

INTERVIEW RESTAURIERER DIRK VOIGTLÄNDER

Gibt es eine Grundregel zum Restaurieren?

Das oberste Anliegen heißt, so viel Originalsubstanz wie möglich zu erhalten. Dem muss sich alles unterordnen.

Also keine Restaurierung zurück in den Neuzustand, nie den alten Lack abschleifen?

Es kommt immer auf die Aussage an, die man mit dem restaurierten Auto verbinden will. Soll es so werden, dass man später immer noch historische Spuren am und im Auto lesen kann? Ja, darum geht es. Ein Historiker analysiert die Geschichte aus der Literatur. Ein Restaurator liest die überkommenen Zeitzeugnisse, in diesem Fall die Fahrzeuge, in Verbindung mit der Literatur. Daraus ergeben sich auch neue Aspekte. Daher ist es wichtig, dass zum Beispiel ein Gummi als Materialzeugnis am Objekt erhalten bleibt. Fertigen wir das Teil aus Polyurethan nach, geht diese Quelle verloren, besonders, wenn nichts Schriftliches überliefert ist.

Geht Patina also über alles?

Ein Originalzustand mit Rost und Beulen ist wesentlich höher zu bewerten als ein renoviertes Auto. Spuren der Geschichte wie historische Lacke oder Polsterstoffe können nicht nachgefertigt werden, da die Techniken und Materialien kaum noch zur Verfügung stehen. Das Auto ist durch seine Geschichte ein einmaliges Objekt, vergleichbar mit einem Gemälde. Als Sammler würden Sie ja auch nicht eine Kopie höher bewerten als ein Original.

Es gibt aber Oldtimer-Besitzer, die auf den Concours-Zustand hinrestaurieren.

Das hat vielleicht etwas mit der deutschen Angewohnheit zu tun, alles perfekt haben zu wollen. Es gibt Leute, die können alte Autos nicht rosten sehen.

Woran denken Sie bei toprestaurierten Oldies?

Ich frage mich, was hier erhalten werden soll – Farbe, Technik und Material von 2006 auf einem Auto von 1932?

Wäre es nicht besser, wir erhalten die Geschichte der Objekte mit den verschiedenen Epochen an Materialien und Techniken, die 2006 noch vorhanden sind? Als Dokument sozusagen?

Unfallschäden wurden aber 1932 auch repariert.

Es spricht nichts dagegen, an einem Auto einen Unfallschaden zu reparieren, um damit die Perfektion und Ästhetik des Modells möglichst vollendet zu demonstrieren. Meist tendiert man dann aber sehr schnell zur Neulackierung, da es schwieriger ist, den gealterten Lack zu ergänzen.

Gibt's ein paar Tipps zum perfekten Finish?

Mehrere Faktoren müssen beachtet werden, damit das Ergebnis überzeugt. Neben dem Farbton das Bindemittelsystem und der Glanzgrad, auch das Licht und ein möglicher Farbverlauf. Eine waagrechte Stelle altert anders als eine senkrechte. Dazu gehört Übung.

Das ist Ihr einziger Tipp?

Nie die Unfallstelle sofort lackieren, sondern immer erst ein paar Probebleche machen. Eine gute Retusche zeichnet sich dadurch aus, dass sie bei verschiedenen Lichtverhältnissen stets ein gutes Ergebnis zeigt. Sowa kann man kaum auf dem Hinterhof machen.

Also niemals ein Ja zum Superfinish der Autos auf den großen Concours?

Es gibt Fälle, in denen nichts anderes übrig bleibt. Wenn ein Auto zum Beispiel einen Brandschaden hat und die originalen Oberflächen nicht mehr existieren, dann kann ja neu lackiert und gepolstert werden.

Was halten Sie eigentlich von Replikas?

Autofirmen fertigen für ihre Oldtimer oft Leichtmetallteile aus einer modernen Legierung nach. Vielleicht wäre es sinnvoller gewesen, die alte Karosserie aus der alten Legierung zu erhalten. Man könnte dann auf einen Nachbau

zurückgreifen und das originale Auto so lassen, wie es ist. Warum denn ein sehr altes Auto noch fahren, wenn es das Letzte seiner Art ist? Will ich es erhalten, sollte es ins Museum.

