



Motor Klassik 12/2016: 48h... ... ODER: Sudden shooting GOLDEN DRAGON

Prolog

Nach dem gelungenen Z-ZX-Club-Treffen Anfang Mai '16 lernte ich Ende Mai bei der www.oldtimerrallye-viersen.de Christian kennen, der einen roten 280 ZXT 2+2 als Turbo von '83 fuhr. Wie sich herausstellte, war das genau der Wagen, der fast anderthalb Jahre (zwei Winter lang draußen und unbewegt) im Gewerbegebiet gegenüber meinem Arbeitgeber stand und mir bei dem recht niedrigen Preis eine Weile schlaflose Nächte bereitete: Kaufen oder nicht?!

Ich habe ihn nicht gekauft, da ich ja neben einem 240 Z schon einen 280 ZXT 2+2 im kleinen Fuhrpark habe. Dadurch traf ich also Christian, der morgens vor der Rallye auf mich und meine Beifahrerin begeistert zugestürmt kam, als er uns im 240 Z vorfahren sah: Endlich mal eine weitere Fairlady.

Die Technik

Wir blieben in Kontakt, um in der Folge u.a. Teilenummern zu tauschen. Bei mir stand einiges auf dem Zettel, dass bei meinem 'goldenen' (aka #690: braun-beige) 280 ZXT 2+2 endlich erledigt werden musste. Mitte Juli war nach vier Wochen Werkstatt alles erledigt. Christian hatte an der CREME 21 teilgenommen, um in der Folge nun ebenfalls eine ganze Menge an seinem Turbo zu erneuern.

Der einwandfreie Zustand meines GOLDEN DRAGON währte (inkl. der www.classic-days.de und www.drachenfahrt.de) zwei Monate, denn nach einem Trip nach Münster hatte der alte Drache ein ordentliches Leck im Kühlsystem, was unter der Motorhaube herumgespritzt hatte.

Kismet: Vorausschauende Planung

Über facebook erhielt ich Ende Oktober von Kai Klauder eine Nachricht. Es war Mittwoch Mittag und Kai kannte ich bis dahin nicht. Seine Mitteilung hatte für mich erstmal keinen Sinn: Ob ich ihm als Redakteur der Motor Klassik bitte meine Telefonnummer sende, denn der Termin wäre ja schon Freitag.

Für einen Beitrag war Kai u.a. auf der Suche nach einem 280 Z, bzw. ZX und hatte bei einem Kölner Händler einen '82er kupferfarbenen 280 ZXT (VK €17.5T) aus der Schweiz aufgetan. Der Händler hatte kurzfristig seine Zusage als Foto-Fahrzeug wieder zurück genommen, da der zu verkaufende Wagen aktuell doch nicht fahren würde.

Kai Klauder hatte jedoch ebenfalls an der CREME 21 teilgenommen und erinnerte sich an Christian. Der musste ihm auch absagen, da sein Turbo ja nun in der Werkstatt ist – aber mich kennen würde.

Planmäßiger Foto-Termin

Tags drauf telefonierten dann Kai und ich am Vormittag. Der Termin wäre in Köln, bzw. im Kölner Raum und würde für mich 2-3 Stunden dauern. Der Beginn ist 09:00 oder 10:00 Uhr. Ob ich denn Lust hätte an einem Fotobeitrag mitzuwirken und trotz der Kurzfristigkeit Zeit hätte? Zum Abschluss gab er noch die Treffpunkt-Adresse des Händlers in Monheim durch, wo ein überbewerteter bronzefarbener '83er Porsche 924 Targa (VK €10T) zur Abholung als Fotowagen steht – wobei Köln und Monheim locker 30 km voneinander entfernt sind.

Nach diesem Telefonat sah ich am Donnerstag nachmittag dann noch einen am Mittwoch abend gesendeten Email-Aufruf vom Z-ZX-Club, an den sich Kai ungefähr 10 Tage zuvor parallel gewendet hatte. Oder sollte ich wegen des Kühlwasserverlusts besser absagen?

