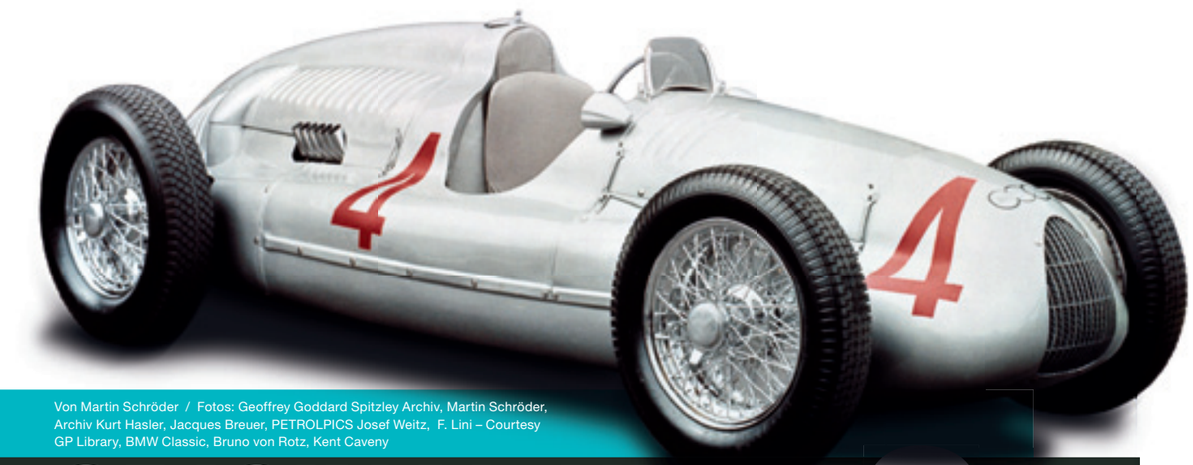

Von Martin Schröder / Fotos: Geoffrey Goddard Spitzley Archiv, Martin Schröder, Archiv Kurt Hasler, Jacques Breuer, PETROLPICS Josef Weitz, F. Lini – Courtesy GP Library, BMW Classic, Bruno von Rotz, Kent Caveny

ORIGINAL UND ...?

GRAD DER ORIGINALITÄT

Dass Authentizität etwas anderes ist als Originalität, haben wir bereits festgestellt. Versuchen wir nun eine Definition vom „Grad der Originalität“ bei historischen Renn- und Sportfahrzeugen. Es besteht ein allgemeiner Konsens, dass der Rahmen eines Fahrzeugs dessen Identität begründet. Das gilt vom Anbeginn bis zur Gruppe C, bei der man das Monocoque dem Rahmen gleichsetzen kann. Der Motor spielt in diesem Zusammenhang eine untergeordnete Rolle, da er schon in der aktuellen Renn-Zeit ausgewechselt sein konnte, er kann auch später getauscht worden sein oder ganz oder teilweise fehlen - wie beim Auto Union Typ D, den Hubertus Graf Dönhoff 1974 von der tschechischen Exportfirma Artia erworben hat. Dieser ganz originale Wagen hatte einen „leeren“ Motor, d.h. Kolben, Pleuel, Kurbelwelle, Rotoren des Kompressors, Nockenwellenantrieb und Königswelle fehlten. Von außen betrachtet war es jedoch ein kompletter Motor.

Dieser Wagen wurde in den 30er Jahren von der Auto Union AG zu Werbezwecken an die Händler ausgeliehen. Daher konnte die Rennabteilung auf die sehr teure „Innenausstattung“ verzichten. (Ein im Museumsbereich hin und wieder anzutreffendes Phänomen: Auch der Porsche 917/20 – nach der ungewöhnlichen Bemalung die „Sau“ genannt - hat einen leeren Motor). Bleiben wir bei diesem Auto Union Typ D, der am 12. August 1979 einer staunenden Öffentlichkeit auf dem Nürburgring fahrend vorgestellt wurde. Wenn auch mit einem vom Autor dieses Beitrags aus der DDR geschmuggelten „späteren“ Motor ausgestattet – das Chassis, die Karosserie und die Vorderachse sind von 1938, der Motor ist ein 1939er mit Zweistufengebläse – so weist dieser Auto Union trotzdem einen hohen Grad an Originalität auf.

