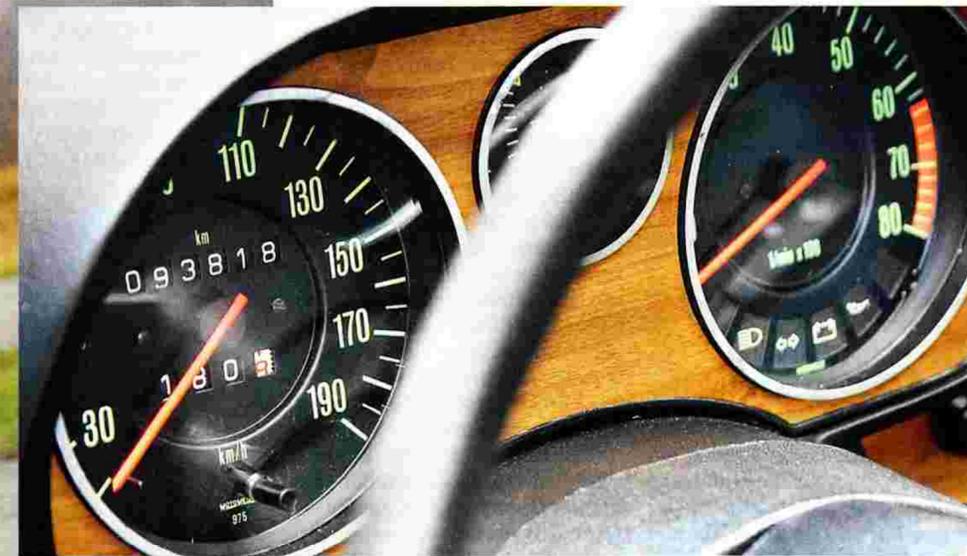


IM AUFWIND

Dieses Auto hat Stil, textete VW. Das war 1977. Drei Jahrzehnte später reift der Passat zum Klassiker. Olaf Steenbock ist der Wolfsburger Mittelklasse verfallen, seit er Auto fährt. Nun hat er sich einen Passat GLS restauriert



Der schöne Tacho bietet seiner Nadel Raum bis 190. Doch bei 156 km/h wird sie verharren, der Passat hat ja nur 75 PS. Dafür beginnt der rote Bereich erst bei 6300/min

„Letztes Jahr bin ich den gar nicht gefahren“, sagt Olaf Steenbock. Und meint damit nicht seinen Passat. Sondern Christianes Mercedes 500 SL, den schnellen Roadster seiner Freundin. Das beweist: Olaf ist bekennender Fan. „Seit ich Auto fahre, fahre ich Passat“, sagt der 39-jährige Hamburger. Einmal, mit ganz frischem Führerschein, war ihm ein Taunus dazwischengerutscht. Nur ein Versehen.

Dieses Exemplar hier, ein 77er Modell, hat Olaf Steenbock von

Grund auf restauriert. Nicht nur aufgehübscht. Nein, er hat den Passat bis ins Detail zerlegt, sandgestrahlt, geschweißt, lackiert, perfektioniert. Nun sieht er aus, als hätte VW ihn letzte Woche ausgeliefert.

Doch Olaf hat Fotos, die den Verfall bezeugen, unter dem sein Passat gelitten hat. Er wusste davon, als er ihn 2001 kaufte. „Der war so schlecht, dass ich gleich wieder nach Hause gefahren bin“, sagt Olaf über die erste Begegnung, „das war Zustand 5.“ Doch

er kam zurück. Wieder sah er den Rost an den Schwellern, den Hauben, an der B-Säule. Und wieder sah er das zerknitterte Seitenteil hinten links. Zwei Monate dauerte es noch. Dann griff er zu.

„Ich hatte keine Ruhe gefunden“, sagt Olaf. „Allein das gute Armaturenbrett war ein Grund.“ So spricht ein Mann, in dessen Lager allein 17 korrekt sortierte Passat-Türen auf ein zweites Leben warten, flankiert von ähnlichen Mengen an Heckdeckeln, Seitenteilen, Kotflügeln. In Boxen findet sich, säuberlich sortiert, von Kupplungen über Tachowellen bis zu Schriftzügen alles, was ein früherer Passat zum Überleben brauchen könnte.

