

OLDTIMER

MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

12/2008

€ 3,20



HONDA CB 400 FOUR



Drehzahl? Ja, bitte! Die kleine Schwester der CB 750 hat ihre ganz eigenen Reize

BRANDHEISS

So gefährlich ist neuer Sprit in alten Schläuchen

BEHÖRDEN-TIPPS

Zulassung ohne Papiere

WEITERE ZWEIRAD-THEMEN:

- Greeves-Triumph
- Victoria KR 1

MUSEUMS-RESTAURATOREN KLAGEN AN:

Oldtimerfans machen alles falsch!



RANGE ROVER



Förster-Freude: Der Urvater der europäischen SUV-Gilde

PRAXISTEST



Werkzeugkästen: Welcher mobile Helfer ist der Beste?

60 JAHRE HOLDEN



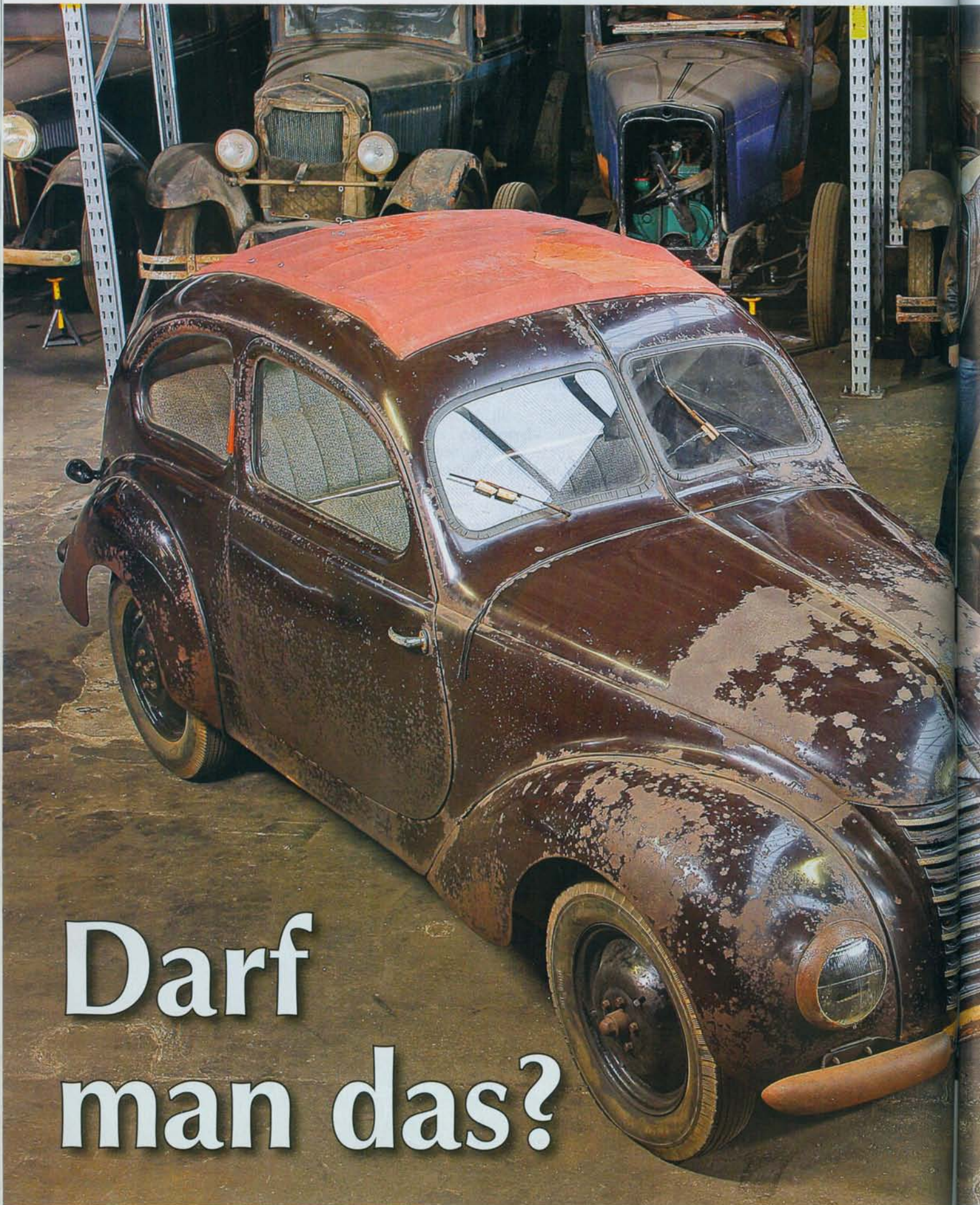
Opel bei den Kängurus: Ein Portrait des GM-Ablegers

KAUFBERATUNG



Fiat Dino: Ist der Einstieg in Ferrari-Technik bezahlbar?

