

radius

AUS HANNOVER FÜR DIE REGION

/30



Produktion
MANUFAKTUREN

Finanzen
INVESTITIONEN

Wirtschaft
FAMILIENUNTERNEHMEN

Genuss
KAFFEERÖSTEREIE



PATINA UND PERSÖNLICHKEIT

Text: Jan Hetebrügge

Das Oldtimerhobby hat viele Facetten. Die einen sammeln Wertanlagen, andere schrauben sich ihre Kindheitsträume zusammen und schwelgen in Benzingesprächen. Die Nostalgie rund ums alte Blech weckt Leidenschaft – am Lenkrad und drum herum.

Es ist Anfang April und eigentlich noch zu kühl zum Offenfahren. Doch „wenn es nicht gerade hagelt, bleibt das Verdeck unten“, sagt der Fahrer des MGA von 1959. Außerdem ist heute der erste Dienstag im Monat. Ein Grund mehr, das Verdeck unten zu lassen. Denn zwischen April und Oktober ist dieser Abend fest verplant. Es geht zum Zoo Hannover. Genauer gesagt: auf den nun verwaisten

Parkplatz des Zoos. Wenn die letzten Zoo-Besucher den Parkplatz räumen, dann rollen sie an, alte Autos englischer Herkunft à la Austin-Healey, Jaguar, Lotus, Triumph oder eben MG. Es ist wie ein Familientreffen. Man kennt sich. Man teilt dieselbe Leidenschaft. Egal, welches Emblem am Kühlergrill prangt. Hauptsache englisch. Hauptsache alt.



Zwei, die zusammenpassen: Charlotte Wücherpfennig in ihrem MGB.



Jan Hetebrügge (5)

Jeden ersten Dienstag im Monat, von April bis Oktober, treffen sich die Freunde englischer Klassiker auf dem Parkplatz am Zoo Hannover.

AUTOS FÜR ECHTE KERLE

Die meisten der hier versammelten betagten Briten sind Roadster. Sportliche Zweisitzer mit faltverdeck, langer Motorhaube und kurzem Heck. Und zwar Roadster im ursprünglichen Sinn. Denn unter dieser Fahrzeuggattung verstand man früher Modelle, die nur kleine Türen oder gar nur seitliche Ausschnitte für den – sportlichen – Ein- und Ausstieg boten. Das verlieh der Karosserie ihren sexy Hüftschwung. Das Verdeck war nur eine Notfallvorrichtung, die Seitenscheiben mussten eingesteckt werden, und oft zählte nicht mal eine Windschutzscheibe zur Grundausstattung. Stattdessen schützten kleine Brooklands-Scheiben Fahrer und Beifahrer vor Fahrtwind. Autos für echte Kerle eben.

So wie der MGA, der im Jahr 1955 einen Neubeginn der britischen MG Car Company markierte. Bis dato beherrschte Vorkriegstechnik die Modellpalette. Der MGA jedoch sorgte mit einer vollkommen neuen Konstruktion für Furore und erschloss MG den amerikanischen Markt. 1923 als „Morris Garages“ gegründet, waren es von Anfang an sportliche Autos zu bezahlbaren Preisen, die der Marke Erfolg bescherten. Mit Cecil Kimber, Mitbegründer und langjähriger Geschäftsführer, saß ein echter Heißsporn am Steuer des Unternehmens. Sein Leitsatz „A sports car should look fast, even when it's standing still!“ zählt zum festen Repertoire unzähliger Sportwagenfans. Und immer wieder gern erzählt wird auch die Anekdote über seine Hochzeitsreise: in einem Rennsportwagen, ohne Verdeck und Türen. Wer also einen MGA fährt, der setzt sich vielleicht eine Mütze auf. Aber das Verdeck bleibt besser hinter den Sitzen.

Zeitlos reizvoll: chromgerahmte Rundinstrumente und Holzenkrad im Cockpit eines MGB.

„AM ANFANG WAR EIN HAUFEN BLECH“

Stammgast auf dem Zooparkplatz ist auch Charlotte Wucherpfennig. Sie fährt einen MGB, der 1962 die Nachfolge des MGA antrat und zum weltweit erfolgreichsten Sportwagen seiner Zeit wurde. Die Hannoveranerin [redacted] Oldtimern in Kontakt gekommen. „Als da [redacted] Cabrio verkaufen wollte, habe ich zugeschlagen. Der MG war nur ein Haufen Blech, und ich hatte nicht den Schimmer einer Ahnung, auf was ich mich da einlasse. Es war ein ziemlich großes Abenteuer, bis mein Schätzchen auf der Straße stand“, blickt die 32-Jährige zurück und freut sich heute über ihr „Auto mit Persönlichkeit“.

Nicht wenige Oldtimerfans teilen diese Erfahrung. Doch wer sich selbst ans Werk macht und eine Restaurierung zu Ende bringt, wird mit einem ganz besonderen Erfolgserlebnis belohnt. Und hat den gro-



Ein herbstlicher Höhepunkt für Oldtimerfreunde ist das Treffen auf dem Gelände des ADAC Fahrsicherheitszentrums Hannover/Laatzten.



