



# Schönheitsoperation an Edelkarosse

Hört man da einen Bären brüllen an der Richtstrasse in Chur? Nein, es ist ein Biest auf vier Rädern der Veredlergarage Rusconi und Ulz Autotechnik.

VON YANIK BÜRKLI (TEXT UND BILDER)

Auf der Hebebühne macht sich ein Mercedes ML 63 AMG hinter einem Aston Martin Vanquish V12 breit. Aber noch nicht so breit, dass die Jungs von Cartech zufrieden wären. Denn noch sieht er aus wie frisch ab Werk. Theoretisch müsste das Auto schon poliert und fixfertig umgebaut zu Hause beim Kunden in der Garage stehen. In der Praxis sieht das aber immer ein bisschen anders aus.

AN DIESEM DIENSTAGMORGEN um halb neun müsste der Spengler längst hier sein. Doch noch eine Stunde lang passiert nichts. Aber dann geht plötzlich was. Mit dampfendem Atem läuft Spengler Raphael Casutt über den vereisten Teerplatz, drückt die Türfälle des Garagentors runter und tritt in die angenehm warme Werkstatt. Mechaniker Remo Riedi lässt auch nicht auf sich warten. Der Mercedes bekommt jetzt von den Edeltunern ein bisschen was fürs Auge.

Er wird dank dem Tuninghersteller Brabus noch wuchtiger. Brabus ist ein Tuningunternehmen aus Deutschland, spezialisiert für Fahrzeuge von Mercedes Benz.

SPENGLER CASUTT (46) hat eine eigene Carrosserie-Werkstatt im Domleschg und Mechaniker Riedi (24) absolvierte schon die Lehre bei der Autowerkstatt Rusconi und Ulz. Obwohl sie nicht jeden Tag zusammenarbeiten, verstehen sie sich blind. Die beiden Generationen sprechen kaum ein Wort miteinander. Zeitweise hört man nur die Luft, die durch den feinen Luftschlauch der Scheibenkleberpistole dringt.

Jeder weiss, was er zu tun hat. Riedi schleift mit einem gelben, grobkörnigen Schleifpapier sorgfältig auf einer ausgelegten grünen Decke die Kotflügel-Verbreiterungen vor. Spengler Casutt säubert in der Zwischenzeit die Stellen am Auto, die danach mit den Verbreiterungen beklebt werden. In Jeans, schwarzem Kapuzenpullover und kahl geschorenem Kopf steht der Spengler mit breit gespreizten Beinen am Auto, um an schwierig zugänglichen Stellen heranzukommen. Im Hintergrund schwirrt der sichtlich beschäftigte Werkstattchef Enrico Palmese immer mit dem Telefon am Ohr zwischen Garage und Büro hin und her. An der Frontseite des Autos muss der Spengler

mit der Stichsäge zwei grosse Löcher in die Plastikstossstange schneiden, damit die neuen Teile reinpassen.

ALLEIN SCHON DAS ZUSEHEN tut einem weh, wenn an einem so edlen Auto Teile herausgeschnitten werden. Der junge Mechaniker schleift immer noch, während der Spengler schon die ersten Teile anpasst. Das Ganze ist Millimeterarbeit. Nach dem Schleifen und Entfetten

## 60 000

Für so viele Franken hat der Besitzer der Edelkarosse in die Veredelung seines fahrbaren Untersatzes investiert.

kommt der Haftvermittler zum Einsatz, der hilft, die Festigkeit zwischen Bauteil und Karosserie herzustellen. Dann kann endlich geklebt werden. Mit Handlampe und Scheibenkleberpistole bewaffnet klebt Casutt das erste Teil an. Er zieht den Kleber exakt und sauber auf die weiteren Anbauteile. Damit auch gar nichts verrutschen kann, wird die Verbreiterung mit Kleband, Saugnapfen und Holzklötzen befestigt. Wer schön sein will, muss leiden. Der schwarze

Scheibenkleber lässt die Hände von Casutt aussehen, als wären sie von einem Kumpel, der aus dem Kohlenbergwerk steigt.

