Verbundwerkstoff zu finden.

keine Rolle. Denn Beschaffungskosten fielen im Vergleich zu aufwendigen technischen Recherchen für jeden einzelnen Auftrag, mit der Notwendigkeit von Handarbeit, kaum ins Gewicht.

„Wir setzen schon aus Überzeugung auf heimisches Holz“, sagt Malchus. Allenfalls mal bei vergleichsweise kleinen Teilen, die direkter Witterung ausgesetzt sind, könne die Verwendung tropischer Arten Sinn machen. „Bei einer Pritsche für einen LKW etwa haben wir das mal genommen“, sagt Malchus, „das wurde dann noch mit Autolack versiegelt“.

In der Regel werde das Holz aber nur geölt. Und schon aus Gründen der Originaltreue mit Leder oder Metall verdeckt. Dass außerdem über einen eingeschlagenen Nagel ein anständiger Schutz vor eindringendem Wasser gehört, ist Basiswissen für jeden Zimmermann. Ein derart gut verarbeitetes Gestell, bei der Astlöcher im Holz vermieden werden und auf eine sorgfältige Abdeckung geachtet werde, halte „ewig“.

Teure Handarbeit

Preislich ist die Varianz enorm. Bei etwa 8000 Euro für ein Fahrzeuggestell geht es los, Liebhaber investieren auch mal 25000 Euro und mehr für eine aufwendige Arbeit, die sich oft über ein halbes Jahr hinzieht. Ihre Arbeit sei dabei ein Mix aus Tradition und Moderne. „Zum Teil arbeiten wir mit Maschinen, die über 100 Jahre alt sind“, erzählt Malchus. Bei den Formen von einst ist Handarbeit unabdingbar. „Früher bestanden alle Fahrzeuge im Inneren aus Holz, ein PKW ebenso wie ein Ackerwagen“, erklärt Malchus. „Und natürlich auch die Fahrerhauskabinen und die

Koffer- und Pritschenaufbauten eines LKW.“ All jene Fahrzeuge sollten ansprechend aussehen. „Daher hat man nicht einfach rechteckig gebaut, sondern das Holz gebogen“, erzählt Malchus, „das sah natürlich viel eleganter aus.“ Daher verformen Die Drei für ihre Nachbauten und Restaurierungsarbeiten auch heute ihre Bretter über Dampf oder nutzen schichtverleimtes Holz.

Und neuartige Materialien, die sonst im Fahrzeugbau alles immer sicherer, immer leichter, immer moderner machen? Die Karbon-Revolution mag an den Fahrzeugen von Die Drei vorbeiziehen, doch bei Kleinigkeiten kommen auch neue Entwicklungen dazu. Bei den römischen Streitwagen etwa, deren Nachbildungen von vier Pferden gezogen werden, ist ein technisches Detail heutzutage unerlässlich und vorgeschrieben: Scheibenbremsen.

Vielseitiger Arbeitsalltag

Mit seinem nahezu einzigartigen Tätigkeitsfeld ist Malchus längst aus der Ecke des Geheimtipps herausgetreten. Der NDR filmte eine Reportage, eine Nachrichtenagentur brachte eine Geschichte über Die Drei über ihren Ticker. Ein Informationsportal für Berufe gestaltete einen Film über jenen alles andere als alltäglichen Job. „Man ist ja fast schon eine Person der Öffentlichkeit“, sagt Malchus lachend.

Doch ob jene Popularität zu einer neuen Blüte eines de facto ausgestorbenen Berufes führen könnte, steht in den Sternen. „Ich hätte vor 20 Jahren nicht gedacht, dass ich das 20 Jahre lang machen würde“, sagt Malchus. Wer aber flexibel ist wie Die Drei, wird weiterempfohlen. Und kommt so mit Kreativität zu neuen Aufträgen, etwa für Nachbildungen von Streitwagen, die bei Pferderennen der anderen Art eingesetzt werden – und ein bisschen „Ben Hur“ ins 21. Jahrhundert retten. Das Handwerker-Team arbeitet auch für Konzerne, die ein Modell eines Industrieobjektes im 1:1-Maßstab bestellen, zum Beispiel eine realistische Attrappe eines Nahverkehrszuges, bei der sich die Planer ein konkretes Bild von ihren Wagons machen können. Auf effiziente Weise realisiert aus Holz: eine großzügige Version des Modellbaus. „Mit dieser vielseitigen Ausrichtung“, sagt Theo Malchus, „gelingt es uns vielleicht, den Beruf des Stellmachers ein bisschen in die Moderne hinüberzuretten.“

Sandra Makowski



Römische Streitwagen, inklusive Scheibenbremsen: made in Braunschweig