



## Zum Thema der Restaurierung

Angeregt durch verschiedene Anfragen zu diesem Thema ein paar Gedanken

1. Eine Interessengemeinschaft sollte sich in jedem Fall auch dafür verantwortlich fühlen und beratend bei Restaurierungen zur Seite zu stehen. Insbesondere aber den „Neulingen“ unter uns dabei unter die Arme zu greifen. Was heißt das ?

In erster Linie aufklärend wirken und mit Fotomaterial, Prospektmaterial, Kataloge, dokumentierte Unterlagen alter, fachgerechter Restaurierungen usw. im Bedarfsfall Hilfe angedeihen lassen. Siehe hierzu auch Helmut Kasimirowicz` s Homepage mit der Ahnengalerie. Nehmen wir keinen Einfluss darauf, werden alle Spuren verwischt und Generationen nach uns finden Fahrzeuge vor, die wenig identisch sind und in vieler Hinsicht vom Original abweichen.

2. Sollte sich jeder vor Anschaffung eines Veteranenfahrzeuges im Klaren sein, ob es das ist, was er eigentlich will ? Gerade bei jüngeren Interessenten hört man immer wieder solche Argumente wie, das Auto ist zu langsam, hat keine Leistung, Autobahnfahrten sind nicht möglich usw. usw. Doch ist es hier nicht gerade die alte Technik aus den Anfängen der Motorisierung die uns begeistert, auch wenn sie in keinem Fall einem Vergleich mit heutiger Technik standhält.

3. Was sollte man an der ursprünglichen Technik ändern ? Nimmt man es ernst, eigentlich überhaupt nichts. Doch es ist oft leichter gesagt als getan. Gerade das oft angesprochene Beispiel des Ersatzes der Brems- Blechtrommel durch Guss - Bremstrommeln scheint aber eine durchaus sinnvolle Lösung. Optisch hat es keine Veränderung zur Folge, aber eine deutlich verbesserte Bremswirkung. Also ein dezenter und nützlicher „Eingriff“, welcher gerade im heutigen Verkehr sehr sinnvoll ist.

Andere Dinge wie Unterstützung der Kühlung durch zusätzliche Lüfter, Drehstromlichtmaschine und ähnliche Dinge sollten unsere Fahrzeuge nicht verunstalten. Denken wir zurück, unter wesentlich schlechteren Bedingungen haben vor 80 Jahren unsere Fahrzeuge bei Wettbewerben durchaus beachtliche Leistungen erzielt.

Hier scheint mir wichtig darauf hinzuweisen, dass den technischen Komponenten ein besonderes Augenmerk zu teil werden sollte, bevor man viel Geld für Chrom, Leder oder Instrumente wie in einem Flugzeug-Cockpit ausgibt.

4. Laut Straßenverkehrszulassung dürfen die Fahrzeuge ja so auf die Straße gebracht werden, wie sie damals die Werkstore verlassen haben. Es greift hier nur eine Bestimmung, die in aller Regel die Originale nicht erfüllen, die Nachrüstung mit einer Warnblinkanlage. Das sind allerdings Dinge, die zur Sicherheit des Verkehrsteilnehmers unabdingbar sind. Aber auch hier kann man durch dezente und verdeckte Einbauten (Warnblinkmodul) diesen Forderungen Rechnung tragen.

5. Farbe und Interieur der Fahrzeuge sollten keine unüberwindbaren Hürden darstellen. Findet man keine verbindlichen Unterlagen, weil es den Hersteller nicht mehr gibt, so sind hier Recherchen in div. Archiven, alten Fotodokumenten und Prospekten oder Werbeanzeigen

sehr oft hilfreich. Auch kann man sich an anderen vergleichbaren Automobilen aus dieser Zeit hinsichtlich der Farbgebung orientieren, wenn man nichts dazu findet. Einschränkend sollte man wissen, es gab damals auch Lackierungen nach Kundenwunsch.

Bezüglich des Interieurs kann man fast nichts falsch machen, wenn man sich hier insbesondere an historischen Dokumenten orientiert. Lediglich Stoffmuster und Stoffart können uns hier Probleme bereiten, da diese oft sehr schwierig nachzuweisen sind. Nicht ganz so schwierig ist es bei den offenen Wagen der unteren Preisklassen. Hier kam aus preislichen Gründen durch die Hersteller meist nur Kunstleder zum Einsatz.

Die Techniken der Polsterung mittels Federn bzw. Federkern beherrschen in aller Regel auch heute noch gute Sattlerfirmen. Hier sollte man keine „Schaumstoffexperimente“ eingehen. Auch deshalb nicht, weil die traditionelle Polsterung einen wirklich besseren Fahrkomfort gewährleistet.

Schlussbemerkung Wer sich wirklich ernsthaft bemüht, schafft es bei der Restaurierung seines Fahrzeuges, dem Original sehr nahe zu kommen. Diese Bemühungen werden letztlich auch bei der Preisfindung (Schätzung) durch einen wirklichen Sachverständigen honoriert. Allerdings möchte ich darauf hinweisen, bei einer wirklich gewissenhaften Restaurierung übersteigen die Kosten meist den üblichen Marktwert. Deshalb ist es auch ein Trugschluss, ein günstiges Objekt mit vielen Fehlteilen und einem hohen Arbeitsaufwand zu erwerben. Besser beraten ist derjenige, der etwas mehr und mit einem überschaubaren Arbeitsaufwand investiert. Leider erleben wir aber immer wieder, an Chrom, Leder und ähnlichen Dingen, die es so nicht gab, spart man sehr oft nicht. Die Technik selbst (z. Bsp. Kühler mit den entsprechenden Folgeschäden) wird aus

Kostengründen stiefmütterlich behandelt und zum Schluss verliert man dann den Spaß an seinem Hobby, da es dann bei kapitalen Schäden richtig teuer wird. Im Übrigen ist es für die Preisfindung bestimmter Gewerke völlig uninteressant, ob es sich dabei um ein Fahrzeug einer eher niedrigen Preisklasse (sog. Brot- und Butter – Autos) handelt oder um ein etwas höher angesiedeltes Automobil. Es müssen immer die Aufwendungen bezahlt werden und nicht die Kategorie des Automobils. Die Arbeit ist oft fast identisch, lediglich der Materialeinsatz ist größer.

Allerdings wird dieses Prinzip bei den sogenannten „hochkarätigen Automobilen“ völlig außer Kraft gesetzt.

Gerhard Schwarze