RÜCKBAU IN EINEN HISTORISCH VERBÜRGTEN ZUSTAND

Als nächstes Beispiel soll der „Rückbau“ eines Rennwagens in einen historisch belegten Zustand behandelt werden. Dazu wählt der Autor den Maserati 8CM mit der Chassisnummer 3015, der am 10. Mai 1934 an das Schweizer Rennteam „ Ecurie Braillard“ ausgeliefert wurde und dessen Geschichte durch glückliche Umstände und eine beispielhafte Recherche an Hand von Dokumenten und zeitgenössischen Fotos bis zum heutigen Tag dokumentiert ist.

1935 erhielt der Wagen eine Versteifung des Rahmens und die auf dem Foto oben (Masaryk GP, Brünn, Startnummer 32) zu sehende Kopfhutze auf dem Tank. Später gelangte das Fahrzeug nach Budapest, wo während der kommunistischen Zeit zahlreiche Änderungen vorgenommen wurden. Der jetzige Besitzer Kurt Hasler entschied sich dafür, den Wagen in den technischen und äußeren Zustand der 1935er Version zu versetzen. Auch dies kann man als ein Sammlerstück mit einem hohen Grad an Originalität bezeichnen, das mit Bedacht und Sorgfalt im Sinn von Substanz-Erhaltung restauriert wurde.

DIE EBERAN VON EBERHORST- MAXIME

Von Robert Eberan von Eberhorst, in den 30er Jahren der Assistent von Ferdinand Porsche, ab 1938 Chefkonstrukteur der Auto Union Grand Prix-Wagen und nach dem Krieg für die ersten Aston Martin DBR verantwortlich, stammt der Satz: „Der beste Rennwagen ist der mit dem stärksten Motor, den besten Bremsen und dem besten Fahrer, der als Erster ankommt und sich direkt hinter der Ziellinie selbst zerlegt.“

Kann man die Rahmen der frühen Fahrzeuge bis hin zu Bernd Beckers Porsche 910 als recht widerstandsfähig und langlebig bezeichnen, so ändert sich die Situation mit dem Auftauchen des Porsche 917, der in seinen unterschiedlichen Versionen eine Motorleistung von 520 bis 1.100 PS bei einem Gewicht zwischen 830 und 900 Kilogramm aufwies, und das bei einem geschweißten Alurahmen, versuchsweise sogar einem aus Magnesium. Der wurde in seinen aktuellen Rennjahren extrem hart gefahren – 1971 stellten Helmut Marko und Gijs van Lennep mit dem Modell 917-053 in Le Mans den langen bestehenden Rekord von 5.335,3 Kilometer in 24 Stunden auf! Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit - einschließlich Tankstopps, Fahrer- und Reifenwechsel — von 222,3 km/h!

Ähnlich war es auch dem Porsche 917-021 ergangen, der außer seiner aktuellen Renn-Zeit auch danach im Historischen Rennsport von Leuten wie Don March und Bobby Rahal recht robust herangenommen wurde. Als Vincent Gaye den Wagen 2006 erworben hatte, ließ er als Allererstes den filigranen Rahmen röntgen, um die Stabilität und eventuell vorhandene Haarrisse zu lokalisieren. Das Ergebnis zeigt dieses Foto: Jede blaue Markierung kennzeichnet eine Bruchstelle unterschiedlichen Ausmaßes.

