

# CLASSIC DRIVER

## Christopher Rünge ist ein Magier des Metalls

### **Lead**

Dieses Unternehmen ist ein absoluter Geheimtipp. Rünge Cars wurde von Christopher Rünge gegründet, einem jungen Meister der Metallbearbeitung, der in Manufaktur wunderschöne, von den fünfziger Jahren inspirierte Sportwagen baut. Rémi Dargegen hat ihn in Minnesota besucht.

Erst war er Profi-Snowboarder, dann wagte Christopher Rünge im Alter von 26 Jahren den alles entscheidenden nächsten Schritt: Er ließ den Kick steiler Pisten hinter sich, um künftig die klassischen Automobile zu bauen, die ihn seit seiner Kindheit fasziniert hatten. In einer Scheune im Bundesstaat South Dakota entdeckte er einen Schatz an traditionellen Werkzeugen und brachte sich dann als Autodidakt bei, wie man Metall herstellt und formt.



Inspiziert vom Design und der Philosophie der Nachkriegsrennwagen von Porsche und Glöckler, begann er aus dem Nichts seine eigenen Automobile zu erschaffen - er fertigte in seiner Werkstatt sogar eigene Gussteile an. Rünges aktuelle Reihe umfasst drei individuelle Modelle. Das jüngste Exemplar ist ein über 321 Stundenkilometer schnelles Biest, bei dessen Konstruktion Werkstoffe wie Carbonfaser zum Einsatz kommen werden. Auf seine bescheidene Art macht Runge mit seinem Projekt, das Historie und Gegenwart umfasst, keine halben Sachen.



### **Was sind Ihre frühesten Erinnerungen ans Auto?**

Ich erinnere mich, dass ich schon mit fünf Jahren Spielzeugautos auseinander genommen und modifiziert habe. Mit 14 hatte ich dann schon einen Truck von GMC, den ich umgebaut habe. Aber ich war immer schon von klassischen Automobilen gefesselt - als ich dann mit 16 Jahren meinen ersten VW Käfer besaß, hatte ich viel Spaß am ungewöhnlichen Handling. Das weckte in mir die Lust, einen alten Porsche mit Sechszylindermotor zu finden.

### **Wie hat sich diese Leidenschaft während Ihrer Teenagerjahre ausgedrückt?**

Bevor ich selbst Autofahren durfte, habe ich Sonderanfertigungen von Vintage-Fahrrädern gebaut. Ich habe beispielsweise ein altes Rad von Schwinn neu lackiert, mit einem künstlichen Benzintank versehen, neue Räder und einen neuen Sitz montiert und dann verkauft. Ich habe als Teenager dabei ziemlich gut verdient.





**Wie kam es, dass Sie Ihre eigene Autofirma gründeten?**

Ich war professioneller Snowboarder, aber mit 26 Jahren entschied ich mich, etwas Neues zu machen. Autos waren schon immer meine Leidenschaft: Wenn ich gerade nicht beim Snowboarden war, dann habe ich an Autos geschraubt und sie verkauft. Meine Entscheidung war eigentlich zwangsläufig.

**Wenn man eigene Automobile baut, bewegt man sich in einer eigenen Liga. Wie sind Sie gestartet?**

Ich habe 2011 in einer Scheune in South Dakota einen Porsche 912 von 1967 gefunden. Er war zusammen mit Kubikmetern voll Werkzeugen und Teilen verborgen. Darunter befanden sich auch Werkzeuge, um Karosserieteile aus Aluminium herzustellen. Ich einigte mich mit dem Verkäufer, dass ich diese auch erwerben wollte, denn ich wollte mein eigenes Auto bauen können. Das war der Startschuss zu meiner zweiten Karriere. Ich hatte keinerlei Ausbildung - nur eine Vorstellung von dem Auto, das ich entwickeln wollte! Zuerst habe ich mich dem Sitz gewidmet und dann machte ich mich an die Karosserieteile.



**Was fasziniert Sie so besonders an den Rennwagen von Porsche, Glöckler und Rometsch aus den fünfziger Jahren?**

Ich identifiziere mich mit dem Geist dieser frühen Rennwagen, weil sie kurz nach dem Krieg mit beschränkten Mitteln gebaut wurden. Auch ich hatte zunächst nur ein kleines Budget zur Verfügung, aber wo es mir an Geld mangelte, habe ich eben etwas selbst angefertigt.

**Wie haben Sie gelernt, Metal zu formen?**

Metall gestalten zu können, ergibt für mich absolut Sinn. Ich wurde darin nie formal ausgebildet, aber mit den Werkzeugen, die ich gekauft hatte und mit Hilfe verschiedener Fachbücher begann ich zu verstehen, wie sich Metall verhält. Übrigens waren einige der Bücher ungenau und fehlerhaft! Im Lauf von vielen Versuchen und korrigierten Irrtümern - ein klassischer Fall von *Trial and Error* - konnte ich entdecken, was geht und was nicht funktioniert, um ein hochwertiges Produkt herzustellen. Schweißen stellte die größte Herausforderung dar, weil ich mit dünnem Aluminium und einem MIG-Schweißgerät und Spulpistole hantierte. Ich sehe zwar, wie sich meine Arbeit stetig verbessert, aber ich entdecke noch genügend Bereiche, die sich steigern lassen. Aber genau das fordert mich!



