

*Ein Mercedes 200 Cabriolet C (W21), Baujahr 1934,
und
die Geschichte seiner
Besitzer*

© 2017 Gottfried Koch

Herausgeber: Gottfried Koch

Autor: Gottfried Koch, Raphael Koch, Bettina Kaplan, Antony Bates

Umschlaggestaltung, Illustration: Gottfried Koch

Druck und Vertrieb im Auftrag der Autorin/des Autors: Buchschmiede von
Dataform Media GmbH, Wien

www.buchschmiede.com

ISBN:978-3-99057-620-5(Paperback)

ISBN:978-3-99057-621-2(Hardcover)

ISBN: 978-3-99057-957-2 (e-Book)

Printed in Austria

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede
Verwertung ist ohne

Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für
die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und
öffentliche Zugänglichmachung.

*„... herrliche
Fahrzeuge, von
Riesenkräften mit zart
metallischem
Rauschen
dahingetrieben.“*

*Thomas Mann,
in
Königliche Hoheit.
1909*

Von Fahrzeugen und Menschen: Lust, Laster und Rationalität

Autos hatten schon immer drei Kernfunktionen. Sie mussten dem Auge gefallen und Emotionen wecken. Damit ging ihre weitere Funktion als Statussymbol einher und last but not least wollte man mit so einem Vehikel Distanzen rasch, sicher, effizient und vergnügt überwinden. Mit diesen durchaus positiv besetzten Funktionen ist natürlich auch die Kehrseite der Medaille verbunden: das Automobil als Quelle von Gefahren, Unfällen und Umweltbelastung.

Der die Umwelt schädigende CO₂-Ausstoß der Autos ist zwar pro Fahrzeug deutlich gesunken, der weltweite Siegeszug des Automobils führt trotzdem auch weiterhin zu großen Schäden an der Umwelt. Ein Auto macht auch Lärm und Bewohner, die an Autobahnen und Durchgangsstraßen wohnen, klagen über massive gesundheitliche Beeinträchtigungen. Dass andere Transportmittel wie das Flugzeug oder die Bahn da auch keine lupenreinen Gut-Vehikel sind, sei erwähnt, aber nicht weiter betrachtet.

7.000 Menschen sind im Jahr 2000 auf Deutschlands Straßen zu Tode gekommen. Diese traurige Zahl sank bis zum Jahr 2012 auf etwa die Hälfte. Das ist eine erfreuliche Tendenz, aber viel Traurigkeit bleibt trotzdem bei den Betroffenen zurück. Hier ist insbesondere an die weitaus größere Zahl der Schwerverletzten mit dauerhaften Lebenseinschränkungen zu denken. Nicht zu vergessen sind die mit dem Automobil begangenen Suizide. Man schätzt, dass mehrere hundert Kfz-Unfälle pro Jahr in suizidaler Absicht durchgeführt werden.

Trotzdem: Niemand möchte das Automobil missen. Viele Zeitgenossen betrachten es als Quelle ihrer freien Lebensgestaltung, so wie Thelma &

Thelma:

„Okay, hör zu: Wir sollten uns nicht schnappen lassen.“

Louise:

„Was willst Du damit sagen?“

Thelma:

„Lass uns einfach weiterfahren.“

Louise:

„Wie meinst Du das?“

Thelma:

„Los fahr!“

Louise:

„Bist du sicher?“

Thelma:

„Ja, gib Vollgas.“

Louise im gleichnamigen Film von Ridley Scott. Die unglücklich verheiratete Hausfrau Thelma und die Kellnerin Louise reissen in einem 1966er Thunderbird Convertible aus ihrer gewohnten Umgebung aus, um den Versuch eines freien Lebens zu wagen.

Als ihnen die Polizei im Nacken sitzt, sind sie in Gefahr, ihre durch den Thunderbird für eine kurze Zeit wiedergewonnene Freiheit zu verlieren. Sie halten an und diskutieren vor dem Abgrund des Grand Canyon noch kurz, ob sie sich der Polizei stellen oder in den Tod rasen sollen. Sie küssen sich und fahren los.