CH € 3,50 · NL € 4,10 · GB € 4,80 · P € 5,20 · H € 11,90 · E € 4,20 · D € 3,00 · I € 3,00 · DK € 25,00 · NZ € 4,00 · S € 40,00 · CZ € 170,00



**Darf
man das?**



Oldtimerfreunde zerstören beim Restaurieren technisches Kulturgut – sagen studierte Restauratoren. Inzwischen beziehen auch Oldtimerbesitzer Stellung für das unverfälschte Original und verzichten dabei auf die Fahrtüchtigkeit ihres Klassikers

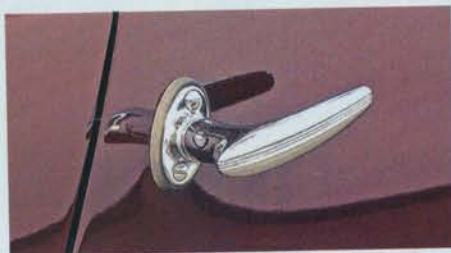
Mit jedem renovierten Auto verschwindet ein Stück Geschichte.“ Was Dirk Voigtländer da sagt, scheint im ersten Moment paradox. Schließlich wird doch erst durch den Neuaufbau die Existenz eines Fahrzeugs und somit Geschichte gesichert. Oder etwa nicht? Jedenfalls nicht so, wie es sich die Wissenschaft wünscht. Diplom-Restaurator Voigtländer warnt davor, so weiterzumachen, wie es die Oldtimerszene seit Jahren praktiziert: „Ein Fahrzeug büßt viel von seiner historischen Aussage, also von seinem Wert als Sachquelle ein, wenn es von Grund auf renoviert wird.“

Renovieren ist im Fachjargon der akademischen Restauratoren das, was die Oldtimerei unter Restaurieren versteht: das Aufarbeiten eines Fahrzeugs. „Dabei wird allerdings nur ein imaginärer Neuzustand hergestellt, den man allenfalls als originalgetreu, aber keinesfalls als original bezeichnen kann. Allein schon deshalb, weil selbst die besten Nachfertigungen aus anderen Materialzusammensetzungen bestehen. Obwohl es die originalen Fahrzeuge sind, die uns und späteren Generationen die größtmögliche Auskunft über die Technik ihrer Zeit, einschließlich der Fertigungsmethoden geben, wird in den meisten Fällen trotzdem der festgefahrene Weg der totalen Erneuerung gewählt. Zwangsweise müssen geschichtliche Spuren, historische Umbauten

Links restauriert, rechts renoviert: Diplom-Restaurator Dirk Voigtländer begutachtet die Hanomag des Deutschen Technikmuseums



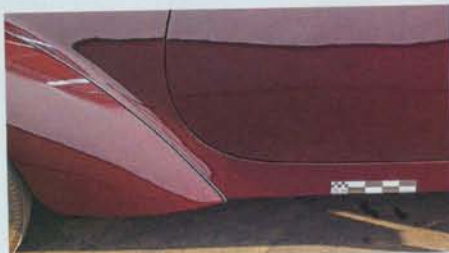
Bei den Türgriffen wurde versucht, das Original nachzuahmen. Zwar entspricht der neue Türgriff dem Stil der Zeit...



...doch im direkten Vergleich zeigt sich, dass sich der echte Hanomag-Türgriff (links) deutlich vom Neuteil unterscheidet



Der unterschiedliche Verlauf der Schweller legt nahe, dass für die Renovierung Bleche nachgefertigt wurden, die der originalen...



...Linienführung zwar sehr nahe kommen, ihr aber nicht bis ins Letzte entsprechen. So wird das originale Erscheinungsbild leicht verzerrt



Hanomag legte damals Detailverliebtheit an den Tag, wie bei den Rückleuchten. Ist der Zustand von so speziellen Teile nicht mehr...



...zufriedenstellend oder fehlen sie, wird oft auf Repros von Standardteilen zurückgegriffen, ohne das zu dokumentieren

Schon aus der Distanz zeigen sich Unterschiede wie die nachträglich verchromten Kofferraumscharniere

und Originalmaterial weichen," kritisiert der 31-jährige Berliner, der eine Internetseite zum Thema Restaurieren betreibt (www.stromlinie.eu).