Vermutlich kannte der junge Ingenieur Ferdinand Piëch Eberans Bonmot nicht. Nichtsdestotrotz bedachte er die Gefahr von Haarrissen während der Dauerbeanspruchung in einem 24 Stunden-Rennen und vergatterte die Rahmenbauer zu luftdichten Schweißnähten – deshalb sehen die originalen Schweißnähte nicht sehr elegant aus. Er ließ den Rahmen mit 4 bar Luftdruck belasten und auf dem Querrohr links neben der Rahmennummer ein Ventil einschweißen, mit dem der Luftdruck bei Tankstopps geprüft werden konnte. So wollte er verhindern, dass sich der Wagen schon vor der Ziellinie „selbst zerlegt.“

Vincent Gaye war entschlossen, 917-021 seiner ursprünglichen Bestimmung zuzuführen, nämlich auf einer Rennstrecke und im Renntempo zu fahren – wenn auch nicht mehr im professionellen Sinn. Daher entschloss er sich konsequent, einen neuen Rahmen bauen zu lassen, diesem die ursprüngliche Nummer zu geben und den alten, originalen als Nachweis aufzubewahren. >>

DIESE SEITE

OBEN Am 12. August 1979 wird der ex-Dönhoff Auto Union - jetzt mit laufendem Motor - als erster seiner Art seit Endes des 2. Weltkriegs auf dem Nürburgring einer staunenden Öffentlichkeit gezeigt. Colin Crabbe war es, der den Wagen fahrbereit gemacht hat und hier das „passing the grandstand“ zelebriert.

UNTEN LINKS Maserati 8CM Chassis 3015 im Auslieferungszustand ohne Kopfhutze auf dem Tank.

UNTEN RECHTS Start zum Grand Prix in Brünn 1935, Start-Nummer 32 jetzt mit Kopfhutze auf dem Tank.

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Hubertus Graf Dönhoff bei der allerersten Präsentation seines in der Tschechoslowakei erworbenen Auto Union Typ beim GP de France in Dijon 1974. Ob er zu diesem Zeitpunkt bereits wusste, dass der Motor leer ist? Im Hintergrund der Konstrukteur Robert Eberan von Eberhorst.

1 Porsche 907-029 bei der Targa Florio am 05. Mai 1968, Fahrer Hans Herrmann und Jochen Neerpasch

2 Porsche 907-029 am 18. Oktober 1970 beim Aachener Rundstreckenrennen auf dem Nürburgring, jetzt als Spider, Fahrer Helmut Krause.

3 Das siegreiche Joest-Team 1996 mit den beiden aus Jaguar-Fahrwerk und Porsche-Antriebsstrang entwickelten TWR Porsche WSC 95.

4 Der originale Rahmen des Porsche 917-021 mit den blau markierten Bruchstellen des Rahmens.

5 Der neu gebaute Rahmen, der die Nummer 917-021 tragen wird und den Belastungen des historischen Rennsports gewachsen sein soll.

Keine Frage, dass es sich um einen weitgehenden Neubau unter Verwendung zeitgenössischer Komponenten handelt.

Für beide Wagen, den Maserati und den Porsche, gilt: Sie sind an Hand von zeitgenössischen Dokumenten und Fotos von der Auslieferung bis heute lückenlos dokumentiert.

PORSCHE 907-29 UND TWR PORSCHE WSC 95

Zwei weitere Beispiele für die Komplexität des Themas seien hier noch vorgestellt. Der Porsche 907-029 begann seine Rennkarriere am 5. Mai 1968 unter den Fahrern Hans Herrmann und Jochen Neerpasch bei der Targa Florio. Danach ging er durch mehrere Hände und landete schließlich bei dem Privatfahrer Helmut Krause, der den Wagen bis 1970 in insgesamt 24 Rennen und nicht ohne Erfolg einsetzte. Wie üblich und auch notwendig, modifizierte Krause den Wagen, um wettbewerbsfähig zu bleiben, und in letzter Version endete das ehemalige Coupé als Spyder mit hinteren Kotflügeln vom 917. Der jetzige Besitzer hat sich entschieden, den Wagen in den Urzustand Targa Florio 1968 zurück zu versetzen.

