HOLGER SIEDLER, FOTOS: HOLGER SIEDLER

GLÜCK IM UNGLÜCK – DIE Ü2 STORY

EIN LIVE-BERICHT VON HOLGER SIEDLER

Der Crash kam mit Ansage: Fahrer und offensichtlich auch Fahrzeug müde nach der Rückfahrt aus Österreich, verlor unser Ü2 ‚Bläuling' auf der A3 kurz vor der Ausfahrt Limburg-Diez beide Zwillingsreifen hinten rechts durch gleich sechs kapitale Bolzenbrüche, wie sich hinterher herausstellte. Zwar gab es nur Sachschaden, aber noch einmal möchte ich so etwas nicht erleben. Mit Mühe konnte ich den Wagen durch Lenkausgleich stabilisieren und nach etwa hundert Metern leicht schlingernd auf dem Standstreifen zum Halten bringen. Einen Reifen mit Felge fanden wir später in der Böschung, der zweite ‚überholte' uns und verursachte einen weiteren Unfall dreihundert Meter voraus. Auch hier Glück im Unglück. Nur Sachschaden. Ich hatte schon vorher dieses Rubbeln und Schlagen gespürt, schob es aber auf die mit Warnschild ausgewiesene schlechte LKW-Spur auf der A3. Hätte ich doch nur auf meine Frau gehört (sollten Tonmeister öfters), die dieses Geräusch schon länger bemerkte und mich warnte… ‚ach was, das ist der Straßenbelag…'

Zwillingsrad-Abriss ‚dank' gebrochener Bolzen

Nächtliche Bergungsaktion

Der Bläuling mit seinem neuen Weißling

Der Regiekoffer schwebt in Position

Vorsichtig das neue Fahrzeug positionieren

Ich wollte einfach nur nach Hause. Das blaue Auto ist Baujahr 1983 und ehemaliger Ausbildungswagen der SRT in Nürnberg. Sein besonderes Merkmal ist die perfekt konstruierte schwingende Kofferhülle, bestehend aus mehreren dünnen Lagen von Folienabsorbern. Damals vom BR und Fraunhofer Institut entworfen und baulich umgesetzt. Und so genial klingt auch immer noch diese fahrende Regie! Nach der Ausmusterung erwarb 2005 Uli Apel das Fahrzeug und verkaufte es mir 2009. Mit der kompetenten Hilfe von Sebastian Struck überholten wir die Koffer-Regie und – wie schnell vergeht die Zeit – zwölf Jahre war er für das THS-Studio am Start und erlebte mit uns viele spannende Produktionen. Stets zuverlässig, kein Murren – er sprang schon an, wenn ich nur mit dem Zündschlüssel winkte. Ja – ein Selbstzünder, Motor luftgekühlt, eigentlich unkaputtbar – eigentlich. Vielleicht war der Hochtannberg-Pass in Österreich mit zwölf Prozent Steigung und engen Kehren die Ursache, dass die Reibung der Zwillingsreifen die Radmuttern löste? Jedenfalls wurde uns Tage später nach der nächtlichen Bergungsaktion klar, dass die Tage des Bläulings gezählt waren, zumindest, was das Fahrgestell angeht. Durch den Aufprall von Achse und Bremstrommel auf den Asphalt bekam die Bremstrommel einen Riss und die ortsansässige Iveco-Werkstatt ließ uns wissen, dass eine Reparatur wegen nicht mehr erhältlicher Teile aussichtslos sei. Vernünftig denkende Menschen (dazu gehören Tonmeister leider nicht immer) würden jetzt sagen: Es war eine schöne kreative Zeit, der Tonkutscher Holger ist 72 und zudem rentenberechtigt (welch hässliches Wort) und deshalb: das wars – das Innenleben des Bläulings mit dem Tascam M700, der kompletten 5.1 Regie, den analogen Schätzchen und dem ebenso unkaputtbaren Lemo-Steckfeld wäre noch für den Abverkauf in Ebay-Kleinanzeigen oder Reverb eine Art ‚Traueranzeige‘ wert…?