Das Depot des Deutschen Technikmuseums, Berlin. Wir stehen vor einem Pärchen, wie es unterschiedlicher kaum sein könnte: Zwei Hanomag 1,3 Liter – der eine für die museale Nutzung restauriert und konserviert, der andere professionell neu aufgebaut. Das originale Fahrzeug könnte OLD-TIMER-MARKT-Lesern bekannt vorkommen: 2004 berichteten wir über die spektakuläre Entdeckung dieses Neuwagens mit 426 Überführungskilometern. Obwohl die

Wir müssen uns von der Vorstellung lösen, dass nur das neuwertige Erscheinungsbild gut ist

lange Standzeit deutliche Spuren hinterlassen hat, ist er das perfekte Referenzobjekt für einen unberührten Originalzustand. In genau diesen Spezifikationen kam ein Hanomag 1,3 Liter damals zur Auslieferung.

Am Beispiel der Hanomag demonstriert Voigtländer das Dilemma, in dem jeder steckt, der alte Autos aufbereitet. „Obwohl

das renovierte Auto handwerklich perfekt ist, mussten Kompromisse gemacht werden. Weil beispielsweise keine originalen Scheinwerfer in gutem Zustand greifbar waren, kamen Fremtteile zum Einsatz, für die wiederum die Kotflügel verändert werden mussten. Das bedeutet eine weitere Verfälschung des Autos, nicht nur technisch und optisch, sondern vor allem mit Blick auf seine historische Aussage.“

„Wir müssen uns von der Vorstellung lösen, dass nur das neuwertige Erscheinungsbild gut ist. Alterungserscheinungen gehören dazu. Fahrzeuge dürfen nicht nur, sie müssen ihre Geschichte zeigen, um als Original bezeichnet zu werden. Um dem Alterungsprozess entgegen zu wirken, gibt es wissenschaftliche Restaurierungs- und Retuschetechniken, die zum Beispiel bei Oberflächen nicht im Widerspruch zum Fahren stehen, weil sie teils sogar wasserfest sind.“

Doch wie restauriert man ein Auto wissenschaftlich? Dirk Voigtländer hat an der (FHTW) studiert, die den weltweit einzigen Lehrstuhl für die Restaurierung von Technischem Kulturgut besitzt. Dort bringt Ruth Keller-Kempas ihren Studenten den richtigen Umgang mit den Hinterlassenschaften der Industriekultur bei und geht so dabei so vor als handele es sich um wertvolle Ölgemälde.

Keller-Kempas selbst studierte Kunstgeschichte und Chemie (einen Studiengang Restaurierung gab es damals noch nicht) und kümmerte sich zunächst um den Erhalt zeitgenössischer Kunst: „Irgendwann saß ich zwischen all den Picassos und Warhols und mir wurde klar, wie wenig das alles mit



Ruth Keller-Kempas ist in Berlin Professorin für die Restaurierung von technischem Kulturgut

dem Leben der Menschen zu tun hat. Unser Leben ist gerade in einer Stadt wie Berlin geprägt von der Industrie, und diese Kultur und Geschichte gilt es zu bewahren.“

Seitdem leistet die gebürtige Schweizerin Pionierarbeit in Sachen Pflege und Erhalt von technischem Kulturgut. Dabei verfolgt Ruth Keller-Kempas eine eigene Philosophie: „Wenn wir ein Objekt restauriert haben, soll man es ihm nicht ansehen. Ein schönes Lob bekamen wir 2003 auf der Techno Classica, wo wir einen restaurierten



In diesem Gutbrod Atlas stecken zwei Jahre Arbeit und ungezählte Stunden. Studenten der Berliner Fachhochschule für Technik und Wirtschaft restaurierten ihn im Rahmen ihrer Praxisseminare. Der Lieferwagen von 1950 gehört dem Deutschen Technikmuseum



Der Bereich der A-Säule wurde unter konservatorischen Gesichtspunkten instand gesetzt. Zunächst wurde in mehreren...



