

KÜHLE BRISE *AUS DEM NORDEN*

Heizung aufdrehen im Stau? Nicht nötig, wenn das Kühlsystem fit ist. Bei Jabusch Kühlerbau hat man sich auf die Überarbeitung und Rekonstruktion klassischer Kühler spezialisiert



Der Rover stand Jahrzehnte in einer Sammlung. Der marode Kühler hat die Standzeit nicht überlebt

WERAN EINEM verregneten Morgen im späten November um 5 Uhr in der Früh aufbrechen muss, eine Stunde vor dem Elbtunnel im Stau steht und schließlich in der hinteren Ecke eines Gewerbegebiets in Itzehoe sein Ziel findet, wird kaum mit der Gewissheit aufgestanden sein, dass dies ein besonderer Tag wird.

Wie sehr man sich irren kann, zeigt der Besuch bei Jabusch Kühlerbau. Der Familienbetrieb wird von Uwe Jabusch geführt, der schon an der Tür steht. „Moin!“, schallt es mir freundlich entgegen. Keine Frage, hier bin ich im hohen Norden der Republik. Am Telefon haben wir besprochen, dass ich einen Tag zuschauen darf, was hier so gemacht wird. Und das ist theoretisch erst mal einfach. Kühler. Von der Mini-Ausführung für Mopeds über zahlreiche Fahrzeugmodelle bis hin zu großen Traktoren oder auch den dicken Klötzen der Hamburger Hochbahn. Uwe (58) und sein Bruder Jürgen (66) haben die Traditionsfirma von ihren Eltern Erich und Edla übernommen, die sie vor gut 60 Jahren selbst aufkauften. Und so unscheinbar die Adresse, so altmodisch die Werkstattausrüstung, so klein das siebenköpfige Team: Hier sind echte Profis am Werk.

Im Gepäck habe ich den Kühler meines Rover SD1. Der Wagen stand ewig in einer Sammlung, wurde nun technisch umfangreich überholt und bekam dabei das Kühlsystem gespült. Das Resultat war verheerend. Wie aus einem Springbrunnen sprudelte es überall am Kühler heraus. Nach gut 40 Jahren war das Ding an zahlreichen Stellen durchgerostet. Ersatz ist selbst in England nicht mehr zu bekommen. Also machte ich mich auf die Suche und stieß auf die Firma in Itzehoe.

Die begrüßen mein Mitbringsel unerwartet euphorisch: „Der sieht ja noch richtig gut aus!“, strahlt Chef Uwe. Auf meinen verständnislosen Blick hin erklärt er: „Natürlich muss das Netz erneuert werden, die Seiten überarbeitet. Aber die Substanz ist da. Der lässt sich gut aufarbeiten.“ Überhaupt hat er ein Herz für Engländer. Die hochwertigsten Kühler haben sei-



▲ Gut zu erkennen sind die verkalkten und korrodierten Kühlrohre. Hier kühlt nichts mehr

► Sieht aus wie neu, ist aber „nur“ komplett überholt. Das Ergebnis von einem langen Tag Arbeit



▼ Der 86er Rover SD1 2300 S fand seinen Weg im letzten Winter in Maltes Garage. Jetzt ist er wieder fit für die Straße

ner Erfahrung nach alte Jaguar. „Die lassen sich eigentlich immer retten.“ Der des Rover sei von der Machart identisch, aber aufgrund des kleinen Sechszylinders nur ein „Zweireiher“, was den Aufwand sogar noch reduziert. Jaguar haben

meist Dreireiher. Nein, wir sind nicht aus Versehen beim Herrenausstatter gelandet. Damit meinen Uwe und seine Kollegen die Anzahl der Kühllamellenreihen. Also die Dicke des Netzes. Bis zu sieben Reihen bekommen sie an den teils monströsen Geräten montiert, bis zu 1,20 Meter Breite. Da sind wir dann aber eher im Bereich größerer Nutzfahrzeuge. Schwieriger wird es bei Kühlern, deren Wasserkasten oder Bodenplatten aus Kunststoff sind. „Das meiste ist heute nur noch Einwegschrott.“ Das passt ja ins Bild. Trotzdem müssen sie oft auch >>





1 Exakt Aufmaß nehmen ist der elementare Start einer jeden Reparatur



2 Wie viele Reihen? Versetzte Lamellen oder parallel? Chef Uwe Jabusch muss jedes Detail vorab genau abklären



3 Das Altteil wird behutsam auseinander gelötet und in seine Einzelteile zerlegt



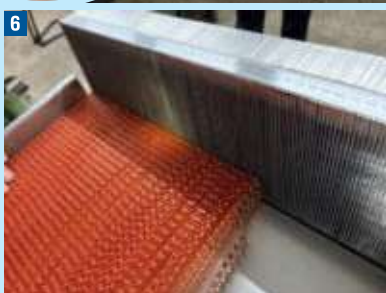
4 Mit einer Stanzmaschine werden die Kühllamellen aus Messingband gepresst. Insgesamt entstehen 3,4 Quadratmeter Lamellen. Die Kühlleistung ist doppelt so groß

