

Text: Martin Schröder / Fotos: Martin Schröder, Louwman Museum, Eberhard Kittler, Archiv Mercedes-Benz, Michael Thier

# ORIGINAL UND ...?

Original – Matching Numbers – Neubau – Nachbau – Replica – Fake – Special – Eigenbau – Recreation – Preservation – Bitsa (bits of this, bits of that) – Story-Teller, Scheunenfund – diese Liste lässt sich beliebig fortsetzen. Norbert Schroeder, Leiter des Competence Center Classic Cars des TÜV Rheinland, sagte im Interview (powerslide #22): „Es findet ein Umdenken statt.“ Und zwar in Richtung Originalität, was bei Renn- und Sportfahrzeugen selbstverständlich eine Menge Fragen aufwirft. Die Powerslide-Redaktion hat sich daher entschlossen, das Thema in aller Ausführlichkeit darzustellen. Dazu konnten wir den Automobil-Historiker Martin Schröder gewinnen, der mit dem „Export“ eines Auto Union 12-Zylinder-Motors aus der damaligen DDR, dem ersten Buch über die Renngeschichte der Auto Union, mit dem Erwerb eines Porsche 904 mit 493 Kilometer auf dem Tacho und vieler anderer Sammlerwagen für dieses Thema prädestiniert ist.

„Origo“, lateinisch für „Ursprung, Abstammung“: Davon abgeleitet sind das deutsche Fremdwort Original und das Adjektiv original. Ein Original kann immer nur ein Einzelstück sein, das Original eines Gemäldes im Gegensatz zur Reproduktion oder zum Druck. Im hier interessierenden Automobilbereich gibt es zwar ebenfalls als Originale zu bezeichnende Einzelstücke, die Regel ist das jedoch nicht. Der Autor wird daher eine weitere Ableitung „Originalität“ und als Abstufung den „Grad der Originalität“ eines historischen Fahrzeugs benutzen. Mit dieser Bestandsaufnahme soll der Versuch unternommen werden, zur Sensibilisierung des Lesers beizutragen.

Sehen wir uns die beiden Mercedes SSK an: links ein weißer, rechts ein roter, der eine fährt, der andere steht. Allerdings liegt zwischen den beiden Wagen die ganze im Titel dieses Beitrags enthaltene Bandbreite.

Der SSK rechts steht im Louwman Museum in Den Haag und gilt laut Mercedes Classic Expertise als originaler SSK – mithin als der SSK mit dem höchsten Grad an Originalität. Das Mercedes Classic Center prüft und beantwortet in der Expertise diese drei Fragen:

1. Handelt es sich um das angegebene Fahrzeug?
2. Stimmen die Nummern für Chassis, Motor, Karosserie mit den Nummern im Mercedes-Benz-Archiv überein?
3. Befindet sich der Wagen im Auslieferungszustand?

Glücksfall durch Zufall: Der bei der Auslieferung eingebaute, inzwischen ausgewechselte Motor fand sich im Mercedes-Bestand und konnte mit dem Wagen wiedervereinigt werden. Das alles ist in der Hauptsache dem Daimler-Benz-Archiv zu verdanken, in dem von Anbeginn der Produktion für jedes ausgelieferte Fahrzeug ein Eintrag im Kommissionsbuch (Auftragsbuch) vorgenommen wurde. Die Kommissionsbücher sind fortlaufend nummeriert, die Seiten paginiert, die Kommissionsnummer ist eingestempelt. Aber das Kommissionsbuch enthält sehr viel mehr: In diesem Beispiel den Erstbesteller vom 30.

Januar 1929, Wilhelm Merck aus Darmstadt, darunter Eintragungen zu drei weiteren Interessenten, bis der Wagen schließlich am 20. Dezember 1932 nach Bern ausgeliefert werden konnte.

Darunter finden wir zwei Auskünfte des Daimler-Benz Archivs an Sammler und Händler von 1974 und 1979. Hin und wieder finden sich auch Bemerkungen über Unfälle und Totalschäden auf den Kommissionsseiten – davon später. Im Kommissionsbuch finden sich außerdem die Motornummer und die als Wagennummer bezeichnete Chassis-Nummer eingetragen. Ergänzend finden sich außerdem Lieferungs- und Versandangaben sowie die Karosserienummer. Mit dieser Information ist ein Wagen unabhängig vom Typ einwandfrei identifizierbar.

