

30 Jahre VW Golf II

Wirklich **reif** fürs H-Kennzeichen?

„Wenn man ein Auto zum H-Kennzeichen retten will, sollte man es vorher nicht im Alltag fahren.“

Peter Schneider, Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge (DEUVET)

„Früher hieß es: Der DKW 3=6 wird nie ein Oldtimer. Heute sagen manche das Gleiche über den Golf. Beides ist falsch.“

Mario De Rosa, Initiative Kulturgut Mobilität

„Muss man jedem Auto, das 30 Jahre alt ist, einen Oldtimerstatus zugestehen? Das bezweifle ich.“

Bernhard Kaluza, Weltverband der Oldtimer-Clubs (FIVA)

Der blaue Golf ist nach 192 000 Kilometern technisch fit (dank einer Kur im Classic Competence Center von Auto Wichert), optisch angestoßen, bekommt aber demnächst ein echtes H-Kennzeichen

Der rote Golf II mit der Fahrgestellnummer 1 hatte ein ruhiges Autoleben als Ausstellungsstück, steht heute im Automuseum Volkswagen

Es ist so weit: Die ersten Golf II sind alt genug fürs H-Kennzeichen. Aber passt der offizielle Oldtimerstatus zu profanen Autos, die noch überall herumfahren? Oder hängt das vom Zustand ab? Drei Experten sehen das sehr unterschiedlich

AUTO BILD KLASSIK: Waren Sie schon einmal Golf-Fahrer?

Mario De Rosa: Das war mein Fahr-schulauto.

Peter Schneider: Vor 30 Jahren in einem Mietwagen.

Bernhard Kaluza: Besessen habe

ich so einen VW Golf noch nie. Hat der Golf II eine Perspektive als Oldtimer?

Schneider: Allgemein sind volkstümliche Oldtimer für die Entwicklung der Fahrzeuggeschichte interessanter als Exoten.

Kaluza: Wenn ich ein Auto mit Patina will, dann gibt es bestimmt besser erhaltene Exemplare, um sie unrestauriert aufzuheben.

Schneider: In diesem Zustand ist es kein Golf II, den man unbedingt aufbewahren muss.

De Rosa: Das wage ich zu bezweifeln.

Schneider: Mir wäre es lieber, wenn etwa die Steinschlagschäden mit Farbstift ausgepunktet wären.

De Rosa: Da die Reparaturen in der normalen Gebrauchsphase

FOTO: K.-U. KNUTH

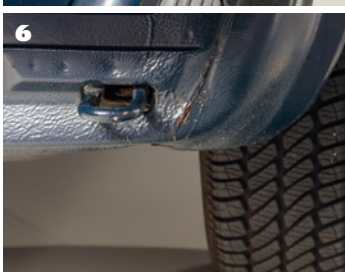
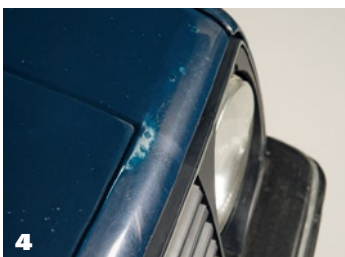
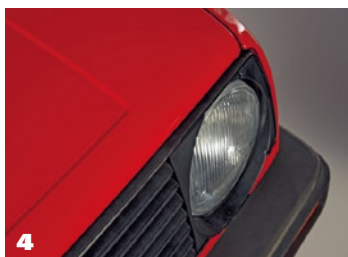


Neuzustand

30 Jahre benutzt

1 Mittelkonsole! Zigarettenanzünder! Die GL-Ausstattung ist für VW-Verhältnisse 1983 luxuriös. **2** Unberührter Bezugsstoff „Colortweed Balear“. **3** Das Scheinwerferdesign stammt 1:1 vom Golf I. **4** Der Lack glänzt perfekt, erzählt aber keine Geschichte. **5** GL-Modelle sind schon heute gesucht. **6** In 30 Jahren ohne Wind und Wetter blieben alle Details erhalten – die orangenhautige Oberfläche unterm Stoßfänger war serienmäßig. Einziger Schaden: Vom Abschlepphaken ist etwas Lack abgeplatzt.