Das Design der Automobile folgte einerseits zunächst dem Geschmack der jeweiligen Zeitgenossen oder, anders ausgedrückt, jede Design-Vorstellung ist im Kontext des Zeitgeistes zu sehen. Auf der anderen Seite gibt es aber auch Formen und Gestaltungsmerkmale, die ihre Anziehungskraft über alle Jahre erhalten haben. Auch im Automobilbau sehen wir sowohl Modeströmungen als auch zeitlose Augenweiden. Zu Beginn des Automobilbaus waren die Motor-kutschen ihren von Pferden gezogenen Vorfahren nachgebildet. Erst Jahre später erhielten die Motorfahrzeuge eigenständige Strukturen. Dies war im Wesentlichen dem technischen Fortschritt geschuldet.

Mit der beginnenden Blüte der Bauhaus-Architektur widmete sich 1930 auch Walter Gropius dem Automobil-Design.

Gropius' Ansprüche an ein Auto waren: „Das Maß der Schönheit des Automobils hängt nicht von der Zutat an Schnörkeln und Zierrat ab, sondern von der Harmonie des ganzen Organismus, der Logik seiner Funktionen. Ein moderner Gebrauchswagen soll technisch vollendet, schön und billig sein.“ Der Adler Standard Modell 6 und 8, von Gropius entworfen, 1932 auf der Automobilausstellung in Genf erstmals gezeigt, sollte diesen Anforderungen genügen. Dieser Entwurf ist von einem Grundsatz der Bauhaus-Architektur, wonach die Form der Funktion folgen soll, beeinflusst.



Citroën fing 1934 mit seinem Modell 7 CV an, die Räder weit außen in die Ecken zu stecken und die Kotflügel eleganter zu schwingen. Insgesamt begannen danach alle Hersteller, ihre Autos abzurunden. Üppige Botticelli Rundungen bestimmten in den nächsten Jahren die Formen, so auch bei diesem Mercedes 200 und den folgenden Modellen.



Wenn ein Auto schneller wird, ist ab etwa Tempo 60 der Luftwiderstand das stärkste Hindernis. Gewicht und Rollwiderstand spielen beim Vorwärtsdrang dann eine untergeordnete Rolle. Nichts eignet sich zum Durchbrechen dieser Windwand besser als die Keilform. Hatte früher eine kräftige Motorhaube sinnbildlich das Auto gezogen wie einst das Pferd den Karren, so spaltet der Keil nun die Luft und schiebt das Auto zu neuen Rekorden. Der Keil in Reinkultur ist beim Lancia Stratos von 1974 zu sehen.

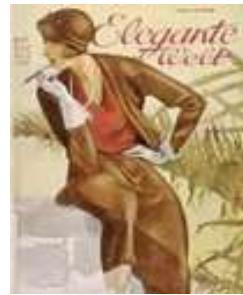


Der Keil wurde in der heutigen Zeit durch eine aerodynamische Gesamtkonzeption abgelöst resp. um diese erweitert. Im 1-Liter-Fahrzeug von Volkswagen dürfte diese Entwicklung einen vorläufigen Höhepunkt erreicht haben.



Die Form des Fahrzeuges, sein Aussehen, ist für seine Funktion als Statussymbol nicht unwichtig. Ein Statussymbol soll meist das Selbstbildnis seines Besitzers quasi auf dem Silbertablett nach außen sichtbar machen und es soll die Bedeutung seines Trägers, letztlich seine soziale und gesellschaftliche Stellung, öffentlich und damit vor allen Augen offenbaren. Statt laut herauszurufen: „Seht her, der oder das bin ich und so fühle ich mich“, was unschicklich wäre, sagt es das Automobil in einer weitgehend akzeptierten Art und Weise, aber bei weitem nicht diskreter. Ganz im Gegenteil. Das Problem einer Diskrepanz zwischen Selbst- und Fremdbewertung oder zwischen Selbsein- und Überschätzung wird durch kein Automobil dieser Welt tangiert. Oder anders ausgedrückt: Ein großes und wertvolles Auto macht einen mickrigen Kleingeist noch lange nicht zu einem Titan.

