

Charta-Stimmung

„Bewahrer der Patina“, jubeln die einen, „Gängelband der Restaurierer“, argwöhnen andere. Mit der nun vorgestellten *Charta von Turin* will die FIVA vor allem eins: sicherstellen, dass Oldtimer auch in Zukunft gefahren werden dürfen. Wird ihr das gelingen – oder die Leitlinie am Ende gar das Gegenteil bewirken?



Als Carl Benz am 29. Januar 1886 seinen *Motorwagen* zum Patent anmeldete, ging es ihm darum, die Idee des Automobils zu schützen.

Auf den Tag genau 127 Jahre später ist der Schutz des Automobils erneut Thema: Vor der ehrwürdigen Kulisse eines Patent-Motorwagens präsentiert Horst Brüning, Präsident des Oldtimer-Weltverbands FIVA, im Mercedes-Benz-Museum jenes Dokument, mit dem die *Fédération Internationale des Véhicules Anciens* die Nutzung von Oldtimern auf öffentlichen Straßen langfristig sichern will: die Charta von Turin.

Die FIVA treibt die naheliegende Sorge um, dass Klassiker durch Umweltschutzmaßnahmen und Verkehrssicherheitsprogramme irgendwann aus dem Straßenverkehr verbannt werden könnten. Verhindern soll das die Charta, die Kraftfahrzeuge in den Status wichtiger Kulturgüter erheben will. Das Kalkül dahinter: Wenn sie, ähnlich wie Baudenkmäler, Kulturgüter sind, müssen sie geschützt und erhalten werden. Zu ihrer Erhaltung jedoch müssen sie regelmäßig gefahren werden, was wiederum nur geht, wenn sie auch zukünftig am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Dieser argumentative Dreisprung ist bestechend logisch, er funktioniert jedoch nur unter der Prämisse, dass Klassiker auch wie Kulturgut behandelt werden. Und genau daran entzündete sich eine hitzige Diskussion innerhalb der Oldtimerszene, als Ende 2010 erste Details des Charta-Entwurfs durchsickerten (siehe *OLDTIMER MARKT* 2/2011). Dann während viele Restaurierer ihr ganzes Können darauf verwenden, den Werksneuzustand wieder herzustellen, betonte die Charta von Anfang das Konservie-

ren und Erhalten. Dieser Ansatz wirkte auf viele Oldtimer-Besitzer, mindestens akademisch-museal oder wurde gleich als Vorwurf aufgefasst: Mit deiner Besser-als-neu-Einstellung hast du alles falsch gemacht und wichtige historische Substanz zerstört!

Inzwischen haben sich die Wogen geglättet. Gebetsmühlenartig hat die FIVA seitdem immer wieder erklärt, bei der Charta handle es sich lediglich um einen Leitfaden, der Restaurierern Orientierung und Denkanstöße bieten wolle, aber um Gottes Willen nicht als Gesetz missverstanden werden solle.

Inhaltlich ist der Verband nicht vom ursprünglichen Weg abgewichen. Auch in der jetzt vorgestellten Endfassung macht sich die Charta für eine Mentalität der behutsamen Wartung und Pflege stark, die Verfallsprozesse stoppt und nur dort erneuert, wo es unumgänglich ist. Konkret unterscheidet sie zwischen:

- **Erhaltung:** Pflege und Schutz vor Beschädigung und Verfall;

- **Konservierung:** Meist äußerlich nicht sichtbare Maßnahmen, die das Fahrzeug stabilisieren, ohne seine Substanz zu verändern;

- **Restaurierung:** Eingreifende Maßnahmen inklusive Ergänzung fehlender Teile, die einen früheren Zustand des Fahrzeugs wiederherstellen;

- **Reparatur:** Anpassung und Instandsetzung oft ohne Rücksicht auf die Substanz mit dem vorrangigen Ziel, das Fahrzeug wieder funktionsfähig zu machen.

Weiter heißt es, im Falle einer unumgänglichen Restaurierung solle möglichst auf Originalteile, historisch korrekte Materialien und Arbeitstechniken zurückgegriffen werden, wobei sich nachgefertigte Bauteile harmonisch ins Gesamtbild einfügen sollen.

Für diese Nachfertigungen schlägt die FIVA ein unauffälliges, aber dauerhaftes

Die Charta stellt die Konservierung originaler Substanz in den Vordergrund

Der lateinische Begriff Charta...

...*(ausgesprochen „Karta“)* stammt aus dem Staatsrecht und bezeichnet eine staats- oder völkerrechtliche Urkunde, wird aber auch für Satzungen und Selbstverpflichtungen nichtstaatlicher Organisationen verwendet.

Markierungssystem vor. Das unterscheidet zwischen „NB“ („newly built“ – Kopie nach einer Vorlage), „FR“ („free reconstruction“ – frei konstruiert ohne Vorlage) und „CS“ („conservational stabilization“ – eine zur Erhaltung der Originalsubstanz nachträglich eingefügte Verstärkung).