Zukunftspläne schmieden…

Am Telefon (wie altmodisch) war einer der Geschäftsführer meiner befreundeten Kfz-Werkstatt im Nachbardorf, die den Ü2 zwölf Jahre lang wie ihr Eigentum gewartet hatte. Martin heißt er; früher selbst ambitionierter Tontechniker in den USA, hatte er sich beizeiten entschieden, als ihm die Kifferei der 80er Rockbands auf den Geist ging, als Kfz-Meister einen seriösen Beruf in Deutschland zu ergreifen. So lernten wir uns kennen und schätzen, als ich ihn 2009 fragte, ob er mich mit dem Ü2 Deutz die nächsten Jahre begleiten würde. Martin spürte am Telefon meine Trauer den Ü2 aufzugeben – und sagte nur den einen Satz: ‚Wir bauen Deine Regie auf einen Mercedes Atego.‘ Also schauen, ob man auf einem Internet-Portal fündig werden kann, mit Unterstützung der Werkstatt. Es sind immer wieder Freundschaften, die uns Lebensfreude und Motivation geben. Freundschaften zwischen Musikern und Tonmeistern, miteinander zu denken und Wertschätzung zu teilen. Oder wie hier, ein Kfz-Betrieb, der spürt, welche bekloppte Leidenschaft ich mit dem Ü2 auslebe. Nach gefühlten 500 Atego-Anzeigen war es ein Glücksfall – Daniel aus Gummersbach kennenzulernen, der aus der Not heraus seinen Atego 816 verkaufen wollte – fast im Neuzustand. Wir spürten auch hier die stimmige Chemie zwischen zwei Menschen, die sich vorher nie begegnet waren. Seine Story, meine Story, Probefahrt und heute sind wir noch in Kontakt.

Der Zufall wollte es, um die Geschichte vom Magirus Deutz abzuschließen, dass der Atego eine Ladefläche besaß, die auf den Deutz montiert werden konnte. Damit fand der Oldtimer das Interesse eines jungen Paares aus Norddeutschland, das exakt so einen Magirus M90 mit Ladefläche suchte, um sich darauf ein Tiny House zu bauen. Sie schafften es tatsächlich, über eine Kleinanzeige eine Austausch-Bremstrommel zu ergattern. Für mich ein emotionaler Abschied und eine Freude zu sehen, wie junge Menschen sich für die Werterhaltung historischer LKWs begeistern können. Da lassen sich leicht Parallelen zum Umgang mit analogem Studio-Equipment ziehen – also Ende gut, alles gut? Nicht ganz…

Ein paar Hürden

Wie bekommt man es auf die Reihe, einen bald vierzig Jahre alten Deutz-Tonregie-Koffer auf ein Euro-Fahrgestell von 2007 zu setzen? Die Euronorm hatte sich nämlich über die Jahre um gut drei Zentimeter verändert und daher mussten Zwischenprofile geschweißt werden, um den Koffer des Bläulings auch den TÜV-Vorgaben entsprechend befestigen zu können. Fragen der Stabilität des Koffers und des Gewichtes im Verhältnis zum Atego sowie weitere TÜV-Vorgaben mussten ebenso geklärt werden. Mir machte es in den sechs Monaten des Umbaus (ja so lange hat es dann doch gedauert) eine große Freude, aktiver Teil des Teams zu sein und in die Hände zu spucken. Sollte ich dereinst altersbedingt nicht mehr vernünftig hören können, wäre ‚Autoschrauber‘ eine schöne Alternative. Um es vorwegzunehmen – es ging alles gut. Ein dickes Dankeschön an meine überaus professionelle und fähige Schrauber-Werkstatt Poggels!

Die Montage

Als erstes wurde das Fahrgestell auf die Kofferlänge von 7,10 m mit der Flex gekürzt. In der Regel haben die Ategos eine Kofferlänge von 8 Meter 50 bis 9 Meter und damit sehr viel Überstand zur Hinterachse. Vorteil dieser Anpassung ist jetzt eine bessere Wendigkeit des Fahrzeugs und das schwere Tascam-Mischpult mit weiteren 19-Zoll-Einbauten liegt mit seinem kompletten Gewicht exakt auf der Hinterachse. Der Bläuling hatte eine ausfahrbare Treppe zur Regietür. Dummerweise saß jetzt genau an der Treppenverriegelung der 120-Liter-Tank des Ategos. Dieser musste um 15 Zentimeter versetzt

...scheint zu passen...