Damit hat das Daimler-Archiv ein Alleinstellungsmerkmal, das seinesgleichen sucht. In den 70er Jahren bis in die 80er Jahre hinein wurden Kopien der Kommissionsbuch-Seiten auf telefonische Anfrage hin verschickt und eine entsprechende Bemerkung eingetragen.

Kommen wir zum linken Foto, das der Autor dieses Artikels 1975 beim Prix Maritime auf dem Travering bei Bad Oldesloe aufgenommen hat. Es zeigt einen SSK in voller Aktion und einen Fahrer, der den Wagen mit kräftigen Armen in eine Bergauf-Rechtskurve lenkt. Besitzer und Fahrer war seinerzeit der in der Nähe von Monte Carlo, bei Menton lebende US-Amerikaner Ray Jones, der dem Autor dieses Artikels ohne weitere Bedenken berichtete, dass es sich um einen aus einem verkürzten Typ S-Chassis aufgebauten SSK handelt. Er hat also aus einem viersitzigen Typ S den schon damals wesentlich begehrteren Typ SSK gemacht, mithin eine Fälschung.

Ob er dem Wagen eine Chassis-Nummer und damit eine Identität gegeben hat, entzieht sich zum einen der Kenntnis des Autors, ist zum anderen in diesem Zusammenhang aber auch unwichtig. In Sammlerkreisen gibt es das geflügelte Wort, dass „von den 33 gebauten SSK heute 124 existieren“. Was den inzwischen verstorbenen Ray Jones



angeht, so hat der Autor auch bereits die Bezeichnung „Ray Jones SSK“ gelesen, womit zumindest die Herkunft eines solchen Wagens klargestellt ist. Im Fall des Louwman SSK ist die Antwort auf die drei Mercedes-Kriterien mithin „ja“, im Fall des Ray Jones Umbaus „nein“.

Das Kommissionsbuch ist für Fälscher auch insofern „hilfreich“, als hin und wieder Eintragungen über Unfälle und Totalschäden gemacht wurden. Was für den Kunstmarkt die Beutekunst in der Sowjetunion war, ist für Renn- und Sportwagen, denen eine plausible Herkunft angeliegt werden soll, „Südamerika“. Beispiele gibt es viele.

Stellen die beiden SSK die Pole von „Original“ und „Fälschung“ dar, so ist alles andere, was mit H-Kennzeichen oder auf historischen Renn- und Rallye-Strecken fährt, dazwischen angesiedelt.

## DREI FRAGEN AN HERSTELLER:

1. Gibt es seitens des Herstellers eine Definition von "Original" für historische Fahrzeuge und wenn ja, wie lautet diese?
2. Erteilt der Hersteller Auskünfte einschließlich Dokumenten für die Konzernmarken?
3. Für welche Fahrzeuge bietet der Hersteller einen Ersatzteil-Service an?

Diese drei Fragen hat der Autor unter anderem an Christoph Knecht von Mercedes-Benz Classic gestellt, dieser antwortete mit den oben zitierten Aussagen der Expertise. Weiterhin bietet das Mercedes-Benz Classic Center eine breite Palette von teils reproduzierten Ersatzteilen für klassische Fahrzeuge der Marke an.

## FAHREN ODER KONSERVIEREN?

Am Anfang steht zunächst die grundsätzliche Entscheidung des Besitzers eines historischen Renn- oder Sportwagens, sei es ein Privatmann, eine Sammlung oder ein Museum: Will ich den Wagen nach konservatorischen Gesichtspunkten im derzeitigen Zustand belassen, will ich ihn zu Demonstrationszwecken hin und wieder der Öffentlichkeit fahrend präsentieren, oder will ich ihn im Historischen Rennsport einsetzen?

Zu diesem Thema gab es beim diesjährigen Pebble Beach Concours ein Symposium mit dem Thema „When does a Car Become too Valuable to Drive?“ (Wann wird ein Auto zu wertvoll, um gefahren zu werden?) Diese Frage stellt sich der neue Besitzer des von Bonhams am 12. Juli 2013 beim „Goodwood Festival of Speed“ versteigerten Mercedes W 196 sicher auch, Fangios Siegerwagen 1954 bei den Grands Prix von Deutschland und der Schweiz.