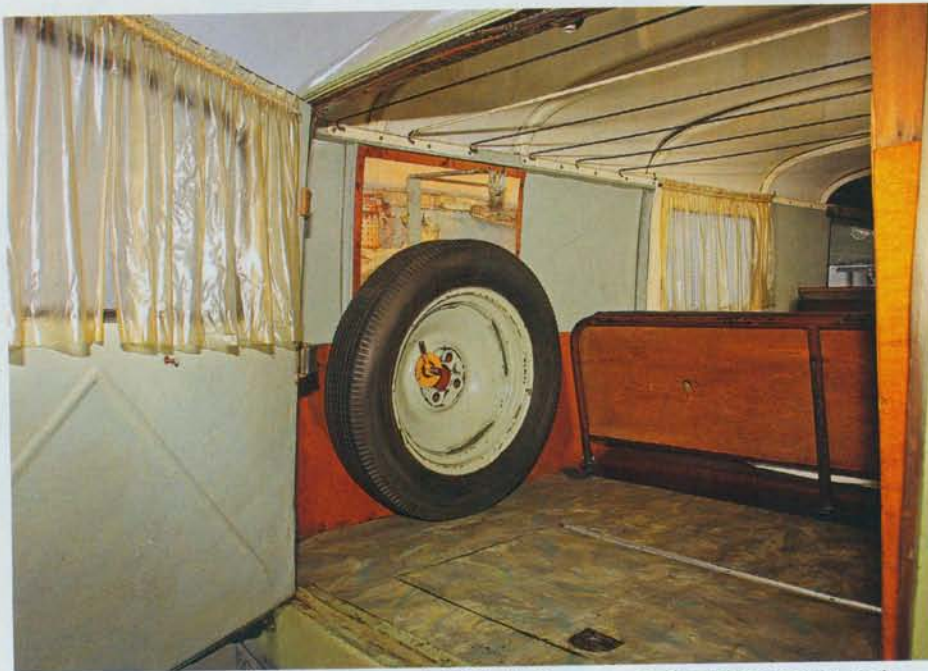
...Schritten ausgebeult, anschließend Fehlstellen mit reversiblen Wachs kaschiert. Das Ergebnis sieht man im oberen Bild



Auch das geht: Die Wiederherstellung des Lacks im Innenraum, der nur noch in Fetzen vom Dach hinunter hing. Die Restaurierung...



...gelang mit Hilfe von Weichmacher. Erst einmal flexibel, wurden die Partikel fixiert, anschließend wurde mit Wachs retuschiert



Auch der restaurierte Gutbrod trägt seine individuelle Vergangenheit zur Schau: Als er nach seiner Lieferwagen-Zeit als Wohnmobil genutzt wurde, brachte sein Besitzer Bilder an und verhängte die Fenster mit Vorhängen aus Kunststoff. Spuren der Vergangenheit, die bleiben



Anerkannte Restaurierungs-Philosophie: Ergänzungen wie hier am Schalldämpfer sind deutlich vom Original zu unterscheiden



Für museale Zwecke völlig ausreichend: Diese Türdichtung wurde mit einer Stecknadel fixiert und bleibt als Materialprobe erhalten

Gutbrod Altas zeigten. Die Besucher wünschten uns viel Spaß beim Arbeiten an diesem augenscheinlichen Sanierungsfall. Dabei steckten zwei Jahre wissenschaftlicher Restaurierung und Konservierung in dem Auto, nur sah man das eben nicht.“ Der Verlust der ursprünglichen Funktion, nämlich des Fahrens, wird dabei in Kauf genommen – bei Museumsfahrzeugen ein zu vernachlässigender Nebeneffekt.

„Wenn ein Auto in den Besitz eines Museums übergeht, findet ein Bedeutungswandel statt. Aus dem Gebrauchsgegenstand wird ein Objekt der Betrachtung und Vermittlung. Museen müssen Gegenstände auf lange Sicht erhalten, dürfen den Ersatz von historischem Material nicht dulden und müssen alles daran setzen, den allmählichen Verfall zu stoppen oder zumindest so weit es geht zu verlangsamen.“

Nach der Reinigung wird ein Restaurierungsobjekt gesichert. Sind tragende Teile beschädigt, wird mit jederzeit reversiblen und möglichst nicht sichtbaren Stützen die Stabilität wieder hergestellt.

Rost oder andere Zerfallsprozesse werden durch spezielle Chemikalien gestoppt oder verlangsamt. Vor allem in diesem Bereich ist Forschung das A und O. Welches Mittel auf welcher Oberfläche Anwendung findet, lässt sich bei der Vielzahl der verwendeten Lacke und Legierungen nur unter Laborbedingungen herausfinden. „Manchmal unterscheidet sich unsere Arbeit kaum von der eines Kriminologen“, lacht Ruth Keller-Kempas.

Soll eine originale Form rekonstruiert werden, etwa um die formale Geschlossenheit eines Objekts wiederherzustellen, kommt nicht etwa das Schweißgerät zum Einsatz, sondern flexibles Metallgewebe und Epoxydharz. In Sachen Elektrik werden die Kabel, wenn vorhanden, in ihre ursprüngliche Position gebracht. Strom würde durch sie nicht mehr fließen – zumindest nicht länger als für wenige Sekunden.

Eine besondere Spezialität der FHTW ist die Oberflächenbehandlung. Im Innenraum des Gutbrod vollbrachten die Studenten eine Glanzleistung und fixierten die abgelösten Farbschichten mit Hilfe eines Weichmachers. Nachdem die Fehlstellen mit Wachs ausgebessert worden waren, entstand eine durchgängige Fläche – nicht perfekt, aber aus Jahrzehnte alter Farbe.

