



Fotos: Pinnow-Lochnikar

Der Daimler Dart zeigt unnachahmlich britisches Design mit den typischen Speichenrädern.

Unter den Augen der Queen

Wer im norddeutschen Raum ein älteres englisches Auto fährt, der kennt mit ziemlicher Sicherheit den British Car Service in Bremen, denn dort weiß man mit den Eigenheiten der Briten umzugehen.

HOLGER PINNOW-LOCNIKAR



Stefan Martens beweist: Auch stattliche Menschen passen locker in einen Mini – sogar mit reichlich Kopffreiheit.

O belix stellte einst beim Besuch auf der Insel Britannia fest: „Die spinnen, die Briten!“ Man könnte denken, dass Asterix-Erfinder René Goscinny dem vollschlanken Gallier da Worte von verblüffender Weitsicht in den Mund legte. Auch die Briten, die zu Stefan Martens kommen, spinnen mitunter – aber der Kfz-Meister aus Bremen weiß meist schnell eine Lösung. Denn Martens hat sich auf die skurrilen Autos von der Insel spezialisiert, vom Mini Cooper bis zum Jaguar XJ, vom Rover 75 bis zum MG F.

Seit fast 40 Jahren am Standort

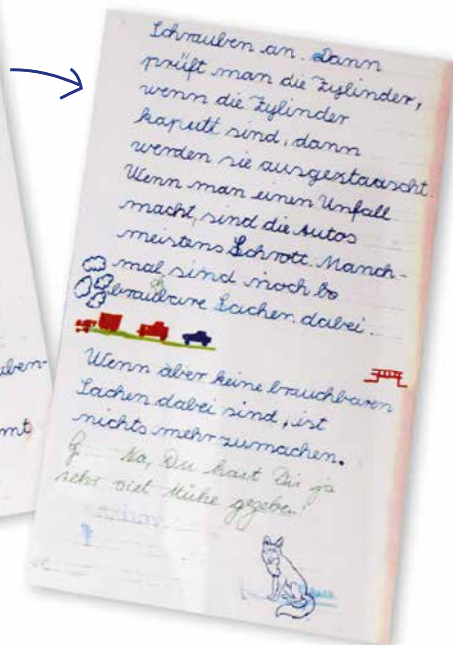
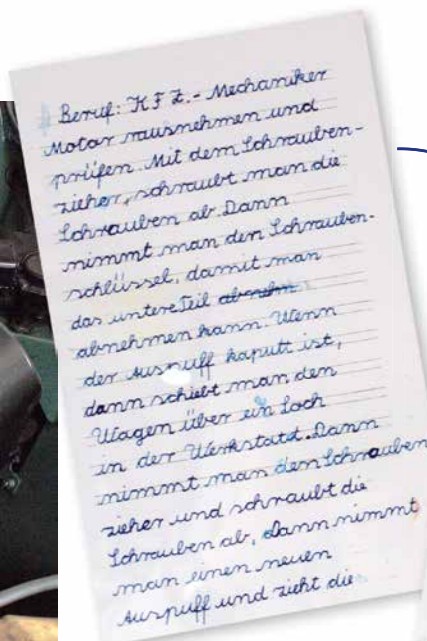
Seit über 15 Jahren leitet er die Werkstatt im Bremer Westen und führt damit das Lebenswerk seines Vaters weiter, der den Betrieb vor bald 40 Jahren aufbaute. „Damals waren wir noch zwei Häuser weiter“, erzählt Stefan Martens und zeigt ein Stück die Kohlenstraße hinunter, eine wenig einladende Straße am Bahndamm im Gewerbegebiet zwischen den Stadtteilen Findorff und Walle. „Das alles gehörte früher mal der Bahn“, erklärt Martens. Wer hier was aufbaute, der musste immer in der Lage sein, das Grundstück wieder leer geräumt zurückzugeben, wenn die Bahn es zurückhaben wollte. Deshalb

standen hier meist nur Bretterbuden und Wellblechschuppen.“ Nachdem die Bahn die Grundstücke vor einigen Jahren verkauft hatte, entstanden fest angesiedelte Betriebe, die dann auch in Steine investierten.