ßen Vorteil, sein Auto bis ins Detail zu kennen. „Es ist immer wieder faszinierend, wie gut die alte Technik funktioniert“, schwärmt Charlotte Wucherpfennig. Regelmäßig nimmt sie an Oldtimerrallies im Umkreis von Hannover teil und ist auch schon auf großen Veranstaltungen in den Alpen mitgefahren. Ihre schönsten Touren jedoch erlebte sie mit ihrem Freund auf zwei Charity-Rallies in einem Mercedes-Benz Kombi von 1991, also einem sogenannten Youngtimer. Die erste Fahrt führte um die Ostsee bis ans Nordkap und weiter nach Russland. Ein Jahr später ging es Richtung Schwarzes Meer. Als Youngtimer werden Autos bezeichnet, die über 15 Jahre alt sind und als Liebhaberfahrzeuge genutzt werden, aber noch nicht das Oldtimeralter von 30 Jahren erreicht haben.

Bei so viel Benzin im Blut verwundert es nicht, dass sich Charlotte Wucherpfennig auch beruflich im Umfeld klassischer Automobile bewegt. Seit 2012 betreibt sie mit ihrem Partner den Onlineshop vintage-driver.de. Das Sortiment umfasst Zubehör von der Ölmatte bis zum Saugnapf für das Rallyeschild, Geschenkideen wie Autos aus belgischer Schokolade sowie selbst entworfene Fahreroveralls, Helme und Schuhe im Stil der fünfziger und sechziger Jahre. Für viele Oldtimerfans gehört es einfach dazu, sich passend zur Ära des Fahrzeugs zu kleiden. Besonders auf Oldtimertreffen. Und dafür stehen von Frühling bis Herbst an jedem Wochenende zahlreiche Veranstaltungen im Kalender.

JEDE MENGE EVENTS

Es treffen sich Mitglieder von Clubs bestimmter Marken oder Modellreihen, meist in Verbindung mit gemeinsamen Ausfahrten. Größere Events sind markenübergreifend und spielen mittlerweile eine wichtige Rolle beim Tourismusmarketing. Und es gibt Rallies, die meistens als Orientierungsfahrt nach einem Roadbook durchgeführt wer-

den. Weit verbreitet ist auch die Disziplin der Gleichmäßigkeitsfahrt. Dabei muss ein bestimmter Streckenabschnitt in einem bestimmten Tempo befahren werden. Je nachdem, womit man unterwegs ist, kann dies durchaus sportliche Ausmaße erreichen. Wohl dem, der die alte Technik – ohne Antiblockiersystem und andere elektronische Helferlein – beherrscht. Nicht nur deshalb macht es Sinn, sich durch ein Training auf Extremsituationen im Oldtimer einzustellen. Der ADAC bietet dafür ein spezielles Oldtimertraining an, zum Beispiel auch im Fahrsicherheitszentrum Hannover/Laatzten. Das fünfstündige Programm reicht von der optimalen Sitzposition über die Blick- und Lenktechnik, Slalomfahren und Ausweichmanöver bis zum Kurvenfahren in der Kreisbahn. Insbesondere das Bremsverhalten und die Richtungsstabilität sorgen immer wieder für Überraschungen am Steuer – wenn eben keine moderne Technik korrigierend eingreift.

Am Tag der Deutschen Einheit wird das Fahrsicherheitszentrum Hannover/Laatzten in Rethen alljährlich auch zum Schauplatz eines der größten Oldtimertreffen in der Region. Dann darf auch das Trainingsprogramm absolviert werden, aber die meisten Besucher kommen, um zu sehen, gesehen zu werden und mit Gleichgesinnten Benzingespräche zu führen, wie der fachliche Austausch unter Oldiefreunden genannt wird. Zum diesjährigen elften Oldtimertag am Fahrsicherheitszentrum waren über 700 Autos und auch zahlreiche Motorräder zu bewundern. Oft gibt es auf solchen Veranstaltungen auch eine kleine Messe mit Informationsständen verschiedenster Dienstleister rund ums alte Blech und Anbieter vielfältiger Automobilia. Bei großen Messen stehen dann vermehrt Ersatzteile, Werkzeug und sogar komplette Fahrzeuge zum Verkauf. Beispiele sind die Techno Classica in Essen, die Veterama in Mannheim und auf dem Hockenheimring, die Technorama in Ulm, Kassel und Hildesheim oder die Bremen Classic Motorshow. Diesmal wurde in Rethen ein Messestand

Das Treffen am ADAC Fahrsicherheitszentrum bietet Hingucker für jeden Geschmack – ob Volvo Amazon (oben), Ford Thunderbird (unten links) oder Bentley Roadster.