Natürlich hat Ruth Keller-Kempas eine genaue Vorstellung von dem Erscheinungsbild, das bei einer Restaurierung hergestellt werden soll: der Zustand, unmittelbar bevor die Nutzung des Fahrzeugs im ursprünglichen Sinn endete – und das ist mitunter der Zeitpunkt, kurz bevor der letzte TÜV abließ. „In einem Fahrzeug muss man lesen können wie in einem Buch. Alle Zeitschichten, die das Auto durchlebte, sollen sichtbar sein. Deshalb kommt auch nicht in Frage, nachträgliche Anbauten zu entfernen, um möglichst dicht an den A uslieferungszustand heranzukommen.“

Nicht nur deshalb wird an der FHTW Wert auf Geschichte gelegt: „Nur wer die

Der Studiengang

„Konservierung/Restaurierung und Grabungstechnik“ kann an der FHTW jeder studieren, der Abitur oder Fachabitur hat. Unter bestimmten Voraussetzungen reicht eine fundierte Praxiserfahrung. Das Studium schließt man als Bachelor of Arts ab. Bisher bekamen alle Absolventen eine Anstellung oder schafften den Sprung in die Selbstständigkeit. Bewerbungsschluss für das Wintersemester 2009/2010 ist der 31. März.

Informationen im Internet:
www.fhtw-berlin.de



Zum Studium gehört vor allem praktisches Arbeiten. Hier bringt Ruth Keller-Kempas (rechts) den Studierenden im ersten Semester Gefühl fürs Material bei

historischen Zusammenhänge kennt, kann beurteilen, warum etwas zu einer bestimmten Zeit so gebaut oder anschließend entsprechend verändert wurde.“

Für eine Restaurierung wie die des Gutbrod sind theoretisch 100.000 Euro fällig, wären alle Studenten wie Kfz-Mechaniker bezahlt worden.

Oldtimerbesitzern sind solche Preise nur schwer zu vermitteln. Deshalb war schon das erste Auto, das Ruth Keller-Kempas wissenschaftlich restaurierte, ein Museumsstück: ein Wanderer W10 8/40 PS aus dem Bestand der Audi Tradition. „Unser Kontakt zur FHTW kam 1997 über einen Studenten zustande, der mit der Frage an uns herantrat, ob wir zu Studienzwecken

Eine wissenschaftliche Restaurierung wie die des Gutbrod Altas kostet 100.000 Euro

ein Auto zur Verfügung stellen könnten“, erzählt Ralf Hornung, Kurator der historischen Fahrzeugsammlung des Ingolstädter Autobauers. Da das Konzept überzeugte, willigte Audi ein und brachte den Wanderer nach Berlin, wo er über zwei Jahre restauriert und Gegenstand mehrerer Diplomarbeiten wurde. Das Ersthandauto aus Familienbesitz war relativ gut erhalten und wurde nach dem damaligen Kenntnisstand konserviert. Einzig die nachträglichen Umbauten wie Blinker oder Spiegel und die nicht zeitgemäßen Kennzeichen – alles Dinge, die laut Ruth Keller-Kempas von der Geschichte erzählen – unterscheiden diesen Wanderer sichtbar von den übrigen Exponaten im Audi-Museum. „Ein schlechtes Auto wissenschaftlich zu konservieren könnten wir uns als Autohersteller nicht leisten. Wir wollen den Auslieferungszustand zeigen, der bis zu einem gewissen Grad natürlich auch Gebrauchsspuren haben darf“, erklärt Hornung. Ein Auto wie der jüngst in schlechtem Zustand wiederentdeckte letzte Horch 830 BL von 1953 könnte so, wie er aufgefunden



Das erste Auto, dem sich Ruth Keller-Kempas und ihre Studenten annahmen, war dieser Wanderer W10 aus dem Bestand der Audi Tradition. Das wissenschaftlich restaurierte Fahrzeug steht unter Erhalt seiner individuellen Merkmale wie den Kennzeichen im Audi-Museum



Einen Wagen wie den jüngst entdeckten letzten Horch von 1953 im Ist-Zustand zu konservieren, kommt für ein Werksmuseum wie das von Audi nicht in Frage

wurde, niemals ein Dauerexponat sein: „Wir wollen die Leistungen von Audi und den Vorgängermarken dokumentieren, und da würde ein Fahrzeug in diesem Zustand die Museumsbesucher irritieren“.