1 Diesen Innenraum kennt fast jeder deutsche Autofahrer. Der Farbton des Colortweed, „Saiga-Beige“, ist typisch für die frühen 80er. **2** Bis auf die durchgeschauerte Sitzwanne ist das Interieur erstaunlich fit. **3** Historisch wertvoll: ermattete Streuscheiben „Made in G.D.R.“. **4** Irgendwann ist der Lack durchpoliert. Pflege allein hilft hier nicht mehr. **5** Goldene Mitte: Die CL-Ausstattung war beim Golf II der Renner. **6** Handlungsbedarf: Noch rostet es unter der Nahtabdichtung moderat.



geschehen sind, ist es doch okay. **Schneider:** Aber es fehlte die Fachkenntnis.

Kaluza: Man sieht dem Golf an, dass er aus Kostengründen gefahren wurde.

De Rosa: Gerade deswegen ist es ja so erstaunlich, dass er so dasteht, wie er dasteht.

Spielt es für Sie eine Rolle, dass er automatisiert gefertigt wurde?

Schneider: Die Produktionsart spielt keine große Rolle.

Kaluza: Es geht, wenn überhaupt, um Zeitzeugnisse.

Schneider: Um die Geschichte, die die Nutzer mit den Autos hatten. Nicht um die Entwicklung.

Kaluza: Das ist das, was emotionalisiert! Zu seiner Zeit hatte das Auto seine Daseinsberechtigung als Massenprodukt, aber was wollen Sie mit einem 30 Jahre alten Auto? Sie wollen es auch aus der Masse herausheben und nicht im Alltag benutzen.

Schneider: Genau. Ein Oldtimer oder Youngtimer darf nicht dazu dienen, preiswert Auto zu fahren. Auch wenn man sagt: „Ich rette dieses 27 Jahre alte Auto zum Oldtimerstatus“, ist es nicht sinnvoll, es drei Jahre im Alltagsbetrieb zu fahren. Ein Auto, das zum Oldtimer reifen soll, aber im Alltag benutzt wird, ist gleichbedeutend damit, dass nicht die finanziellen Mittel vorhanden sind, um das Fahrzeug in diesem Zustand zu erhalten. Dann ist eigentlich schon die Gefahr da, dass es auch ab 30 Jahren nicht die entsprechende Pflege genießt.

Kaluza: Sie können Oldtimer als Hobby fahren und Spaß haben oder gezielt Kulturgut erhalten. Ändert sich da nicht gerade die Einstellung, dass ein Alltagsauto auch zum Museumsstück werden kann?

Kaluza: Es war eine Fehlentwicklung, alles überzurestaurieren. „Besser als neu“, ein Irrsinn! Die Gegenströmung führte mit zur FIVA-Charta von Turin (siehe Seite 50 – Anm. d. Red.). Ob man deswegen aber jedem Fahrzeug, das 30 ist, einen Oldtimerstatus zugestehen muss, bezweifle ich.

Schneider: Es kommt zuerst die Entscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug, dann kommen Restaurierungsüberlegungen. Wenn sich heute ein junger Mensch in das Oldtimerhobby stürzt, dann oft auf Fahrzeuge aus den Jugendjahren. Zum Thema Restaurierungen meine ich: Bitte nicht besser als neu, sondern fast wie neu.

De Rosa: Die Diskussion, ob der Golf II ein Oldtimer ist, könnten wir uns sparen, wenn wir nicht die gegenwärtige H-Kennzeichen-Regelung hätten. Ansonsten wäre es völlig egal, dann würde das Auto älter, und irgendwann würde der TÜV eingreifen. Der Golf II ist deshalb so interessant, weil er den Zyklus vom Neuwagen über den gehätschelten Gebrauchtwagen bis hin zum Verbrauchtwagen durchbrochen hat. Man kann nicht immer unterstellen, dass alte Autos zum

Geldsparen angeschafft werden. *Droht eine Schwemme robuster Alltagsfahrzeuge, die im Vorbeifahren die Charta von Turin erfüllen?*

De Rosa: Die Charta und das H-Kennzeichen sind nicht das Gleiche: Die Charta ist eine Empfehlung, wie Fahrzeuge authentisch erhalten werden sollen oder wie man sie gegebenenfalls restaurieren sollte. Wenn ein Fahrzeug 30 Jahre alt und vermeintlich authentisch ist, erhält es ein H-Kennzeichen. Das Hauptproblem für die Szene ist, dass Leute einsteigen, die mit kleinen Kosten große Autos fahren wollen. Damit wird das H-Kennzeichen verwässert.

Schneider: Wir haben jährlich rund 15.000 neue Oldtimer, diese gehen auch in bestehenden Sammlungen. Besitzer mit mehreren Autos fahren deshalb nicht mehr Kilometer.