Der Drang nach Statussymbolen, davon gehen Evolutionsbiologen aus, ist uns mit den Genen in die Wiege gelegt worden. Wer mit wertvollen Statussymbolen glänzen kann, der signalisiert den anderen, insbesondere dem anderen Geschlecht, ein hohes Maß an Erfolg und damit indirekt auch ein hohes Maß an Kraft, Leistungsbereitschaft, also Vitalität, und damit nicht zuletzt eine ausgezeichnete Reproduktionsfähigkeit. Der legendäre Jaguar E-



„... Das Rendezvous im Theater, die heimliche Zusammenkunft in der Baignoire, in der man von niemandem gesehen wurde, ist jetzt ersetzt – oh, mehr als das! – durch die Möglichkeit zu zweien, von keinem erkannt – Automobilmäntel und -hauben sind auch in dieser Hinsicht nützlich – hinter dem Rücken des Chauffeurs, der nie etwas hört, eng nebeneinander über die Landstraße zu sausen und Rast machen zu können, wo kein Maitre d'hotel diskret lächelt, und es selbstverständlich ist, dann nach der „Tour“ im verschwiegenen Kämmerlein auszuruhen ...“

„Elegante Welt“ 1912

Type wird auch Phallus auf Rädern genannt. Sein Verkaufserfolg soll nicht zuletzt, neben vielen anderen positiven Eigenschaften, auf dieser sowohl Frauen als auch Männer anziehenden Symbolik einer ausgeprägten Fruchtbarkeit beruhen.

Eine der nützlichsten Funktionen eines Kraftfahrzeuges ist, dass man größere Distanzen einfach, bequem und vor allem schnell überwinden kann. Um hier die Leistungsfähigkeit der jeweiligen Marken zu dokumentieren, hatte man schon früh entsprechende Wettbewerbe und Rennen organisiert. Klar gibt es da zwischen dem Heute und dem Damals hinsichtlich des Komforts, der Geschwindigkeit und – wie schon berichtet – der Effizienz himmelweite Unterschiede, aber es bleibt dabei, man kann und konnte große Distanzen einfach überwinden. „Der paradoxe Reiz, der das Auto zu einem der erfolgreichsten Objekte der Moderne gemacht hat, lag darin, dass es Freiheit und Schutz der Privatsphäre zugleich versprach: Schon im Stand ist es ein Freiheitsversprechen, man kann jederzeit überall hin aufbrechen – und in der Ferne ist es ein tröstliches Stück mitgebrachter Heimat: Mit seinen Ledersesseln und dem Holzfurnier im Armaturenbrett war es ein Wohnzimmer auf Rädern, nichts drang ein, nichts heraus.“

Personenwagen waren so auch in der Lage, Vertraulichkeit zu schaffen. Und zwar Vertraulichkeiten aller Art, welche erst der Schleier einer größeren Distanz zu vermitteln im Stande ist. Somit erleichtert das Kraftfahrzeug, dass Beziehungen ruhig und ungestört an einem ferneren Ort eingefädelt werden und gedeihen können, bevor sie in das Licht einer öffentlichen Nähe gerückt werden. Klatsch und Tratsch werden durch das Zurückziehen in entfernte und vertrauliche Winkel vermieden. Liebeleien werden ebenso angebahnt und gefördert wie große Geschäfte. Die Ausdehnung des Partner-Such-Radius erhöht schließlich die

„Ich habe einen Freund, sein Name ist Weber; ein begüterter junger Mann, der lebt, der sein Leben genießt. Sein Lieblingsvergnügen besteht darin, in seinem Automobil mit toller Geschwindigkeit über Land zu sausen und dabei von Strassen und Äckern Bauerndirnen aufzulesen, mit denen er unterwegs – aber das gehört nicht hierher.“

Thomas Mann in „Königliche Hoheit“. 1909

Vielfalt der Auswahl und damit ganz sicherlich auch die Möglichkeit, dass das passende Deckelchen für jedes Töpfchen gefunden wird.