Auf Marketingaussagen muss das Deutsche Museum keine Rücksicht nehmen. Die Münchener können auch Verfall und Veränderung zeigen. Solche Autos in einer Ausstellung zu präsentieren, birgt für ein Museum auch gewisse Risiken: „Je schlechter der Zustand eines Autos ist, desto niedriger ist



Typischer Museumsschaden: Das Leder des Mercedes SS im Deutschen Museum wurde so oft angefasst, bis es brüchig wurde

Dass das Ausstellen von Autos mit Gebrauchsspuren seine Gefahren birgt, weiß Elisabeth Knott, Chefrestauratorin des Deutschen Museums in München



Kaum zu sehen: Der Lack dieses Tempo wurde in den Werkstätten des Deutschen Museums mit Wachs restauriert



Seit 20 Jahren besitzt Thomas Bund seinen Excelsior-Bahnrenner aus dem Jahr 1913. Damals musste er dem Verkäufer versprechen, das Motorrad niemals zu restaurieren. Freiwillig nimmt er in Kauf, dass er die Maschine schon allein aus Sicherheitsgründen nicht fahren kann

die Hemmschwelle der Besucher. Ein vermeintlich schlechtes Auto wird eher angefasst als ein hochglanzpoliertes, auf dem gleich jeder Fingerabdruck zu sehen ist“, weiß Elisabeth Knott, Leiterin der Restaurierungsabteilung des Deutschen Museums. „Wenn irgendwo eine Fehlstelle im Lack ist, neigen die Besucher dazu, weiter zu pulen.“ Aber auch gut erhaltene Autos verleiten zum Berühren – viel mehr, als das beispielsweise in Kunstmuseen der Fall ist. Am Beispiel eines Kompressor-Mercedes zeigt sie, welchen Risiken Museumsstücke ausgesetzt sind: Der Wagen stand bis vor einigen Jah-

ren so, dass man trotz Absperrung an einer Stelle das Leder der Sitzbezüge anfassen konnte. Und das taten die Besucher – so lange, bis sich das Leder durch den Handschweiß verfärbte und schließlich riss. „Unsere Aufgabe ist es, einzelne Autos so original wie möglich für künftige Generationen zu erhalten“, sagt Elisabeth Knott und das nicht nur für die Besucher, sondern auch um Materialproben für die Forschung bereit zu halten. Damit sind wir so etwas wie eine Arche Noah für technisches Kulturgut.“

Ein Privatmann, der sich freiwillig gegen die Nutzung und für den Originalzustand



Der MG K2 von Wolf Pröpsting besitzt noch die originalen Luftpolstersitze, die so gut wie nie erhalten bleiben

entschieden hat, ist Thomas Bund. Der Hesse besitzt seit über 20 Jahren einen Excelsior-Bahnrenner aus dem Jahr 1913. Das Motorrad ist komplett original erhalten oder besser gesagt: Es besteht im Wesentlichen aus exakt denselben Teilen, aus denen es vor inzwischen 95 Jahren zusammengesetzt wurde. „Ich habe die Maschine nach fünf Jahren Verhandlung aus einem privaten Mu-

Der Eindruck täuscht: In all den Jahren wagte Thomas Bund mit seiner Excelsior gerade mal einen einzigen Probelauf



Während die Kotflügel einst eine neue Pinsellackierung erhielten, trägt die Karosserie noch den dunkleren Originallack



Der Sechszylinder ist eines der Teile, die den K2 heute so wertvoll machen, um Repliken von Rennwagen daraus zu machen



Papier mit Aussagekraft: Zum Auto gehören unter anderem die Zulassungsplaketten – historische Quellen allererster Güte

seum heraus gekauft und musste dem Verkäufer versichern, dass ich es im Originalzustand belasse“, erzählt der Excelsior-Mann. Fahren kann man mit der alten Dame nicht mehr: „Die Speichen würden unter der Belastung vermutlich sofort brechen.“ Nur einen einzigen Funktionstest erlaubte er sich in zwanzig Jahren, und das nur um Gewissheit über das Innenleben des Motors zu haben. Die Motorradzene hat den Wert des unberührten Originals früher erkannt als die Vierradfraktion, „obwohl von den Vertretern der alten Schule das, was wir Patina nennen, reihenweise abgestrahlt wurde“.

