Mein Pontiac Firebird – Die ganze Geschichte 2013 bis 2021

Stand 04.04.2021

Ich habe mich im November 2009 entschieden, mir einen meiner Lebensträume zu erfüllen.
Ein Pontiac Firebird der dritten Generation sollte es sein. Bekanntgeworden durch die Serie Knight Rider in den 80er Jahren. Im Nachbardorf fand ich das Objekt der Begierde und schlug zu. Was sich daraus in den nächsten 6 Jahren entwickeln sollte, war mir damals nicht im Geringsten klar. Die ersten Jahre liefen gut. Ich fand schnell eine Werkstatt, deren Chef auch gleich noch Mitglied im lokalen Pontiac Club war. Zwar waren die Arbeiten immer relativ teuer, aber es hat stets geklappt. Eigentlich konnten so die Voraussetzungen kaum besser sein. Doch dies sollte sich im September 2013 deutlich ändern.

Gegen Ende des Jahres begann der Motor meines Firebird damit, Öl an verschiedenen Stellen zu verlieren. Im Prinzip für jeden halbwegs guten Mechaniker keine Hexerei. So dachte ich es mir damals zumindest. Ich übergab also meinen Wagen am 20. September 2013 dem Clubkollegen, nachfolgend Werkstatt #1, mit dem Auftrag, den Ölverlust zu beheben und einige Kleinigkeiten zu reparieren. Die Offerte lautete damals auf wenige tausend Franken und die ganze Reparatur sollte innert 1-2 Monaten erledigt sein. Den Spruch „kein Problem“ hörte ich von da an ziemlich oft, immer im Zusammenhang mit Verspätungen und neuen Schwierigkeiten. Dazu aber später. Im November 2013 stand das Fahrzeug noch immer auf dem Lift. Dort aber schon mit ausgebautem Motor, demontierter Vorderachse und unter alten Decken versteckt. Kommentar der Werkstatt: „Ein neuer Motor aus den USA kommt günstiger, als den hier neu abzudichten“. Gut, klingt in den Ohren eines Laien plausibel, zumal der Dollarkurs damals auf ca. 0.90 SFr. stand. Also bestellte man mir einen neuen Motor. Die Offerte lag dann aber doch schon deutlich höher als vorher. Das war zwar noch tragbar, brauchte aber bereits eine kreative Finanzplanung, um damit klarzukommen. Kaum zwei Wochen später der nächste Besuch in der Werkstatt und die nächste erzwungene Budgeterhöhung: „Der Unterboden hat ziemlich viel Flugrost, wenn der Motor schon raus ist, sollte man den behandeln und neu versiegeln!“. OK, auch das klingt plausibel bei einem über 20 Jahre alten Auto.

Im gleichen Gespräch wurde auch die Lenkung zum Thema. Da der Motor schon raus ist, könne man am einfachsten das in die Jahre gekommene Lenkgetriebe samt Kreuzgelenken wechseln. Gut, macht nicht mehr so viel aus bei einer Offerte in dieser Höhe. Fertigstellung des ganzen Projekts wurde inzwischen auf den März 2014 verschoben. Für mich noch kein Problem, ist ja in der Zeit sowieso kein Wetter, um mit dem Wagen herum zu fahren. Leider klappte auch dieser Termin nicht. Die Werkstatt #1 kam einfach nicht vorwärts. Am 3. April dann endlich konnte ich den Wagen abholen. Er sei fertig. Das war zu diesem Zeitpunkt sehr schön zu hören, stellte sich aber als absolut falsch heraus. Den von diesem Tag an begannen die eigentlichen Probleme erst richtig. Auf der Heimfahrt mit dem teilrestaurierten Auto und nach einem kurzen Tankstopp, der Mechaniker hatte den Wagen bei seinen Testfahrten leergefahren und nicht wieder getankt, erschien zum ersten Mal die Motorkontrollleuchte (Nachfolgend „Check Engine“ genannt). Ein Anruf bei der Werkstatt wurde mit einem simplen „fahr mal weiter“ kommentiert. Immerhin blieb sie nach dem aus- und wieder einschalten des Motors aus.

Am selben Abend machte ich mich auf die erste „grosse“ Fahrt. Die „Check Engine“ Leuchte war schon fast vergessen. Doch nach kaum 5 Minuten Fahrt erschien sie wieder. Zusammen mit massivem Leistungsverlust. Auch dieses Problem war durch einen „Neustart“ behoben. Für etwa 5 Kilometer. Als ich dann zum dritten Mal mit der Lampe angehalten habe und die Hinterachse, die inzwischen Geräusche machte als wäre eine Katze darin eingeklemmt, begutachtete, entschied ich mich die Fahrt abzubrechen. Die Kontaktaufnahme mit der Werkstatt am nächsten Tag ergab ganz

kurz und bündig: „Sind zwei Wochen in den Ferien, melde mich danach“. Somit stand der Wagen also zwei Wochen in meiner Garage und konnte nicht genutzt werden. Die geplanten Cabrio-Ferien wurden zu Kleinbus-Ferien degradiert. Nach diesen zwei Wochen kam der Chefmechaniker persönlich vorbei, um den Wagen abzuholen. Während der gemeinsamen Probefahrt erschien die Lampe „nur“ etwa zweimal auf 10 km, der inzwischen durchnässte Beifahrerteppich verriet dazu aber, dass sich in der Zwischenzeit das Heizelement verabschiedet hatte. „Kein Problem“, meinte der Mechaniker, „das lösen wir nächste Woche schnell“. Aus diesem „nächste Woche“ wurden wieder mehrere Wochen, denn die inzwischen ersetzte Lambdasonde löste das Problem mit der „Check Engine“ Lampe nicht.