Am 17. Juni 1996 erschien in der FAZ ein Artikel mit der Überschrift „Porsche-Kunde besiegt in Le Mans die Neukonstruktion der Meister“. Was war geschehen? Reinhold Joest, seit 1962 im Rennsport mit, für und in diesem Fall gegen Porsche aktiv, hatte von Tom Walkinshaw zwei TWR Jaguar Chassis aus den Vorjahren erworben, diese aerodynamisch optimiert, mit Porsche 935- Antriebstechnik versehen und damit die von Porsche bei den 24 Stunden selbst eingesetzten 911 GT1 alt aussehen lassen. Die beiden Wagen stehen heute in der Joest-Sammlung und gelten in der Literatur und in Sammlerkreisen als TWR Porsche WSC 95.

OBEN Der mit belastbaren Originalteilen neu aufgebaute 917-021 in seiner ganzen Schönheit.

DIE CHASSIS-NUMMER

Die Identität eines historischen Fahrzeugs, manifestiert durch die Rahmennummer oder Chassisnummer, hat in der internationalen Sammlerszene – oder sollen wir sagen, bei den Investoren? – erhebliche Bedeutung. Dies soll am Beispiel des Auto Union Typ D verdeutlicht werden, der 2007 auf der Retromobile in Paris von Christie's angeboten wurde. Christie´s hatte das Fahrzeug mit einem bis dahin nicht gekannten PR-Aufwand als „Most expensive Car to be Sold at Auction“ angekündigt. Der Wagen wurde in allen Details hervorragend fotografiert, ein hochwertiger Einzelkatalog wurde erstellt.

Per Flugzeug transportierte man das kostbare Stück ins Audi Forum in New York. Ein Audi-Historiker wurde mitgeschickt, um der US-Presse und US-Sammlern Auskunft über die historische Bedeutung des Wagens zu erteilen. Die Fifth Avenue wurde auf 500 Meter gesperrt, und Emanuele Pirro (Le Mans-Sieger im Audi R10 2006 und 2007) pilotierte den Wagens ins Audi Forum. Christie's promotete den Wagen als teuerstes Auto der Welt und präsentierte ihn in Paris prominent auf einer Drehbühne. Dem Wagen wurde eine Renngeschichte mitgegeben - das Internet ist noch heute voll davon. Google liefert auf die Eingabe „auto union type d christie's“ nicht weniger als 21.800.000 Treffer! Der Wagen wurde als Siegerwagen Reims 1939 unter H.P. Müller vorgestellt, gleichzeitig aber auch als Nuvolaris Siegerwagen beim letzten GP am 3.September 1939 in Belgrad. Ein Hype sondergleichen!

Der Katalog enthielt auch ein Foto der Rahmennummer. An dieser Rahmennummer 21 und damit an der Identität und Renngeschichte des Wagens kamen, wie sich inzwischen herausgestellt hat, berechtigte Zweifel auf, so dass sich Christie's zu einer ungewöhnlichen Maßnahme gezwungen sah, nämlich den Wagen wenige Tage vor der Auktion zurückzuziehen. Die Presseinformation lautete: „The car was postponed from the auction due to further investigation into the racing history of the car.“

De facto war eine weitere Erforschung der Renngeschichte nicht nötig, denn mit der korrekten Identität handelte es sich um einen Auto Union Grand Prix-Wagen mit bekannter Renngeschichte und einem hohen Grad an Originalität.

DIE PREISENTWICKLUNG

Als Beispiele für das derzeitige Preisniveau seien eben dieser Auto Union und ein 2012 bei Le Mans Classic teilnehmender lindgrüner Ferrari 250 GTO genannt. Der Auto Union stand 2012 auf dem Stand von Hall & Hall auf der Techno Classica und wurde für € 10 Mio angeboten. Der Wagen wurde von Audi Tradition erworben, Motor Klassik widmete ihm einen mehrseitigen Artikel (09/12), der Preis wurde weder bestätigt noch dementiert. Der Ferrari 250 GTO wurde vom US-Sammler Craig McCaw für US$ 35 Mio erworben. Dieser Preis wurde durch einen Artikel von Miles Collier in Sports Car Market wiederholt und damit zumindest indirekt bestätigt.

