DEIN FORD & HELFER

Was für ein bewegtes Autoleben: Erst läuft der **Ford Granada als Streifenwagen** in der Hamburger Innenstadt. Dann ist er Trainingsgerät für junge Polizisten, wird zum Restaurierungsobjekt für arbeitslose Jugendliche – und ist heute als Sympathiewerber unterwegs. Wir haben exklusiv in seiner Akte geblättert

Natürlich folgt die Verwaltung eines Polizei-Fuhrparks den strengen Regeln der Vernunft. Natürlich zählt heute nur der Nutzwert und die Leasingrate. Und natürlich gibt's Ausnahmen. Solche wie den vollrestaurierten Granada-Streifenwagen der Hamburger Polizei.

Wer den Ford Granada noch von früher kennt, der hat wahrscheinlich auch die alten St.-Pauli-Reißer von Regisseur Jürgen Roland in Erinnerung. Genau so sieht es aus, wenn heute der Granada-Streifenwagen der Hamburger Polizei vor die Davidwache rollt. Wobei ein Hamburger niemals vom Streifenwagen spricht, sondern immer vom Peterwagen. Der Granada ist einer, an denen sie sich gerne erinnern auf dem Kiez, auch wenn er nur kurz für ein paar Fotos um die Ecke biegt. So wie der Muskelmann mit den wüsten Tattoos, der gerade vorbeikommt. „Na, kennste den noch?", ruft ihm Dienstgruppenleiter Lothar Strauch zu. „Jooooaahh, leideeer", ruft der Tätowierte und grinst mit perlweißen Zähnen zurück, „aber ihr habt mich ja immer nur hinten sitzen lassen..."

Und schon sind wir mittendrin im Leben von Hamburgs schönstem Polizeiwagen. Einem von über 1500, die es in der Stadt gibt. Aber dem einzigen vollrestaurierten Polizei-Granada zwischen Köln-Niehl und der Davidwache an der Reeperbahn.

Natürlich muss er nicht mehr im Alltag raus. Aber er ist da, wenn die Polizei mit den Hamburgern ins Gespräch kommen will. Das klappt auf dem Kiez so gut wie auf dem Autohof an der A25 im Hamburger Osten,

Ein schönes Stück Hamburg: Seit 1983 gehört der Granada ohne Unterbrechung zum Polizei-Fuhrpark. Unten: originaler Warnhinweis auf die Servolenkung

wo sich die wilden Jungs und Mädels aus der Tuningszene treffen. Und gerne auch dann, wenn die Kollegen vom Film einen Krimi drehen, der in den Achtzigern handelt. Auf der Suche nach dem Göhrdemörder macht sich der Granada besonders gut, weil er kein umgebautes Zivilauto ist, sondern tatsächlich im Streifendienst malocht hat.

„ACHTUNG SERVOLENKUNG“ prägt damals ein Mitarbeiter des Polizei-Fuhrparks auf einen roten Aufkleber, den er unter dem Tacho anbringt, weil die Lenkhilfe im Peterwagen noch ungewohnt ist. Mit dem bleischweren Bakelit-Hörer des Funktelefons könnten sich die Polizisten notfalls auch verteidigen. Die Waffenbox an der rechten Türtafel trägt so dick auf, dass es für breitschultrige Beamte eng wird. Und den hellgrauen Kunststoffbezug der hinteren Sitzbank nennen sie im Polizeijargon liebevoll „Kotzleder“. Vorne sitzen sie auf Stoffbezügen, deren Oberfläche einer Damenstrumpfhose ähnelt.

Den hellgrauen Kunststoff-Bezug der Rückbank nennen sie im Hamburger Polizeijargon liebevoll „Kotzleder“

Das alles ist für die Hamburger Polizei nach sechs Jahren und 120.000 Kilometern anscheinend wert, der Nachwelt erhalten zu werden. Jedenfalls mustert sie den Granada 1989 nicht aus, sondern stellt ihn weg. „Für Übungen ist er öfter gebraucht worden“, sagt Thorsten Krumm, Leiter des Polizei-Fuhrparks.

