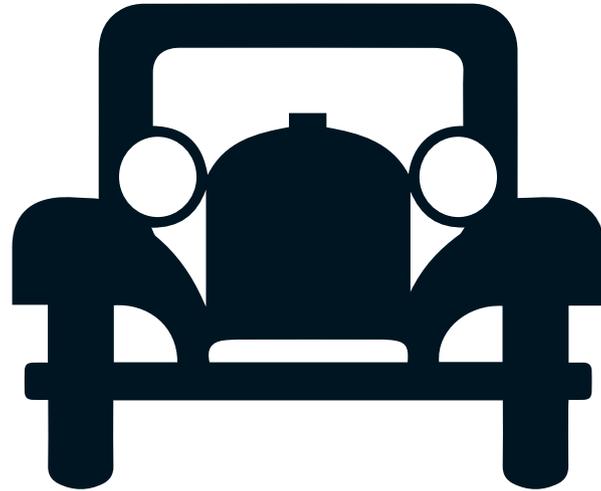


**100.**  
AUSGABE

ESSAY Die Zukunft des Oldtimers



**ANFANG  
VOM ENDE?**

*Niemand hat uns freie Fahrt bis ans Ende aller Tage versprochen. Wie reagieren wir, wenn uns eine ängstliche Gesellschaft von Passivfahrern zum Risiko erklärt?*