REPLICA – NACHBAU - RECREATION

Angesichts dieser Wertentwicklung ist es klar, dass die Versuchung zur handwerklich perfekten Neuanfertigung, vulgo Nachbau, Replica, Recreation und was der Umschreibungen sonst noch sein mögen, gewaltig ist.

Auch für diesen Bereich eine Vorbemerkung: Es ist in der Museumswelt durchaus üblich, ein wichtiges Artefakt, von dem kein Original überlebt hat, als Replikat auszustellen. So steht in der Niedersächsischen Leibniz-Bibliothek in Hannover der Nachbau der vom Namensgeber erdachten und von einem Uhrmachermeister gebauten Rechenmaschine. Die Beispiele aus anderen Museen sind zahlreich. Allerdings wird die Tatsache des Replikats am Objekt deutlich gemacht. Vom Auto Union Typ C hat lediglich das Exemplar im Deutschen Museum als originales Chassis - die Karosserie ist neu – überlebt. Der Typ C bei Audi ist ein Neubau und als solcher gekennzeichnet.

Der am Anfang dieses Artikels genannte SSK ist eine Fälschung, die inzwischen mit der Bezeichnung „Ray Jones SSK“ eine eigene Provenienz angenommen hat. Vor einigen Jahren ging eine Meldung durch die Presse, dass in den USA in einer Holzscheune diverse alte Autos verbrannt seien. Eins davon war ein SSK, um dessen überlieferte Rahmennummer nach dem Brand ein komplett neuer SSK entstanden ist. In diesem Fall ist der „Grad der Originalität“ schon fast nicht mehr vorhanden. Allerdings – und damit offenbart sich die ganze Komplexität des Themas – soll Max-Gerrit von Pein, der damalige Leiter des Mercedes Museum Anfang der 90er Jahre bei Thyssen eine zweistellige Zahl von SSK-Chassis – die Zahlen schwanken zwischen 12 und 18 – in der Legierung der 20er Jahre in Auftrag gegeben haben, um, wie es damals in der Presse kolportiert wurde, die „originalen SSKs nicht bei der Mille Miglia zu Schrott fahren zu lassen“. Weiteres Argument war: „Wir haben die Pläne und das Copyright.“ Mike >>

OBEN LINKS
Mille Miglia 1940, die Kamm Rennlimousine mit den Fahrern G. Lurani und F. Cortese, die in der siebten Runde mit technischen Problem ausscheiden mussten.

OBEN RECHTS
Bei der modernen Mille Miglia 2013 wurde der Neubau der Kamm-Rennlimousine der Öffentlichkeit vorgestellt.

UNTEN
Serienproduktion BMW 328 bei der Firma Stauch Nähe Prag: nicht weniger als fünf BMW 328 in unterschiedlichen Stadien des Aufbaus, der Rahmen für den für den nächsten Neubau links an der Wand.

Riedner, damaliger Chefredakteur der Motor Klassik, hat 1995 einen flammenden Artikel dagegen verfasst. Was ist wohl aus den Rahmen geworden?

Bei Mercedes allerdings hat sich die Betrachtungsweise über den Grad der Originalität unter dem jetzigen Leiter Michael Bock fundamental geändert: Unter den Fahrzeugen in der abgebrannten Neu England-Scheune befand sich auch ein Mercedes-Benz W 194 – eines der wenigen Exemplare der Vorläufer-Serie des heute als 300 SL (interne Bezeichnung W 198) bekannten Automobils. Auch dieser Wagen hatte eine ursprüngliche Rahmennummer, er wurde sogar im Mercedes-Benz Classic Center aus Neuteilen aufgebaut, trotzdem wird er von Mercedes Classic als Neubau bezeichnet, wie Michael Bock auf Nachfrage des Autors bestätigte.