&gt;&gt;

**OBEN LINKS** Ray Jones beim Prix Maritime auf dem Travering bei Bad Oldesloe in seinem aus einem Typ S umgebauten „SSK“.

**OBEN RECHTS UND UNTEN** Mercedes-Benz Typ SSK Chassis-Nr. 36045. Dieser Wagen steht im Louwman-Museum in den Haag und wird von Mercedes als der SSK mit dem höchsten Grad an Originalität eingestuft.





**Der Wert eines historischen Automobils ergibt sich aus folgenden Kriterien:**

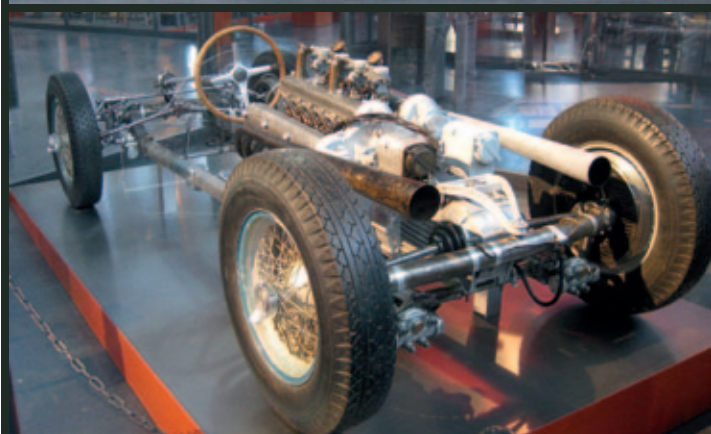
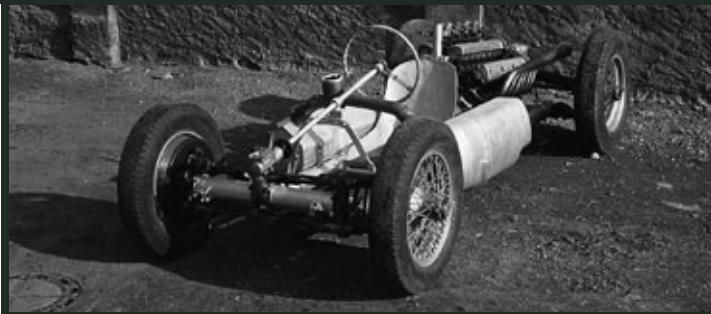
- Geringe Stückzahl
- Seltenheit
- Nachfrage und Kaufkraft des Sammlermarkts
- Bedeutung der Konstruktion, sowohl zu ihrer Zeit als auch heute
- Nostalgie im Sinne des Generationen-Effekts, Fahrzeuge der Jugendzeit, mit denen sich der Sammler identifizieren kann
- Renn- und Sportfahrzeuge werden höher bewertet als Straßenfahrzeuge.
- Zustand ebenso wie lückenlose Dokumentation der Restauration sind Voraussetzung für hohen Wert.
- Bei Renn- und Sportfahrzeugen sind sowohl die Rennergebnisse als auch die Fahrer von ausschlaggebender Bedeutung, ebenso wie die Bewertung bei wichtigen Concours-Veranstaltungen wie Pebble Beach, Amelia Island oder Villa d'Este.
- Grad der Originalität: vorzugsweise, wenn sich der Wagen in dem Zustand befindet, in dem er die Fabrik verlassen hat, wenn er die originalen Komponenten aufweist einschließlich des ursprünglichen Antriebsstrangs, der originalen Karosserie und einer „was-serdichten“ Dokumentation.

Für den W 196 treffen alle Kriterien zu, wobei dem letzten Punkt, „Grad der Originalität“, sicher erhöhte Bedeutung zukommt.

**SOKOL 650**

Zur Frage „Fahren oder konservieren?“ drei Beispiele: In der DDR wurde 1949/50 unter der Bezeichnung ATB 650 – heute besser bekannt als Sokol 650 – ein Wagen für die 1952/53 gültige Formel 2 konstruiert. Zwei Exemplare wurden fertiggestellt, allerdings zu spät, um überhaupt noch eingesetzt werden zu können.