5 Aus Zinkband formt und schneidet die Maschine 56 Meter Kühlrohr

◀ Was aussieht wie ein USB-Stecker, ist das neue Kühlrohr. Hier fließt bald Kühlwasser

6 Die fertigen Lamellen werden auf dem Packtisch ausgerichtet

7 Behutsam wird jedes Kühlrohr in die Lamellen geschoben. Eine knifflige Arbeit



8 Anhand des Wasserkastens wird das Bodenblech ausgemessen. Jeder Millimeter zählt



>> bei neueren Modellen ran und Lösungen finden. Sei es, weil die Werksausrüstung zu schwach ausgelegt oder einfach nicht mehr lieferbar ist. Der Mercedes G ist so ein Klassiker. „Wenn die schwer ziehen müssen, reicht der Werkskühler nicht aus. Da bauen wir dann Drei- statt Zweireiher.“

Nachdem er Maß genommen hat, lötet Uwe den Rover-Kühler auseinander, und ich hinterfrage den ansonsten glänzenden Zustand meines alten Engländers: Rostschäden, verkalkte Rohre im Netz, ein abgerosteter Stopfen... Hier ist einiges zu tun.

Ich begleite den Prozess von Station zu Station. Eine riesige Maschine formt die Kühlrohre aus verzinnem Messingblech. Das Teil ist noch vom Vater, wurde von Uwe mit einem Laser versehen, der jetzt genau Maß nimmt. Ähnlich alt ist das Gerät, mit dem die Lamellen millimetergenau aus einem Kupferstreifen gestanzt werden. Nachdem das Lamellenpaket auf dem Packtisch ausgerichtet und noch einmal auf Beschädigungen überprüft wird, schiebt Kollege Matthias die insgesamt 56 Meter Kühlrohr behutsam durch die Lamellen. Ich möchte wissen, ob ich das auch mal versuchen darf – und ernte nur große Augen. „Dann ist das Netz hin. Bis man das kann, zerstört man ein gutes Jahr lang Kühler“, erklärt Uwe. Langsam bekomme ich ein Gefühl dafür, warum es hier keine Betriebsgeheimnisse zu geben scheint. Die Maschinen sind so teuer, die Arbeiten so speziell, dass wirklich niemand auf die Idee

kommen dürfte, das in der heimischen Garage selbst zu versuchen.

Stefan strahlt derweil die Wasserkästen mit VA-Perlen. Auch das ist eine sensible Angelegenheit. Ein Balanceakt zwischen Reinigung und Zerstörung. „Dein Kühler ist wirklich super, die perfekte Basis“, bemerkt Uwe noch mal, winkt und führt mich zu einem Pontiac-Kühler von 1929. „Den möchte der Kunde absolut original haben, dabei existieren nur noch Fragmente. Das ist kompliziert!“

Das neue Bodenblech für das Rover-Teil ist dagegen eine Fingerübung. Es wird kurzerhand >>



9 Alle wiederverwendeten Teile werden erst mit VA-Perlen gründlich gestrahlt, auf Beschädigungen überprüft und, nachdem sie das Zinkbad durchlaufen haben, sorgsam wieder angepasst

10 Das neu gestanzte Bodenblech wird erst abgekantet und anschließend auf das Kühlnetz aufgeschlagen



11 Die Kühlrohre werden vor dem Weg in den Backofen noch einmal händisch in Form gebracht, um später maximale Dichtigkeit sicherzustellen

12 Vor dem Erhitzen geht es für unseren Kühler (links) für gut zehn Minuten ins Bad aus Lötöl



„Die meisten Oldtimerkühler bringen nur noch einen Bruchteil ihrer ursprünglichen Kühlleistung.“
Uwe Jabusch,
Chef von Jabusch
Kühlerbau



13

13 Bei bulligen 330 Grad geht es für 25 Minuten in den Schmelzofen. Dadurch verschmelzen die Kühlrohre in sich und mit dem Bodenblech. Ziel ist die maximale Dichtigkeit. Erst durch das Backen wird der Kühler auch in sich stabil

14 Direkt im Anschluss geht's auf die Richtplatte, um ihn auszurichten und in den richtigen Winkel zu drücken. Das geht nur, solange er noch heiß ist

15 Die Bodenbleche werden im flüssigen Zinnbecken vertaucht

16 Die gestrahlten Wasserkästen werden auf Beschädigungen untersucht, etwaige Beulen rausgedrückt und in Form geschliffen

17 Ein kaputter Stopfen wird durch ein selbst angefertigtes Neuteil ersetzt

▼ Jabusch Kühlerbau sitzt in der Rudolf-Diesel-Straße 3 in Itzehoe. Telefon: 0 48 21-31 40

über viele Jahre, teils Jahrzehnte trainiert, das Team hat ein sehr genaues Auge für die eigene Arbeit entwickelt.