Ein Auto ganz bewusst im originalen nicht fahrbereiten Zustand zu belassen, kommt in der Autoszene schon seltener vor. Wolf Pröpsting wurde eher zufällig zum Denkmalpfleger: Ende der siebziger Jahre kaufte der Wiesbadener einen originalen und kompletten, aber doch schlechten MG K2, um ihn neu aufzubauen. Daraus wurde zunächst aus Zeitgründen nichts, und je länger Pröpsting den Wagen besaß und je intensiver er sich mit der Materie befasste, desto bewusster wurde ihm, wie außergewöhnlich dieser MG ist. Von gerade einmal 20 gebauten K2 ist Pröp-

sting der einzige bekannte im Originalzustand. „Bis 1949 war er in England zugelassen. Danach lagerte der Erstbesitzer den Wagen ein und verstarb darüber. Irgendwann hatte er leider noch einen halbherzigen Rettungsversuch unternommen und Haube und Tank mit Rostschutzfarbe gestrichen, was das Erscheinungsbild etwas stört“, berichtet Pröpsting von der Geschichte seines MG. „Er hat sogar noch die originalen Ledersitze mit einem Luftkissen aus Gummi. Das war damals bei MG üblich und ist überall beschrieben, nur erhalten hat es sich eben so gut wie nie“.



Käme der K2 auf den Markt, wäre es mit der einzigartigen Originalität vermutlich vorbei. Weil Rahmen, Motor, Getriebe, Achsen und Bremsen des K2 nahezu identisch mit denen des populären Rennwagens K3 sind, wurden die meisten heute bekannten K2 zu K3-Replika umgebaut. „Wenn ich den Wagen verkaufen würde, wäre er vermutlich in Kürze eine K3-Nachbau“, sagt Wolf Pröpsting und macht sich zum Anwalt seines Autos. Zugegeben: Der Wiesbadener leistet sich den Luxus seines

unrestaurierten MG ohne Verzicht, denn er besitzt außerdem einen ND, der die gleiche Karosserie und einen vergleichbaren Sechszylinder hat.

Ganz ähnlich geht es Claus-E. von Schmeling: Auch er hat zwei Autos gleichen Typs, und während das eine fährt, soll das andere erst gar nicht fahren. Dabei haben beide Autos reichlich Patina, obwohl es sich ausgerechnet um eines jener Modelle handelt, die mit Vorliebe ohne Rücksicht auf vorhandene gute Originalsubstanz renoviert

werden, da Geld nur selten eine Rolle spielt: den Mercedes 300 SL.

Obwohl sich der Rheinländer selbst seit über 25 Jahren beruflich mit alten Autos beschäftigt, stößt er in dasselbe Horn wie wissenschaftliche Restauratoren: „Wenn Autos überholt werden, wird fast immer Geschichte zerstört und die historische Aussage verfälscht. Dem Denken, dass alles so gut wie neu sein muss, wird leider die historische Aussage untergeordnet. Entweder ist es dem Besitzer egal oder die Werkstatt hat einfach



Vergesst die Kleinsten nicht: Historische Schrauben mit damals üblicher Zugfestigkeit und Oberfläche sind Teil der Geschichte



Nicht nur Altteile von Mercedes 300 SL aus prominentem Vorbesitz werden katalogisiert, um Veränderungen zu dokumentieren



Anhand originaler Stoffmuster lässt sich überprüfen, in wieweit sich die Materialien im Lauf der Zeit verändert haben



Der originale, nicht fahrbereite 300 SL (vorn) dient Claus von Schmeling als Referenzobjekt

Hier wird meist falsch erneuert: Stauraum hinter den Sitzen mit Kunstleder



Silbermetallic löst sich sehr oft mit der Zeit ab. Soll der Lack gerettet werden, ist das Wissen eines studierten Restaurators gefragt

kein Gespür dafür, welche Informationen über die Vergangenheit verschiedene Originalteile liefern können. Dasselbe gilt für die detaillierte Behandlung von Lack- und Gussoberflächen, nicht nur für die Außenlackierung. Bei einem überholten Auto haben wir es dann mit Oberflächen aus dem Jahr 2008 zu tun. Als Quelle für die Fertigungstechniken von Mercedes in den Fünfzigern und dafür, welche Teile zu einem bestimmten Zeitpunkt verbaut wurden, ist so ein Auto nicht mehr zu gebrauchen.“

Claus von Schmeling möchte zeigen, dass es auch anders geht und es eben nicht das Erscheinungsbild eines Neuwagens ist, das fasziniert. Sein fahrbereiter Flügeltürer trägt die Spuren des Alters offen zur Schau: Obwohl bis 2005 in Zweitbesitz, wurde er schon in den frühen Sechzigern von Elfenbein auf Silber umlackiert, wovon sämtliche Dichtungen etwas abbekamen. Solche ganz und gar nicht perfekten Details sind es, die mitsamt des verwohnten, aber kompletten Interieurs eines Raucherautos Geschichte symbolisieren. Würde er renoviert, um im Jargon der akademischen Restauratoren zu bleiben, gingen nicht nur diese Zeugnisse eines Autolebens verloren, sondern auch Informationen wie zum Beispiel die über die unterschiedliche Verwendung von Leder und Kunstleder im Innenraum. Heute wird schließlich alles besser als neu gemacht, und das heißt in der Regel Leder rundum. Wegen dieser übertriebenen Besser-als-neu-Mentalität und des oft sinnlosen Austauschs intakter Originalteile gehört

Schmeling zu den Kritikern dessen, was er „Restaurierungsfabriken“ nennt.