**Anfang**

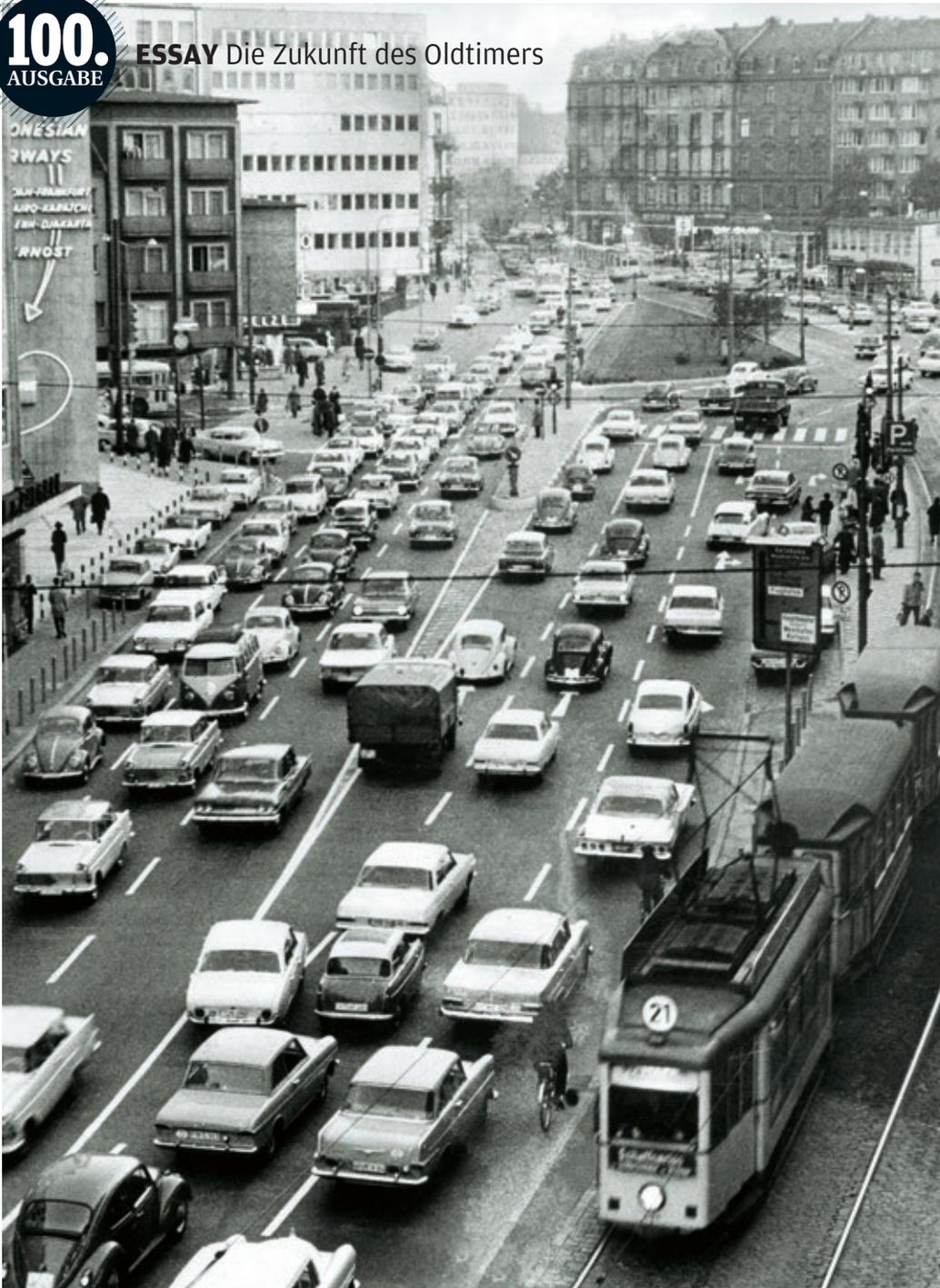
# NIE WAREN WIR SO WERTVOLL WIE HEUTE

Elektromobilität und autonomes Fahren werden die automobilen Welt schnell und gründlich verändern.

Niemand kann wissen, wie viel Freiheit dann noch für Oldtimer bleibt. Aber wo ist die Lobby, die für das Kulturgut Auto kämpft? Ängstliches Abwarten ist keine Lösung, findet AUTO BILD KLASSIK-Redakteur Christian Steiger: Die Oldtimer-Szene verkauft sich unter ihrem kulturellen und gesellschaftlichen Wert.

**E**ntschuldigung, wollen wir kurz eine rauchen? Ich sag's auch keinem. Eigentlich bin ich ja weg davon, aber ab und zu schmeckt's doch, wenn es auch nur Paffen ist wie ein Pennäler. Aufhören war nicht schwer, weil das Rauchen plötzlich überall verboten war. Erst im Büro, dann im ICE, zuletzt im Restaurant. Plötzlich standen die restlichen Raucher als tragische Typen in Glaskabinen und draußen vor dem Haus. Auch die ganz Harten, die sich das Rauchen niemals verbieten lassen wollten.

Merken Sie was? Wir brauchen gar keine zu rauchen, um zu spüren, worum es geht. Denn womöglich sind demnächst wir Oldtimer-Fahrer die Raucher, denen das gute Gewissen der Gesellschaft das Feuer ausbläst. Einfach deshalb, weil unser freier Wille nicht mehr ins Straßenbild passt. Weil es womöglich bald eine ängstliche Gesellschaft verstört, wenn ein Auto keiner künstlichen Intelligenz folgt, sondern dem Willen seines Fahrers, eines Menschen, der womöglich Fehlentscheidungen trifft ►



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (2), PICTURE ALLIANCE/DPA

Auch wir könnten Denkmalschutz fordern. Warum denn nicht? Die Architektur des Autos hat unseren Alltag mindestens so nachhaltig bestimmt wie der Baustil der Häuser am Straßenrand.

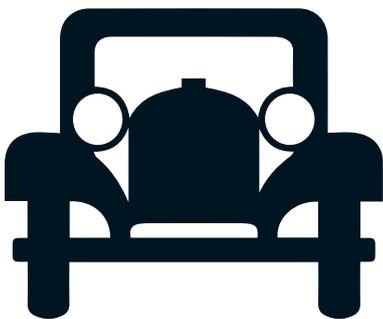
zünden und in antiken Vierganggetriebenen stochern. Nein, es würde mich nicht vom Oldtimer-Fahren abhalten, wenn sie mich für einen unbelehrbaren alten Sack hielten. Einen, dem man auch zutrauen würde, in der Kindertagesstätte zu rauchen und dabei Herrenwitze zu erzählen. Aber was ist, wenn sie mir das Fahren verbieten, weil es ums große Ganze geht und nicht um ein paar spinnerne Nostalgiker? Dann werden wir daran denken, was wir für die Zukunft unserer Autos hätten tun

oder im falschen Moment niest. Und der sich zum reinen Vergnügen nicht nur dem Algorithmus widersetzt, sondern auch der Lautlosigkeit des elektrischen Gleitens. „Du überschätzt immer, was in zwei Jahren möglich ist“, sagt Facebook-Gründer Marc Zuckerberg, „aber du unterschätzt regelmäßig, was sich in zehn Jahren tut.“