Der British Car Service befindet sich heute in einem kleinen Flachbau, der das Büro und ein paar Wirtschaftsräume beherbergt, mit einer Halle daneben für das eigentliche Werkstattgeschäft. Im Moment sieht es dort durchaus geräumig aus, aber auf den zweiten Blick erkennt man, dass vor allem Flächen für die Lagerung von Teilen oder Reifen fehlen. „Wir wollen seit anderthalb Jahren unser Gelände erweitern und eine neue Halle bauen“, beschreibt Martens das Problem. Aber in der Bremer Verwaltung mahlen die Mühlen langsam: „Wir haben vor ein paar Wochen erst die Bestätigung bekommen, dass unser Bauantrag überhaupt eingegangen ist, dabei haben wir den schon vor einem Jahr eingereicht.“ Sich zu beschweren, bringt nichts, weiß der Kfz-Meister: „Dadurch geht das auch nicht schneller.“ Immerhin: Länger als drei Monate nach Bestätigung des Antrageseingangs darf es nicht dauern, also rechnet Martens mit einem Baubeginn noch in diesem Sommer.



Aufgeräumt: Im Motorraum des Morris Minor war noch richtig viel Platz. Elektrik? Sehr überschaubar!



Im Moment managt Martens den Werkstattbetrieb allein, weil sein Kollege Lars Walter erkältet und ein dritter Mitarbeiter gerade in Rente gegangen ist. Aber im Frühling beginnt das Geschäft auch erst wieder so langsam. „Mittelfristig werden wir da sicher noch wieder jemanden einstellen“, prognos-

tiziert Martens. Der Neue sollte genauso begeistert von britischen Old- und Youngtimern sein, denn die machen das Hauptgeschäft der Werkstatt aus, zu der Kunden auch aus dem Hamburger Raum oder aus Holland anreisen. „Wir machen gelegentlich auch andere Oldtimer. Aber da versprechen wir vor- ▶






Früh übt sich: Stefan Martens schwärmte schon als Grundschüler von einer Zukunft als Kfz-Mechaniker.

www.atera.de



GENIO PRO



-  2 Abklappwinkel
-  Innovatives Faltsystem mit Leuchtschutz
-  Plug & Drive Schnellverschluss
-  Erweiterbar mit aufsteckbarer Radschiene
-  Universeller Träger für MTBs, E-Bikes, Kinderräder...

PERFEKT FÜR DEINE NÄCHSTE CHALLENGE.
PREMIUM TRÄGERSYSTEME

Atera



You can't judge a book by its cover: Der British Car Service ist eine gute Adresse für englische Oldtimer.

her nichts. Wir sagen, wir gucken uns das an, und wenn wir damit zurechtkommen, dann machen wir das auch. Im Grunde ist die Technik gleich.“ Und diese Technik ist auch in der Werkstatt bodenständig. Da läuft viel mit Handarbeit und Muskelkraft – Diagnosegeräte kommen bei den Oldtimern gar nicht und bei den Youngtimern im Moment noch selten zum Einsatz.

Über die Jahre sind Kunden mit neueren britischen Fahrzeugen dazugekommen. Martens zeigt eine spezielle Diagnoseeinheit: „Die habe ich mir über einen MG-Club in England bestellt. Mit den Bosch-Testern kommt man bei den Engländern oft nicht an die Diagnoseschnittstellen. Wenn man Glück hat, kann man über OBD mal ein bisschen was auslesen, aber damit komme ich vernünftig an die Daten und kann auch alles so einstellen, wie man sich das wünscht.“