Oder denken wir einfach an die Freude, die so eine Ausfahrt über weite Strecken vermitteln kann. Zu Fuß hat man die umliegende Landschaft schon lange erlaufen. Wandern ist schön. Zugegeben. Aber was gibt es Schöneres, als bei schönem Wetter in einem offenen Auto, das Verdeck zurückgeklappt, durch fremde Gegenden zu fahren, den Wind zu spüren, die Atmosphäre des Frühlings einzusaugen, die wohligen Gerüche der gemächlich durchfahrenen Landschaft zu riechen und neue Eindrücke förmlich in sich hineinströmen zu lassen?

Nicht selten hat so ein Automobil auch Leben gerettet. Ganz einfach, indem es seinen Insassen erlaubte, eine lebensbedrohliche Gegend und Situation möglichst schnell hinter sich zu lassen.

Ein Auto allein kann nicht viel machen. Bestenfalls rollt es von allein eine schiefe Ebene hinab, wenn man vergisst, die Handbremse zu ziehen. Es sind Menschen, die es steuern und bewegen. Erst der Tritt des Fahrers auf das Gaspedal setzt im Normalfall ein Fahrzeug in Bewegung und sein Tritt auf die Bremse hält es wieder an. Es sind Menschen, die sich und das Auto durch breite Landschaften und enge Gassen manövrieren. Es sind die Fahrer, die ihr Auto über steile und steinige Passstraßen hinauf auf unglaubliche Höhen mit einer sensationellen Aussicht treiben. Und sie sind es auch, die es von den Höhen hinab in ein tiefes Tal rollen lassen. Die Fahrer sind es also, die das Automobil beherrschen und seinen Weg bestimmen.

Aber wer bestimmt über den Fahrer? Wer treibt den Fahrer an und wer setzt ihm seine Ziele? Natürlich glaubt jeder Fahrzeuglenker, er bestimmt Ort, Weg und Ziel. Auf den ersten Blick ist das auch so. Aber warum fährt er von A nach B? Möchte oder muss der Fahrer vielleicht einen Krankenbesuch machen? Wenn ja, liegt dann der Auslöser nicht in der Krankheit des Besuchten? Ein Verliebter fährt heiter beschwingt zu einem Rendezvous mit der Begehrten. Ist er es, der da autonom entscheidet, oder war es die Geliebte, welche ihm diese verheißungsvolle Fahrt ermöglicht hat? Vieles wird durch die jeweiligen Lebensumstände, die Zeit oder die Geschichte bestimmt, durch die ein Fahrer und sein Auto sich bewegen können und bewegen müssen. Die Geschichte oder, etwas pathetischer ausgedrückt, das Schicksal bestimmt über Kurven und Umwege, über Einbahnstraßen und Schnellwege, über Freuden und Unfälle, über Leben und Tod.

Steigen wir also ein und starten wir mit einem Mercedes 200 Cabrio aus dem Jahr 1934 zu einer ausgedehnten privaten Rundfahrt durch die Lebens-Landschaften seiner Besitzer. Starten wir zu einer Fahrt, wie sie ereignisreicher und wechselhafter nicht sein könnte, durch Zeiten, wie sie unbarmherziger nie waren, durch schicksalhafte Tage mit einer Erlebnisdichte und Dramatik, wie wir sie uns heute kaum mehr vorstellen können. Lernen wir Personen und ihre Familien kennen, die es verdienen, dass wir sie kennenlernen.

Ohne diesen Mercedes wären wir ihnen nie begegnet!

Interview mit Robert Brooks.