Also dürfen Autofirmen etwa bei der Mille Miglia Replikas ihrer historischen Modelle einsetzen?

Aus der Sicht des Restaurierers dürfen sie es nicht nur, sie müssen es sogar. Schließlich geht es um den Erhalt der Originalsubstanz, und die wird durch das Fahren nicht besser. Es ist nichts dagegen zu sagen, wenn Menschen hören möchten, wie der Motor läuft. Aber man muss sich vergegenwärtigen, dass irgendwann einmal an diesem Motor auch die letzte Schraube ausgetauscht ist, und dann habe ich aus einem Original eine Replika gemacht.

Gibt es nur eine einzige Art, historisch angemessen zu restaurieren?

Ja, Restaurierer sind ausgebildete Fachleute. Die Entscheidung sollte aber zusammen mit dem Fahrzeug-Besitzer getroffen werden.

Warum muss überhaupt restauriert werden?

Wir sollten Originale konservieren, damit wir heute noch Belegstücke dafür haben, wie Autos vor 100 Jahren einmal aussahen. Allerdings darf man nicht alles sich selbst überlassen. Ein Stromlinien-Auto, das im Lauf der Jahrzehnte total durchgesackt ist, hat kaum noch die ursprüngliche Ästhetik.

Ist Form mehr wert als alles andere?

Nein, die Form ist ja oft nur eine Modeerscheinung. Es geht auch um Herstellungstechniken und die verwendeten Materialien. Da kommt es auf den Innenraum an: Wer saß drin? Fahrzeuge mit Personenbezug werden ja oft gesammelt, weil eben eine bestimmte Person in diesem Auto gefahren ist.

Zum Beispiel der Käfer von Jürgen Klinsmann.

Der wurde von einem Fan neu aufge-

„ORIGINALZUSTAND IST NICHT REPRODUZIERBAR“

Dirk Voigtländer, 29, hat in Berlin Restaurieren studiert und am Aufbau des Deutschen Historischen Museums mitgewirkt. Über den Erhalt historischer Spuren informiert auch seine Website www.stromlinie.eu



Die tschechische Marke Tatra hat es Voigtländer angetan. Originalteile wie den weißen Gummipuffer für die Stoßstange des Typs 603 würde er nie im Leben aus PU nachfertigen. Risse im Kunstleder auf dem Dach des Tatra T 12 werden von ihm mit eigens entwickelten Verfahren repariert



baut. In dem Auto ist nichts mehr drin, was mit Klinsmann zu tun hatte. Wenn das Interieur neu gemacht wird, also alles runtergerissen, nur damit die Löcher weg sind – was sagt mir denn dann noch, dass da mal ein Promi drin gegessen hat? Nur die Papiere, in denen ein Name steht, aber der eigentliche Charme ist verloren.

Gilt Originalität nur bei Promi-Autos viel?

Nein. Das Erhalten von Gebrauchsspuren und Originalteilen gilt natürlich für jedes historische Fahrzeug. Ein Freund von mir hat ein Fahrrad mit Hilfsmotor,

mit dem jemand Reisen bis ans Nordkap unternommen hat. Wenn ich dieses Fahrrad zurückrestauriere in den Auslieferungszustand, ist die ganze Geschichte genau dieses Fahrrads weg. Da gibt's zum Beispiel Knieschützer aus Aluminium am Rad, auf denen die Routen aufgepinselt sind – das ist wunderschön gemacht. Da sieht man: Das ist ein Objekt, das gelebt hat.

Muss ein Restaurierer nicht auch mal gegen seine Überzeugung handeln?

Als wir einen Tatra T 12 von 1931 restauriert haben, mussten die Türschar-

nier nachgesetzt werden, da das Holz geschwunden war, und die Türen hingen. Ich musste den Kitt über den Schrauben rauskratzen – und damit habe ich auch wieder ein Stückchen Tatra-Geschichte zerstört. Denn welcher Tatra trägt heute noch den 31er Original-Kitt der Türschrauben-Abdeckung? Will ich das eine erhalten, muss ich eventuell anderes zerstören.

**Das Interview führte
Motor Klassik-Redakteur
Malte Jürgens;
Fotos: Beate Jeske**