Die Zusage

Ich habe jedoch zugesagt, denn wie oft ergeben sich derartige Möglichkeiten?

Wir vereinbarten 10:00 Uhr, denn der weitere Teilnehmer ist Kölner und kann deswegen mit seinem Capri 2.8 MKIII (aufgebohrt auf 3.1) um 09:00 früher beginnen. Was blieb mir nach Büroschluss in der Kürze der Zeit am Donnerstag abend noch als Vorbereitung zu tun?

Es blieb beim Wasser – für eine schnelle Katzenwäsche des GOLDEN DRAGON und das Auffüllen des Kühlsystems. Als ich dann fast 3 Liter nachgefüllt hatte, war mir mehr als mulmig zumute. Allerdings war mir trotz sechsjähriger Zusammengehörigkeit bis dahin nicht wirklich klar, dass das Kühlsystem das riesige Volumen von 10 Litern hat. Also stelle ich noch zwei Kanister destilliertes Wasser in den Wagen.

Sicherer Beginn

Am grauen Freitag morgen starte ich rechtzeitig und es klappt gut: Die Kühlwassertemperatur ist stabil. Aber nur wenige Minuten und eine WhatsApp-Nachricht später – gefolgt von einem Anruf: Durch eine Vollsperrung bedingt verspäten sich Kai und der Fotograf. Die beiden hatten früh-/morgens noch Ausschau für geeignete/re Örtlichkeiten für den Fototermin gehalten. Gefunden hatten sie nun die höchste Eisenbahn-Bogenbrücke in Deutschland. Die Adresse änderte sich nochmals: Jetzt also Solingen, wobei dies von Köln locker 40 km entfernt liegt.

Auch ich bin mittlerweile verspätet, da ich mich - vorbei am riesigen Garzweiler Tagebauloch - durch mehrere (neue) Baustellen auf der A46 durchkämpfen muss. Trotz einer defekten, bzw. undichten Wasserpumpe blieb die Kühlwassertemperatur stabil und der Verlust überschaubar – und das den ganzen Tag. Als letzte Nachricht aber: Kai meldet einen leeren Tank sowie Defekt der Batterie bei der Abholung des Porsche.

Um 11:00 Uhr treffen dann alle Teilnehmer nahezu gleichzeitig in Solingen unterhalb der Müngstener Brücke ein. Damit hatte der Termin schon zwei Stunden Verspätung.

Titel & Aufmacher

Sofort wurde nach kurzer gegenseitiger Vorstellung und den knappen Anweisungen der Fotografin (!) Sabine Hofmann das Shooting begonnen. Kai entscheidet dabei gleich: Für die Story sind der Datsun und der Ford die Helden – vor allem der exotische Goldene und sein Zustand haben es ihm scheinbar angetan.

Für alle Wagen sind **ein halbes Dutzend verschiedene Aufnahme-Sequenzen** vorgesehen. Es werden zuerst alle Aufnahmen gemacht, bei denen alle Fahrzeuge zusammen abgelichtet werden sollen. Bei den ersten Aufnahmen realisiere ich, dass es sich wohl um die Titelgeschichte der kommenden Ausgabe handelt, da die Aufnahme für den **Titel** zuerst in den Kasten soll. Die Fotografin meint, dass der GOLDEN DRAGON trotz seines glänzenden Lackkleides bei den Aufnahmen angeblich untergeht, obwohl alle bei den Aufnahmen das Licht einschalten müssen und auch ständig daran erinnert werden. Ich stehe in der Aufstellung des Trios dazu noch vorne, aber es ist kein sonniger Tag. Wir sind dennoch alle zufrieden, da es überdies den ganzen Tag nicht regnet.

Danach werden alle teilnehmenden drei Fahrzeuge von der Fotografin an die nächste Position dirigiert, um den doppelseitigen **Aufmacher** für das Heftinnere zu schießen. Diesmal steht der Ford vorne – und der Porsche wird wieder ganz nach hinten gestellt. Diese Frage bleibt unbeantwortet: Wieso sitzen die Fahrer bei den ganzen Stillleben eigentlich in den Wagen?