De Rosa: Der Millionen-Seller Golf I liegt in der Oldtimerstatistik nicht ansatzweise auf dem Spitzenplatz. Das wird auch beim Golf II so sein.

Welche Bedeutung hat es, dass jetzt Autos aus den 80ern ins H-Kennzeichen fahren?

Kaluza: Sie sind Teil unserer kulturellen Entwicklung. Wir würden uns heute in der Zukunft bestrafen, wenn wir sagen: Die wollen wir nicht.

Ich bin für die 30-Jahregrenze. Die Szene muss sich selbst regulieren, sonst wird sie von außen reguliert.

Sie meinen den Gesetzgeber?

Kaluza: Genau. Wir haben mit dem H-Kennzeichen eine Sonderregelung, die uns Freiräume gibt. Bei diesen Golf II habe ich keine Probleme, allerdings gibt es verbastelte Exemplare. Da gilt kein „modified in period“, keine Regel für zeitgenössische Änderungen.

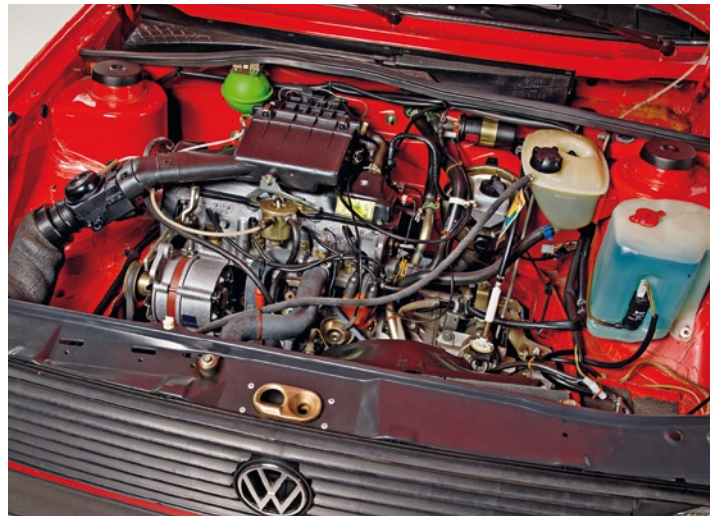
Was ist für Sie ein altes Fahrzeug? ►

„Ich nehme auch die 25-Jährigen mit ihren Golf II für voll. Aber Klassiker, die unter Laternen parken, sind in die falschen Hände geraten.“

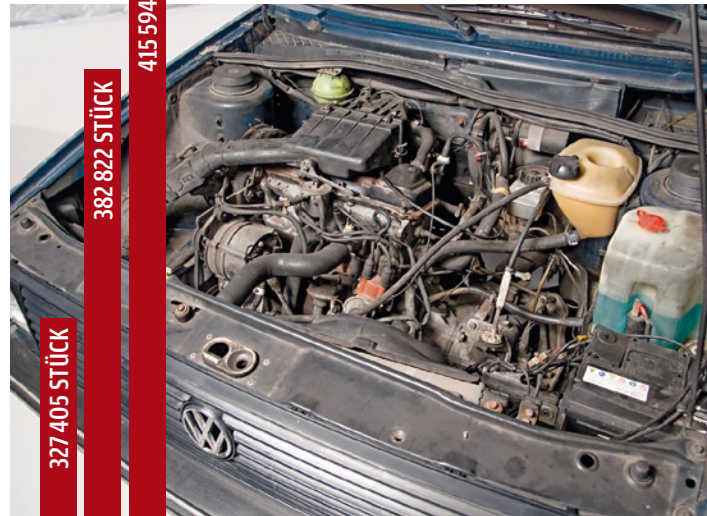
Peter Schneider, DEUVET

Generation Plattenspieler: Kaluza (51), De Rosa (45) und Schneider (59)





■ Gelb verzinkte Anbauteile und keinerlei Oxidation – da strahlt das Auge der Perfektionisten. Auf dem quer eingebauten Reihenvierzylinder könnte man eine Mahlzeit erhitzen und sie aus diesem marsrot lackierten Motorraum mit Appetit verspeisen – wenn der Motor denn jemals heiß würde. Aber bitte nicht kleckern.



■ Hat der Schmutz konserviert? Nach 30 Jahren und 192 000 km ist der marineblaue Lack kaum noch zu sehen, aber alles funktioniert. Die 75 PS des 1.6ers kommen mit den 870 Kilogramm klar: Das Werkversprach 13 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h.



