Restaurator im Handwerk
DIE FACHZEITSCHRIFT FÜR RESTAURIERUNGSPRAXIS

2 2017

Mobiles KULTURGUT

Geschaffen, um bewegt zu werden

Restaurator im Handwerk • Ausgabe 2/2017 • ISSN 1869-7119

Deutschland 9,– €

Mit Beiträgen über

Ein ganz besonderer Oldtimer | Restaurierung eines Mercedes-Rennwagens | Bewegliches Kulturgut im Luftfahrtbereich | Mobiles Kulturgut Bahn | Eisenbahnfriedhof Uyuni | Seenotkreuzer BREMEN u. v. m.

Hanns-Lüdecke Rodewald

Erfahrungen mit einem besonderen Oldtimer

Einleitung

In diesem Artikel geht es um das Gegenteil von Restaurieren, nämlich um das kontrollierte Altwerden bzw. Verfallen. Das hier vorgestellte Fahrzeug, ein Opel Olympia Caravan von 1956, wird absichtlich nicht restauriert, sondern in seinem wahren Originalzustand belassen. Das heißt, dass der Zustand des Wagens mit den Jahren immer beklagenswerter wird. Technisch wird der Opel mit minimalem Aufwand instandgehalten, er ist zugelassen, versichert und versteuert, hat „TÜV“ und ist fahrbereit. Er gehört damit zu einer besonderen Gattung von Oldtimern. Offiziell wird dem Wagen allerdings der Oldtimer-Status verwehrt. Er besitzt keine historische Zulassung, d. h. kein sogenanntes H-Kennzeichen. Das Fahrzeug ist aber Teil des „Mobilen Kulturgutes“, welches bewegt wird. Die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr ist jedoch mit unerwarteten Schwierigkeiten verbunden. Die Philosophie hinter dem Fahrzeug und die Erfahrungen, welche sich beim Betrieb ergeben, sind Thema dieses Beitrags.

Abb. 1 Der Olympia Caravan kurz nach dem Kauf 1976

Abb. 2 Der Olympia Caravan knapp 40 Jahre später. Wer genau hinschaut, kann die Kratzer aus Abb. 1 erkennen.

Die Fahrzeughistorie

Der Opel Olympia wurde von einem Lebensmittelhändler in Oberlahnstein am Rhein im Jahr 1956 gekauft. Ganz zu Anfang trug er noch ein Kennzeichen der französischen Besatzungszone. Nach 20 Jahren treuer Dienste stand der Wagen dann aus Altersgründen zum Verkauf. Nach dem Erwerb durch den neuen Besitzer (und Verfasser dieses Artikels) wurde er am 22. Juli 1976 mit dem Kennzeichen KO-J 619 auf dessen Namen zugelassen. Nach langen Jahren in Berlin wurde der Wagen 2015 unter Mitnahme der Koblenzer Kennzeichen nach Berlin umgemeldet. Rodewald ist nach wie vor als zweiter Halter eingetragen. Es handelt sich hier also um ein aus „erster Hand“ erworbenes Fahrzeug in (ehemals) gutem Originalzustand. Und die Historie ist lückenlos nachgewiesen, alle Papiere sind vorhanden. Eigentlich eine gute Grundlage für ein schönes Oldtimerdasein.

Und tatsächlich: Am Anfang sah der Opel noch ganz passabel aus – wie ein gut gepflegter, 20 Jahre alter Gebrauchtwagen. Die Aufnahme in Abb. 1 stammt aus dem Jahr 1976 und zeigt den Wagen so, wie er übernommen wurde. Aber dann begann der unaufhaltsame Verfall. Im Jahr 1977 sollte der Opel verkauft werden. Student Rodewald hatte keine Lust mehr auf den alten Opel und wollte für Fahrten von Koblenz nach Berlin ein schnelleres Auto. Aber ein Verkauf kam – trotz einer optischen Aufbereitung mitsamt Fahrzeugwäsche – nicht zustande. Niemand wollte diesen alten Opel haben, obwohl der geforderte Preis mit 500 DM gar nicht so hoch war. Das war der Moment, in welchem der Wagen wertlos wurde. Er war auf dem Tiefpunkt seines Autolebens angekommen, eine Verschrottung die eigentlich logische Folge.