### **Könnten Sie sich vorstellen, dass Ihr Name in Zukunft in einem Atemzug mit jenen von Touring, Zagato und Figoni genannt wird?**

Ich fühle mich noch so jung in diesem Metier, dass ich mir kaum vorstellen kann, in einer Reihe mit diesen Großen zu stehen. Aber ich fühle mich schon sehr geehrt, dass meine Arbeit so betrachtet werden könnte.

### **Was bedeutet Ihnen die Tradition und das Erbe, das Touring, Zagato und Figoni hinterlassen haben?**

Je tiefer ich in das Schaffen der anderen einsteige und mich damit auseinandersetze, desto mehr wächst meine Bewunderung und der Respekt. Ich beschäftige mich mit der Historie, damit auch meine Arbeit ihren Nachhall in künftigen Generationen findet. Es ist so wichtig, dieses Handwerk zu erhalten und an die Jüngeren zu vermitteln. Ich bin stolz, dass mein 13-jähriger Sohn Finigan so viele Stunden in der Werkstatt mit mir verbringt. Er besitzt großes Potenzial, um diese Tradition nicht nur weiterzuführen, sondern auch völlig neue Technologien und Anwendungen dafür zu entwickeln.



### **Wer sind Ihre typischen Kunden? Sind darunter auch Porsche-Sammler?**

Sie sind nicht unbedingt Porsche-Sammler. Es ist erstaunlich, dass viele, die mich anrufen, Shelby-Sammler sind! Ich denke sogar, dass 30 bis 40 Prozent meiner Auftraggeber eine Verbundenheit mit der Marke Shelby haben.

### **Könnten Sie uns etwas über Ihre aktuelle Modellpalette erzählen?**

Ich habe jetzt drei Modelle. Der „Flyer“ als meine erste Schöpfung verdankt sich den deutschen Rennwagen der Nachkriegszeit wie beispielsweise den Fahrzeugen von Glöckler. Leicht, geringer Hubraum und mit einem wahnsinnigen Fahrerlebnis. Das zweite Design ist der RS, der verfeinert wurde und von der Formensprache der späten fünfziger Jahre geprägt ist. Er ist eine Hommage an den Porsche RSK, besitzt aber viele italienische Designmerkmale. Schließlich gibt es noch den R2, der wieder ganz anders ist. Er wird von einem mittig verbauten Porsche-Sechszylinder angetrieben, besitzt Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen und Zahnstangenlenkung. Ein unfassbares Auto, das über 300 Stundenkilometer schnell ist - wie wir bei ersten Testfahrten ermittelten. Ich habe noch eine Reihe anderer Entwürfe, die ebenfalls auf dieses Chassis passen würden. Damit hat der Kunde die Wahl und wir bieten dann unsere bewährte Aufhängung mit dem Antriebsstrang.



### **Wie wird sich Ihr Unternehmen in Zukunft weiterentwickeln?**

Ich möchte bei meinem jüngsten Design - dem R2 - noch mehr Verbundstoffe einsetzen. Damit soll die traditionelle Aluminium-Karosserie auf eine Weise mit Carbonfaser verbunden werden, wie ich sie selbst nirgendwo gesehen habe. Es wird ein Kunstwerk werden, welches das Erbe der Vergangenheit mit der Zukunft vermählt.

### **Welchen Rat haben Sie für einen Menschen, der auch sein Leben fundamental verändert, um etwas Neues von Grund auf zu bauen?**

Ich würde ihnen empfehlen, es umfassend mit allem, was ihnen zur Verfügung steht, zu erforschen und sich auch die Hilfe eines Experten einzuholen. Viele Menschen mögen selbst ihre Vision oder Idee nicht ganz verstanden haben, aber das heißt noch lange nicht, dass man aufgeben sollte.



**Looking back, how does it feel to have created a number of your very own cars? Wie fühlt es sich in der Rückschau an, Ihre ganz persönlichen Autos gebaut zu haben?**

Es ist einfach wunderbar, wenn man sein eigenes Auto erschafft. Es gibt immer wieder Momente innerhalb dieses Prozesses, in denen man innehält und echte Befriedigung erfährt. Und die Erfüllung ist, wenn man mit dem fertigen Fahrzeug zum ersten Mal auf der Straße unterwegs ist und realisiert, dass man es mit den eigenen Händen konstruiert hat. Man hat getunt, man hat Elemente festgezogen, angepasst und modifiziert, gehämmert und poliert. Alles fügt sich zu einem gelungenen Gesamtkunstwerk und zaubert ein Lächeln ins Gesicht. Wenn ein Automobil in Manufaktur entsteht, dann besitzt es eine Seele, die es durchdringt.

**Was ist für Sie das bemerkenswerteste Autodesign aller Zeiten?**

Meine Gedanken kreisen um den Bugatti Atlantic und unternehmen dann einen kühnen Sprung nach vorn zu den aktuellen Hypercars von Koenigsegg. Beide sind jeweils für ihre Epoche innovativ und technologisch exemplarisch.

*Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2018*

**Galerie**













































































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/christopher-ruenge-ist-ein-magier-des-metalls>  
© Classic Driver. All rights reserved.