Mercedes-Benz-Classic:

Welche grundsätzlichen Eigenschaften muss ein Klassiker haben, um als Anlageobjekt interessant zu sein?

Robert Brooks:

Klare Antwort: Seltenheit, makellose Historie, geschichtliche Signifikanz und die Marktnachfrage sind die wichtigsten Faktoren. Aber bitte kaufen Sie keinen Klassiker nur als Investment – Oldtimer bieten zu viel Faszination um reine Geldanlage zu sein.

Auszug aus: Oldtimer sind mehr als nur Investment.

In: Mercedes-Benz Classic 02/2014,
S. 91.

Brooks zählt zu den erfahrensten Oldtimer-Kennern und beschäftigt sich seit fast vier Jahrzehnten mit dem Klassiker-Markt. Er ist Geschäftsführer von Bonhams in London, dem drittgrößten Auktionshaus der Welt.

Provenienzforschung

Die „Provenienz“ gewinnt bei Kunstgegenständen im Allgemeinen und bei alten Automobilen im Besonderen immer mehr an Bedeutung. Man versteht unter der Provenienz die möglichst lückenlose Dokumentation der Herkunft sowie der Geschichte des jeweiligen Gegenstandes. Oldtimer werden heute wie Kunstgegenstände gehandelt. Große internationale Auktionshäuser wie Sotheby's, Christi's, Bonhams oder Dorotheum geben auch auf diesem Markt den Ton an. Daneben gibt es noch eine ganze Reihe von Anbietern, welche sich national oder international auf Oldtimer fokussiert haben, ganz abgesehen von unzähligen privaten Anbietern.

Die Gründe für die zunehmende Bedeutung der Herkunftsforschung liegen auf der Hand. Oldtimer sind nicht nur eine Augenweide, sondern auch eine gute Kapitalanlage. Vermutlich deshalb, weil sie zwei Aspekte menschlicher Begierde vereinigen: Sie sind schön und sie sind wertvoll. Jedenfalls steigen sie seit Jahren im Wert. In Zeiten einer gewollt niedrigen Verzinsung von Kapitalanlagen sind Investitionen in alte Autos immer mehr zu einer lohnenden Alternative für Investoren



Bei einer Versteigerung auf der Ausstellung Retromobile 6. Februar 2016 in den Messhallen von Paris gelangte auch eine Ferrari 250 GT Spyder California SWB, der früher im Besitz von Alain Delon war, zum Verkauf. Mit rund 16,3 Millionen Dollar erreichte die seltene Version mehr als das Doppelte des Schätzpreises und dürfte damit endgültig in den Club der begehrtesten Sportwagen aufgenommen sein.

Hier die Top 3 der teuersten Oldtimer

1. Ferrari 350 Scaglietti, 1957
32 Mio Euro
2. Ferrari 250, 1962
28.4 Mio Euro
3. Mercedes Silberpfeil
26.8 Mio Euro

geworden. Und diese Investoren wollen Sicherheiten haben. Wenn wir von Oldtimern reden, welche als alternative Kapitalanlage dienen, dann liegen deren Werte sehr häufig über der Grenze von 100.000 Euro. Ein Wert von mehr als einer Million Euro ist keine Seltenheit, sondern rasch erreicht.

Aber auch für den kleinen Geldbeutel gibt es auf dem Automobilmarkt Anlagemöglichkeiten, etwa in sogenannte Youngtimer. Youngtimer sind alltags-taugliche Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind, einen gesuchten „Charakter“ und somit das Potenzial haben, nach mehreren Jahren interessante Oldtimer zu werden. Man lagert und pflegt sie und hofft auf eine satte Wertsteigerung, ähnlich wie das ja auch bei einem guten Wein ist. Beide, solche noch jungen „Oldtimer“ wie auch ein noch junger Wein müssen reifen. Gesuchte Wagen sind hier zum Beispiel ein Saab 900 Turbo oder etwa ein Alfa Romeo Spider.