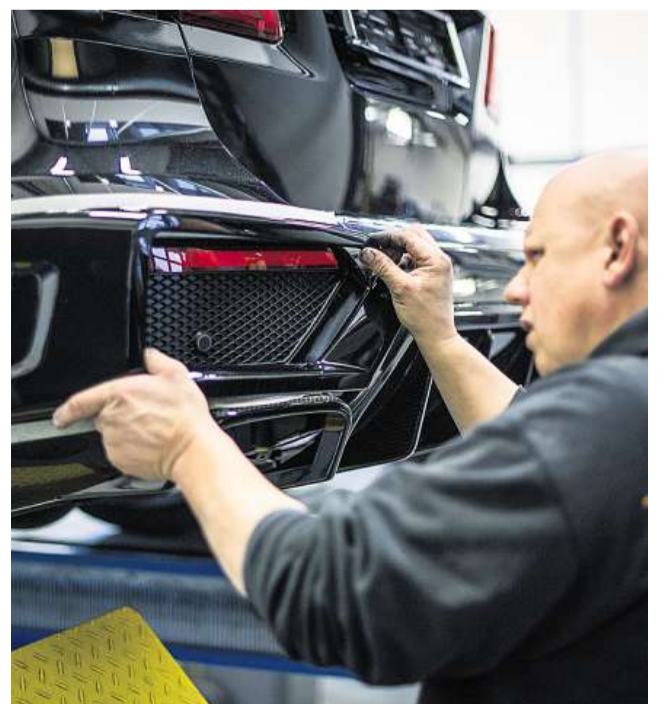
WERKSTATTCHIEF PALMESE schaut ab und zu mal über die Schulter von Riedi und Casutt. «Und, wie kommt ihr voran?» – «Wir sind gut in der Zeit», sagt der Spengler. Der Domleschger wechselt eine weitere Tube Scheibenkleber. Für das ganze Fahrzeug braucht er mindestens acht. Stück für Stück arbeiten sich die beiden vor. «Hast du gelesen, wie viele Autofans nach Wohlen gekommen sind?», fragt ein weiterer Mechaniker Riedi und diskutiert mit ihm über den Trauerzug mit Autos, der im Aargau für den verstorbenen Schauspieler Paul Walker durchgeführt wurde. Neben dem Gespräch wird selbstverständlich weiter gearbeitet. Palmese schaut wieder in die Runde. «Wann kommst du morgen – halb neun?» Casutt ist ganz in seiner Arbeit vertieft. «Passt», sagt er und feilt weiter.

NUN IST DAS LETZTE PLASTIKTEIL an der Reihe. Durch die Garage hört man nur leise den Moderator im Radio und das feine Scheppern der Heizung. Das Teil an der Front des Autos kann aber gut eingepasst werden. Casutt ist bestens gelaut und pfeift leise zur Musik, die aus dem Radio kommt. Ein kleiner, spitzer

Draht schaut gefährlich aus der Stossstange heraus; einen Moment nicht bei der Sache und schon blutet bei Casutt ein kleiner Kratzer auf seiner Glatze. Doch die Arbeit geht weiter. «Legoauto», flüstert Casutt und klebt weiter die Plastikteile mit Kleband und Saugnapfen an. Es kommt noch mal ein bisschen Spucke an jeden Saugnapf, damit sich auch sicher keiner löst. Für heute ist aber Schluss. Kurz gehen die beiden Männer noch den nächsten Tag durch. Es müssen noch die beleuchteten Seitenschwellen montiert und der ganze Mercedes poliert und sauber gereinigt werden.

DREI TAGE SPÄTER hat die Garage für alle Kunden noch einen Apéro organisiert. Der langjährige Kunde aus dem Unterland steht mit Vorfreude am Stehtisch, in der Hand ein Glas Wein. Er hat schon mehrere Fahrzeugumbauten bei den Spezialisten von Rusconi und Ulz anfertigen lassen, und es wird auch nicht sein letzter Auftrag gewesen sein. Wenig später sitzt der Kunde im Auto, startet den Motor und lacht. Er ist sehr zufrieden mit dem 60 000-Franken-Umbau und hat nur Komplimente an das Team von Marlies Rusconi und Wolfgang Ulz.

Und dann brüllt die 557-PS-Wuchtbrumme laut auf. Raus aus der Richtstrasse und rauf auf die Autobahn in Richtung Zürich.



Trocknen, kleben, schleifen und millimetergenaues Anpassen gehören zum Programm der Autoveredler – wer schön sein will, muss leiden.