

# GROSSE VIER-SCHAU

Beim Transaxle-Spezialisten Reiner Telkamp in Ludwigsburg dreht sich alles um die Vierzylinder-Modelle von Porsche. Ob **924, 944 oder 968** – Telkamp kennt jede Schraube und jeden Hohlraum an den Porsche-Youngtimern mit den wassergekühlten Vierzylindermotoren

TEXT UND FOTOS: HANS-JOACHIM WIEHÄGER

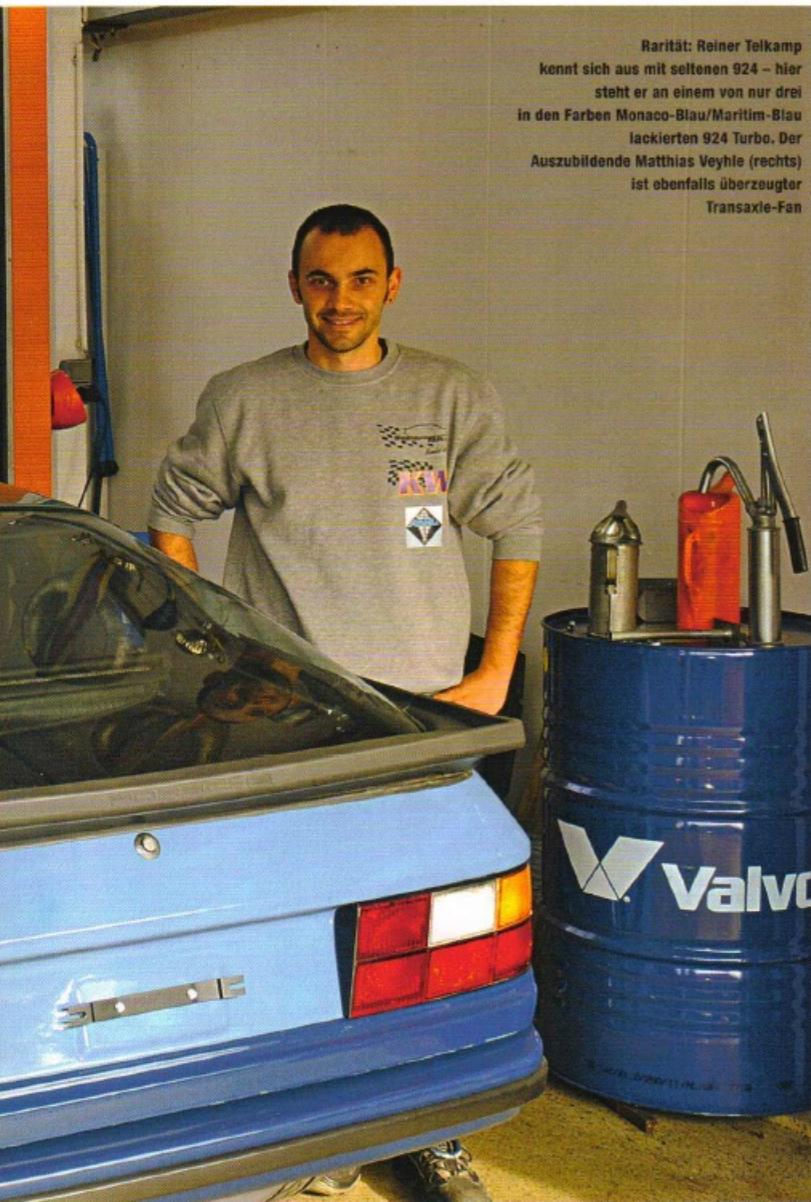


**E**twas ist anders in der Werkstatt von Reiner Telkamp. Nein, es ist nicht die versteckte Lage in einem Industriegebiet von Ludwigsburg-Nord. Und es ist auch nicht die Anordnung der beiden Hebebühnen in der kleinen Industriehalle. Es ist das Betriebsklima. Zu Telkamp kommen Leute, die ihre Youngtimer auch fahren. Anders als bei vielen Elfer-Spezialisten, deren Klientel sich zunehmend auf das Sammeln der Porsche