Er hatte 400 Mark für den GLS gezahlt – den damaligen Top-Volkswagen in Diamantsilbermetall mit blauem Velours. „Eine rare Kombination ist das“, sagt Olaf über die Extrapolition Luxus, die sich der erste Besitzer gegönnt hatte. Viel gefahren war er nicht, wie die 91 000 Kilometer auf dem Zähler zeigten. Den Verfall der Karosserie hatte das nicht aufhalten können.

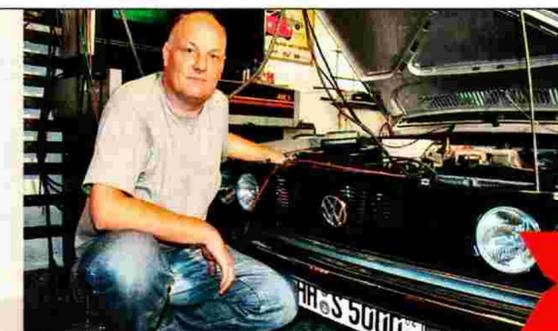
Mit bloßer Hand zog Olaf die Dreiecksbleche heraus, die vorn den Aufnahmebereich der Achse versteifen. „Überall saßen Flicker“, sagt er, „da hatte je-



rtlich, sportlich, der Passat. Wobei das Lenkrad aus dem TS stammt



Plüschig ist er auch: Sein marineblaues Velours verrät Oberklasse-Ambition



Olaf Steenbock (39):
Seit 20 Jahren nur Passat



Olaf Steenbock schürfte in der Tiefe. Im Bereich des völlig maroden Vorderwagens stand viel Arbeit an



Das rot grundierte Ersatz-Seitenteil stammt aus Brasilien, weiß Passat-Experte Olaf Steenbock

mand katastrophal gepfuscht.“ Reparaturbleche sind selten geworden. Und sie passen meist schlecht.

So musste Olaf anfertigen, was er benötigte. Für größere Teile ging er nach nebenan. Aus seinem Fundus nahm er neue Kotflügel, eine Beifahrertür, die Heckklappe und eine Frontmaske. Und ein linkes Seitenteil, das VW in Brasilien presste. Zusätzliche Befestigungslöcher für die Stoßstange verriet das. Erfahrene Passatologen kennen solche Details. Sie wissen es, seit Olaf vor 17 Jahren die Passat-Kartei gegründet hat. Auf dieser Plattform diskutiert die Szene über das Passat-Universum (www.passat-kartei.de).

Olaf ist Kfz-Techniker-Meister. So weiß er mit Autos umzugehen, auch wenn er sein Geld heute als Werkstattleiter im Baumaschinenbereich verdient: Mit einem Schweißpunktbohrer löste er das alte Seitenteil vom Unterbau und schweißte, exakt nach VW-Reparaturleitfaden, den Ersatz ein. „Ich habe versucht, so viele Teile wie möglich neu zu bekommen“, sagt er.

Ein weiterer heikler Lochfraß fand sich an der rechten B-Säule, exakt auf Fensterhöhe. Olaf kennt den Grund: Frühe Passat-Modelle trugen hier Zierleisten ohne Gummianterlage. Die scheuerten sich durch den Lack, den Rest besorgte Feuchtigkeit. Mit einem gesunden Blechteil, das er aus einem Schlachtfahrzeug schnitt, sanierte Olaf den Schaden.

Schlimm sah es auch im Motorraum hinter der Spritzwand aus. „Im Wasserkasten tobte eine Rostorgie“, kommentiert der Kenner, und: „Da muss man eben durch.“ Und so ging es weiter.

Schweller? Neu natürlich. Motorhaube? Getauscht. Um das viele neue Blech auf Dauer zu schützen, montierte er die Kotflügel mit Fettband und blies über sechs Kilo heißes Fett in die Hohlräume. Olaf Steenbock kennt da kein Zögern und keine Hürden.

Mit angesteckten Kotflügeln, Türen und Hauben schleifte er seinen Passat zu einem Lackierer in den Harz. Ein paar Hundert Kilometer, die sich gelohnt haben, weil Preis und Qualität stimmten. Selbst wollte er weder schleifen noch spritzen: „Wenn der Lack nicht passt“, sagt er, „dann siehst du das sofort.“

Das war die Hauptarbeit. Innen gab es wenig zu tun für ihn. Gut, er musste den alten Himmel wie-



Nur rund 3000 frühe Passat soll es noch geben

der sorgfältig verspannen, ein neuer Teppich für die Hutablage fand sich im Ersatzteilpool der Passat-Kartei. Das blaue Velours war verschmutzt, hatte die Jahre aber ohne ausgebliehene Kanten überstanden. Allem Rost zum Trotz muss der GLS meist in einer Garage gestanden haben.