Junge Beamte trainieren mit dem Youngtimer den „unmittelbaren Zwang am Auto“, was bedeutet, dass der Fahrer nicht freiwillig aussteigt. Zuletzt gammelt der Granada dann vergessen in einer Parkbucht vor sich hin. Das tut dem gelernten Kfz-Meister Krumm leid, weil er seine Lehrzeit in den Achtzigern bei Ford verbracht hat. Später wird er es sein, der das Stirnrad des V6-Motors in der Anzughose und mit hochgekrempelten Hemdsärmeln wechselt und beim Einstellen sogar noch die Zündfolge im Kopf hat: „Eins, vier, zwei, fünf, drei, sechs. Das vergisst man nicht.“

Aber vorher muss der stellvertretende Polizeipräsident noch von der Notwendigkeit einer Granada-Restaurierung überzeugt werden. Und dann braucht Krumm, der nicht mehr fürs Schrauben bezahlt wird, erst mal jemanden, der das für ihn übernimmt.

Die Lage ist ernst, aber nicht hoffnungslos, so viel stellt Krumm noch auf der Hebebühne im Polizei-Fuhrpark fest. Die Schweller des Granada sind vor Jahren schon einmal mit Originalblechen erneuert worden, auch der oftmals poröse Differentialträger ist noch gut erhalten, doch die Kotflügel hat’s ebenso erwischt wie den Wasserkasten im Motorraum, die Stehbleche, den hinteren Scheibenrahmen und die Böden der vorderen Türen. Für einen professionellen Restaurierer ist es mangels Seltenheit ein Totalschaden. Aber dann spricht Krumm mit Torben Wolf. Und für den ist es ein Projekt.

Wolf arbeitet damals für die Hamburger Kfz-Innung und kümmert sich um die außerbetriebliche Ausbildung von Jugendlichen, die keine reguläre Lehrstelle bekom-

Jetzt fehlen nur noch Karate-Tommy und der „schöne Klaus“: Wo der Granada bis 1989 lief, lässt sich heute nicht mehr rekonstruieren, womöglich war es wirklich die Davidwache am Spielbudenplatz, Deutschlands berühmtestes Polizeirevier

›Tatort Werkstatt: grausige Funde an allen Ecken der Karosserie

Der Granada sieht nicht aus wie eine Grotte, aber das lange Draußenparken hat ihm zugesetzt

Zwischen A-Säule, Wasserkasten und Windschutzscheiben-Rahmen lauert besonders viel Arbeit

Rund 1800 Stunden gehen für die Restaurierung drauf, dabei ist die Blechsubstanz nicht schlecht

Es gibt den Granada auch als 2.8er, aber für den innerstädtischen Streifendienst reicht in den Achtzigern auch der milde 2.3-Liter-V6 mit 114 PS und Automatik

Wo beim zivilen Granada das Radio sitzt, betätigen die Hamburger Polizisten die Rundum-Ton-Kombination RTK 3 von Hella

In der rechten Ablage sitzt das Funktelefon, der Bakelithörer liegt schwer wie eine Schusswaffe in der Hand

men. Der Kfz-Meister hat immer ein paar junge Leute, die beim Zerlegen oder Zusammenbauen helfen können, außerdem hat er Restaurierungserfahrung mit VW Käfer und T3. Eine neue Herausforderung ist für ihn die Vollrestaurierung eines Autos, für das es kaum noch Teile gibt. Auch wird später der Zusammenbau spannend: Die Jungs, die den Granada zerlegen, arbeiten längst woanders, als der Ford nach drei Jahren endlich fertig wird. Was wiederum mit der mühsamen Suche nach Teilen zusammenhängt.