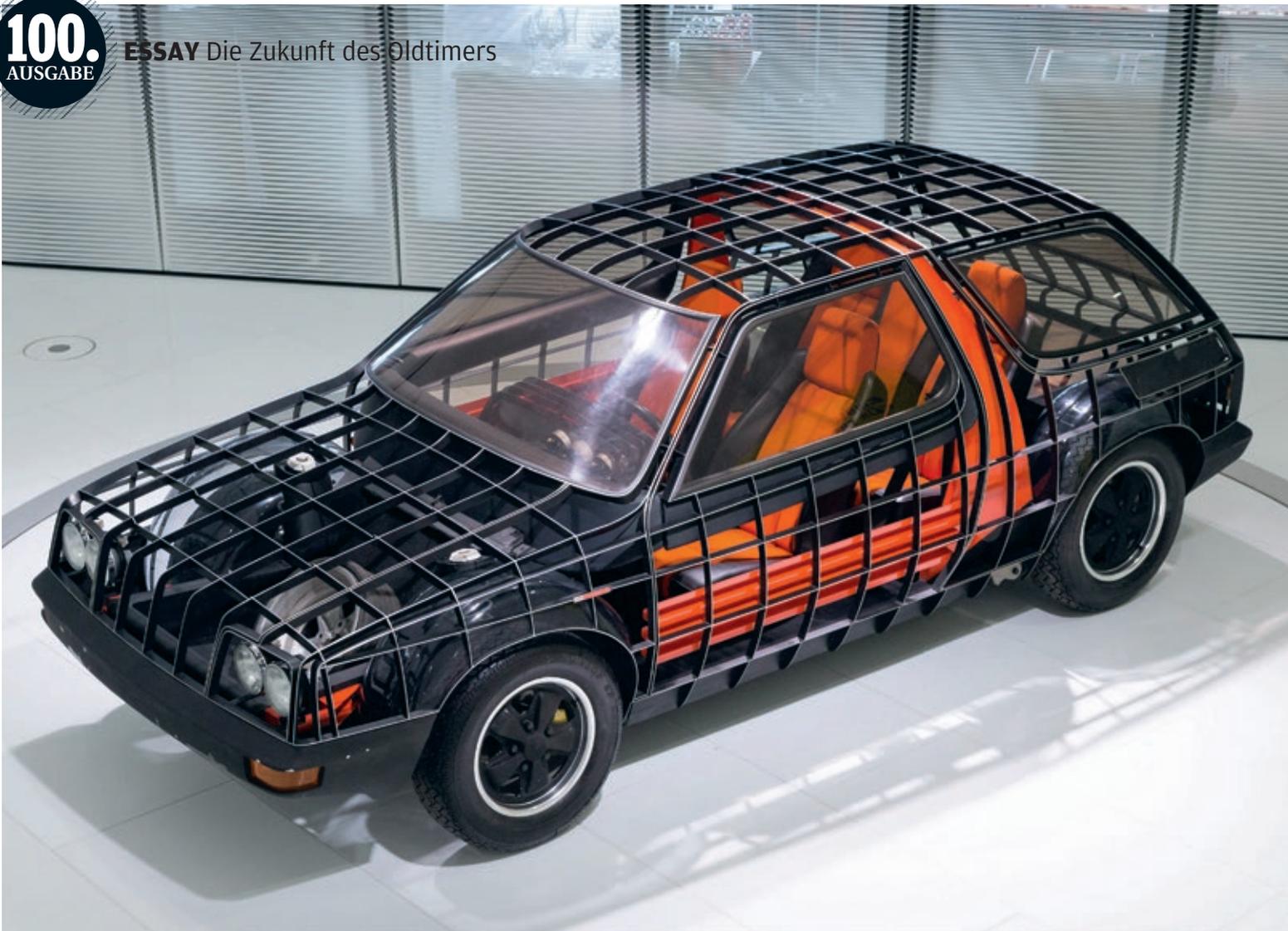
Ja, das befürchte ich auch. Ich habe großen Respekt davor, wie uns die Leute in zehn Jahren sehen, wenn wir unsere Verbrennungsmotoren

müssen, als sie noch eine hatten.

