

Alles begann mit einer Neben-sächlichkeit, die für unsere Ge-schichte heute aber eine ent-scheidende Rolle spielt. Mehr als zehn Jahre ist es her, dass Reiner Telkamp den Porsche 944 eines Kun-den in Zahlung nahm. „Ich habe mir das Auto dann in einen Rennwagen umgebaut und bin damit in der Porsche Classic Trophy gestartet“, erzählt Telkamp mit seinem leichten norddeut-schen Akzent.

Damit war der Wahl-Schwabe, der eigentlich aus Leer in Ostfriesland stammt, recht zügig und erfolgreich unterwegs. Was in den 90er-Jahren be-reits mit einem Porsche 356 funktio-niert hatte, setzte sich jetzt mit dem Transaxle-Vierzylinder fort. „Die Leu-te denken ja: Wer mit einem solchen



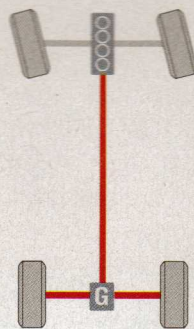
Neben Telkamp gehört seine Bulldogge Josef zum Personal

Auto schnell fahren kann, hat auch Ahnung von der Technik.“ Bald schon hatte Reiner Telkamp etliche Kunden vor allem mit Straßenfahrzeugen, so-dass er sich ganz auf die Reparatur der jungen Porsche mit den Vierzylinder-Reihenmotoren beschränken konnte.

Tour im 924 Turbo

Telkamp selbst fährt einen Porsche 924 Turbo aus dem Baujahr 1981. „Den habe ich vor zwei Jahren aus Italien geholt, damals waren diese Autos noch einigermaßen günstig“, berichtet der Spezialist am Steuer seines Spaßautos und gibt Gas. Der vorn eingebaute, 170 PS starke Vierzylinder macht sich mit kräftiger Stimme bemerkbar. „Der Vorbesitzer hat sämtliches Dämmmaterial aus dem Auto geholt, aber dadurch ist es schön leicht“, bemerkt Telkamp mit einem verschmitzten Lächeln. Er hat seinem 924 Turbo auch selbst weitere Finessen spendiert: Neben Veränderun-gen am Fahrwerk verfügt der 2+2-Sit-zer über Sportaußenspiegel und Fuchs-Felgen. „Porsche und Fuchs-Felgen – das gehört für mich einfach zusam-men“, betont Telkamp.

Als er sich ganz den Porsche-Vier-zylindern mit Transaxle-Getriebe ver-schrieb, waren die günstigen Sportwa-gen noch nicht als „echte“ Porsche anerkannt, also vermeintlich keine gute Geschäftsidee. „Einige Kollegen haben gedacht: Der Telkamp ist bald pleite“, erzählt er, während er einen Gang hochschaltet. Doch er hatte auf das richtige Pferd gesetzt. Seine Renn-sporteinsätze begeisterten ihn für die-se Autos. Er ahnte, dass die Zahl der Fans für die Baureihe stetig wachsen würde. Seit acht Jahren begrüßt er seine Kunden jetzt in einer etwas ver-



TRANSAXLE

Das Transaxle-Getriebe ist bei dem Auto mit Frontmotor an der angetriebe-nen Hinterachse in einem Block mit Differenzial und Achsantrieb eingebaut. Vorteil: eine bessere Ge-wichtsverteilung



Seit 20 Jahren arbeitet Reiner Telkamp als selbst-ständiger Porsche-Schrauber. Heute zählt der 49 Jahre alte Ludwigsburger zu den bekanntesten Spezialisten für Transaxle-Porsche mit Vierzylinder-Motoren.

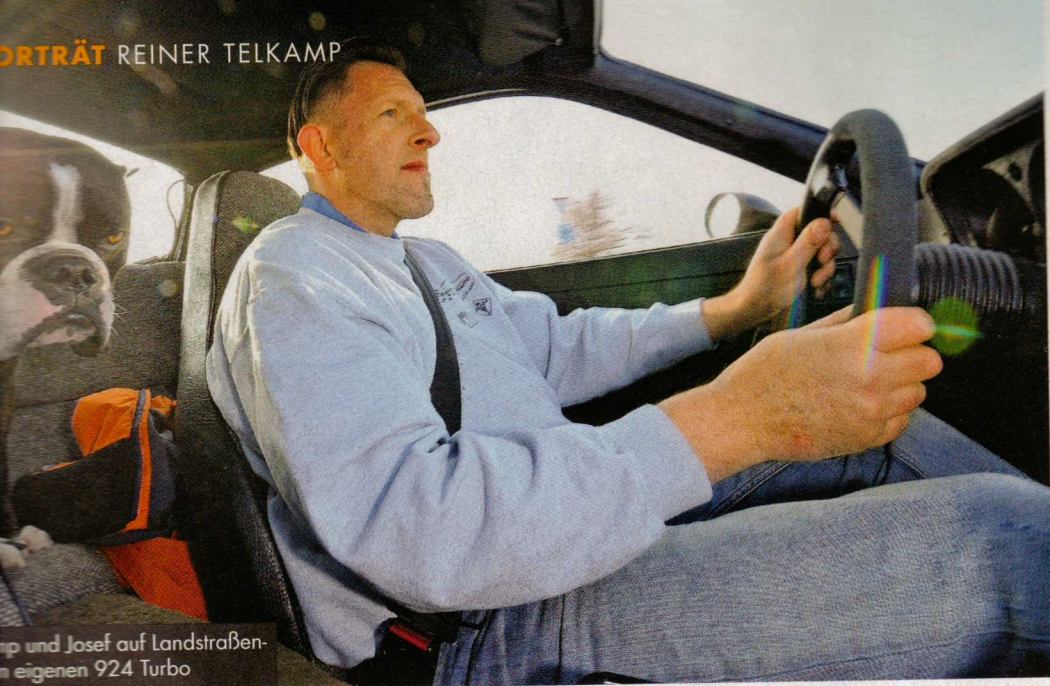
TEXT Dirk Johae FOTOS Hardy Mutschler

MISTER T



Die Werkstatt ist auf Vierzylinder-Transaxle ausgerichtet

RANSAXLE



Reiner Telkamp und Josef auf Landstraßen-
in eigenen 924 Turbo

„Ich war zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Heute habe ich Kunden von Norwegen bis Mallorca“