Ginge es um einen älteren Ford, käme spätestens jetzt die Story vom abgebrannten Teilelager. Es ist aber ein Granada aus den Achtzigern, gebaut von einem unromantischen US-Konzern, der sich nicht vorstellen kann, dass ein Mittelklassewagen länger hält als 15 Jahre. Es muss damals in Köln nicht brennen, damit die Ersatzteile ausgehen.

„Ich hatte mich voll in die Nesseln gesetzt", sagt Torben Wolf. „Alles, was ich sofort bestellen konnte, waren die beiden Bleche für die Kotflügelaufnahmen." Auch zwei GFK-Kotflügel aus britischer Nachfertigung treibt er auf. Aber die passen so schlecht, dass er sie später einfach wegwirft.

Wer heute Granada fahren will, braucht einen Draht in die Club- und Sammlerszene. Für Torben Wolf führt der Weg nach Bielefeld. Dort betreibt Florian Füllkrug sein „Granada-Center" und schafft her, was es eigentlich gar nicht gibt: Am Anfang der Restaurierung sind es Bremsenteile, Querlenkerbuchsen und gut erhaltene Scheinwerfer, später werden es vordere Kotflügel, ein gebrauchtes Automatikgetriebe und viele Kleinteile für den Innenraum sein. „Ohne die Dienstfahrten nach Bielefeld", sagt Wolf, „hätten wir das in dieser Qualität nie geschafft."

Zerlegt und sandgestrahlt ist der Granada schnell, auch danach ist seine Substanz noch außergewöhnlich gut. Nur auf der Beifahrerseite kann Torben Wolf von innen in den Motorraum schauen, weil vom unteren Teil des Scheibenrahmens und dem Wasserkasten nichts mehr übrig ist. Natürlich gibt es kein Reparaturblech, sondern nur eine Nachbau-Vorlage auf der besser erhaltenen Fahrerseite, „aber beim Neuanfertigen musste ich in alle Richtungen formen..." Danach gibt es keine mürbe Stelle mehr am Granada, die den Restau-

› TECHNISCHE DATEN

Ford Granada 2.3 L Peterwagen

Motor: wassergekühlter V6-ohv-Viertaktmotor, stirnradgetriebene Nockenwelle; ein Solex-Doppel-Fallstromvergaser 35/35 EETT

Hubraum: 2294 ccm (B x H: 90 x 60,1 mm)

Leistung: 114 PS bei 5300/min

Fahrwerk: Vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern; Hinterradantrieb

Maße (L x B x H in mm): 4633 x 1719 x 1416

Leergewicht: 1350 kg

Vmax: 165 km/h

Baujahre: 1977–1985

Das belederte Armaturenbrett ist ein Kompromiss: Es gibt keinen neuen Ersatz mehr für die rissempfindliche Kunststoff-Abdeckung

Außer Dienst: Die Dachkennzeichnung hat heute nur noch symbolischen Wert, deshalb die Notrufnummer 110

rierer wirklich schockt: Er erneuert die Aufnahmepunkte der Kotflügel an der A-Säule, die Stehbleche, das Seitenteil des Kofferraumbodens und die beiden Endspitzen. Die Herstellung eines Innenschweller-Blechs für die Beifahrerseite bleibt seinen Azubi-Anwärtern in bleibender Erinnerung, weil sie lange mit den Stanzungen für die Aufnahme der Teppichclips kämpfen, den Heckscheibenrahmen schweißt und verzinnt der Kfz-Meister selbst. Und am Ende macht er aus drei mittelprächtigen Beifahrertüren, die er aus Bielefeld mitbringt, ein gutes Exemplar.