Mercedes und Porsche versuchen, sich vor Neubauten insofern zu schützen, als sie mit der Herausgabe von Archiv-Material sehr restriktiv umgehen. Bei Mercedes Classic kann der Besitzer eine Expertise bestellen, die die drei oben zitierten Fragen beantwortet.

Nun mag sich mancher fragen, warum die Hersteller – sofern sie noch heute existieren – nichts gegen „Recreations“ unternehmen. Auch dies ist ein sehr vielschichtiges Thema. Einige dem Autor bekannte Beispiele:

Am 1. Juli 1948 erklärte die Regionalregierung Sachsen dem Aufsichtsrat der Auto Union AG, dass das Vermögen der Firma enteignet worden sei. Ein Jahr später, im August 1949, wurde die Auto Union AG aus dem Handelsregister Chemnitz gelöscht. Rechte-Inhaber an den ehemaligen Teilfirmen Audi, DKW, Horch und Wanderer ist heute die Audi AG. Im Fall der Auto Union Grand Prix – Wagen gibt es eine Vereinbarung zwischen Audi Tradition und der „Herstellerfirma“ Crosthwaite & Gardiner (C&G), dass Audi zu Neubau-Wünschen von Kunden sein Placet geben muss. Roland D'Ieteren wollte vor vielen Jahren einen Typ C bauen lassen, musste aber auf Typ A umschwenken, weil der damalige Audi Vorstandsvorsitzende Franz-Josef Paefgen keine „Serienproduktion des Typs C“ wollte. Als Bernie Ecclestone einen aus Schottland erworbenen Neubau eines Typ A zwecks „Restauration“ zu C&G brachte, kam letztendlich ein weiterer Typ C heraus. Für Ernst Piëch wurde bei C&G ein weiterer Typ A gebaut. So ist doch noch eine „Serie“ zustande gekommen.

H-KENNZEICHEN AN NEUEN ALTEN AUTOS

Zur Auto Union gehörte auch die Firma Wanderer, die für die Langstreckenfahrt Lüttich-Rom-Lüttich drei Stromlinien-Roadster bauen ließ und erfolgreich einsetzte. Keiner dieser Roadster hat überlebt. Audi Tradition ließ alle drei nachbauen und zeigte sie 2004 beim Audi Day in Zwickau. Dass die 1939er Wagen Chemnitzer Kennzeichen trugen, ist normal. Ob die Neubauten durch das H-Kennzeichen beim Publikum den Eindruck eines „historischen“ Automobils erwecken sollten, müsste Audi Tradition als Rechte-Inhaber an der Marke Wanderer erklären.

Der wichtigste BMW-Rennerfolg der Vorkriegszeit gelang dem 328 Touring Coupé, auf dem Huschke von Hanstein und Walter Bäumer die Mille Miglia 1940, den „Gran Premio Brescia delle Mille Miglia“ genannten Wettbewerb gewonnen haben. Entdeckt und gerettet hat den Wagen 1985 der US-Amerikaner Jim Proffit. Dieser inzwischen – leider – mit einer neuen Karosserie versehene historische 328 steht im BMW-Museum zusammen mit einem Neubau, der bei Veranstaltungen eingesetzt wird.

Neben dem Touring Coupé und zwei Roadstern wurde bei BMW auch eine Limousine gebaut, mit einem Karosserie-Entwurf nach Wunibald Kamm von Willhelm Mayerhuber (Leiter der neuen Abteilung "Künstlerische Gestaltung" und Bau im werkseigenen Prototypenbau in München), der der Rennabteilung unter Ernst Loof angegliedert war. (Pressetext BMW)