Neue Details

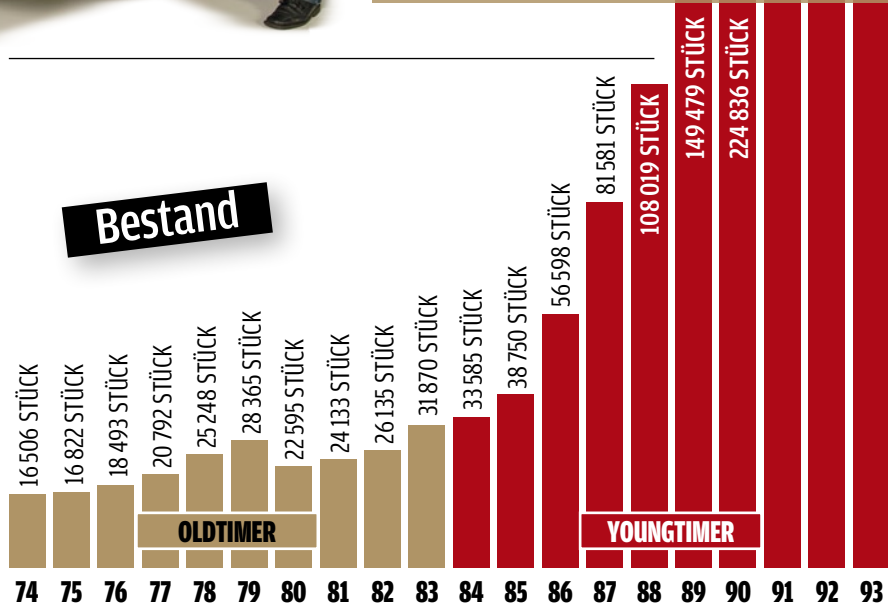
Was die Charta von Turin für Oldie-Besitzer bedeutet

■ Die Charta (sprich: Karta) ist kein Gesetz, an das ein Autobesitzer sich halten müsste. Sondern ein Grundsatzpapier mit Empfehlungen, wie ein Autobesitzer mit technischem Kulturgut umgehen sollte (siehe Heft 1/2013) – wie er historische Fahrzeuge nutzen, konservieren, reparieren und ggf. restaurieren sollte. Und wie soll er das? Ganz kurz gesagt: Er soll den Oldtimer fahren, pflegen, erhalten und nicht

mehr als nötig verändern. Besser, als ein Auto in den Neuzustand zurückzusetzen, ist es laut Charta, die Spuren der Geschichte zu erhalten – denn das ist das Ziel der Charta. Wenn der Besitzer oder Restaurator etwas verändert, soll er das so dokumentieren, dass auch spätere Besitzer oder Restauratoren es verstehen. Ausgearbeitet wurde die Charta von der FIVA, jenem Weltverband

der Oldtimerclubs, dessen Vizepräsident Bernhard Kaluza ist. Beispiele, die Charta im Wortlaut und das brandneue Glossar gibt es unter www.autobild.de/go/charta-von-turin

FOTOS: K.-U. KNOTH (4), B. HANSELMANN, H. J. MALL, M. INARY



Bestand der zugelassenen Pkw in Deutschland; Stand: 31. 12. 2012; Quelle KBA

So viele Klassiker sind zugelassen

■ Über eine Million Autos der frühen 90er – werden das alles Oldtimer? Nein, denn viele sind verbraucht, und die wenigsten Autofahrer werden viel Geld investieren, um sie auf H-Kennzeichen Niveau zu bringen.



De Rosa: Was meinen Sie mit alt? Den Zustand? Das Modell? Das Lebensalter?

Kaluza: Für mich ein Fahrzeug, dass ich aus meiner Kindheit kenne. Vor 1970, danach gab es eigentlich nur noch in der Ausstattung Verbesserungen.

Schneider: Ich würde sagen, alles vor meinem Führerscheinalter.

De Rosa: Aber vom Lebensalter ist dieser Golf II doch ein altes Auto.

Schneider: Hinzu kommt das Fahrzeugdesign. Seit Mitte der 70er hat es sich zwar gewaltig verändert, aber die Grundform nicht mehr so sehr wie in den 30 Jahren vorher.

De Rosa: Ich finde es fantastisch, wie sich alles wiederholt. Früher wurde man mit einem DKW 3=6 auf Oldtimertreffen belächelt. Leute sagten: „Das wird niemals ein Oldtimer.“ Jetzt sinnieren wir über die gleiche Frage.