Letztlich forderte sogar das Armaturenbrett eine Reparatur ein: Den Instrumententräger stabilisierte Olaf von innen mit Glasfasermatten. VW hatte ihn einst aus Pressholz gefertigt, exakt am 9. 5. 1977 übrigens, wie ein Stempel auf der Unterseite bezeugte.

31 Jahre ist das her. Auch schon wieder. Nach dem Kauf 2001 hatte Olaf noch einen G-Kat mit Luft-

ventil nachgerüstet. Heute ist sein GLS bereits ein Oldtimer mit Anspruch auf H-Kennzeichen. Doch das lohnt sich nicht für ihn. Den Passat fährt er nur im Sommer. Und nur auf trockenen Straßen.

Dann legt der 1,6-Liter-Vierzylinder voller Freude los. Olaf Steenbock hat den Motor nicht geöffnet, nur die Ventile eingestellt und den Vergaser abgedichtet. „Die Motoren laufen und laufen und laufen“, sagt er, „da gibt’s keine Probleme.“ Dabei dreht seine 75-PS-Version schon 4500/min, wenn ein Tempo von 120 km/h anliegt. „Ein Spritfresser ist er schon“, gesteht Olaf, „er macht es kaum unter zehn Liter.“

Das liegt an der Dreistufen-Automatik, die sehr kurz übersetzt ist. Und so quält sich die Tachonadel nach vorn. Bei 156 km/h verharrt sie. Der Passat jault dazu wie ein getretener Hund. Etwas Gutes hat dieser Charakterzug: „Er ist ein Sprinter“, lobt der Restaurator seinen GLS – von dessen 885 Kilo Leergewicht heute selbst Kleinwagen träumen.

Olaf und Christiane können zwischen drei Passat wählen, die in ihrer Garage warten, alle Zweitürer der ersten Baureihe. Ein halbfertiger Viertürer wartet als nächstes Projekt. „Sie sind selten geworden“, sagt er. Vor zehn Jahren meldete das Krafft-Bundesamt über 17 000 Exemplare. Heute sind es noch rund 3000, und kaum ein Kombi ist darunter. „Die kamen damals nur auf zehn Prozent Anteil“, sagt Olaf. Doch genau das ist es, was er sucht: einen frühen Passat Variant. Der Motor? Egal.

Das ist sein großer Traum. Viel mehr, als es jeder Mercedes-Roadster sein könnte. V8-Motor hin, fünf Liter Hubraum her.



TECHNISCHE DATEN

VW Passat GLS Automatic (75 PS)

Vierzylinder-Reihenmotor • Hubraum 1588 cm³ • Leistung 55 kW (75 PS) bei 5600/min • maximales Drehmoment 118,6 Nm bei 3200/min • Dreistufen-Automatikgetriebe • vorn Federbeine mit unteren Dreiecksquerlenkern/hi. Torsionskurbelachse an Längslenkern mit Schraubenfedern und Diagonalstrebe • vo. Scheiben-, hi. Trommelbremsen • Reifen 175/70 SR 13 auf 5,5-J- Leichtmetallrädern • L/B/H 4190/1600/1360 mm • Radstand 2470 mm • Leergewicht 885 kg • zulässiges Gesamtgewicht 1330 kg • Kofferraum 500 l • Tankinhalt 45 Liter • 0-100 km/h 14,8 s • Spitze 156 km/h



Dezenter Wohlstand: In seinem Diamantsilbermetallic tritt der frühe Passat betont seriös auf



Unfall hatte das Seitenteil verformt. Blech flog auf den Schrott



Besonders fies zeigte sich der Rost an der B-Säule in Höhe der Fensterlinie



Auch in den Schwellern hatte sich Korrosion eingenistet. Ein größerer Eingriff war die Folge



Heute trennt ein Fettband das Kotflügelblech von der Karosserie



Fugen-Fans dürfen staunen: Alle Spalte laufen eng und gleichmäßig



Dutzende von Klammern zogen den Himmel wieder in seine Position



Mit einer Schaumwäsche reinigte Olaf Steenbock die Velours-Polster



Neue Scheinwerfer? Standardteile, kein Problem. Nur die Träger sind rar