Auch der Alternator wurde ersetzt (wohlgemerkt, es war ursprünglich ein neuer Chrom-Alternator verbaut worden), dieser habe einen Neudefekt. Auch das war Blödsinn, man hätte halt die Batteriepole richtig festschrauben sollen. Endlich, Ende Mai 2014 kam der erlösende Anruf. „Wir haben es gefunden, du kannst den Wagen abholen!“. Die Fahrt nach Hause musste ich nach wenigen Kilometern abbrechen, denn ausser dem inzwischen zwangsweise ersetzten Innenraumteppich und des Heizelements war kein Problem gelöst. Die Hinterachse klang noch immer deutlich nach Katze und die „Check Engine“ Lampe erschien weiterhin alle paar Minuten. Somit ging das Auto zurück. Nach fast einer ganzen Woche ohne Informationen wurde mir mitgeteilt, man müsse eine Diagnosesoftware aus den USA bestellen, um dem Fehler zu finden (Werkstatt #1 nennt sich US-Car Spezialist). Es vergingen volle 14 Tage, bis die Software eintraf, leider merkte der Mechaniker erst dann, dass er diese weder installieren noch bedienen konnte. Also wurde ich kurzerhand in die Diagnosearbeit integriert. Ich bin Informatiker, das Programm konnte ich also noch „knapp“ installieren und bedienen. Der Diagnosetag brachte aber nicht die geringste Lösung. Er suchte allein weiter. Ein paar Tage später wieder ein Anruf: „Fehler gefunden, Teile sind bestellt“. In der Zwischenzeit stiess ich durch Zufall auf ein günstiges Spenderfahrzeug, ein identischer Pontiac. Wir entschieden uns, diesen gemeinsam zu kaufen, um die Ersatzteile für Testarbeiten direkt vor Ort zu haben. Wieder ist ein happiger Betrag für meinen Anteil am Auto verschwunden. Um die Spannung vorneweg zu nehmen: Nein, natürlich hat auch dieses Spenderauto keinerlei Besserung gebracht.

Es wurde inzwischen Juli 2014. Die US-Car Treffen waren in vollem Gange und ich sass zu Hause. Der Wagen hatte noch immer das Problem mit der Achse und der „Check Engine“ Lampe. Mal wieder ein üblicher „wir haben es gefunden“ Anruf, zwischendurch eine kurze Testfahrt meinerseits mit erscheinender „Check Engine“ Lampe und die Rückgabe zur weiteren Diagnose. Inzwischen Routine. Nebenbei funktionierte nun das fabrikneue Lenkgetriebe nicht mehr richtig. Eine Richtung lenkte man mit dem kleinen Finger, die andere bedurfte schon leichtem Krafttraining. Ersetzt wurde es durch das Lenkgetriebe des Spenderfahrzeugs. Es gab eine kurze Phase, etwa 4 Tage, in der der Wagen einigermassen lief. Warum weiss heute niemand so genau. Ist auch nicht so wichtig, es hat eh nicht lange vorgehalten. Von da an stand der Wagen volle 6 Wochen aufgrund von „Zeitmangel“ des Mechanikers in einer Ecke. Wohl keine Ahnung, wo er weitermachen sollte oder auch keine Lust mehr. Danach wurde etwas gewerkelt und ich konnte ihn mal wieder „repariert“ abholen. Es sei ein Kabelstrang zu nah an einem Zündkabel vorbei gegangen, das hätte die Störungen verursacht. Muss ich erwähnen, dass sich auch diese „Diagnose“ als falsch herausgestellt hat? Es hielt genau eine Ausfahrt lang.

Nach dieser erneuten Enttäuschung hatte ich mich kurzfristig dazu entschlossen, eine Zweitmeinung einzuholen. Die Werkstatt #2 kümmerte sich knapp 2 Monate, bis Ende November 2014, um den Wagen. Resultat: Diverse Anfängerfehler der Werkstatt #1 wurden behoben. So waren diverse Teile eines falschen Motortyps verbaut, die Hinterreifen entgegen der Laufrichtung montiert und die

Zündung massiv verstellt. Dies alles wurde korrigiert. Der Wagen lief danach endlich so, dass man damit auch mal ausfahren konnte! Doch damit war leider noch lange nicht Schluss.

Nachdem nach Weihnachten die Werkstatt #1 eine saftige Rechnung mit dem „umfangreichen“ Kommentar „Arbeit und Material nach Absprache“ und einem sehr bösen Begleitbrief inkl. Androhung einer polizeilichen Anzeige wegen Rufschädigung geschickt hatte, eröffnete ich dagegen einen Rechtsfall mit Hilfe meiner Rechtsschutzversicherung. Dies mit Erfolg. Es wurde später geltend gemacht, dass der Wagen ja nicht fahrbereit sei trotz mehrfacher „Garantiearbeit“ und das sich die

Werkstatt mit den Arbeiten übernommen habe. Die Werkstatt #1 verzichtete auf einen Drittel der Gesamtkosten. Mir wurde danach mehrfach vorgeworfen, ich hätte nie das Gespräch gesucht. Klar, wie auch in nur 9 Monaten Arbeit und mindestens 15 Besuchen vor Ort. Die diversen Mails und Anrufe habe ich noch gar nicht mitgerechnet. Eine faire Gesamtabrechnung hatte ich aber bisher nicht erhalten. Daran arbeitete nun mein Anwalt weiter.