Nach dem letzten Einsatz der Kamm-Limousine unter Karl Kling in Hockenheim 1947 benutzte Loof die Renn-Limousine für einige Zeit als Privatwagen, um sie zirka 1950 an den Bad Godesberger Bauunternehmer Fritz Pohl zu verkaufen. Dessen Sohn setzte das Auto dann wenig später in angesäuseltem Zustand bei einer Probefahrt ziemlich heftig gegen einen Baum, wonach die Reste verschrottet wurden! Originalaussage des Sohnes vor drei Jahren, der damals glücklicherweise noch lebte! (BMW Clubnachrichten)

Vor einigen Jahren war auf dem BMW-Stand bei der Techno Classica ein 328-Chassis mit dem Hilfsrahmen für die Karosserie ausgestellt, den der Autor unschwer als für die Kamm-Limousine vorgesehen erkennen konnte. Inzwischen ist der Wagen neu aufgebaut worden und wurde von BMW bei der Mille Miglia 2013 eingesetzt. Auch BMW Mobile Tradition muss die Frage erklären, warum ein vor wenigen Jahren neu gebautes Automobil durch das „H“-Kennzeichen beim Publikum den Eindruck eines „historischen“ Automobils erwecken soll.

Anfragen des Autors bei den Traditions-Abteilungen von Audi und BMW nach einer Erklärung für diese Praxis blieben unbeantwortet. Von Insidern, die ihren Namen nicht in der Zeitung lesen wollen, ist jedoch das Argument zu vernehmen, es handele sich um „originale Chassis“. Das aber bedeutet nichts anderes, als dass für jeden Neubau ein bestehender BMW 328 umgebaut wurde. Angesichts des vom Autor im Jahr 2010 aufgenommenen Fotos bei der Firma Stauch Nähe Prag muss man sich allerdings fragen, ob es sich tatsächlich um 328 Chassis handelt oder vielleicht doch um 319- oder gar modifizierte 326-Rahmen. (Vielleicht gibt es ja einen BMW-Spezialisten, der den links stehenden Rahmen identifizieren kann.)

SONDERFALL 300 SL COUPÉ - FLÜGELTÜRER

Obwohl der Flugzeugkonstrukteur Gottlob Espenlaub bereits Ende der 40er Jahre den oben abgebildeten „Flügeltürer“ gebaut hat, gelten das zunächst als W 194 für Sporteinsätze gebaute 300 SL Coupé und sein Nachfolger, der W 198, zu Recht als „Flügeltürer“.

Mit dieser seither oft kopierten Ein- und Ausstiegsvariante bei Automobilen hat die Firma Daimler-Benz zu Recht ein Alleinstellungsmerkmal, das es ihr erlaubt, diese Karosserie vom Landgericht Stuttgart als Werk der angewandten Kunst mit noch mehrjährigem Urheberrechtsschutz feststellen zu lassen (Az. 17 O 304/10, Urteil vom 9. Dezember 2010, rechtskräftig nach Berufungsrücknahme).

VON NEW-OLD-STOCK ZU NACHGEFERTIGTEN TEILEN

Allerdings ist dies auch der einzige Fall, bei dem der Hersteller erfolgreich gegen Neubauten einschreiten kann, abgesehen selbstverständlich von der Verwendung des geschützten Markenzeichens. So konnte man vor einigen Jahren auf der Techno Classica einen in Argentinien gebauten SSK mit abgeklebtem Stern sehen. Andererseits gibt es die Firma Historische Feinmechanik Beck, die auf ihrer Website www.historische-feinmechanik-beck.de einen SSK Neubau zeigt und im Text sagt: „Wir konstruieren und fertigen Aggregate, Komponenten, Ersatz – und Verschleißteile für die Vorkriegsfahrzeuge der Mercedes Benz-Typen S – SS – SSK und 630 mit höchster Präzision, hochwertigen Materialien und neuestem technischen Standard.“

Diese Aussage führt uns zu einem Problemfeld bei der Frage nach dem Grad der Originalität, nämlich dem Verschleiß, der Reparatur und dem Ersatz von Komponenten. Im Auslieferungszustand kann ein Automobil nur erhalten werden, wenn es von der Produktion ins Museum kommt, wie es hin und wieder beim letzten produzierten Exemplar einer Serie geschieht. Das Automobil führt die Bewegung ja bereits im Namen, und mit mechanischer Nutzung ist auch Verschleiß verbunden. Von den Reifen einmal abgesehen, gibt es tausende weitere Teile oder Komponenten, die sich abnutzen.