Car to Car

Mittlerweile ist der Mittag lange durch. Der Ford-Mann hatte aber nur bis max. 14:00 Zeit. Auch er wurde erst Mittwoch kontaktiert und ist sozusagen Ersatzmann. Erneute Planänderung: Mit dem Ford werden zuerst die Sequenzen **Car-to-Car**, der **Mitzieher** und die **Details** aufgenommen. Also rauschen der Fotowagen in Form eines neuen Peugeot-Kombi als Redaktions-Testwagen und der Ford los. Bei der Sequenz Car-to-Car ist doppelter Aufwand nötig, da der Fotowagen erst vor (Front) und dann hinter (Back) dem Oldie herfährt.

Das ist nicht ohne, wie ich später selber feststelle: Das ganze geschieht im normalen öffentlichen Straßenverkehr bei einem konstanten Tempo von fast 70 km/h (!) und der Fotowagen hängt dabei immer zur Hälfte im Gegenverkehr – der sich deswegen ziemlich oft mit Hupen bemerkbar macht.

Der zu fotografierende Oldie soll dabei immer soweit rechts wie möglich fahren – aber ohne den unebenen Rinnstein zu benutzen. Gleichzeitig befindet sich bei den Front-Aufnahmen die Fotografin mit zwei umgehängten Kameras im Kombi-Heck – die Klappe ist weit geöffnet und sie ungesichert.

Dabei winkt sie einen immer leicht ungeduldig näher heran, denn zwei Meter Abstand sind schon zu viel. Bei all den Kurven muss sie ständig die Position wechseln – fotografiert wird aber beidhändig. Bei Bremsvorgängen (Kurve oder Gegenverkehr) muss sie sich dann zur Abwechslung festhalten. Das ist für alle anstrengend und nicht ganz ungefährlich. Für den Oldie-Fahrer sicher mehr als für die Routiniers von AMS/Motor Klassik.

Mitzieher & Details

Der Ford ist inzwischen weg und ich bemerke, dass nach mehr als 3 eingeplanten Stunden ein halber Urlaubstag nicht genügen wird. Es wird mit dem Mitzieher weiter gemacht. Dabei positioniert sich die Fotografin an einer Kehre, was in der Kurvenfahrt dynamischer wirkt. Das konstante Tempo ist hier ebenso wichtig – wobei es trotz enger Kurvenfahrt nicht unter 40 km/h fallen soll (für eine Spitzkehre ist das verdammt schnell), denn die gewählte Blendeneinstellung kann nicht beliebig lange offen bleiben.

Danach werden die Detail-Aufnahmen gemacht und ich muss den Wagen nahezu ausräumen. Fußmatten wie Dächer raus und Kofferraum leer, damit eins der Dächer - wie vom Erfinder gedacht - in der Schutzhülle im Gepäckabteil liegend ganz clean aufgenommen werden kann. Räder, Motorraum, originale Aussenspiegel, schwenkbare Leselampe, Armaturentafel und selbst Aufkleber werden aufgenommen.

Der Porsche kommt hier wieder schlecht weg, denn das ebenfalls braune Armaturenbrett ist mehrfach aufgeplatzt. Apropos Porsche: Da die Sequenzen Car-to-Car sowie Mitzieher noch nicht gemacht sind, übernehme ich diese Fahrten im 924. Dieser Porsche hätte auch als Turbo schlecht abgeschnitten, denn die Schaltung ist total ausgelutscht und der Druckpunkt der Kupplung ist im Nirgendwo – die Fotografin bekommt die Gänge zuerst nicht eingelegt, obwohl sie bei der Motorpresse Stuttgart sicher öfter verschiedene Fahrzeuge bewegt.

Epilog

Trotz aller Routine und Professionalität dauerte der Termin mit mehr als fünf Stunden deutlich länger und verlief mit einigen Planänderungen. Aber als Fazit ist es ganz sicher eine Empfehlung, denn in den Genuss dieser insgesamt spassigen Veranstaltung mit den professionellen Fotos kommt ein Oldiefahrer eher selten.