Inzwischen wurde Weihnachten 2014, das Problem mit der „Check Engine“ Lampe hatte ich zwischenzeitlich selber behoben. Ein Mikrochip im Steuergerät wurde Anfang der Neunzigerjahre per Rückruf ersetzt, in meinem Wagen aber nicht. Dies habe ich nachgeholt. Diesen Ersatz hatte Werkstatt #1 schon durchgeführt, aber dann wieder rückgängig gemacht. Warum weiss niemand so wirklich. Allerdings begann nun der Motor damit, Öl an der Ansaugbrücke zu verlieren. Ich stand also wieder da, wo ich schon 2013 war. So kam ich (leider) an eine Werkstatt #3 hier in der Nähe. „Kein Problem, da muss man nur eine Dichtung erneuern“ hiess es selbstsicher. Im Januar brachte ich den Pontiac zu Garage #3, die von da an volle 8 Wochen so gut wie gar nichts gemacht hat. Irgendwann wurde dann mal die Ansaugbrücke aus- und neu abgedichtet wieder eingebaut. Dicht war es jetzt, nur lief der Motor von da an nur noch auf 7 Zylindern. Dies war zuerst der Werkstatt #3 durch „leichtes Stottern“ aufgefallen. Die Werkstatt wies sämtliche Schuld von sich. Sie hätten damit nichts zu tun. Nach weiteren Wochen (!) voller Diagnosearbeit und diversen „Wir haben es gefunden“ Fehldiagnosen, wurde ein angeblicher Wassereinbruch in einem der Zylinder festgestellt.

Der Motor solle erneut ersetzt werden, dieser sei von Anfang an mangelhaft gewesen. Es wurde immer wieder darauf hingewiesen, der Schaden sei schon vorher dagewesen. Warum der Motor vorher lief, wollte niemand kommentieren. Also liess ich den Motor in dem Glauben ersetzen, dies würde danach das Problem endgültig lösen. Falsch gedacht! Der Motor war nun ersetzt, doch diverse andere Mängel tauchten auf. Hauptproblem nun: Zündaussetzer. Die „kleinen“ anderen Mängel sollten behoben werden, sobald das Hauptproblem gelöst sei. Dieses verschwand nur nie! Seltsamerweise gab es auch in der Werkstatt #3 mehrere Testfahrten nach „wir haben es gelöst“-Anrufen. Allesamt ohne Erfolg. Nach der dritten Testfahrt entschied ich mich, nochmals eine Zweit bzw. jetzt eine Viertmeinung einzuholen. Werkstatt #3 begrüsste dies sogar und war sofort damit einverstanden. So landete ich bei Werkstatt #4. Diese brauchte kaum zwei Tage, bis sie eine defekte Zündkerze als Fehlerquelle diagnostizierte. Keine komplizierte Diagnosestellung. Ich konnte danach 4 Tage am Stück herumfahren ohne je ein Stottern oder sonstige Motorprobleme zu bemerken. Schade nur, dass die Klimaanlage, die Werkstatt #3 neu befüllt hatte, inzwischen nicht mehr lief. Das ebenfalls durch Werkstatt #3 nicht fachgerecht angeschlossene Tagfahrlicht habe ich selber wieder neu verkabelt. Auch dieses funktionierte vor der Übergabe problemlos.

Nach den 4 Tagen Fahrt ohne Ärger brachte ich den Wagen wieder in Werkstatt #4, um dort die Klima und einige kleine Mängel noch reparieren zu lassen. 10 Tage später war er nun (bis auf die leere Klima) fertig. Ein Spezialist wird sich um die Klima kümmern, ein Aufbereiter um dem Lack und danach sollte es für diese Saison geschafft sein. Die Garage #3 erzählte mir während der Arbeiten, man würde eine Pauschale machen. Man könne ja nicht alle Arbeitsstunden zählen bei so einem

Projekt. Die Abschlussrechnung liess auf sich warten und in der Zwischenzeit erhielt ich eine „A-Konto“ Rechnung mit einem saftigen Betrag. Dazu aber keinerlei Informationen für welche Arbeiten / Teile dies nun sein und was noch dazu käme. Nach wie vor wies man sämtliche Schuld am defekten Motor und den anderen Mängeln von sich. Nach einer Testfahrt Anfang Mai, ist mir dann erneut starker Ölverlust am Motor aufgefallen. Daraufhin entschloss ich mich von meinem Recht auf Garantie Gebrauch zu machen und habe die Werkstatt #3 über den Ölverlust, ein Geräusch aus dem Katalysator, die funktionsunfähige Klimaanlage, das schiefe Lenkrad und die defekte Zündkerze informiert. Dazu die Bitte, mich ganz kurzfristig über das weitere Vorgehen zu unterrichten. Ich wurde aber nur zu einem Gespräch eingeladen, an dem die Details der Rechnung besprochen werden sollen. Kein Kommentar zu den Mängeln. Um nicht ganz „ahnungslos“ dazustehen, besuchte ich die Werkstatt #4 ein paar Tage vorher.

Ich wollte wissen, was denn da so viel Öl verliere, um ein Argument beim Gespräch vorbringen zu können. Diagnose: Öldrucksensor undicht. Endlich mal eine kleine Sache. Er war der Meinung, das Gespräch mit Werkstatt #3 bringe nichts, ich soll lieber die Endabrechnung anfordern und prüfen. Er bezifferte die Arbeit mit etwa der Hälfte, des später in Rechnung gestellten Betrages. Alles darüber müsse man genau prüfen. So ging also ein Mail an Werkstatt #3 heraus in dem ich den Termin stornierte und energisch um eine Endabrechnung gebeten habe. Im Prinzip: „Bitte schickt mir eine Rechnung!“. Eigentlich absurd dass man umso was bitten muss, nicht? Prompt erhielt ich ein paar Tage danach eine Abschlussrechnung in der Höhe eines zweiten Pontiacs. Man merkte, dass die Werkstatt ihren Pfusch gerne auf mich als Kunden abgewälzt hätte. Der Betrag ist ungefähr doppelt so hoch wie mündlich offeriert.