Ich möchte von Uwe wissen: „Wenn du dir ein neues Auto kaufst, schaust du dir dann zuerst den Kühler an?“ „Das tue ich wirklich!“, schmunzelt er. „Meistens ist das bei den neuen Kisten aber frustrierend.“ Meiner hätte wie die meisten eh eine Überarbeitung gebraucht, konstatiert er. „Selbst wenn er noch dicht gewesen wäre, mehr als 30 bis 40 Prozent der ursprünglichen Kühlleistung hätte der nicht mehr gebracht.“ Schuld sind natürlich defekte oder verschmutzte Lamellen und die verkalkten Rohre. „Die meisten füllen einfach immer viel zu viel Frostschutz nach. Dann ist die Kühlleistung zu gering. Nur Wasser ist neben der Korrosionsgefahr aufgrund des regional unterschiedlichen Kalkanteils auch schlecht.“ „Man sollte das ganze System alle paar Jahre gründlich spülen“, erklärt er.

Komischerweise steht das selbst bei neuen Autos auf keinem Inspektionsplan. In der Folge sind Städte und Staus zum Albtraum vieler Oldtimerpiloten geworden. Dabei schafft ein neuer und ausreichend dimensionierter Kühler meist Abhilfe. Und ist nicht mal so teuer, wie man angesichts des immensen Material- und Zeitaufwandes denken könnte. Jabusch: „Von 150 Euro bis vierstellig ist je nach Aufwand und Größe alles möglich.“ Wichtig ist, dass die Kunden vorab Fotos ihrer alten Kühler schicken und mit dem Chef telefonieren. Dann werden die individuellen Wünsche geklärt. Wenn dann das Originalteil zugeschickt wurde, baut die Jabusch-Mannschaft den passenden Ersatz.



14



15



16



17

» ausgestanzt und abgekanntet und dann auf das Kühlnetz aufgeschlagen. Nach der anschließenden Ausrichtung und einem Bad in Lötöl geht es bei 330 Grad für 25 Minuten in den Backofen. Auch so ein Ungeheuer, das Chef Uwe nach eigenen Bedürfnissen selbst entworfen und gebaut hat. Ein paar Minuten zu kurz oder zu lang, und das neue Netz wäre hin. So geht es weiter von Kollege zu Kollege, von Arbeitsschritt zu Arbeitsschritt. Jeder Handgriff ist hier



Der SD1-Kühler ist nach einem Tag fertig, die aufgerufenen 250 Euro sind ein sehr fairer Kurs. Das Beste: Sogar im Rover wird mir der Elbtunnel zukünftig keine Sorgen mehr bereiten. ☺

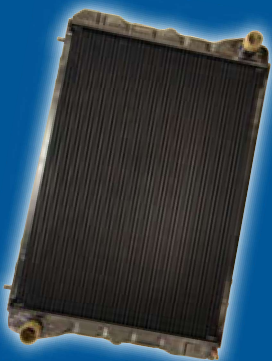
FAZIT

Malte Büttner

Es ist fantastisch, alteingesessenen Spezialisten wie denen bei Jabusch Kühlerbau über die Schulter zu schauen. Leider werden auch hier trotz guter Auftragslage in gut sieben Jahren die Tore geschlossen. Es fehlt der Nachwuchs. Also schnell alle kaputten Kühler ins Auto und nichts wie hin.



TYPISCHE KÜHLERSCHÄDEN



Bei der Zerlegung des Rover-Kühlers zeigt sich, dass ein Rohrstutzen einen tiefen Riss hat, nie wieder dicht sein wird. Für die Spezialisten eine Standardarbeit. Innerhalb von Minuten drehen sie ein neues Teil, mit dem die anschließende Dichtigkeitsprüfung auf Anhieb gelingt. Auch einen zerbröselten Kunststoffstopfen für den Temperaturfühler bauen sie in kürzester Zeit nach. Für Chef Uwe „Tagesgeschäft“.



18 Für mehr Stabilität werden die Eckrohre extra verstärkt

19 Die Wasserkästen werden aufgesetzt und verlötet. Meist geschieht das mit einer Naht, Jabusch setzt auf die Kombination aus Wurzel- und Decknaht. Anschließend wird noch einmal geschliffen und überarbeitet

20 Ist er dicht? Im Wasserbad kann der Kühler bei 1,5 bis 1,8 Bar seine Qualitäten zeigen

21 Zu guter Letzt wird grundiert und lackiert. Noch trocknen - fertig ist der Kühler

▼ Familiäres Team bei Jabusch. Von links: Tanja, Jürgen, Mike, Stefan, Uwe und Matthias. Ein weiterer Kollege hat Urlaub



FOTOS: HERSTELLER