Genauer betrachtet, geht es bei der Provenienzforschung um zwei Aspekte. Zum einen steht die Frage nach den Eigentumsrechten und zum anderen der Gesichtspunkt der Originalität im Mittelpunkt der Untersuchungen. Bleiben wir zunächst bei den Eigentumsrechten. Eine unklare Eigentumssituation kann zu einer Rückforderung des entsprechenden Gegenstandes und/oder zu Schadenersatzansprüchen führen. Unklare Besitzverhältnisse entstehen häufig im Zusammenhang mit Erbschaften oder Eigentumsdelikten, also hauptsächlich Diebstählen. Hier kann es sich um eine profane Entwendung handeln. Der Dieb oder Hehler möchte ein Objekt versilbern, das nicht sein Eigentum ist. Deswegen versucht er, die wahre Herkunft des Gegenstandes mehr oder minder geschickt zu verschleiern.

Bei Gegenständen, die vor oder während des Zweiten Weltkrieges den Besitzer gewechselt haben, kann es sich um Objekte handeln, welche im

„Von Details abgesehen, ist die Karosserie des NSU 1000 mit der eines TT identisch. Wer sie mit TT-Technik aufrüstet, deutet den Biedermann zur begehrten Rennwanze um. Eine Kontrolle der FIN ist oft unmöglich, weil NSU viele Produktionsunterlagen 1970 bei einem Neckar-Hochwasser verloren hat.“

Oldtimer-Markt: Dirk Ramacker:
.. mit gezinkten Karten, 3/2014,
S. 15 ff.

Rahmen der „Arisierung“ oder „Konfiszierung“ ihren ursprünglich jüdischen Besitzern geraubt wurden. Da es sich hierbei um ein systematisches Vorgehen handelt, gehen diese Vorgänge in die Tausende.

Sehr häufig wurde bei Eigentums-übertragungen im Rahmen der Arisierung oder Konfiszierung durch eine Scheinlegalität der wahre Sachverhalt verschleiert. So liegen nicht selten ordentliche Kaufverträge vor. Diese entstanden jedoch aufgrund von Druck und Repressionen und die Kaufsummen entsprachen nicht den realen Werten. In den meisten Fällen erhielten die jüdischen Besitzer auch keinen Kaufpreis, sondern dieser wanderte auf ein sogenanntes Sperrkonto. Mit der zunehmenden Dauer der Gewalt gegen jüdische Besitzer verzichtete man auf Maskeraden und nahm sich, was man wollte, insbesondere dann, wenn die neuen Eigentürmer über eine ausreichende Macht verfügten. In einer Studie des Deutschen Museums in München wird speziell das Kraftfahrzeug als Gegenstand der Arisierung untersucht.

Wo Werte sind und Menschen bereit sind, dafür einen hohen Geldbetrag auf den Tisch zu legen, wo nicht alle Informationen zu dem jeweiligen Gut klar und auf den ersten oder zweiten Blick offensichtlich auf der Hand liegen, tummeln sich immer auch zwielichtige Gestalten, die ein Informationsdefizit ausnutzen wollen, um dadurch schnell und einfach zu möglichst viel Geld zu kommen. Gutgläubige Unwissende können so leicht übers Ohr gehauen werden. Gerade in den letzten Jahren sind bedeutende Fälle von Fälschungen auf dem boomenden Kunst- und Oldtimer-Markt bekannt geworden. „Lange Jahre war das Fälschen von Klassikern ein Problem Betrachter, die sich Boliden vom Schlag eines Mercedes SSK, Bugatti oder Porsche 550 Spyder leisten konnten. Doch inzwischen hat die Zinkerei das Brot-und-Butter-Segment erreicht, und kaum eine Marke ist mehr vor Plagiatoren sicher.“

So soll es Fälle geben, wo aus einem originalen Oldtimer kurzer Hand zwei Exemplare zusammengebastelt wurden. Um diese „Streckung“ zu erreichen, wird z. B. alter Stahl billig etwa aus vor vielen Jahren gesunkenen Kuttern gewonnen. Anschließend wird er gereinigt, poliert und zu Teilen eines Automobils umfunktioniert. Alt genug wäre dann dieser Stahl, aber nicht original.