Im ersten Moment ein Schock wie damals die Abrechnung der Werkstatt #1, in zweiten Moment aber ein klarer Fall für meinen Anwalt. Ganz nebenbei. Zwischen dem 28. Januar und dem 26. März wurden ganze 5.40 Arbeitsstunden investiert. DAS nenne ich mal Effizienz. Nun kümmerte sich wieder mein Anwalt um den Fall, wie schon bei Werkstatt #1. Mein Anliegen lag ganz klar darin geltend zu machen, dass der Motor ja vor der Übergabe funktionierte (beweisbar) und nach dem Aus- und wieder Einbau der Ansaugbrücke nicht mehr. Es ist zu vermuten, dass die Werkstatt #3 den Motor beim Aus- und Wiedereinbau der Ansaugbrücke beschädigt hat und diese Kosten auf mich abwälzen wollte. Ein paar Tage danach hatte ich mit dem Pontiac eine Panne. Der Wagen wollte nicht mehr anspringen und musste per LKW in die Werkstatt #4 transportiert werden. Die Diagnose zeigte eine defekte Zündspule, einen defekten Temperatursensor und sehr schmutziges Kühlwasser.

In der Zwischenzweit hat sich mein Anwalt mit dem Fall Werkstatt #3 beschäftigt. Das Ziel war eine aussergerichtliche Lösung, die sich aber schwer realisieren lassen sollte. Die nächste Panne kam dann kurzfristig. Und die dritte ebenfalls. So stand der Wagen also wieder bei Werkstatt #4. Währenddessen gab es ein Gespräch zwischen Werkstatt #3 und meinem Anwalt. Werkstatt #3 verdrehte wie erwartet die Tatsachen und behauptete allen Ernstes, der Wagen sei ja gelaufen mit dem neuen Motor. Ja, genau deshalb brauchte ich ja eine weitere Werkstatt. Diese Dreistigkeit war absolut unfassbar. Nun begann in mir der Kampf gegen mich selbst. Ich wusste nicht, ob es nun besser sein würde, mich gegen diese Pfuscherei bis vor Gericht zu wehren oder zum Wohle meiner Nerven und Gesundheit den Betrag zähneknirschend zu überweisen. Letzteres hätte aber zur Folge, dass ich die Garagenvereinigung bei der Werkstatt #3 Mitglied war, eine deutliche Mitteilung hinterlassen würde. Mein Anwalt hatte sich danach gemeldet und mir mitgeteilt, unsere Chancen auf eine gütliche Einigung seien sehr klein. Das Ganze müsste vor Gericht gehen. Ob es mir der Wert sei? Die Rechtsschutzversicherung würde einen Teil der Kosten für Werkstatt #3 übernehmen. Mir war klar, das würde keine einfache Entscheidung werden. Nach mehreren Gesprächen mit Familie und Freunden, die ja auch alle indirekt von der leidigen Geschichte betroffen waren, entschied ich mich schweren Herzens dafür, die Rechnung mit Hilfe der Rechtsschutzversicherung zu bezahlen. So hatte

dieser Schrecken endlich ein Ende. Ganz ohne Konsequenzen blieb diese Geschichte aber nicht. So kontaktierte ich den Garagenverein zu der die Werkstatt #3 gehört und beschwerte mich ausdrücklich. Auch habe ich auf mehreren Portalen, die Bewertungen zu Werkstätten sammeln, meinen passenden Kommentar hinterlassen. Diese wurden später unter Androhung von rechtlichen Schritten wieder entfernt. Das zum Thema „freie Meinungsäusserung".

Jetzt stand also die Zahlung auf dem Plan, nebenbei musste mein Anwalt schon wieder bei Werkstatt #1 anklopfen, um doch noch endlich eine Endabrechnung zu erhalten und zu guter Letzt musste ja auch mein Pontiac endlich wieder laufen. Letzterem nahm sich erneut Werkstatt #4 an, deren Arbeitsweise sich schon sehr von den anderen unterschied. So ging man dort systematisch an die Fehlersuche, anstatt blind Teile auszutauschen. Schnell erhielt ich den Anteil der Rechtsschutz-versicherung per Überweisung und so konnte ich dann schweren Herzens den überrissenen Betrag der Werkstatt #3 überweisen. Nun war wenigstens dieser Fall abgeschlossen. Noch nicht zu einer Lösung gekommen, war aber der Fall Werkstatt #1 und die technischen Probleme am Pontiac. Werkstatt #1 weigerte sich standhaft eine detaillierte Abschlussrechnung zu erstellen. Ohne Angaben einer Frist oder eines Grundes. Die technischen Probleme bezogen sich auf einen Ausfall eines Zylinders. So lief ein Zylinder scheinbar nicht mit. Der Grund dafür war auch Werkstatt #4 zu diesem Zeitpunkt noch nicht klar. Viel klarer war aber, dass viele Teile eigentlich schon bei Werkstatt #3 als untauglich bzw. defekt hätten deklariert werden sollen. So war der Verteilerfinger komplett verrostet und die Verteilerkappe von Werkstatt #1 sah auch kaum mehr so aus, als ob sie noch einen Zündfunken korrekt übermitteln könnte.

Ein paar Tage später, ich rechnete schon mit grossen Problemen, besuchte ich Werkstatt #4 und erfuhr dort, dass ein Zündkabel wohl sporadisch keinen Kontakt machte. Es wurde ein angebranntes (!) Zündkabel ersetzt und er lief wieder auf allen Zylindern. Leider hatte dies das Problem mit dem sporadischen Ausgehen des Motors nicht gelöst. Die Vermutung erhärtete sich, dass die Magnetkupplung im Verteiler sich nicht korrekt verstellte. Dies könnte ebenfalls zum Totalausfall des Motors führen. Laut Werkstatt #3 war dieser aber einwandfrei. Wie schon die Zündkappe und der Verteilerfinger, welche beide aufgrund sehr starker Korrosion ersetzt werden mussten. Die Suche ging also weiter und die Zeit lief. Tag 641 seit der Übergabe zog ins Land. Im Verlauf der Woche wurden dann Verteiler und ESC-Modul in den USA bestellt. Nachdem der Verteiler eingetroffen war, wurde er direkt eingebaut. Die Probefahrt durch den Mechaniker verlief einwandfrei. Und zur grossen Überraschung auch meine Fahrt am selben Abend. Der alte Verteiler wies deutliche Alterungsspuren auf und ein Kabel war beinahe durchtrennt. Dieser Verteiler hätte bereits beim Einbau des Motors gewechselt werden sollen.