Aber es kam anders. Da der Caravan immer noch gut fuhr und den TÜV zunächst noch ohne große Schwierigkeiten schaffte, blieb er weiter in Betrieb. Er wurde jedoch nicht mehr gepflegt, nur die allernötigsten Reparaturen wurden durchgeführt. Abb. 2 zeigt den Opel ca. 40 Jahre später. Wer genau hinschaut, kann die Kratzer der ersten Stunde erkennen. In Abb. 3 ist Rodewald mit den seinerzeit üblichen langen Haaren bei einer Reparatur Anfang der 1980er Jahre zu sehen. Anfang der 1990er Jahre konnte sich der Opel bei einer Haussanie-

Abb. 3 Reparatur im Jahre 1980, Rodewald mit langen Haaren

rung noch einmal als Anhängerzugfahrzeug beweisen, s. Abb. 4-6. Abb. 7 zeigt den Wagen in seinem heutigen Zustand. Wieder mit Besitzer Rodewald, auch er ein paar Jahre älter. Aber am Opel sind die Spuren der Zeit nicht zu übersehen. Rost überzieht die Karosserie wie Schimmel einen reifen Käse. Kratzer, Beulen und verkrusteter Schmutz „zieren“ den Wagen. Eigentlich wäre es jetzt endlich an der Zeit, eine behutsame Restaurierung vorzunehmen. Aber gerade das soll hier nicht geschehen …

Was ist der „Wahre Originalzustand“? Die unterschiedlichen Philosophien

Um den Status eines Oldtimers zu erhalten, muss ein Auto mindestens 30 Jahre alt sein, weitgehend dem damaligen Serienzustand entsprechen und einen guten optischen und technischen Pflegezustand aufweisen. Dabei kann auch ein komplett aus Neuteilen aufgebautes Kraftfahrzeug in alter Form den begehrten Status erhalten. Unter Fachleuten ist es aber durchaus umstritten, ob solch eine Vorgehensweise erstrebenswert ist und was überhaupt mit mobilem Kulturgut passieren soll. Soll man reparieren, renovieren oder restaurieren? Oder soll ein Oldtimer so bleiben, wie er ist? Soll ein Oldtimer im heutigen Straßenverkehr fahren können, oder soll er nur im Museum ausgestellt werden? Dazu gibt es unterschiedliche Ansätze.

Abb. 5
Als Zugfahrzeug, Abtransport von Bauschutt

Herkömmliches Verfahren

Bei der normalen Restaurierung eines Oldtimers wird – je nach vorgefundenem Zustand – das Fahrzeug komplett zerlegt, die Karosserie instandgesetzt und der Wagen mit Neuteilen oder Nachfertigungen wieder aufgebaut. Dabei werden unter Umständen auch Verbesserungen vorgenommen. Diese führen zuweilen zum Urteil „Besser als neu“. Das Ziel ist ein fahrbereiter, neuwertig aussehender Oldtimer. Der Mensch umgibt sich eben lieber mit schönen Dingen als mit alten, verrosteten oder verfallenden Gegenständen. Solchermaßen hergerichtete Oldtimer sind dann die allseits bewunderten Fahrzeuge, welche man bei Oldtimertreffen und -ausfahrten sehen kann. Bei der Mehrheit aller Fahrzeuge wird so verfahren. Auf die Erhaltung der materialtechnischen Historie wird hier allerdings weniger Wert gelegt.