Oldtimer werden sehr häufig „gesammelt“. Dies muss nicht bedeuten, dass so eine „Sammlung“ zwingend aus mehreren Exponaten bestehen muss. So mancher Oldtimer-Besitzer betrachtet seine zwei Fahrzeuge durchaus schon als eine veritable Kollektion. Neben vielen tausend kleinen Sammlern, die nicht selten einen beträchtlichen Teil ihres Vermögens in ihren Sammlungen binden, gibt es die großen, professionellen Liebhaber alter Automobile.

Solche leidenschaftlichen Großsammler waren zum Beispiel die Gebrüder Fritz und Frederico Schlumpf aus dem Elsass. Sie trugen zwischen 1945 und 1977 eine einmalige Sammlung von mehr als 500 Oldtimern zusammen, darunter solche Juwelen wie mehrere Bugatti Royal. In aller Heimlichkeit taten sie dies, von der Öffentlichkeit unbemerkt. Erst als ihre Textilwerke vor dem Konkurs standen und weder Forderungen der Gläubiger noch Löhne der Arbeiter ausgezahlt werden konnten, entdeckten streikende Arbeiter den Schatz.

Wenn der 2,5-Mio.-\$-Jaguar gefälscht ist - Oldtimer-Betrug boomt

„Christian Jenny, einst IT-Chef bei der Zurich Insurance Group AG, kann davon ein Lied singen. Er verbrachte fünf Jahre damit, nachzuweisen, dass sein 1952-Jaguar-C-Type authentisch war. Zuvor war ein anderes Modell auf dem Markt mit derselben Identifikationsnummer aufgetaucht. Für den Mann, der im schweizerischen Thalwil lebt, stand mit einem Wert von 2,5 Mio. Dollar eine Menge auf dem Spiel. Er holte sich Rat von zahlreichen Experten. Die Echtheit des Fahrzeugs zu verifizieren sei eine Vorsichtsmaßnahme gewesen.“

Die Welt, 6. Februar 2014

Die Welt dieser Sammler, ob besonnen oder leidenschaftlich, im kleinen oder großen Stil suchend, ist für Außenstehende voller Irrationalität, subjektiver Aussagen und relativer Werte. Trotzdem können wir in dieser Subkultur ungeschriebene Regeln und Richtwerte feststellen und genauso finden wir verlässliche Aussagen, nach denen wir uns richten können.

Zentraler Punkt ist die Originalität. Klar gibt es auch hier Diskussionen, wie weit die Originalität gehen kann und muss. Bei den Bestandteilen eines Autos ist diese Forderung auf den ersten Blick klar. Hier müssen Originalteile her. Aber was heißt das? Wenn die Teile eines entsprechenden Fahrzeugs alle noch vorhanden sind, dann umso besser. Meist ist dies aber nicht der Fall. Woher also die fehlenden Ersatzteile nehmen? Da gibt es mehrere Möglichkeiten. Man versucht entweder, über professionelle Händler oder eine weltweit verstreute Tauschbörse Teile genau aus dem ursprünglichen Baujahr zu erhalten. Oder man kauft neue Teile, die zwar originalgetreu sind, aber eben nicht aus dem entsprechenden Baujahr stammen. Viele Automobilunternehmen bieten einen solchen Service an. Wenn gar nichts mehr geht, bleibt die manuelle Herstellung eines Teils im Rahmen einer individuellen handwerklichen Fertigung.

Die Geister scheiden sich auch darüber, wie „original“ Oldtimer aussehen sollen. Sollen sie im Alter von über – sagen wir mal – siebzig Jahren noch (besser) aussehen als neu? Sollen sie ohne Kratzer und Patina am Lack daherkommen wie seinerzeit frisch aus dem Ausstellungsraum oder gehören zur Originalität auch die Gebrauchsspuren? Sollen also Oldtimer auf eine mit einer Botox-Unterspritzung vergleichbare Behandlung verzichten, um charakteristisch und authentisch zu sein?