1976 erschien in der Zeitschrift „Automobil Chronik“ mit dem Kürzel K.D. ein Artikel „Der Auto Union Rennwagen, den keiner kennt“. Der Autor dieser Zeilen war elektrisiert, nahm Kontakt mit dem Besitzer auf, nutzte die Reisemöglichkeit zur Leipziger Messe zu einem Besuch und machte das Foto unten. Die Auto Union-Verwandtschaft ist unverkennbar: Vorderachse, Seitentanks, Mittelmotor. Dass es sich allerdings nicht um den sagenumwobenen 1,5 Liter-Auto Union-Motor handelt, der 1939/40 für die nach dem Krieg geplante Grand Prix-Formel entworfen wurde, machte allein schon das Fehlen des Kompressors deutlich.



**VON OBEN NACH UNTEN**

Mercedes Benz W 196 Grand Prix-Wagen, der am 12. Juli von Bonhams für die Rekordsumme von 20,2 Millionen Euro versteigert wurde. Für diesen Sammlerwagen gilt mit Sicherheit das „Too valuable to drive“.

So präsentierte sich der „Auto Union Rennwagen, den keiner kennt“ – heute besser bekannt als Sokol 650 im Jahr 1977 auf dem Hof des damaligen Besitzers...

...und so mit neu gebauter Karosserie auf der Donington-Strecke 2001...

...und so steht das zweite Exemplar im Industriemuseum Dresden

Trotzdem wurde das Rolling Chassis von der DDR-Firma Interport zwecks Devisen-Beschaffung im Folgejahr als „1,5 Liter Auto Union“ an Tom Wheatcroft verkauft, der es mit einer neu angefertigten Karosserie in der „Donington Collection of Single Seater Racing Cars“ als eben „1,5 Liter Auto Union“ ausstellte und 2001 bei einem Treffen historischer Rennwagen auf der Donington-Rennstrecke fahren ließ. Auch die Auto Union-Ringe fehlten nicht.

Das zweite gebaute Exemplar kam nach der Wende von der Universität Dresden ins Industriemuseum Chemnitz und wurde von einer Hochschulgruppe als Rolling Chassis wiederhergestellt. Es soll nach konservatorischen Richtlinien im derzeitigen Zustand verbleiben, also nicht funktions- oder fahrbereit gemacht werden.

**GOODWOOD REVIVAL 2012**

Beispiel zwei: Im letzten Jahr haben Audi Tradition und Mercedes Benz Classic beim Goodwood Revival - zur Erinnerung an die Rennen in Donington 1937 und 1938 - in vorbildlicher und sympathischer Weise die Atmosphäre der 30er Jahre wiederbelebt. Jeweils fünf Fahrzeuge sowohl der 750-kg- als auch der 3-ltr-Formel waren am Start; bei Mercedes sogar der nur im Tripolis-Rennen eingesetzte 1,5 ltr. W 165 von 1939. Diese rollenden Exponate begeisterten das enthusiastische Publikum mit professionellen Fahrern, mit ihrem Sound, ihrem Geruch und packenden Überholmanövern. So kann Geschichte erlebbar gemacht werden, ohne die historische Substanz zu zerstören.

**BERND BECKERS PORSCHE 910**

Als Beispiel drei soll der in Powerslide Nr. 14 vorgestellte Porsche 910 von Bernd Becker dienen. Der Wagen war seit der Auslieferung 1968 mehr oder weniger ununterbrochen im Renneinsatz: bis 1973 in aktuellen Serien, zuletzt in der Interserie bei den 300 km Nürburgring, im direkten Anschluss daran im Historischen Rennsport. Dieser 910 gilt als Prototyp eines authentischen historischen Rennwagens, auch wenn er in seiner Karriere viele Reparaturen und Verbesserungen erfahren hat, unter anderem ist heute ein Dreiliter-Carrera RSR-Motor installiert. „Original“, also im Auslieferungszustand ist er keineswegs, und das kann ein Wettbewerbswagen auch gar nicht sein. Im hohen Grade authentisch ist er allerdings. ■

**...FORTSETZUNG IN DER KOMMENDEN POWERSLIDE-AUSGABE #27!**

**OBEN** Die beiden leistungsstärksten Vertreter der 750 kg Formel der Jahre 1934-1937: Mercedes W 125 und Auto Union Typ C mit Jochen Mass und Frank Biela im Formationsflug beim Goodwood Revival 2012

**UNTEN** Bernd Beckers Porsche 910 im Einsatz beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix 2011