Die Ladefläche des Atego passt auf den Deutz und wird Fahrgestell für ein Tiny House

Die Regie – als wäre nichts passiert

werden. Nach diesen Vorarbeiten kam der große Moment, den zuvor vom Deutz abgenommenen Koffer über die Hydraulikanlage von Poggels millimetergenau auf das Atego-Chassis abzusenken. Man darf das gerne mit dem Andocken an die ISS vergleichen, leider nicht schwerelos, denn die Technik wurde natürlich nicht ausgebaut. Konzentration und Pulsschlag der Poggel-Crew schnellten im Moment das Aufsetzens in die Höhe. Letztlich klappte dank Planung und Vorarbeit alles reibungslos, dennoch ergab sich nach den ersten kurzen Testfahrten, dass die Blattfedern der Hinterachse und die Stoßdämpfer im Verhältnis zum Koffergewicht nicht optimal waren. Kurzum – der Koffer schwankte, die Federung war zu weich. Auch das ließ sich schnell durch eine Zusatzfeder und härtere Stoßdämpfer perfekt anpassen. Mit einer neuen Wiegekarte (7,2 t Gesamtgewicht inklusive Technik und Fahrer) lagen wir noch 300 Kilo unter Volllast und so war die TÜV-Abnahme dann nur noch reine Formsache. Nun packte mich der Ehrgeiz, die Koffer-Regie auch tontechnisch zeitgemäß anzupassen.

Das Hybrid Konzept

Der hybride tontechnische Aufbau des Ü2 bietet die Möglichkeit eines ortsunabhängigen, digitalen Einsatzes mit bis zu 64 Kanälen, bei besten Abhörbedingungen; aber auch rein analog mit bis zu 48 Kanälen – mit Live-Mischungen auf Telefunken M15A für ‚echte', rein analoge Vinyl-Produktionen. Das bietet mir die absolute Freiheit in der Wahl der Mittel. Der analoge und digitale Anteil an der Produktion ist praktisch vollständig skalierbar. Dieses Konzept hatte sich bereits während der letzten zwölf Jahre bewährt und wurde von mir mit der Zeit wechselnden Bedürfnissen angepasst. Nach wie vor dienen drei Alesis HD24XR (AKM Wandler) als AD/DA Wandler-Station. Der neue I9 Intel Rechner mit W10, Sequoia und mehreren SSD Platten kann mit zwei RME RayDat Karten 64 Kanäle aufzeichnen – in Havarie mit den zwei HD24. Ein zweiter Produktionsrechner zeichnet die Summenkanäle entsprechend den Vorgaben in Stereo oder Surround auf. Im analogen Modus nutze ich 48 externe Mikrofon Preamps der Firma LineAudio, die hervorragend sauber und extrem rauscharm ausgelegt sind. Das Tascam Pult dient daher als Linemischer, ist aber für diese Aufgabe optimiert und wird ständig per Wartung im Bestzustand gehalten. Im digitalen Modus setze ich das Midas M32 System ein und nutze für die Bühne entweder eine oder zwei DL32 Stageboxen per Cat5 je nach Bedarf. Im Ü-Wagen erfolgt die Konvertierung über ADAT auf die beiden HD24 – so dass auch hier alle Kanäle auf dem Tascam-Pult aufliegen. Eine Black Lion WordClock synchronisiert sowohl beide RayDat-Karten als auch die Midas-Interfaces und den HD24-Verbund. Die Möglichkeit hybrid zu fahren, bewährte sich in den letzten Jahren nicht minder, haben doch etliche Konzerthallen für den Ü-Wagen Betrieb (immer noch) Siemens-Messerleisten, die oft an Übergabepunkten draußen vor der Halle zu finden sind. Im Ü2 stehen mit vier Siemens-Messerleisten 40 Kanäle zur Verfügung. Noch flexibler ist schließlich die Option, über ein 48kanaliges XLR-Steckfeld Standard-Multicores aufzustecken.

Dafür lohnt es sich…

Abschließend zwei emotionale Augenblicke im Ü2, die mir in Erinnerung geblieben sind. Live-Mitschnitt 2011 des ‚Israel Chamber Orchestra' unter Roberto Paternostro während der Bayreuther Festspiele unter Polizeischutz: Die israelischen Musiker spielten Richard Wagner, was nach wie vor in Israel verboten ist wegen Wagners Nähe zum Nationalsozialismus. Es gab Morddrohungen, so dass Spürhunde den Konzertsaal inspizieren mussten. Nach der Aufnahme kamen die Musiker zu mir in den Ü-Wagen, um die Aufnahme zu hören. Sie waren sehr bewegt und hatten Tränen in den Augen. Dieser Mitschnitt wurde später ein historisches Dokument.
2017 nahmen wir für den WDR die Serie ‚European Jazz Legends' im Theater Gütersloh auf und Arild Anderson war überrascht, dass wir auf Senkel M15A live mischten. Er kam in den Ü2 und sagte: ‚That sounds unbelievable! Like my earlier LPs!'