Neben der Originalität gibt es viele weitere Kriterien. Das Alter spielt eine wichtige Rolle, um das Sammelobjekt richtig einzuordnen. Aber nicht immer ist Älteres wertvoller als Neueres! Die Seltenheit und Nachfrage nach einem bestimmten Modell spielen eine wichtige Rolle. An extrem seltene Objekte kommt man unter Umständen nur einmal im Leben oder auch nie, selbst dann, wenn man das Geld hätte, um diese zu erwerben. Der Name des Herstellers, Designers und eventuell der Fabrik (zum Beispiel für die Karosserie) ist für ein Sammelobjekt sehr wichtig. Trends und Moden spielen auch bei Sammelgebieten eine wichtige Rolle. Was heute „in“ ist, kann morgen „out“ sein und umgekehrt. Wer dabei Sammelobjekte antizyklisch einkauft, kann daher auch bei Trendwenden Wert und Geld gewinnen.

Oldtimer, die sich mit einem historischen Ereignis in Verbindung bringen lassen, sind natürlich meist wertvoller als andere Sammelobjekte.

Eine Echtheitsuntersuchung beim ursprünglichen Hersteller wird mit großem Aufwand, wie z. B. mit Röntgendiagnostik und nuklearen Materialprüfungsverfahren durchgeführt. So etwas kostet mehrere 10.000 Euro und lohnt sich nur für Fahrzeuge oberhalb der Millionengrenze. Aber besonders dort rentiert es sich, genauer hinzuschauen. Eine klare und umfassende Provenienzforschung bietet gegen Fälschung ein hohes Maß an Sicherheit.

Der international gestiegenen Bedeutung von Oldtimern hat der Weltverband für historische Fahrzeuge (FIVA) durch die Verabschiedung der sog. „Charta von Turin“ Rechnung getragen. Damit liegt ein globales Regelwerk für die „professionelle“ Sammlung und Verwendung von alten Fahrzeugen vor. Konkret wurden unter anderem Definitionen bezüglich der Nutzung, des Unterhaltes, der Konservierung, der Restaurierung und Reparatur von historischen Fahrzeugen erarbeitet. Fahrzeuge, die dieser Charta entsprechen, sind werthaltige Investitionen. Darüber hinaus hat die FIVA einen Pass für Oldtimer entwickelt, der ebenfalls die Sicherheit erhöhen soll.

Abgesehen von dem Mammon: Wer sich mit Leib, Herz und Seele für eine Sache interessiert, wer das Objekt seiner Begierde in sich aufnehmen und mit ihm sein will, den interessiert auch die Geschichte abseits eines harten materiellen Kerns. Und ein voyeuristischer Blick unter die Decke oder, wie wir hier vielleicht besser sagen dürfen, unter das Chassis war schon immer von Interesse.

Bei einem solchen Blick in das Geschichtsbuch eines Automobils geht es hauptsächlich um die Menschen, die mit ihm eine Beziehung hatten. Sie haben dieses Auto ausgewählt oder man könnte auch sagen erwählt. Warum haben sie sich gerade für dieses Auto entschieden? Was waren ihre Motive? Welche Lebensumstände haben sie zu einem solchen Kauf veranlasst? Oder hat vielleicht dieser Wagen seinen Käufer erwählt? War der Käufer vielleicht durch die ansehnlichen Rundungen der Karosserie „seines“ Fahrzeuges resp. seines Aufbaus, wie man früher sagte, so fasziniert, dass er gar nichts anderes als „ja, ich will“ sagen konnte? Überzeugten den Käufer vielleicht auch die „charakterlichen“ Eigenschaften dieses Gefährtes? Oder waren es die Emotionen, die ein solcher Wagen in dem potenziellen Käufer wecken konnte?