So begannen also die Testfahrten immer mit einem Auge auf der „Check Engine" Lampe. Währenddessen erhielt Werkstatt #1 eine letzte Aufforderung zur Erstellung der Abrechnung. Mein Anwalt musste mit dem Gang zum Friedensrichter drohen, alle anderen Bemühungen blieben bis dahin ungehört. Während die Frist für Werkstatt #1 lief, machte ich häufig Ausfahrten. Das Problem mit der Zündung schien wirklich gelöst zu sein. Nun konnte ich mich endlich wieder mit den „kleineren" Mängeln wie knackender Lenkung und losen Stabilagern widmen. Also den Mängeln, die weder am Fahren hinderten noch mit den alten Werkstätten zu tun hatten. Nur einfach er normale Verschleiss an einem alten Auto. In der Zwischenzeit kam von Werkstatt #1 auch auf die schriftliche Androhung einer Schlichtungsverhandlung keinerlei Reaktion. Für mich stellte sich nun nochmals die Frage, wie weiter vorzugehen wäre. Vor Gericht ziehen oder verzichten? Der Aufwand, die Werkstatt #1 vor Gericht zu ziehen, mich nochmals mit diesen Leuten persönlich auseinander setzen zu müssen und noch mehr Zeit dafür zu verschwenden, nur um dann eine Quittung zu erhalten, deren Inhalt zum grossen Teil sowieso nicht mehr aktuell ist, schien mir doch ein wenig zu viel des Guten.

So entschied ich mich, diesen Fall auch als abgeschlossen anzusehen. Sollte noch irgendetwas kommen, wäre ja der Rechtsschutz nicht weit.

Später musste noch der Alternator, Batterie, Spannrolle, Keilriemen und Hauptsteuergerät ersetzt werden. Diese Komponenten überlebten den Werkstattmarathon der letzten Jahre leider nicht. Inzwischen lief der Wagen aber und machte zunehmend wieder Freude. Endlich!

Doch am Ende waren wir noch nicht. So begann der «Kampf» im Frühling 2016 nochmal. Dieses Mal war eigentlich die MFK geplant. Da die Lenkung durch die ganzen Pfuschereien gelitten hatte, rechneten wir die Revision der Lenksäule mit ein. Leider hatte Garage #3 mit dem Druckluftschrauber montiert. Dies hat die Verzahnung zerstört und das Lenkrad liess sich nicht mehr entfernen. So musste die Lenksäule mitsamt Lenkrad mit Gewalt entfernt und durch neue Teile ersetzt werden. Dies funktionierte dann gut und durch die zusätzliche Verwendung eines Bauteils eines Chevrolets Astro Van wurde die Lenkung dazu noch deutlich präziser. So klappte dann auch die MFK. Nach diversen Kleinigkeiten, die noch ersetzt / repariert werden mussten, konnte ich die erste grössere Fahrt in Angriff nehmen. 700 km nach Deutschland und zurück. Leider blieb auch diese Fahrt nicht ganz von neuen Problemen verschont. So begann die Hinterachse massiv Geräusche von sich zu geben. Die Diagnose in der Werkstatt zeigte, dass Werkstatt #1 damals ein Gemisch aus verschiedenen undefinierbaren Flüssigkeiten in die Achse gekippt hatte, nur um die Geräusche zu unterbinden (siehe weiter oben im Text). Dies hatte zur Folge, dass die Lager im Differential nicht richtig geschmiert wurden und sich somit selbst zerstörten. Aufgrund dessen musste ich nochmals die komplette Achse überholen lassen. Das wurde dann auch so gemacht. Ungefähr 3 Jahre hielt diese Partnerschaft zu Werkstatt #4. Doch 2019 begann die Tortur von neuem. Es begann mit erneuten Achsgeräuschen. Diese tauchten zwar schon 2017 auf und ich habe diese dann auch reklamiert, wir haben uns aber darauf geeinigt, diese 2019 anzugehen. Im Jahr 2018 gabs Zuwachs in meiner Vogelsammlung und daher stand der 91er bis auf eine Bewegungsfahrt in der Garagenbox. Als sich Werkstatt #4 dann im Jahr 2019 der Achse angenommen hatte, sah es grundsätzlich erstmal gut aus. Die Arbeit sollte auf Garantie erledigt werden. Irgendwann war ich spontan zu Besuch und stellte fest: Die Achse ist nicht mehr da! Die Werkstatt #4 kam nach der erneuten Revision zum Schluss, dass sie die Revision aufgrund mangelnder Ausrüstung nicht abschliessen können. Also wurde die Achse zu einer renommierten Revisionsfirma gebracht. Und hier hat es bei mir zum ersten Mal im Kopf geklingelt! Die Revision wurde ja 2016 in derselben Werkstatt #4 gemacht, und damals war das fehlende Material bzw. die fehlende Ausrüstung kein Thema. Wie konnte man damals also die Arbeiten korrekt ausführen? Gar nicht, wie sich später herausstellte. Der Achsspezialist biss sich die Zähne aus. Das ging so weit, dass sich diese trotz mehr als 50 Jahren Erfahrung geschlagen geben musste und die Achse unrepariert zurückgab. Selbst als sie den kompletten Wagen bei sich hatten, um die Achse nochmals zu behandeln, ergab sich keine Besserung. Die Werkstatt #4 war danach der Meinung, sie hätten alles gemacht was sie konnten. Den Rest bzw. die Kosten für eine Ersatzachse oder weitere Reparaturen müsse ich nun selbst tragen. An diesem Punkt stieg mein Blutdruck deutlich. Schlussendlich war es noch immer ein Garantiefall, dessen Abschluss nun verweigert wurde. Dies führte statt zu einer Einsicht zur Aussage, man «hätte sich stehts bemüht» und ich solle mein restliches Material abholen. Man hat mich also buchstäblich auf die Strasse gestellt. Erst durch Rücksprache mit einem Anwalt (das dritte Mal in 10 Jahren!) wurde mir die Revision der Hinterachse aus 2016 mit den restlichen offenen Kosten für andere Arbeiten verrechnet und gutgeschrieben. Nun stand ich also mit einer irreparablen Achse und ohne Werkstatt da. Es wurde Zeit, die Sache wieder selbst in die Hand zu nehmen. Genug ist genug! Es gab einen Punkt, an dem ich eigentlich nur noch aufhören wollte. Auto verkaufen und sich in eine Ecke zum Sterben zurückziehen. Doch es sollte Hoffnung geben! Zum Zeitpunkt der Eskalation mit Werkstatt #4 gab es bereits eine kleine WhatsApp Gruppe mit ein paar Firebird- und Camaro Fahrern. Darunter der Chef einer kleinen Werkstatt im Nachbardorf und ein Mechaniker aus Deutschland mit langjähriger Erfahrung im Bereich Firebird. Der