Gesichter mit Charakter: Klassische Automobile machen Spaß bis ins Detail.

besonders stark belagert: Der DEUVET, der Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge, stellte sein Buch zur Oldtimerszene in Deutschland vor. Hier feierten viele Besucher ein Wiedersehen, die sich in dieser Hinsicht als Pioniere bezeichnen dürfen, für die ein Gebrauchtwagen schon Anfang der siebziger Jahre zum automobilen Kulturgut wurde.

„ÜBERALL NUR KOPFSCHÜTTELN“

Vor einem Jahr feierte der DEUVET seinen 40. Geburtstag. Bei diesem Anlass entstand die Idee, eine Buchdokumentation zu erstellen. Als Redaktionsleiter gelang es dem hannoverschen Automobilhistoriker und DEUVET-Vizepräsidenten Eckhart Bartels, über 70 Autoren und Kenner von Markt- und Clubszene zur Mitarbeit zu motivieren. Unter dem Titel „Jetzt fahr‘ erst mal ...“ bietet das Werk in acht Kapiteln einen facettenreichen, authentischen Blick in den Rückspiegel. Zudem gibt es Empfehlungen für die Oldtimerclubs von heute, inklusive Adressen und umfangreiche Daten und Fakten, die das alte Auto auch als Wirtschaftsfaktor in den Fokus stellen. Vor allem aber erinnern die Autoren daran, welche Hürden die damaligen Besitzer historischer Fahrzeuge zu bewältigen hatten. Zumeist fehlte die notwendige Hilfe und Anerkennung – sei es bei Rechts- und Steuerfragen, bei

Versicherungen oder bei allgemeinen Zulassungsfragen und technischen Prüfungen. „Überall begegnete uns nur Kopfschütteln“, erinnert sich Jürgen Nöll, heute Vorstandsmitglied im Veteranen Fahrzeug Verband (VFV). Seit 1959 ist der VFV aktiv und auch Mitgründer des DEUVET. „Es ging uns damals um den notwendigen Zusammenhalt, um Zusammenarbeit und Hilfe bei der Suche nach Ersatzteilen“, so Nöll, der heute auch als Redakteur für seinen mitgliederstarken Verband tätig ist. Denn in der Regel gab es weder Nachproduktionen von Teilen, nicht einmal von Verschleißteilen, noch kompetente Auskunftsstellen für das rostige Hobby.

MARKTVOLUMEN: 15 MILLIARDEN EURO

In dieser Hinsicht hat sich viel verändert. Nach Berechnungen der Beratungsgesellschaft BBE Automotive GmbH erzielt der Bereich Old- und Youngtimer heute ein Marktvolumen von über 15 Milliarden Euro. „Dabei ist die Bedeutung der Oldtimer als Kapitalanlage eindeutig zu vernachlässigen“, betont DEUVET-Präsident Peter Schneider und verweist auf Zahlen des Verbands der Automobilindustrie (VDA) und des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA). Demnach sind unter den 430.590 Fahrzeugen mit historischer Zulassung (H-Kennzeichen) nur wenige Sport- und Luxusautos erfasst. Die überwiegende Mehr-

zahl der Oldtimer sind frühere Alltagsfahrzeuge aus allen Epochen und Einsatzfeldern. Statt als Wertanlage dienen sie dem Fahrspaß und begeistern mehr durch Patina als durch Hochglanz. Vor allem darum drehen sich die automobilen Erinnerungen, die in „Jetzt fahr‘ erst mal ...“ nachzulesen sind.

INTERESSENVERTRETUNG FÜR OLDIEFAHRER

Der DEUVET wurde 1976 als erste Interessenvertretung der Oldtimerszene durch Veteranen-Fahrzeug-Verbände, Schnauferl-Clubs, Interessengemeinschaften und Markenclubs in Mannheim auf der Veterama gegründet. Seitdem arbeitet der Verband für die verbesserte Nutzung der historischen Fahrzeuge bei Politik, Kommunen, Versicherungen und Institutionen. Repräsentiert werden rund 100 Mitgliedsclubs.

Eines der wichtigsten Ziele des DEUVET war die Einführung des H-Kennzeichens vor 20 Jahren. Damit wurde der Begriff Oldtimer juristisch definiert – der DEUVET gilt somit als Spezialist für die „gesetzlichen Lebensbedingungen“ von Old- und Youngtimern. Das H-Kennzeichen lässt sich seit 1. Oktober dieses Jahres auch mit dem Saison-Kennzeichen kombinieren. Für Fahrzeuge, die die Bedingun-

gen der historischen Zulassung erfüllen, muss also nicht mehr die pauschale Kfz-Steuer von 191,73 Euro pro Jahr bezahlt werden. Möglich ist auch eine Saisonzulassung zwischen zwei und elf Monaten mit anteiliger Berechnung. Das freut die zahlreichen Oldiebesitzer, die ihr Schätzchen in der kalten Jahreszeit einmotten. Nur die Fahrer englischer Roadster, die flitzen auch im Winter gern mal über die Landstraßen. Wenn es nicht gerade hagelt. //