Ansatz des Studiengangs Konservierung und Restaurierung der HTW Berlin

Für ausgebildete Restauratoren, welche an der HTW Berlin im Studiengang Konservierung und Restaurierung ihren Abschluss gemacht haben, büßt ein nach herkömmlichem Verfahren restaurierter Oldtimer viel von seinem historischen Wert ein.[1] Die Aufarbeitung und Renovierung eines Fahrzeugs (so die eigentlich zutreffende Bezeichnung) führt dazu, dass „nur ein imaginärer Neuzustand hergestellt wird, den man allenfalls als originalgetreu aber keinesfalls als original bezeichnen kann. Allein schon deshalb, weil selbst die besten Nachfertigungen aus anderen Materialzusammensetzungen bestehen. Geschichtliche Spuren und Auskünfte zu damaligen Materialien und Fertigungsverfahren müssen bei einer herkömmlichen Restaurierung weichen“[2]. Beim Ansatz des Studiengangs Konservierung und Restaurierung wird dagegen alles beibehalten, was dem früheren Originalzustand mitsamt den hinzugekommenen Gebrauchs- und Verschleißspuren entspricht. Und dieser wird behutsam aufgearbeitet. Das führt im Endeffekt sogar so weit, dass auf die Fahrtüchtigkeit des Klassikers zu Gunsten der Originalität verzichtet wird. Es wird ein reines Ausstellungstück geschaffen.

Abb. 4
Einsatz beim Hausbau, frischer Sand wird besorgt.

Abb. 6
Opel mit Anhänger beim Transport eines Baggers

Ansatz des Wettbewerbs „So schlecht wie neu“

Ein radikaler Ansatz kommt aus Amerika. Unter dem Motto „So schlecht wie neu“ wird ein Oldtimer in seinen Zustand direkt nach Auslieferung vom Band zurückversetzt.[3] Es werden keine Kosten und Mühen gescheut, Teile zu bekommen, die genau aus dem Baujahr des be-

[1] Gregor Schulz: Museums-Restauratoren klagen an: Oldtimerfans machen alles falsch. In: *Oldtimer Markt*, Heft 12/2008, S. 10-20, VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 2008
[2] ebd.
[3] S. Wolfgang Blaube: So schlecht wie neu. Bericht über US Restaurierung extrem. In: *Oldtimer Markt*, Heft 1/2012, S. 152-163, VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 2012.

Abb. 7
Der Olympia Caravan im Jahr 2017, mit Autor Rodewald
Foto: verena eidel

treffenden Oldtimers stammen. Mit eingeschlossen in die Restaurierung sind auch die seinerzeit nicht besser machbaren ungenauen Spaltmaße zwischen Türen und Kotflügeln, welche künstlich wiederhergestellt werden. Sogar von den Werkern mit Tropfnasen gemalten Markierungen und Rost an den Antriebswellen gehören dazu. Daher kommt das Wort „schlecht". Aber auch hier darf der Motor nicht laufen. Sonst würde sich beispielsweise Staub im Luftfilter sammeln, und der Zustand wäre nicht mehr entsprechend dem Neuzustand direkt nach Auslieferung.

Ansatz des Studiengangs Fahrzeugtechnik der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin (HTW Berlin)

Der Ansatz, welcher im Studiengang Fahrzeugtechnik der HTW Berlin verfolgt wird, ist nicht ganz so streng. Im Rahmen einer Abschlussarbeit[4] wurde eine Formel zur Bestimmung des Originalitätsgrads von Oldtimern erarbeitet. Zu 100 Prozent original ist ein Oldtimer dann, wenn er vom Zustand her historisch einwandfrei ist. D. h., die Bestandteile müssen genau den vom Werk verbauten Originalteilen entsprechen. Man nennt das Matching Numbers. Da bei diesem Ansatz das Auto jedoch gefahren werden darf, können Reifen, Bremsbeläge und andere für den Betrieb notwendige Teile ersetzt werden, ohne dass die Originalität darunter leidet. Wenn ein Fahrzeug zu 100 Prozent original ist, heißt das aber nicht, dass der Zustand auch gut ist. Ein Scheunenfund kann durchaus zu 100 Prozent original sein, gleichzeitig vom Zustand her aber schrottplatzverdächtig.

