

DIE RESTAURIERUNG VON FAHRZEUGEN UND DIE CHARTA VON TURIN

Dirk Voigtländer

Was ist ein Original?

Die Bundesbank erklärt einen unvollständigen Geldschein, der ansonsten alle Sicherheitsmerkmale trägt, dann für echt, wenn mehr als 50 Prozent seiner Fläche erhalten sind. Das Kriterium wird auch in der Möbelrestaurierung angewandt, da es immer wieder vorkommt, dass Objekte geteilt und beide Hälften ergänzt werden. So verdoppelt sich ein Objekt, und jedes trägt Spuren des Originals. Bei Oldtimern zeigt die Praxis, dass vor allem bei seltenen Fahrzeugen gern noch weiter gegangen wird. Der eine hat den Motor, der nächste den Rahmen, der dritte die Karosserie. Am Ende ist nicht mehr nachvollziehbar, was noch echt ist.

Bei dieser Art Fahrzeugvermehrung braucht man nun nur noch eine freie Fahrgestellnummer. Dafür eignen sich verunfallte Fahrzeuge, oder Fahrzeuge, deren Verbleib nicht eindeutig zu klären ist. Ein gutes Beispiel dafür ist der Bugatti aus dem Lago Maggiore, der 2009 geborgen wurde. Die Nummer dieses definitiv originalen aber eben untergetauchten Fahrzeugs war in der Zwischenzeit neu besetzt worden. Die Kopie wurde als Original gehandelt.

Ab wann kann man noch von einem Original sprechen? Und wie geht man mit dem Original um? Der Weltverband der Oldtimerclubs, FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), hat in Anlehnung an schon bestehende Leitfäden zum Erhalt technischen Kulturguts¹ vergangenen Jahres die Charta von Turin² verabschiedet. Darin wurden Leitsätze für die Nutzung, den Unterhalt, die Konservierung, Restaurierung und Reparatur von historischen Fahrzeugen verabschiedet.

Matching Numbers

»Matching numbers« eignen sich, der Frage nach der Originalität eines Oldtimers nachzugehen. Die »zueinander passenden Zahlen« sind kleine Ziffernfolgen, die zumeist aus der Rahmennummer eines Fahrzeugs abge-

leitet werden und sich auf diversen Bauteilen eines Autos wiederfinden [Abb.1–4]. Der hohe Anteil an manuellen Herstellungstechniken erforderte bei historischen Fahrzeugen während des Entstehungsprozesses die Markierung der Teile. Damit bei der späteren Endmontage alles wieder dem gleichen Fahrzeug zugeordnet werden kann, halfen die zuvor angebrachten Ziffern. Diese können bei der Karosserie an vielen Stellen eingeschlagen sein, ebenso an Chromteilen. Sie sind auch auf den Rückseiten von Polstern mit Kreide, Fettstift oder auf kleinen Papierzetteln zu finden. Nur der Fachmann eines Fahrzeugtyps wird die Stellen kennen, an denen er nach diesen Nummern suchen muss. Je nummernreiner ein Oldtimer ist, desto weniger Unfälle hatte das Fahrzeug, folglich wurden weniger Bauteile getauscht oder bei einer Renovierung erneuert. Gern werden diese Nummern bei einer »Restaurierung« gleich mit erneuert, da der Wert eines »unberührten« Fahrzeuges steigt. So hilfreich matching numbers bei der Bestimmung eines Originals sind, so kontraproduktiv sind sie, wenn nicht aufrichtig und historisch fachgerecht mit ihnen umgegangen wird. Hier zum Beispiel bietet die Charta von Turin eine klare Orientierung. In ihrem Artikel 6 heißt es: »Bauteile und Materialien, welche durch neue ersetzt wurden, sollten durch einfache und dauerhafte Markierungen leicht erkennbar gemacht und von der historischen Substanz unterschieden werden.«

Restaurierung vs. Renovierung

In vielen anderen Disziplinen der Restaurierung, etwa bei Gemälden oder Arbeiten auf Papier, wird die Arbeit von diplomierten Restauratoren oder Restauratoren im Handwerk ausgeführt. In der Automobilrestaurierung dominieren jedoch in der Regel spezialisierte KFZ-Mechaniker die Szene. Aus diesem Grund wird bei der Aufarbeitung der Fahrzeuge zu oft der Maßstab des Handwerks in den Vordergrund gerückt.