Mechaniker aus der Region tauschte mir erstmal die Hinterachse gegen eine aus einem Spenderauto aus. So war zumindest mal das Fahren wieder möglich. Dazu gab es die eine oder andere Kleinigkeit zu tun. Hauptsächlich aber lernte ich etwas im Werkstattbereich kennen, was ich bisher so nie erlebt habe. Motivation! Nicht die Motivation nach Geld oder einfachen Arbeiten, sondern die Motivation, auch der kleinsten Sache auf den Grund zu gehen. Warum knarzen die T-Tops? Warum lässt sich das Lenkrad nach unten links wegdrücken? Eben nicht, weil es einfach ein «altes Auto» ist! Das waren Ausreden, um die eigene Inkompetenz oder das mangelnde Wissen zu verstecken oder es sich nicht aneignen zu müssen. Es gibt für jedes Problem eine Lösung. Man muss sie nur finden (wollen). So kam schlussendlich die Diva (so wird der 91er inzwischen liebevoll genannt) in junge, motivierte Hände. Und ich habe mir zwischenzeitlich einen grossen Vorteil angeeignet, der mir bis dahin gefehlt hatte: Wissen! Denn wie damals Francis Bacon schon sagte: «Denn Wissen ist Macht!». Niemand wird mir je wieder Märchen über mein Auto erzählen können. Keiner kann sich mehr irgendwelche Ausreden ausdenken, um eigene Fehler zu verstecken. Denn nun weiss ich über diese Autos mehr, also es 90% der Werkstätten tun. Die kleine WhatsApp Gruppe ist inzwischen zur 3. Gen IG D/A/CH geworden, aus ein paar Mitgliedern wurden über 120 und aus der kleinen Werkstatt im Nachbardorf entwickelt sich zunehmend ein Spezialist für die 3. Generation des Firebird und Camaro. Nebst diversen 3. Gen die dort nun an- und verkauft wurden, entwickelt sich langsam eine Freundschaft und eine geschäftliche Partnerschaft mit Potential. Und der Kern der Geschichte: Gib niemals auf! Lerne, eigne dir Wissen an, überprüf die Aussagen vermeintlicher «Experten» und konfrontiere diese mit deinen Zweifeln! Eine kompetente Fachperson kann dir diese nehmen, ein Blender fühlt sich ertappt und weisst dich von sich. Wie es weitergeht? Zu diesem Zeitpunkt gibt es schon viele Ideen und Optionen. Was sich daraus entwickelt werden wir sehen. Die Geschichte ist noch nicht zu ende, sie fängt erst gerade an!

Mein Fazit zum jetzigen Zeitpunkt im April 2021:

Auf einen „Spezialisten“ kann man sich nicht immer verlassen! Bei solchen Autos braucht es keinen Spezialisten, sondern einen guten Mechaniker. Und nein, das muss nicht zwangsläufig dasselbe sein. Sätze wie „Fahr mal, dann schauen wir“ und „wir schauen dann am Schluss mal was es kostet“ gehören nicht in eine seriöse Werkstatt! Eine Rechtsschutzversicherung ist heute Pflicht, wenn man einem solchen Hobby nachgeht. Da soll noch einer sagen, die brauche man ja eh nicht. Und vergesst die Worte „Freundschaft“ und „Kollegialität“, diese haben spätestens bei der Abrechnung keine Bedeutung mehr. Am besten ist immer noch eine Werkstatt, bei dem man „nur“ Kunde ist. Dort wird man viel ernster genommen. Denn Autos von „Bekannten“ werden oft in die Ecke gestellt, um Platz für „richtige“ Kunden zu machen. Die Kunden, die man nicht einfach vertrösten kann. Die, die auch genauso gut zur Konkurrenz gehen könnten.