Schneider: Ich nehme natürlich auch die 25-Jährigen mit ihren Golf II für voll. Er entspricht heute jedenfalls nicht dem Mainstream.

Kaluza: Allerdings findet man im Winter solche Autos als Laternenparker.

Schneider: Die Autos sind in falsche Hände geraten.

Gibt es Oldtimer erster und zweiter Klasse?

Kaluza: An der Stelle sind das für mich schon Oldies zweiter Klasse, jedenfalls nicht im Sinne des Erfinders.

De Rosa: Warum soll derjenige, der seinen Oldtimer im Sommer täglich benutzt, damit weniger pfleglich und verantwortungsvoll umgehen? Man unterstellt, dass die Leute, die ein Fahrzeug öfter genießen, weniger sorgfältig sind. Das halte ich nicht für richtig. Wer nicht sorgfältig mit seinem Oldtimer umgeht, hat ein Problem bei der nächsten Hauptuntersuchung. Dies kann sogar den Verlust des H-Kennzeichens bedeuten.

De Rosa: Ganz entscheidend!

Kaluza: Wir müssen vermitteln, wie man Charta-konform Autos restauriert.

Wo hört Patina auf, wo beginnt Verfall?

De Rosa: Patina sind alle Spuren, die ein Fahrzeug im Laufe seines Lebens bei sachgemäßer Pflege davonträgt. Wir reden nicht von Verbrauch, nicht von Rost oder offenkundigen Schäden.

Funktioniert die Charta von Turin aus Ihrer Sicht praktisch, oder ist sie abstrakte Vision?

Kaluza: Sie funktioniert perfekt! Sie hat zu mehr Vorsicht im Umgang mit historischen Fahrzeugen geführt. Sicherlich wird sie auch falsch interpretiert, weil das Regelwerk dazu noch nicht da ist, aber sie wird angenommen: Die Qualität steigt, man beschäftigt sich mit Authentizität.

De Rosa: Wir müssen aufpassen, dass neu aufgebaute Fahrzeuge nicht künstlich gealtert werden. Nach „toprestauriert“ dreht es aktuell zum Originalzustand.

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

De Rosa: Wir müssen aufpassen, dass neu aufgebaute Fahrzeuge nicht künstlich gealtert werden. Nach „toprestauriert“ dreht es aktuell zum Originalzustand.

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

deuten. Man kann aber an ein paar robusten Baureihen nicht festmachen, dass plötzlich eine Welle von Alltagsoldtimern über uns hereinbricht. Es droht uns jedenfalls keine Apokalypse der 80er-Jahre-Autos, die die Szene kaputt machen.

Ein anderes Thema, das der blaue Golf andeutet, ist Patina.

Kaluza: Was alt ist, ist nicht automatisch schön. Und Patina ist nicht gleich Schmutz.

Schneider: Ganz entscheidend!

Kaluza: Wir müssen vermitteln, wie man Charta-konform Autos restauriert.

Wo hört Patina auf, wo beginnt Verfall?

De Rosa: Patina sind alle Spuren, die ein Fahrzeug im Laufe seines Lebens bei sachgemäßer Pflege davonträgt. Wir reden nicht von Verbrauch, nicht von Rost oder offenkundigen Schäden.

Funktioniert die Charta von Turin aus Ihrer Sicht praktisch, oder ist sie abstrakte Vision?

Kaluza: Sie funktioniert perfekt! Sie hat zu mehr Vorsicht im Umgang mit historischen Fahrzeugen geführt. Sicherlich wird sie auch falsch interpretiert, weil das Regelwerk dazu noch nicht da ist, aber sie wird angenommen: Die Qualität steigt, man beschäftigt sich mit Authentizität.

De Rosa: Wir müssen aufpassen, dass neu aufgebaute Fahrzeuge nicht künstlich gealtert werden. Nach „toprestauriert“ dreht es aktuell zum Originalzustand.

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Sollte es für die H-Zulassung größere Spielräume geben?

Die gängigsten Youngtimer in Deutschland



■ Nicht etwa der Golf II mit gut 126 000 zugelassenen Autos ist Deutschlands häufigster Youngtimer: Vom Mercedes W 124 laufen laut VDA noch 174 000 Stück. Audi 80 B3 und B4 kommen zusammen auf 166 000. Hinterm Golf II liegt der Mercedes W 201 mit knapp 100 000 Exemplaren.