steckt liegenden Halle im Ludwigsburger Norden. Im Sommer war der Hof zeitweise komplett mit Kundenautos belegt. Jetzt im Winter aber ist es ruhiger: Da bleibt auch Zeit, um den eigenen 924 Turbo zu fahren. Immer mit von der Partie ist sein Bulldoggen-Rüde Josef, der sehr aufmerksam zwischen den beiden Vordersitzen herausschaut.

„Wir merken, dass die Szene sich wandelt“, berichtet Telkamp und schickt die Begründung gleich hinterher: „Es gibt immer mehr Sammler unter den Besitzern, die ihre Autos im Winter nicht mehr bewegen.“ Noch letztes Jahr kamen auch in den kalten Monaten regelmäßig Kunden, die bleiben jetzt erstmals aus. Doch Telkamp und sein Mitarbeiter Matthias Veyhle, der gerade seine Ausbildung erfolgreich abgeschlossen hat, haben vorgesorgt und klagen deshalb nicht über Langeweile.

Auch die Preise für Coupés ziehen spürbar an. Vor allem die Werte für die Sondermodelle, wie zum Beispiel den 924 Martini, und Kleinserien, wie den 924 Carrera GT, steigen mächtig. Bei den Sammlern, so scheint es, ist es längst keine Frage mehr, ob Fahrzeuge der 924/944/968-Linie waschechte



Mit dem **Porsche 924** begann 1976 die Laufbahn der Transaxle-Vierzylinder aus Zuffenhausen: Saugmotor mit 136 PS



Nur 400 Exemplare des **Porsche 924 Carrera GT** wurden ab 1980 als Basismodell für den Motorsport gebaut



1982 kam der **Porsche 944** mit dem 2,5-Liter-Motor ins Programm: Karosserie und Fahrwerk vom Carrera GT inspiriert



Ab Herbst 1991 vollendete der **Porsche 968** die Baureihengeschichte. 1995 wurden die letzten Exemplare gebaut

Mitglieder der Porsche-Familie sind. Reiner Telkamp kann das nur recht sein: „Ich war eben zur richtigen Zeit am richtigen Ort.“ Seine Kunden kommen mittlerweile aus ganz Europa. Ein Auto hat er kürzlich nach Norwegen verkauft. Südlich gesehen reicht sein guter Ruf bis nach Mallorca.

Das Porsche-Gen ist ihm übrigens nicht angeboren. Eigentlich wollte der gebürtige Ostfrieser sich englischen Sportwagen widmen. Ein TVR 2500 war eine Zeit lang sein Privatauto. Dann bekam er einen Porsche 356 in die Hände. Bald schon setzte er ein Auto im Porsche 356-Cup ein und machte sich schnell als Motorenspezialist einen Namen. Der Motorsport hat ihn geprägt. Das merkt man an seiner Arbeit. Wenn es ein Problem gibt, sucht Telkamp so lange, bis er eine zufriedenstellende Lösung findet. Hilfsmittel, die auf dem Markt nicht angeboten werden, baut er kurzerhand selbst, zum Beispiel einen Tester für Motorkomponenten.

Faszination Rennwagen

Für Rennen hat Telkamp jedenfalls keine Zeit mehr. 2005 hängte er den Helm an den Nagel. Rennwagen, wie zum Beispiel historische Markenpokal-Autos aus dem von 1986 bis 1989 getragenen 944 Turbo Cup, rollen nur noch als Kundenautos auf den Hof im Ludwigsburger Gewerbegebiet. Dazu kommen besonders reizvolle Restaurierungsobjekte wie ein Porsche 924 GTR Turbo, der in den 80er-Jahren erfolgreich in der US-Rennszene eingesetzt wurde. „Ein ähnliches Projekt würde ich in Zukunft gerne wieder angehen“, sinniert „Mister Transaxle“. Von den Vierzylinder-Modellen, die für den Einsatz auf den Rennstrecken aufgebaut wurden, ist er besonders fasziniert.

Aber gerade auch für diese Renn-GTs interessieren sich mehr und mehr Sammler. Kleine Stückzahlen und die individuellen Geschichten der jeweiligen Autos wecken die Begehrlichkeit. Das gilt auch für den CS sowie die Turbo-Versionen des 968. „Solche Autos werden von einem Liebhaber zum nächsten weitergegeben, sie tauchen gar nicht mehr am Markt auf“, beobachtet Reiner Telkamp.

Ihm kann das mit seiner Spezialwerkstatt nur recht sein: Je größer die Wertschätzung der Autos, umso besser ist das fürs Geschäft. Nur einer Sache trauert er hinterher: „Heute ärgere ich mich, dass ich den 944 damals zum Rennwagen umgebaut habe“, meint er: Als Straßenauto wäre ihm dieser Porsche heute lieber. So ändern sich die Zeiten. ■