„Schon in den Achtzigern wurde reihenweise technisches Kulturgut vernichtet, weil substanzuell gute Autos auf die Schnelle überholt und verkaufsfertig gemacht wurden. Neuer Lack, neuer Chrom und neues Leder und etwas Technik – fertig. Heute wird zwar handwerklich besser gearbeitet,

Restaurierungsfabriken haben kein Gespür dafür, welche Informationen in Originalteilen stecken

doch es kann zum Beispiel passieren, dass eine Werkstatt etwas vertauscht, wenn an mehreren Autos gleichzeitig gearbeitet wird: Teile werden gemeinsam überarbeitet und später beliebig auf die Fahrzeuge verteilt. Auch so wird Geschichte verfälscht.“



Heute besitzt kaum mehr ein Flügeltürer die zweifarbenen Radkappen, wie sie nur bei den ersten Exemplaren verwendet wurden



Zwei Raritäten, die meist Nachfertigungen weichen mussten: Rücklichtdichtung in Grau statt Schwarz, Katzenauge aus Glas



Auch Schriftzug ist nicht gleich Schriftzug: Manche Flügeltürer haben heute den teils fein ziselierten Schriftzug des Roadsters



Inzwischen baut Schmeling selbst Autos für Kunden auf – natürlich absolut detailgetreu nur mit Originalteilen. Sein zweiter, nicht fahrbereiter Flügeltürer dient dabei als gute Referenz. Seit seiner Wiederentdeckung 2005 wurde dieser Mercedes nur geschoben. Mit gerade einmal 10.165 Meilen auf der Uhr hatte er über Jahrzehnte in einer Garage in Ohio gestanden, weshalb er heute so original erhalten ist wie kaum ein



Ein originaler 300 SL ist deutlich seltener als Exemplare mit neuwertigem Erscheinungsbild

Viele Jahre überdauerte die Innenausstattung beinahe makellos, dann kamen Mäuse

Restaurierungsethik

Auch die Fahrzeugakademie Schweinfurt hat die Bedeutung des Originalzustands erkannt und bietet seit diesem Jahr Seminare zur Restaurierungsethik an, geleitet von FHTW-Absolvent Dirk Voigtländer. Der nächste Termin ist der 26. Juni 2009.

Für weitere Informationen:
Telefon 09721/7858-0 oder
www.fahrzeugakademie.de

anderer. Der Wagen besitzt sogar noch seinen silbernen Erstlack, der sich allerdings ablöst – bei Metallic dieser Zeit ein bekanntes Problem, das mit wissenschaftlichen Methoden gelöst werden kann.

Von diesem Auto fehlen einzig die originalen Reifen, aber genau das beschreibt ein

weiteres Dilemma: „Nachdem ich den Wagen mit platten Reifen gekauft hatte, sagte ich dem Verkäufer, dass er auf keinen Fall irgendetwas verändern soll. Und als ich ihn abholte, waren neue Räder drauf. Der Mann hatte es natürlich gut gemeint, aber dieser Vorfall zeigt, wie wenig Gespür die meisten Menschen für die historische Bedeutung solcher Details haben.“

Trotz oder gerade wegen der unterschiedlichen Weltanschauungen pflegt Claus von Schmeling freundschaftliche Beziehungen zum einen oder anderen Restaurierungsbetrieb alter Schule. Denn wo renoviert wird, bleiben Altteile übrig – und die sichert er sich. Mittlerweile besitzt Schmeling Teile

verschiedener Flügeltürer, an Hand derer er Veränderungen während des Produktionszeitraums nachvollziehen kann.

Selbst kleinsten Teilen gilt seine Aufmerksamkeit: Schrauben. Insgesamt 1667 besitzt ein Flügeltürer vom März 1955. Natürlich kommen nur Originale in Frage: der richtige Hersteller und die historische Zugfestigkeit, ganz so, wie Daimler-Benz sie in Stuttgart damals verbaut hat. Soviel Akribie wünscht sich die Wissenschaft viel öfters.

Text: Gregor Schulz
Fotos: Siegfried Traub, Stephan Lindloff,
Peter Steinfurth, Holger Neu, FHTW, gs.g.schulz@oldtimer-markt.de