Ich glaube auch, den Grund des schüchternen Schweigens zu kennen. Es liegt am schnellen Wachstum der Szene. Viele von uns waren noch nicht dabei, als alte Autos behandelt wurden wie, na ja: alte Autos. Das ist gerade mal 30 Jahre her, im Radio sang schon Madonna und nicht mehr Margot Eskens. Bei der Versicherung gab's keinen Oldtimer-Bonus, das H-Kennzeichen war so weit entfernt wie das Ende von Kohls Kanzlerschaft, und die Ökos aus der Nachbarschaft echauffierten sich, wenn wir in unseren Dickholmer-Käfern und Heckflossen-Mercedes an der roten Ampel nicht den Motor abstellten. Das alte Geräffel ▶







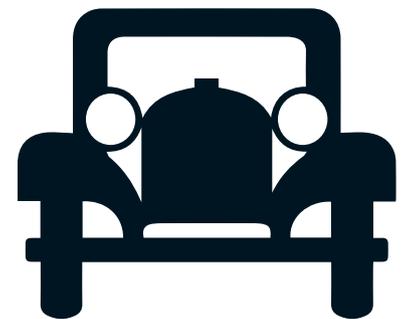
Das Langzeitauto, an dem die Industrie kein Interesse hat, ist längst Wirklichkeit. Jeder Klassiker hat eine günstigere Energiebilanz als der Prius des Altphilologen von nebenan.

war wenig wert, außerdem galten wir für die Erstbesitzer der damals neuen Mercedes W 124 als Fortschritts-Verweigerer, die sich den Vorzügen des geregelten Katalysators und des Airbags verschlossen. Beim TÜV kam zur Hauptuntersuchung der vierschrötige Typ mit dem großen Hammer und drosch auf die Traversen ein. Werkstätten jagten junge Oldtimer-Fans vom Hof oder verstellten ihre Vergaser bei der ab 1985 vorgeschriebenen ASU bis zur Unbenutzbarkeit. Und es gab genau zwei Oldtimer-Zeitschriften, eine für Schnauferlbrüder und die andere für Selberschrauber, die sich nicht an der Toilettenpapier-Haptik störten.

Na, froh, nicht dabeigewesen zu sein? Es könnte noch viel humorloser werden in einer Autowelt, die ihre Kunden in autonome Elektrokapseln setzt, die keinem mehr alleine gehören sollen. So fern ist das nicht, alle großen Hersteller arbeiten daran.

Und wir glauben derweil, dass wir auch in dieser Welt noch unbehelligt durch Umweltzonen cruisen werden und die Lieblingskunden der Versicherer sind. Dabei sollten wir noch von der letzten Abwrack-Prämie wissen, wie schnell sich der Wind drehen kann.

Wer soll die Restriktionen denn verhindern? Wir hatten mal so was wie eine



Lobby, aber das ist lange her und spielte in einer Zeit, als zum alten Auto noch die Mitgliedschaft in einem Verein gehörte. Der Deuвет erklärte den Entscheidern in Bonn und Berlin, dass es um ein Stück deutscher Geschichte geht, das nicht weniger erhaltenswert ist als ein Stahlwerk im Ruhrgebiet oder ein Barockschloss im Weserbergland. Die Expertise des Deuвет hatte Gewicht, solange die Oldtimerszene aus Clubmitgliedern bestand. Heute sind Markenfans digital vernetzt. Niemand muss mehr zum Clubtreffen nach Bad Salzschlirf fahren, um am kalt-warmen Buffet zu recherchieren, wo es noch neue Kotflügel für einen Lloyd 600 gibt. Aber eine Lobby gibt es auch nicht mehr, obwohl wir sie so nötig hätten wie lange nicht.

Wir haben die FIVA, den Weltdachverband der Oldtimerclubs, aber welchen ganz normalen Oldtimerfan hat er bisher erreicht? Und sicher, in Berlin arbeitet der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut. Der wollte das „automobile Kulturgut“ auf die Liste des UNESCO-Weltkulturerbes setzen lassen, ist damit aber spektakulär gescheitert, ohne die Gründe dafür plausibel machen zu können. Abgelehnt hat die UNESCO den Antrag wegen handwerklicher Fehler, nicht wegen der Idee an sich, aber das haben selbst die Kollegen großer Tageszeitungen nicht verstanden. Es ging hier nicht um einzelne Autos, sondern um die Szene als Ganzes, um eine aktive Kultur des Erhaltens, der Förderung und Weitergabe handwerklicher Traditionen. Was ist eigentlich los mit einer riesigen Szene, die ins Stammeln kommt, wenn sie ihre fundamentalsten Werte erklären soll?