Ein Beispiel: Die gewachsenen überlagerten Zeitschichten auf einem Fahrzeug werden oft bedenkenlos



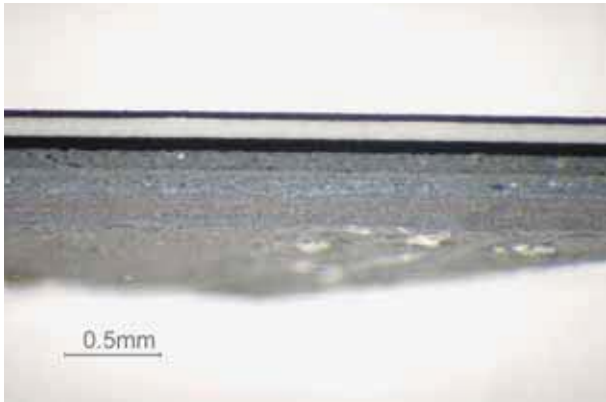
[1 – 4] Matching Number »557«, © Dirk Voigtländer

abgenommen, um das Blech instand zu setzen. Dadurch wird die individuelle Objektgeschichte unwiederbringlich zerstört. Das Ziel solcher Maßnahmen ist meist die Rekonstruktion des Auslieferungszustands. Daher ist, was herkömmlich als Fahrzeugrestaurierung bezeichnet wird, eher eine Renovierung oder Rekonstruktion. Bei einer wissenschaftlichen Restaurierung, wie sie beispielsweise an Gemälden oder Skulpturen durchgeführt wird, steht der Erhalt der Geschichte des Objekts im Vordergrund. Die geschichtlich gewachsene Oberfläche ist ein Zertifikat der Originalität. Abb.5 zeigt einen Querschliff aller Lackschichten eines Bentley R-Type Continental. Dafür wurde eine kleinste Probe an einer Fehlstelle entnommen. Die sprichwörtliche Qualität spiegelt sich in den sieben Grundierungen wider. Zum Vergleich: Es würde niemand auf die Idee kommen, eine Skulptur mit Fehlstellen vollständig zu entlacken. Deshalb wurde in der Charta von Turin sinngemäß der folgende Passus aus der »Mutter aller Chartas«, der »Charta von Venedig« zur Baudenkmalpflege von 1964 übernommen: »Die Beiträge aller Epochen zu einem Denkmal müssen respektiert werden: Stileinheit ist kein Restaurierungsziel.«

Nun mögen viele sagen, dass ein Auto das nicht glänzt und betriebsfähig ist, weniger wert ist. Dem kann man nur bedingt zustimmen. Authentischer Erhalt aller Spuren der Geschichte und Betriebsfähigkeit sind keine Gegensätze. Im Gegenteil: Gerade die unberührten Fahrzeuge haben in den letzten Jahren die höchsten Gewinne auf Auktionen erzielt.

Ein anderer Weg, ein Fahrzeug durch Renovierung »interessanter« zu machen, ist der Umbau auf eine seltenere oder sportlichere Variante. Der »Kunst der Karosseriebauer« sind da keine Grenzen gesetzt. Auch bei der Technik wird gern mit dem Alter der Piloten mitgegangen. Beim *BMW 327* wird es mittlerweile schwierig sein, ein Fahrzeug mit unsynchronisiertem Getriebe zu finden. Auch Servolenkungen oder Umbauten auf Scheibenbremsen sind gar nicht so selten. Die Charta hält den Artikel 5 bereit: »Unvermeidbare Modifikationen sollen die historische Substanz nicht beeinträchtigen. Prinzipiell sollen sie die zeitgenössische Technik und die zeitgenössische Erscheinung nicht verändern.«

Bei Fahrzeugen, die aufgrund ihrer besonders bewegten oder einzigartigen Geschichte erhalten werden, gehen mittlerweile nicht mehr nur Museen oder Automobilkon-



[5] Querschliff von Lackschichten, © Dirk Voigtländer



[6] Kennzeichenfreilegung, © Dirk Voigtländer

zerne den Weg der Immobilität. Als Beispiele sei hier die *Maybach-Bandsäge* aus Sinsheim, der letzte gebaute *Horch* in Ingolstadt oder der vermutlich einzig erhalten gebliebene *Mannesmann-MULAG* aus dem Militärhistorischen Museum Dresden genannt, der als Fragment überlebt hat.