mit dem Sechszylinder-Boxer verlegt hat, sind die meisten Transaxle-Besitzer noch nahezu täglich mit ihrem Auto unterwegs, und das bei fast jedem Wind und Wetter. Und wenn es mal ein Problem gibt im Alltagsverkehr und das gute Teil nicht mehr so will, wie es soll, dann ist die Werkstatt im schwäbischen Ludwigsburg nördlich von Stuttgart eine erste Adresse für die Vierzylinder-Transaxle-Modelle 924, 944 und 968.

Manchmal ist der Werdegang eines Spezialisten verschlungen. Bei Telkamp fing alles mit englischen Sportwagen an. Der gelernte Kraftfahrzeug-Mechaniker, der in einem kleinen Ort bei Leer in Ostfriesland aufgewachsen ist, hatte zunächst seine Leidenschaft für knorrige Engländer vom Schläge eines Austin Healey oder TVR entdeckt. Doch kaum hatte er Anfang Januar 1994 in Remseck bei Ludwigsburg seine erste eigene Werkstatt eröffnet, da schneite auch schon ein 356-Besitzer vorbei – der Porsche-Bazillus sprang auf Telkamp über, bevor der das überhaupt so richtig realisierte. Fortan schraubte der Mann aus Norddeutschland vornehmlich an den Sportwagen aus Süddeutschland und das so gut, dass Telkamp sieben Jahre lang Fahrzeuge des Porsche-356-Cups betreute. Zwischendurch setzte sich der Kfz-Meister immer mal wieder selbst ans Steuer und fuhr bei den Langstreckenrennen etwa auf der Nordschleife des Nürburgrings oder im belgischen Spa mit. Seine Werkstatt hatte er zwischenzeitlich in den Ludwigsburger Stadtteil Ossweil verlagert.

Rarität: Reiner Telkamp kennt sich aus mit seltenen 924 – hier steht er an einem von nur drei in den Farben Monaco-Blau/Maritim-Blau lackierten 924 Turbo. Der Auszubildende Matthias Veyhle (rechts) ist ebenfalls überzeugter Transaxle-Fan



#### ÜBER DEN MOTORSPORT ZUR TRANSAXLE-SZENE

Anfang des neuen Jahrtausends kam Telkamp über seine motorsportlichen Aktivitäten dann in Kontakt mit der Transaxle-Szene. Auf von ihm aufgebauten 924 und 944 fuhr er erfolgreich in der PCC (Porsche Classic Car) Trophy mit. Wer so schnelle Porsche-Vierzylinder einsetzt, der muss ein guter Techniker sein, dachten sich andere Transaxle-Besitzer und brachten ihre Fahrzeuge zu Wartungs- und Einstellarbeiten bei Telkamp vorbei. Und weil seine 356-Klientel immer älter wurde und ihre Porsche immer weniger bewegte, beschloss Telkamp nach dem Umzug in seine heutige Werkstatt im Sommer 2005, sich fortan auf die Vierzylinder-Porsche zu konzentrieren.

Dabei hat er in den vergangenen Jahren einen Image-Wechsel festgestellt: „Anfangs wurde ich oft belächelt, weil ich an Hausfrauen-Porsche rumgeschraubt habe. Heute kommen sogar Elfer-Besitzer zu mir, die im Alltag einen Transaxle fahren.“ Mittlerweile hat Telkamp Kunden aus dem gesamten deutschsprachigen Raum sowie aus anderen Ländern wie etwa Frankreich. Einmal im Jahr veranstaltet er zudem

ein großes Transaxle-Treffen, zu dem Anfang Mai 2011 rund 150 Porsche-Fahrer zur großen Vier-Schau nach Ludwigsburg anreisten.