Dabei ist es gar nicht so schwer. Mit den Freiheiten, die wir genießen, hat sich auch die Oldtimer-Kultur entwickelt. An Stammtischen, wo früher der King war, der zwei Drehbänke simultan bedienen konnte, wird heute über die sensible Erhaltung von Gebrauchsspuren und den Wert einer lückenlosen Fahrzeughistorie diskutiert. Manche Youngtimer-Restaurierung ist von größerer Ernsthaftigkeit und höherer Hingabe begleitet als die Sanierung von Baudenkmalern mit ihren oftmals absurden Geschichtsklitterungen und Umnutzungen. Und trotzdem käme – anders als in der Baubranche –



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (2), J. MÖNNICH, PICTURE ALLIANCE/DPA

kein Restaurator auf die Idee, den Steuerzahler per Sonderabschreibung an seinem Privatvergnügen zu beteiligen. Dabei wäre die Forderung nicht einmal absurd in einem Land, dessen Alltag die Architektur des Autos mindestens so nachhaltig geprägt hat wie die Baustile der Häuser am Straßenrand.

Subventionen fordern könnten auch die Fachbetriebe, die traditionelle Handwerkstechniken am Leben erhalten, weil eine um höchste Authentizität bemühte Szene danach verlangt. Und die Clubs, in denen es nicht nur Schrauber gibt, sondern auch Historiker, deren Arbeiten zur Automobilgeschichte oft hohen wissenschaftlichen Ansprüchen genügen.

Es wäre nicht überzogen, dafür mehr politische Anerkennung zu fordern. ►

Kein Oldtimer-Restaurator käme auf die Idee, den Steuerzahler per Sonderabschreibung an seinem Privatvergnügen zu beteiligen.



FOTOS: AUTO BILD SYNDICATION (2); B. HANSELMANN, K. ENZTHALER

Wir sollten noch von der letzten Abwrackprämie wissen, wie schnell sich der Wind drehen kann.

Oder auch Privilegien, wie sie hierzulande weit exotischere Branchen für sich in Anspruch nehmen. Mindestens aber eine starke Lobby müssten wir haben. Eine Interessenvertretung, die nicht aus Parteilägern oder Konzernen besteht, sondern aus der Mitte unserer heutigen Community spricht. Wer das bezahlt? Alle, die auch in zehn Jahren noch vom Oldtimer leben wollen, ob sie uns nun Zündkerzen liefern, eine Prüfplakette aufkleben oder große Oldtimer-Erlebniszentren hingestellt haben. Mit Blick auf die Umsätze, die unsere Branche erzielt, wäre das eine ganz und gar überschaubare Investition.

Stattdessen fragen wir uns, ob es noch korrekt ist, einen Oldtimer im Alltag zu fahren. Und sagen wieder nicht laut genug, dass jeder unserer Klassiker eine günstigere Energiebilanz mitbringt als der Prius des Altphilologen von nebenan. Oder, noch schlimmer: Wir diskutieren wie die Geschichts-Legasthener, ob zur Schutzwürdigkeit eines Autos das Recht auf Bewegung gehört. Vor

allem aber trauen wir uns nicht, das Können, das Wissen und den Idealismus unseres Hobbys für das zu halten, was es neben allem Vergnügen auch ist: der Dienst an einer Gesellschaft, die mit dem Auto groß geworden ist.

Nie waren wir so wertvoll wie heute. Jetzt müssen das nur noch alle die erfahren, die uns morgen das Lenkrad aus der Hand nehmen könnten.



Ende

VITA  
Christian Steiger

AUTO BILD KLASSIK-Redakteur Christian Steiger (49) hat die Oldtimer-Szene der Achtziger als Hobby-Einsteiger erlebt. Der Kauf seines ersten Klassikers, einer Borgward Arabella, und die Veröffentlichung seines ersten Textes in einer Oldtimer-Zeitschrift fanden im selben Jahr statt: 1985.