Ein paar Worte zu den einzelnen Werkstätten (Namen werden nicht öffentlich genannt):

Werkstatt #1:
Jahrelang wurde ich gut betreut, solange bis eine „komplizierte“ Aufgabe mit unvorhergesehenen Problemen auftauchte. Damit war dann der „Spezialist“ derart überfordert, dass er mit amateurhaften Basteleien versuchte, das Problem zu kaschieren. Entweder wollte er das eigentliche Problem nicht sehen, oder er war einfach zu unfähig dazu. Nebst diversen Verzögerungen, qualitativ mieser Arbeit, Unlust, Frust und fehlender Motivation kommt auch ein grosser Berg an eigenen Problemen den Mechanikern in den Weg. Mich als Kunde interessiert das Privatleben der Mitarbeiter nicht wirklich, ich will mein Auto in einer brauchbaren Zeit in einem guten Zustand zurück. Diese Werkstatt schaffte aber weder das eine noch das Andere. Wie viele andere Werkstätten konnte diese hier eine Sache aber sehr gut. Rechnung als „Pauschale“ verschicken und darin sehr viel Geld verlangen, ohne auch nur eine einzige Schraube zu deklarieren. Gottseidank gibt es für solche Fälle eine Kompetente Rechtsschutzversicherung. Mich nach 9 Monaten auch noch als „ungeduldig“ zu bezeichnen passt dazu. Eine Abschlussrechnung, die mehr als nur „Arbeiten nach Absprache“ enthält habe ich bis heute nicht erhalten. Und dies trotz Eingriff durch meinen Rechtsanwalt. Kein Wunder, so kann die Werkstatt kaum noch nachvollziehen, was denn genau gemacht wurde. Man hat mal „drauflos“ gearbeitet, wie immer zahlt da der Kunde dann schon. Ich bin kein Einzelfall!

Werkstatt #2:
Eine kurze Episode, aber durchaus wirkungsvoll. Denn diese Werkstatt fand als erste heraus, wie gross der Pfusch der Werkstatt #1 wirklich war und konnte dies auch belegen. Ohne deren Hilfe, würde ich wohl heute noch bei Werkstatt #1 auf mein Auto warten. Wenn auch diese Werkstatt keine langfristig zielführende Lösung fand, so war sie der Anstoss zu einem neuen Anlauf.

Werkstatt #3:
Grosse Worte, „viel Erfahrung mit Amis“, Entsetzen über die Inkompetenz der vorherigen Werkstätten. Doch dann selbst weder speditiv noch erfolgreich. Fehler wurden zwar gefunden, dies aber mehr durch „Ratespiele“ und diverse Leerläufe. Ob der Zweitmotor tatsächlich von Anfang an defekt war oder erst durch die Behandlung von Werkstatt #3 über den Jordan ging, wird für immer ein Geheimnis bleiben. Kein Problem, die Kosten trägt ja der Kunde. Nur schade, wurde der Kunde nie über die Kosten informiert. Auch schade, dass die Diagnose der Stotterei durch eine Fremdwerkstatt durchgeführt werden mussten. Eine defekte Zündkerze, deren Keramikmantel sichtbar gerissen war, ist auch „schwer“ zu diagnostizieren. Da muss zuerst die Einspritzung und diverse Kleinteile ersetzt werden, um zu merken, dass keines davon auch nur die Spur einer Besserung gebracht hat. Noch viel tragischer: Ich als Kunde musste selbst immer wieder probefahren und dann mitteilen, was eigentlich für einen Amateur offensichtlich war: Es ist nicht normal, dass das Fahrzeug stottert! Bitte beheben! War ja auch „nur“ dreimal der Fall, bis die weisse Fahne seitens Werkstatt #3 gehisst wurde. Und das Schlimmste: Der Wagen lief ja bei der Übergabe noch. Werkstatt #2 hat dies ja hinbekommen. Kurz nach der begonnenen Arbeit hatte sich das aber erledigt. Auf 7 Zylinder fährt es sich halt nicht so gut mit einem V8, da kann man noch so oft Probefahrten machen und Starterspray in die Einspritzung sprühen bis der Motor mit einem lauten Knall um Hilfe fleht. Auch Garantieanfragen, so wie diese zum Thema Ölverlust, werden nicht oder sehr ungern beantwortet. Eigentlich möchte man nur ein wenig Öl wechseln, mal einen Auspuff montieren oder Reifen ersetzen und dann dafür die Rechnungen verschicken. Eines muss man ihr aber lassen: Rechnungen verschicken, im Voraus, ohne Deklaration für was man eigentlich genau bezahlt, darin ist man super! Das Unwort des Jahres: „A-Konto Rechnung“. Auch die Abschlussrechnung war absolut überrissen und völlig unangebracht. Auch wenn ich es kaum für möglich hielt, die Werkstatt #3 trieb die Schindluderei auf die Spitze. Ein solches Mass an

Inkompetenz gepaart mit Selbstüberschätzung habe ich noch nie erlebt. Letzteres ging so weit, dass kein Fehler eingestanden wurde und die Werkstatt die Frechheit hatte zu sagen, der Wagen sei ja einwandfrei gelaufen nach der Übergabe. Eine Probefahrt hätte ich abgelehnt. Diese Werkstatt sollte sich darauf konzentrieren, an kleine Alltagskisten hässliche Spoiler zu montieren, dies können sie nämlich hervorragend. Ein richtiges Auto reparieren, an dem noch Fachwissen gefragt ist, das sollte man den Profis überlassen. Diese Werkstatt taugt dazu klar nicht. Trotz grosser Angeberei von wegen „lange auf US-Cars gearbeitet, selbst Motoren revidiert etc.“. Davon ist, wenn es denn je vorhanden war, ausser viel heisser Luft nichts mehr übrig. Schlussendlich nur eine schlechte Werkstatt.