Ich möchte hier nicht gegen die Betriebsfähigkeit argumentieren. Sie ist für die Akzeptanz der Oldtimer in der Öffentlichkeit von besonderer Bedeutung. Die Charta von Turin: »Dauerhafte und nachhaltige Pflege ist unerlässlich für das Überleben von historischen Fahrzeugen. Eine aktive Nutzung von historischen Fahrzeugen, insbesondere auf öffentlichen Straßen, ist wichtig, um sie zu begreifen sowie zur Bewahrung und Weitergabe der Kenntnisse über ihren Betrieb und Unterhalt an spätere Generationen.« Wir müssen uns nur vor Augen halten, dass jede Restaurierung auch unweigerlich Veränderungen am Objekt mit sich bringen. Je schlechter der Zustand eines Fahrzeuges, desto weiter entfernt es sich bei der Rekonstruktion vom Original. Ab einem gewissen Punkt sollte man abwägen, ob nicht eine Konservierung zielführender ist.

Anders als bei Kunstobjekten werden Fahrzeuge für den Gebrauch entwickelt. Der daraus resultierende Verschleiß sowie die Veränderungen durch die Besitzer lässt die Fahrzeuge zu individuellen Einzelstücken werden. Durch Wartung, Reparatur und Restaurierung werden ebenfalls Veränderungen am Objekt vorgenommen. Daher kann es einen erhaltenen Auslieferungszustand nur im Ausnahmefall geben.

Für die Freilegung einer Epoche als Restaurierungsziel, wie zum Beispiel bei einem übermalten Kennzeichen inklusive Zulassungstempel an einem *DKW F5* [Abb. 6], gibt die Charta vor: »Eine Restaurierung hin zur Erscheinung einer bestimmten Epoche sollte erst nach sorgfältiger Prüfung historischer Aufzeichnungen und Dokumente sowie nach sorgfältiger Planung ausgeführt werden.« Derartige Aufgabenstellungen erfordern eine fundierte restauratori-

sche Ausbildung, über die KFZ-Meister in der Regel nicht verfügen.

Was ist denn nun ein Original?

Original ist ein Fahrzeug, das mit all seinen Spuren des Gebrauches erhalten ist. Originale sind nicht reproduzierbar und werden durch Neuaufbauten immer seltener. Aus einer Rahmennummer geklonte Autos sind keine Originale.

¹ Zum Beispiel die Charta von Riga (Europäische Charta für die Erhaltung und Restaurierung von betriebsfähigen historischen Eisenbahnen) oder die Charta von Barcelona (Europäische Charta über die Konservierung und Restaurierung von historischen Wasserfahrzeugen in Fahrt)

² Als Download frei verfügbar zum Beispiel unter www.fiva.org

Diplom-Restaurator **Dirk Voigtländer** machte nach dem Abitur zunächst eine Ausbildung zum Zahntechniker, später studierte er Restaurierung mit dem Schwerpunkt Technisches Kulturgut an der HTW Berlin. Seit 2006 freiberufliche Tätigkeit als Restaurator unter anderem für Deutsches Historisches Museum, Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin, Militärhistorisches Museum Dresden, Dekra, FSP, Audi Tradition, Alliiertenmuseum Berlin. www.stromlinie.eu

Abstract: »Vintage car fans do everything wrong«, wrote restorer Dirk Voigtländer five years ago in the insider magazine *Oldtimer Markt*. He abhors the fact that, during the restoration of classic cars, much of the original material is often destroyed in order to make them more marketable and their condition »like new«. The original vintage is more easily recognized by its signs of use than its shiny surfaces.