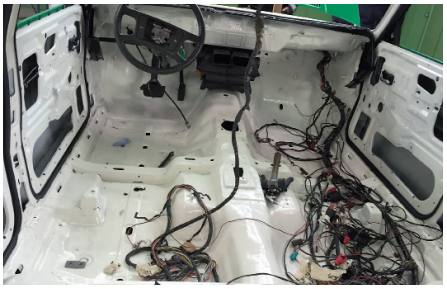
Manchmal muss selbst der Experte passen: Nach einer neuen vorderen Stoßstange suchen die Hamburger vergeblich. Am Ende montiert Wolf das Originalteil mit den typischen Wasserspuren auf dem sanft patinierten Chrom. Es ist einer der wenigen Kompromisse, die ihm der Granada abringt, ein anderer wird gegen Ende der Restaurierung die mehrfach aufgebrochene Arma-

Nicht jeder bei der Hamburger Polizei darf Granada fahren. Torsten Finke vom Fuhrpark gehört zu den Glücklichen – und genießt jeden Einsatz

Der Granada-Kofferraum wirkt wie eine Gepäckhöhle, fasst aber nur 384 Liter

Die Überholung des V6-Motors beschränkt sich auf Abdichten und einen neuen Stirnradsatz

„Nach dem Bereich um die A-Säule hat mich nichts mehr geschockt“, sagt der Restaurierer



Versuch macht klug: Für die Elektrik der Polizeiausstattung findet sich kein Schaltplan mehr

turenbrett-Abdeckung sein. Weil es sie weder in dieser Welt noch in Bielefeld gibt, packt sie der Sattler in schwarzes Leder. Die feinen Nähte sehen jetzt nicht mehr nach Peterwagen aus, sondern mindestens nach der Limousine des Polizeipräsidenten.

Es ist – wie fast immer bei Ford – die beherrschbare Mechanik, die seine Sanierer tröstet. „Das waren gute Autos mit ehrlicher Technik, deshalb war der Granada bei der Polizei so beliebt“, sagt Thorsten Krumm. Das gilt auch noch, als Torben Wolf den V6-Motor zerlegt, aber nicht wirklich überholen muss: Die Kolben und Lager können drinnen bleiben, das Novotex-Stirnrad tauscht Thorsten Krumm persönlich gegen ein Nachbauteil aus Aluminium, den Rest erledigt Wolf mit einem neuen Dichtsatz und der Überholung des Solex-Doppelvergasers.

Warum der Granada am Ende am Ende zwar läuft, aber nicht fährt, wollen die Restaurierer dann nicht ganz genau erkunden. Denn es liegt an der Dreistufen-Automatik, und deren Austausch ist günstiger als die komplette Überholung: Das Granada-Center liefert für 600 Euro ein gebrauchtes Ford-C3-Getriebe, das kurz zuvor noch in einem Schlacht-Ford gelaufen ist.

Viel Zeit verbringt Torben Wolf mit dem Fahrwerk des Ford, selbst das Differenzial nimmt er mit seinen Jugendlichen auseinander, nachdem ein örtlicher Ford-Händler noch ein Werkstatthandbuch und Spezialwerkzeug gefunden hat. Die Kardanwelle bekommt ein neues Kreuzgelenk, die Vorderachse neue Buchsen. Es läuft richtig gut in der Werkstatt der Kfz-Innung, bis der Granada irgendwann vom Lackierer zurückkommt. Großartig sieht er jetzt aus im makellosen Glanz des amtlichen Reinweiß und Minzgrün. Und viel zu gut für die verschlissene und vergilbte Innenausstattung...

Die Buchstaben DK der Fahrgestellnummer verraten: ein später 83er, gebaut im November

Selbst das Anwenden von Zwang würde jetzt nicht mehr helfen – es gibt keine Neuteile mehr fürs Kölner Mittelklasse-Wohnzimmer. Erst recht nicht im polizeilichen Mausgrau, das damals kaum ein Granada-Käufer bestellt. In Bielefeld darf Torben Wolf sämtliche Schlacht-Granadas durchkämmen, jeder Kunststoffclip und jede B-Säulen-Verkleidung kommt ihm vor wie ein kleiner Sieg. Zu den Niederlagen gehören die Türtafeln des Peterwagens, deren Rückseite er mit Glasfaser stabilisieren muss, um sie wieder einbauen zu können. Kleiner Trost für alle Restaurierer, die an der Auslastung talentierter Autosattler verzweifeln: Auch Kfz-Innung und Polizei telefonieren den Meistern monatelang hinterher, bis sie einen Termin fürs Erneuern des Kotzleders im Granada bekommen.