Werkstatt #4:
Endlich wieder ein Silberstreif am Horizont! Eine kleine Werkstatt, kein grosser „Spezialist“ für irgendwas, einfach „nur“ eine gute, günstige Autowerkstatt. Und siehe da, kaum drei Tage stand der Pontiac da und das Stottern war endgültig Geschichte. Ein paar Tage länger und der Rest war ebenfalls behoben. Fair und sehr günstig! Was besonders zu erwähnen ist: Man kennt die Grenzen der eigenen Möglichkeiten. So wird man freundlich zu jemand anderem geschickt, um bspw. die Klimaanlage zu befüllen, denn dafür fehlte für R12 Klimamittel die Ausrüstung. Lieber so, als etwas anzufangen um dann mittendrin stecken zu bleiben. Da können sich andere Werkstätten nicht nur eine Scheibe abschneiden. Hier bleibe ich! Dachte ich mir damals zumindest.

Werkstatt #5 und viel Eigenerfahrung:

Diesen kleinen Betrieb kann man durchaus unterschätzen. Etwas versteckt direkt an den Bahngeleisen, davor viele ältere Autos in mal gutem und mal schlechtem Zustand, sieht er erstmal nicht nach einem hochmotivierten und durchorganisierten Team aus. Doch der erste Eindruck kann täuschen! Genau wie das Prädikat «US-Car Spezialist» unter Umständen nur heisse Luft ist, so täuscht der etwas «chaotische» (sorry Mani!) Ersteindruck doch sehr. Auch wenn bei meinem ersten Besuch die 3. Gen noch kein Spezialgebiet war, so hat man sich der Diva mit viel Ernsthaftigkeit angenommen. Und genau da liegt der Unterschied! Man liess sich nicht durch einen heiklen Kunden einschüchtern, der dazu auch noch mit sehr viel Wissen beladen in die Werkstatt kommt. Schlussendlich steht da ein Kunde vor der Tür, der durch die sprichwörtliche Werkstatthölle gegangen ist und mit viel Misstrauen und kritischem Blick jeden Handgriff beobachtet. Damit muss man als Werkstatt wohl zuerst mal umgehen können. Werkstatt #5 kann es. Und sie kann auch Wissen des Kunden annehmen. Da steht für einmal nicht der falsche Mechanikerstolz im Weg. Nun, wie es mit «uns» weitergeht, werden die nächsten Jahre zeigen. Werkstatt #5 badet nun aus, was die vorherigen Betriebe versaut haben. Denn das kritische Auge wird nie mehr ganz ruhen.

Schlusswort:

Ich kann nur jedem empfehlen: Haltet die Augen offen bei euren Werkstätten! Auch wenn ihr über Jahre glücklich wart, es muss nicht so bleiben! Ich rate auch dazu, die Finger von „Freunden“ zu lassen. Solche Arbeiten werden oft ohne schriftlichen Auftrag ausgeführt und wenn dann etwas schiefgeht, ist schnell nicht nur der Wagen, sondern auch die Freundschaft dahin. Idealerweise ist man bei einer Werkstatt „nur“ Kunde und nicht noch Freund, Bekannter, Verwandter etc.
Ganz wichtig: Eine Rechtsschutzversicherung (Privat und Verkehr) ist unumgänglich in der heutigen Zeit. Ich wäre in meinem Fall nahezu chancenlos gewesen, ohne die fachliche Unterstützung eines Anwalts. Lasst euch auch von Androhungen eventueller „rechtlicher Schritte“ nicht abschrecken. Euer Anwalt kann euch in schwierigen Situationen sagen, wie die Chancen stehen und ob diese „rechtlichen Schritte“ überhaupt anwendbar sind. Sehr oft haben Werkstätten keine aktive, sondern nur eine passive Rechtsschutzversicherung. In so einen Fall muss die Werkstatt eventuelle Verfahrenskosten vorerst einmal selbst bezahlen und im Falle einer Niederlage bleiben diese auf den Gerichtskosten sitzen. Dies soll keine Ermutigung sein, sauber erledigte Arbeit einfach nicht zu

bezahlen, in der Hoffnung ein wenig Geld zu sparen! Vorwürfe müssen bewiesen werden und das Rechtssystem darf nicht für solche Machenschaften missbraucht werden! Seid ihr aber Opfer einer solchen Werkstatt geworden, habt ihr das Recht euch zu wehren! Und davon sollte man auf jeden Fall Gebrauch machen. Mein Leben hat sich in dieser Zeit stark verändert. Austritt aus dem Firebird Club, Trennung von „Freunden“ und eine andere Sichtweise der Dinge. Nun fahre ich für mich alleine. Wenig bis keine Treffen mehr, keine Clubs oder Vereine mehr. Der Zusammenhalt scheint hier in der Schweiz nicht so stark zu sein, wie es zum Beispiel in den USA der Fall ist.

Rechtliche Hinweise:
In diesem Text werden keinerlei Namen, Adressen oder Personen direkt benannt. Die Geschichte ist ein wahrer Ereignisbericht und wurde nicht modifiziert oder ausgeschmückt. Rechtliche Ansprüche daran sind nicht möglich, da keine direkten Rückschlüsse auf die betroffenen Werkstätten genommen werden können. Informationen nur per Mail an den Verfasser: info@transam.ch.

Und zu guter Letzt:
Wenn sich eine Werkstatt hier wiedererkennt, besonders im Negativen, tragt es wie Männer. Ich nenne keine Namen (obwohl ich dies dürfte!), ich verwende keine Flüche oder Beleidigungen (obwohl es manche verdient hätten!) und ich kenne meine Rechtslage. Dieser Bericht basiert auf belegbaren Fakten und dies als Ventil für den Frust, den mir einige von euch verursacht haben! Wenn ihr mit dem hier nicht leben könnt, fangt mal an darüber nachzudenken, warum ihr hier überhaupt erwähnt werdet! Fangt an euren Job richtig zu machen oder geht zur Berufsberatung!