Dem Originalitätsgrad entgegengesetzt laufend ist bei einer Restaurierung normalerweise der Erhaltungszustand. Der Erhaltungszustand mit den Noten von 1 (sehr guter Zustand) bis 5 (schrottreifer Zustand) ist ein in der Oldtimerszene verbreitetes Bewertungskriterium. Ein nach heutigem Maßstab mit der Zustandsnote 1 oder 2 bewerteter Oldtimer hat zwar einen sehr guten optischen und technischen Zustand, der Originalitätsgrad kann aber sehr niedrig liegen. In einer weiteren Abschlussarbeit[5] wurden genau diese diametral verlaufenden Entwicklungen am Beispiel einer Oldtimerrestaurierung dargestellt. Mit zunehmendem Fortschritt bei der Restaurierung steigen die Kosten an, auch die Zustandsnote und damit der Fahrzeugwert. Aber es sinkt der Originalitätsgrad.

Eine andere von Rodewald betreute Abschlussarbeit befasste sich mit dem Thema „Untersuchung zur Patina an automobilem Kulturgut"[6]. Der Begriff Patina bedeutete ursprünglich eine durch Alterung entstandene Schicht, z. B. auf Bronzestatuen. Als Patina im automobilen Bereich werden heute auch Gebrauchsspuren bezeichnet. Aktuell werden originale, patinierte Oldtimer zuweilen höher gehandelt als ansonsten gleiche aber restaurierte Fahrzeuge. In der genannten Abschlussarbeit wurde eine Formel zur Berechnung des Patinagrades erarbeitet. Dabei zeigt ein Neuwagen mit 0 Prozent Patina das eine Ende des Koordinatensystems und der durch jahrelangen Gebrauch gezeichnete Oldtimer mit 100 Prozent das andere Ende. Die genaue Bestimmung der einzelnen Patinafaktoren obliegt dem Kraftfahrsachverständigen, welcher die Begutachtung des Oldtimers übernommen hat.

Abb. 8
Ansicht von hinten links, im Jahr 1976

Abb. 9
Ansicht von hinten links, ein paar Jahre später

Abb. 10
Ansicht von hinten links, 40 Jahre später. Kontrollierter Verfall

[4] Benjamin Küttner: Untersuchung zur Definition einer Originalitätskennzahl für historische Fahrzeuge. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2010
[5] Thomas Bandt: Untersuchung zu Wertentwicklung, Originalitätsgrad und Kostenentwicklung bei der Restaurierung eines Oldtimers. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2016
[6] Lars Faber: Untersuchung zur Patina an automobilem Kulturgut. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2016

Ansatz des Autors

Um ein Fahrzeug im wahren Originalzustand zu erhalten, habe ich einen noch weiter gehenden Ansatz entwickelt. Es darf in den Werdegang des Autos nur punktuell eingegriffen werden. Im Prinzip ist nur das Fahren (und natürlich Tanken, Ölnachfüllen, Reifenluftdruckprüfen etc.) erlaubt. Als Reparaturen sind lediglich solche zulässig, welche die Fahrtüchtigkeit und die Verkehrssicherheit erhalten. Dazu gehören Ölwechsel, Abschmieren und diejenigen Reparaturen, welche zum Bestehen der Hauptuntersuchung (TÜV) notwendig sind. Ansonsten wird das Fahrzeug insbesondere hinsichtlich des optischen Zustandes sich selbst überlassen. Die Abb. 8-10 zeigen den Verfall des Opels in den Jahren 1976-2015. Wahre Originalität bedeutet in dem Zusammenhang also, dass das Auto nicht nur den Typ als solchen repräsentiert, sondern auch eine ausführliche, individuelle Geschichte erzählen kann. Zu jeder Beule gibt es eine Begebenheit, halbstündige Führungen am Objekt sind jederzeit möglich.

Diese Philosophie habe ich für den Opel Olympia Caravan bereits 1992 beschrieben[7] und seitdem konsequent umgesetzt.