Vom Hobby zum Beruf

Aber wieso denn nun ausgerechnet britische Autos? „Das habe ich von meinem Vater Rainer geerbt“, lacht Stefan Martens. „Der hat quasi sein Hobby zum Beruf gemacht. Eigentlich ist er gelernter Kaufmann und hat auch in dem Beruf gearbeitet. Aber er fuhr immer englische Autos und in seiner Clique haben sie auch schon immer geschraubt. Als die Spedition, für die er arbeitete, über Kopf ging, musste er sich was überlegen.“ Das Schrauben bekam Stefan Martens sozusagen in die Wiege gelegt: „Bei mir fing das auch schon ganz früh an. Erst habe ich am BMX-Rad rumgeschraubt, dann kam das Mofa, und so ging das dann weiter. Nach der Schule bin ich immer hergekommen und habe mitgemacht. Meine Lehre habe ich dann aber bei BMW gemacht, weil ich auch mal in die Elektronik reingucken wollte, da hat man bei den alten Engländern ja nicht so viel von. Aber ich war dann auch froh, als ich wieder hier war, weil das hier mit den Kunden alles sehr angenehm ist. Wir sind mit den meisten sehr freundschaftlich und per Du, das macht halt richtig Spaß.“

Die Ersatzteile bekommt die Werkstatt häufig auch in Deutschland. Der noch unregelmäßige Brexit macht Martens daher nicht allzu große Sorgen: „Aber wie sich das dann preislich entwickelt, muss man

natürlich gucken.“ Ohnehin seien die Ersatzteilpreise für die normalen Engländer wie Mini, MG oder Triumph sehr human. Teuer werde es eher bei Jaguar oder Rolls-Royce. „Aber das werden die Besitzer solcher Autos verschmerzen können.“ Ansonsten ist Martens mit der Ersatzteilsituation zufrieden: „Das läuft heute überwiegend über einen einzigen britischen Großhändler. Früher haben wir das auch mal direkt irgendwo in England bestellt, aber da hat man selten genau das bekommen, was man wollte, und auch oft nicht vollständig. Von einem Komplettsatz bestellter Speichenräder kamen dann oft nur drei Felgen, zwei Zentralmuttern und es fehlten die Adapter. Dann hat man auf den Rest monatelang gewartet.“

Rechtslenkerschätze in der Werkstatt

Die Speichenräder sind bei vielen englischen Oldtimern echte Hingucker. Auch in seiner Werkstatt hat Martens ein paar Schätze stehen, etwa als Kundenfahrzeug einen knallgelben Daimler SP 250 Dart aus den Sechzigern, dem sein Alter kein bisschen anzusehen ist. Hinter einem Regal hat sich ein tadellos intakter Triumph Spitfire Mk I in British Racing Green versteckt und in einer Ecke setzt ein liebevoll restaurierter, uriger Morris Minor 1000, der Vorläufer des Mini, Staub an – ein Verkaufsschild verlockt dazu, den Rechtslenker aus dem Ruhestand zu erlösen. Und natürlich dürfen verschiedene Mini Cooper nicht fehlen. Auf dem Hof der Werkstatt parken ein Mini Clubman und ein sportlich aufgemachter Mini Mk VII. Zentral in der Halle steht ein auffälliges Mini Cooper Cabrio. Kotflügelverbreiterungen und dicke Plastikstoßfänger in Wagenfarbe verraten das späte Baujahr und ähnliche Geschmackssicherheit wie englische Haute Cuisine. „Die wurden tatsächlich ab Werk so gebaut“, weiß Stefan Martens. Die Briten haben es eben gern ein bisschen anders. Und Martens demonstriert, dass auch er mit seinen knapp 190 Zentimetern locker in einen Mini passt: „Da drin ist Platz ohne Ende und man kann sich den anpassen, wie man es braucht“, begeistert sich der Kfz-Meister. „Die heutigen Mini Cooper ... na ja, wir haben auch einige Kunden mit neueren Minis, aber ehrlich gesagt: Mini ist das nicht mehr.“

Wendet man den Blick von den automobilen Schätzen ab und etwas mehr auf die Werkstatt, fallen neben den vielen Details die speziellen Werkzeuge auf. „Man braucht natürlich zölliges Werkzeug, sonst ist man aufgeschmissen“, lacht Martens. „Und ohne spezielle Schlüssel für die Zentralradmuttern kommst du auch bei den Speichenrädern nicht weit.“ Ansonsten gibt sich die Werkstatt recht aufgeräumt und übersichtlich – schließlich wacht über allem die Queen: An der Wand hängt ihr Porträt, direkt hinter der Hebebühne und neben der abgeschnittenen Seite einer Mini-Karosserie. Very British! ■