Der Initiator

› Er managt rund 1500 Hamburger Polizei-Fahrzeuge, ein sachlicher Job – doch für alte Ford hat **Thorsten Krumm** eine Schwäche: An ihnen hat der Chef des Fuhrparks in seiner Lehrzeit geschraubt.

Es könnte auch Arthur Brauss in einer frühen Folge des "Großstadtrevier" sein. Die Hamburger Speicherstadt hat sich seitdem allerdings mehr verändert als der Granada

Die Waffenbox an der Beifahrertür ist heute leer, aber die Kelle muss mit. Links daneben: der originale Polizei-Aschenbecher

Die Hamburger Polizei hat eine lange Ford-Geschichte, sie beginnt mit dem „Weltkugel"-15M der Fünfziger und endet erst mit den frühen Mondeo-Modellen

› AB 1981 IN SEINER LETZTEN RUNDE

Mehrwert statt High Tech

Was spricht Anfang der Achtziger noch für einen Granada? Ein modernes Auto ist er nicht mehr, als er zur IAA im September 1981 die letzte Modellpflege erlebt. Angeblich wurden zwar 2214 Teile erneuert, aber im Kern ist der große Ford ein Auto der frühen Siebziger geblieben. Zu erkennen ist er fortan am Kühlergrill mit den drei Lamellen, vor allem aber daran, dass er besonders gut ausgestattet ist: Die Modellpalette beginnt jetzt mit dem viertürigen Granada L, es gibt also keinen Zweitürer mehr und kein mageres Behördenmodell, ab 1982 ist auch die Servolenkung und – bei den 2.8ern – das Fünfganggetriebe serienmäßig. Der Preis ist das stärkste Argument: Ein Granada mit sechs Zylindern kostet rund 3000 Mark weniger als ein Mercedes 200 mit Vierzylinder. Die Granada-Ära endet im März 1985 mit dem Erscheinen des Scorpio.

Im zivilen Leben würde Granada 2.3 L auf dem Kofferraumdeckel stehen. Aber so ist er ein Einzelstück, dessen Restaurierung jeden Aufwand rechtfertigt

Bei der Rundum-Ton-Kombination RTK 3 von Hella ist es einfacher: Um deren defekte Platine kümmert sich die Funkerstaffel der Hamburger Polizei. Zuvor müssen die Restaurierer der Kfz-Innung jedoch prüfen, ob es nicht doch an der Ford-Elektrik liegt. Blöd nur, dass niemand die Schaltpläne für die Polizeiausstattung aufgehoben hat. „Mit ganz viel Probieren hat es geklappt", sagt Torben Wolf. „Es war ein ziemlich lustiges Thema."

Nicht nur die Azubis lernen viel übers Restaurieren, sondern auch ihr Meister. Zum Beispiel davon, dass so ein Granada zwar ein Sympathieträger ist, aber auch ein grandioser Geldvernichter: Nur fürs Sandstrahlen, den Lack und die Teile gehen über 15.000 Euro drauf, obwohl Torben Wolf bei keiner Preisverhandlung versäumt, „auf die soziale Komponente des Projekts" hinzuweisen.

Die 1800 Stunden Arbeitszeit, von denen er heute spricht, sind eine grobe Schätzung. Keiner der Beteiligten wagt, es ganz genau aufzuschreiben. Sie wissen auch so, dass es ein irrer Aufwand ist für einen Granada, auf dessen Heckdeckel weder 2.8 noch Ghia steht. Und eine vollkommen angemessene Investition in ein Auto, das den Kiez nochmal zum Jürgen-Roland-Reißer macht.

Text: Christian Steiger
Fotos: Stephan Lindloff

Platzhalter
297.0mm x
210.0mm