Bei den Ersatzteilen haben sich zwei Termini eingebürgert, nämlich N-O-S (new old stock) für Originalteile, die sich aus der Zeit der aktuellen Produktion bis heute erhalten haben, und Reproduktionsteile aus Nachfertigungen, wie sie sowohl von spezialisierten Händlern als auch von den Classic-Abteilungen der Industrie angeboten werden. Auch hierzu ein Beispiel: Der BMW 328 war ursprünglich mit einem Hurth-Getriebe ausgestattet, das schwer zu schalten und zudem zu schwach >>

OBEN
Foto der Chassisnummer, an der es berechtigte Zweifel gab und die letztlich zum Rückzug des Wagens von der Auktion geführt hat.

UNTEN
Retromobile 2007: Der als „Most expensive Car to be Sold at Auction“ prominent präsentierte Auto Union Typ D auf dem Christie`s Stand, zu der Zeit allerdings bereits von der Auktion zurückgezogen.

ausgelegt war. Es war Helmut Feierabend, der bereits in den frühen 70er Jahren herausgefunden hatte, dass ein Volvo-Getriebe ohne Probleme in den 328 eingebaut werden kann und sich zudem als wesentlich zuverlässiger erwiesen hat. Es besteht kein Zweifel, dass beim Einbau dieses Getriebes der Grad der Originalität abnimmt. Diesem Umstand hat BMW Mobile Tradition insofern abzuhelfen versucht, als man die Zahnradfabrik Friedrichshafen, in der Hurth aufgegangen ist, mit der Neukonstruktion des ursprünglichen Hurth-Getriebes beauftragt hat - selbstverständlich in verbesserter Ausführung, wie der Pressemeldung zu entnehmen ist. Ein BMW 328 fährt also in Zukunft mit einem 75 Jahre nach der Einführung verbesserten Originalgetriebe.

OBEN
Beim Audi Day am 11. September 2004 wurden die drei von Audi in Auftrag gegebenen Nachbauten der Öffentlichkeit vorgestellt.

UNTEN LINKS
Der „Flügeltürer“ von Gottlob Espenlauf auf VW-Basis Ende der vierziger Jahre, fotografiert auf einer Wiese vor einer Fabrik Nähe Wuppertal.

UNTEN RECHTS
Der Mercedes 300 SL „Flügeltürer“ in seiner ganzen Schönheit. Ein Exemplar im unrestaurierten Originalzustand im Jahr 1977 fotografiert von Martin Schröder

DIE FIVA UND DIE CHARTA VON TURIN

Diese wenigen Beispiele veranschaulichen bereits die am Beispiel der beiden SSK am Anfang dieser Betrachtung umrissene Bandbreite von „Original und …“. So ist es kein Wunder, dass sich Organisationen wie Clubs, Interessengemeinschaften und Veranstalter Gedanken zu diesem Thema machen. War diese Organisation in Deutschland zunächst die Deuvet, so ist es jetzt der ADAC, der als deutscher Vertreter Sitz und Stimme in der FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) innehat. Die FIVA nun hat in mehreren Anläufen die am 29. Januar 2013 verabschiedete „Charta von Turin“ für offiziell erklärt (http://www.fiva.org/CommonDownloads/FIVA_PMCharta_d_130129.pdf). Die Meinungen zu den Definitionen der Charta gehen selbst bei den Teilnehmern des deutschen Parlamentskreises auseinander. Dem soll durch ein Vademecum (lateinisch vade mecum, geh mit mir!) genanntes Handbuch in naher Zukunft Abhilfe geschaffen werden. Man darf gespannt sein!

„Original und…“ — ein weites Feld… ■