#### **VENTILE MATCHEN AM EINSPRITZ-PRÜFSTAND**

Die Werkstatt ist zwar klein, aber überaus gut ausgestattet. Neueste Errungenschaft ist ein ASNU-Prüfstand für Einspritzventile. Damit werden Durchflussmenge, Dichtigkeit und Sprühbild der Ventile getestet, was für einen sauberen Motor-

lauf ausgesprochen wichtig ist. Verschmutzte Ventile werden im Ultraschallbad gereinigt, bei abweichenden Durchflussmengen ersetzt. Telkamp die Ventile, bis alle gleich viel Benzin einspritzen. Matchen nennt man das, und für Gleichlauf, Leistungsentfaltung, Schadstoffausstoß und Verbrauch bringt das weitaus mehr als die meisten anderen Einstellarbeiten am Motor. Auch bei der Fehlersuche setzt Telkamp moderne Prüfgeräte ein. Einen ABS-Tester hat er sogar selbst gebaut.

#### **NICHT MEHR LIEFERBARE TEILE WERDEN ANGEFERTIGT**

Der Transaxle-Spezialist repariert aber nicht nur, sondern verbessert auch gezielt. So baut er auf Wunsch an den Federbeinen der Vorderachse wesentlich präzisere Unibal-Gelenke anstelle der serienmäßigen Domlager ein oder ersetzt die Gummilager an den Schräglenkern der Hinterachse durch Nadellager. Auch Ersatzteile lässt Telkamp anfertigen, so etwa Formschläuche für die Kurbelgehäuse-Entlüftung, die



**Präzision:** Kurbelwellen vermisst Reiner Telkamp mikrometergenau. Er kennt die voll alltagstaugliche Porsche-Transaxle-Technik bis in alle Feinheiten

mit zunehmendem Alter gerne porös werden. Während es bei Porsche nur noch ein komplexes Ersatzteil mit weiteren angeschlossenen Leitungen gibt, kostet der kurze Gummischlauch bei Telkamp ein Bruchteil des Preises für das Porsche-Formteil. Die bruchgefährdeten Metallbenzoleitungen des 924, die bei Porsche nicht mehr zu haben sind, lässt Telkamp ebenfalls nachbauen.

Obwohl sich der Kfz-Meister, der mit Matthias Veyhle einen ebenfalls vom Transaxle-Fieber befallenen

Auszubildenden beschäftigt, auch weiterhin vornehmlich um 924, 944 und 968 kümmern wird, kann er doch nicht ganz von seiner alten Leidenschaft, dem Vierzylinder-Boxer, lassen. Für die 356-Motoren hat Telkamp auch noch einen Bosch-Prüfstand für kontaktgesteuerte Zündverteiler. Derzeit restauriert er zudem einen Porsche-Flugmotor vom Typ 678/4. Und ab und an kommt auch noch ein 356 auf den Hof gefahren, neugierig beäugt von Jakob. Der ist ein hübscher, gerade mal ein Jahr alter Old

English Bulldog und sieht bereits so stämmig aus wie ein 944 Turbo. Jakob ist ein echter Gebrauchshund – so wie die Vierzylinder-Transaxles auch heute noch Sportwagen für den täglichen Gebrauch sind. 🐾

#### KONTAKTADRESSE

**Reiner Telkamp**  
Maybachstraße 20a  
71634 Ludwigsburg  
Telefon (07141) 86 58 352  
E-Mail mail@reiner-telkamp.de  
www.telkamp.de



**Bühnenleben:** Der silberfarbene Porsche 944 S wird auf Herz und Nieren geprüft. Ersatzteile, die es nicht mehr gibt, werden kurzerhand angefertigt



**Oldie:** Mit dem Bosch-Zündverteiler-Prüfstand lassen sich alle kontaktgesteuerten Zündanlagen optimieren



**Qualitätskontrolle:** Mit dem ASNU-Prüfstand wird die Leistung von Einspritzventilen gemessen