Die Folgen von „Patina Extrem“

Im Laufe der Jahre hat sich gezeigt, dass der Betrieb eines extrem patinierten mobilen Kulturguts im Straßenverkehr mit diversen Schwierigkeiten verbunden ist. Nach einer ersten Androhung der Stilllegung 1981 wurde im Jahr 1992 der Opel mit dem Vorwurf „Autowrack kraft Vermutung“ belegt. Die Polizei ging davon aus, dass der Wagen nicht mehr verkehrssicher sei. Mit Hilfe eines Anwalts konnte der Vorwurf jedoch entkräftet werden. Ein paar Jahre später wurde der Opel aufgrund seines vermuteten technisch unzulänglichen Zustands zwangsweise stillgelegt. Aber auch diese Anzeige konnte mit Hilfe eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen entkräftet werden. Das Land Berlin musste daraufhin über 2.000 DM Schadensersatz zahlen.[8] Ab der Jahrtausendwende hatte dann das Ordnungsamt den Opel im Visier. Dreimal gab es Anzeigen wegen Verstoßes gegen das Abfallbeseitigungsgesetz, s. Abb. 11. Der Wagen stelle eine „Beeinträchtigung des Straßenbildes“ dar. Er wurde in die Kategorie „Noch zugelassener Unfallwagen mit Totalschaden“ eingestuft. Aber auch hier wurden die Verfahren nach anwaltlichem Widerspruch und Vorführung beim TÜV eingestellt. Im Gesetz ist

Abb. 11 Gelbe Punkte: Strafandrohung bis 10.000 € Foto: Horst Piezug

Abb. 12 Transport in die Umweltzone. Dort darf der Opel nicht selber fahren.

[7] S. Hanns-Lüdecke Rodewald: Auf die harte Tour. Ein naturtrüber Opel CarAVan, der zum Diskutieren anregen kann, soll und wahrscheinlich muss. In: *Oldtimer Praxis*, Heft 11/1992, S. 19-21. VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 1992

[8] S. Pia Mönch (Pseudonym für Hanns-Lüdecke Rodewald): Der dicke Hund. Abgekratzt und doch o.k.: Übereifrige Polizisten entfernten trotz TÜV die Siegel – Stadt musste zahlen. In: *Oldtimer Markt*, Heft 2/1997, S. 32-33. VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 1997

Anzeige

nirgends zu finden, wie der optische Zustand eines Autos zu sein hat oder dass man sein Auto regelmäßig waschen muss. Der TÜV diagnostizierte Korrosion an der Dachhaut und starke Verschmutzungen. Allerdings stellten diese keine Verkehrsgefährdung dar. Die „Patina extrem“ dieses Opels stößt bei den Behörden leider nicht auf Gegenliebe.

Nach ein paar ruhigen Jahren gab es nun einige Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Vorschriften der Umweltzone. Der Opel steht seit unzähligen Jahren in Berlin-Kreuzberg, die Stadt hat aber im Jahr 2008 eine Umweltzone eingeführt. Und Kreuzberg liegt mittendrin. Seit 2010 ist ein Befahren nur noch mit der grünen Plakette möglich. Ausgenommen vom Fahrverbot sind die behördlich anerkannten Oldtimer mit H-Kennzeichen. Aber der Altopel hat kein H-Kennzeichen. Der optische Zustand ist einfach zu schlecht, Extrem-Patina ist im Zulassungsrecht nicht vorgesehen.

So gab es mehrfach Anzeigen mit folgendem Tatbestandsmerkmal: „Sie nahmen trotz eines Verkehrsverbotes zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen (Zeichen 270.1/270.2) mit einem Kraftfahrzeug am Verkehr teil (Verkehrsteilnahme durch Parken).“ Die Behörden gehen davon aus, dass ein in der Umweltzone ohne Feinstaubplakette parkendes Fahrzeug auch mit eigener Motorkraft dorthin gefahren ist. Und somit schädliche Luftverunreinigungen erzeugt hat. In der Regel ist das auch so. Im vorliegenden Fall wird der Opel jedoch auf einem Anhänger in die Umweltzone transportiert (s. Abb. 12) und – ohne den Motor zu starten – abgeladen und anschließend in eine Parklücke geschoben. Das Amtsgericht Tiergarten von Berlin hat sodann auch für Recht erkannt, dass ein parkendes Auto keine schädlichen Abgase erzeugt. Parken allein ist also nicht strafbar. Es muss jedoch nachgewiesen werden, dass der Wagen ohne eigene Motorkraft in die Umweltzone gelangt ist. Das konnte mit Fotos und Zeugenaussagen bestätigt werden. Ein Freispruch war die logische Folge. Seit dem gibt es zwar immer wieder neue Strafzettel, nach Kenntnisnahme des Urteils werden die Verfahren in der Regel aber eingestellt.

Anmerkung: Den ganzen beschriebenen Unannehmlichkeiten könnte mit einer Restaurierung des Opels aus dem Weg gegangen werden.

Anzeige

Resumee

Der hier vorgestellte Opel Olympia repräsentiert einen speziellen Oldtimer. Er wird nicht restauriert, sondern in „wahrem Originalzustand“ belassen. Dazu gehören insbesondere die vielfältigen Gebrauchsspuren der Jahre. Der Wagen ist zugelassen und fahrbereit und gehört somit zum mobilen Kulturgut. Er darf aber aufgrund fehlender H-Zulassung nur außerhalb von Umweltzonen bewegt werden. Fraglich ist, ob und inwieweit der Ansatz des „sich selbst Überlassens“ in der Oldtimerszene anerkannt wird. Jedenfalls wird dem alten Opel gerade aufgrund des schlechten Zustands immer wieder eine ganz besondere Aufmerksamkeit zuteil.

Prof. Hanns-Lüdecke Rodewald
studierte Maschinenbau und Fahrzeugtechnik an der TU Berlin. Danach war bis 1995 bei der IAV GmbH in Berlin als Entwicklungsingenieur tätig. Seit 1995 lehrt er als Professor an der HTW Berlin in den Fachgebieten Verbrennungsmotoren und Fahrzeugsicherheit und leitet den Laborkomplex Fahrzeugtechnik.

Literatur

Thomas Bandt: Untersuchung zu Wertentwicklung, Originalitätsgrad und Kostenentwicklung bei der Restaurierung eines Oldtimers. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2016

Wolfgang Blaube: So schlecht wie neu. Bericht über US Restaurierung extrem. In: *Oldtimer Markt*, Heft 1/2012, S. 152-163, VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 2012.

Lars Faber: Untersuchung zur Patina an automobilem Kulturgut. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2016

Benjamin Küttner: Untersuchung zur Definition einer Originalitätskennzahl für historische Fahrzeuge. Bachelorarbeit an der HTW Berlin, 2010

Pia Mönch (Pseudonym für Hanns-Lüdecke Rodewald): Der dicke Hund. Abgekratzt und doch o.k.: Übereifrige Polizisten entfernten trotz TÜV die Siegel – Stadt musste zahlen. In: *Oldtimer Markt*, Heft 2/1997, S. 32-33. VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 1997

Hanns-Lüdecke Rodewald: Auf die harte Tour. Ein naturtrüber Opel CarAVan, der zum Diskutieren anregen kann, soll und wahrscheinlich muss. In: *Oldtimer Praxis*, Heft 11/1992, S. 19-21. VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 1992

Gregor Schulz: Museums-Restauratoren klagen an: Oldtimerfans machen alles falsch. In: *Oldtimer Markt*, Heft 12/2008, S. 10-20, VF Verlagsgesellschaft mbH, Mainz 2008

Beiträge im Internet

Motormagazin mit Det Müller: Wer den alten Opel so richtig in Aktion sehen möchte, kann bei Google die Worte „Opel Olympia Grip“ eingeben, und es kommt ein Beitrag unter http://www.rtl2.de/sendung/grip-das-motormagazin/video/3683-top-listen/19600-dets-unkaputtbare/
Bei 15:40 geht´s mit dem Opel los.

Bei Spiegel Online gibt es einen Beitrag zum Olympia Caravan: http://www.spiegel.de/fotostrecke/opel-olympia-berliner-hat-wegen-oldtimer-probleme-mit-den-behoerden-fotostrecke-98420-12.html

Bei Youtube eingeben „Wie lange hält ein Auto Opel“. Dann kommt ein Video unter: http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=0WACUjGxNbw#!
In diesem Beitrag werden die ganzen Schwierigkeiten des Opels mit den Behörden dargestellt.