Zudem spricht sich die Charta dafür aus, „Veränderungen aus der normalen Gebrauchszeit eines historischen Fahrzeugs gegenüber dem Auslieferungszustand“ als Zeugnisse der Fahrzeuggeschichte zu erhalten, Modifikationen im Zusammenhang mit der heutigen Nutzung als Liebhaberfahrzeug sollten sich hingegen auf das unvermeidbare Mindestmaß beschränken, rückgängig zu machen sein und die historische Substanz sowie das zeitgenössische Erscheinungsbild möglichst nicht beeinträchtigen.

Außerdem fordert der Leitfaden Restaurierer dazu auf, ihre Arbeiten sorgfältig zu planen, die Schritte nachvollziehbar zu dokumentieren und diese Aufzeichnungen sowie ausgetauschte Teile zusammen mit dem Fahrzeug aufzubewahren.



Der Stempel auf der Unterseite weist diese Sitzbank als „freie Rekonstruktion“ aus



Ende Januar präsentierten Thomas Kohler (Leiter der Charta-Arbeitsgruppe, links), FIVA-Präsident Horst Brüning (Mitte) und der UNESCO-Berater Giorgio Andrian im Mercedes-Museum die Charta von Turin



Der akademisch-museale Anspruch der Charta ist also auch in der nun veröffentlichten Version unverkennbar. Er kommt nicht von ungefähr, orientierten sich die Verfasser doch an bewährten Satzungen wie der UNESCO-Charta von Venedig zum Thema Denkmalschutz, der Charta von Barcelona für historische Wasserfahrzeuge sowie der Charta von Riga, bei der es um klassische Schienenfahrzeuge geht.

Nun erhofft sich die FIVA eine Anerkennung ihres Werks durch die UNESCO. Die Chancen dafür scheinen nicht schlecht zu stehen: Bei der Präsentation in Stuttgart stand neben Horst Brüning auch UNESCO-Vertreter Giorgio Andrian mit auf der Bühne, der selbst Oldtimer besitzt und dem Vernehmen nach große Stücke auf die FIVA-Charta hält. Läuft alles wunschgemäß, könnte die UNESCO den Oldtimer-Weltverband schon

bald zum Berater für historische Kraftfahrzeuge ernennen.

Das wäre für die Szene zweifellos hilfreich, weil die UNESCO ihr Personal sonst vorzugsweise aus den Kreisen von Historiker und Diplom-Restauratoren rekrutiert. Und die haben mit der aktiven Nutzung von Oldtimern eher nichts am Hut.

Dass mit der UNESCO auch die Restriktionen kommen, die Turiner Charta zum Gesetz erhoben wird und Restaurierer dann nicht mehr Herr in der eigenen Werkstatt sind, ist hingegen wohl nicht zu befürchten. Der in den hitzigen Diskussion des Öfteren bemühte Vergleich zum Denkmalschutz greift nicht, weil der juristisch eine ganz andere Basis hat: UNESCO-Mitgliedsstaaten, die die Charta von Venedig ratifiziert haben, müssen deren Vorgaben im eigenen Land auch rechtlich durchsetzen. Selbst wenn die UNESCO die Oldtimer-Charta in ihren Kanon aufnehmen sollte, ändert sich an deren Status als unverbindliche Orientierungshilfe nichts.

Die Einschläge kommen näher und zeigen, wie wichtig eine tragfähige Oldtimerdefinition als Schutz vor den Populisten der Politik und Brüsseler EU-Bürokratie längst ist. Nur wenige Wochen zurück liegt der – letztlich erfolglose – Vorstoß der EU-Kommission, Kraftfahrzeuge ab sechs Jahren Alter jährlich zur Hauptuntersuchung zu zwingen. Erst nach dem Veto des Weltverbands nahm die Kommission einen Passus in die EU-Richtlinie auf, demzufolge die Mitgliedsstaaten nationale Ausnahmen für Oldtimer gemäß der weltweit gültigen FIVA-Definition vorsehen können. Eine ähnliche Stop-Wirkung erhofft sich die Föderation bei Bedarf auch von der Charta.

Die könnte sich jedoch ebenso als Bumerang erweisen. Während selbst Unbedarfte einem stark patinierten Vorkriegs-Bugatti morbiden Charme attestieren würden, sieht die Sache mit abnehmendem Fahrzeugalter schnell anders aus. Ein im Geist der Charta



Wie einstige Detailverliebtheit im Rahmen einer Restaurierung verloren gehen kann, beweisen diese beiden Rückleuchten eines Hanomag...



...1,3 Liter aus Vorkriegstagen: Mangels verfügbarer Originalteile griff der Restaurierer auf schmucklosere Standardleuchten zurück



Dieser Sitz eines Pegaso wurde in seinem Leben dreimal überlackiert. Eigentlich wollte der Besitzer das Gestühl neu beziehen lassen...



...überließ es dann aber der Diplom-Restauratorin Gundula Tutt, die den Sitz in nur drei Tagen in obigen Zustand versetzte



Zwei Porsche 356 Speedster: Während das blaue Zustand-1-Auto eines unter vielen ist, zahlen Sammler für ein toll patiniertes Exemplar...



...wie diesen roten Speedster auch mal doppelt soviel wie für einen glatten Einser, hat Porsche-Händler Ande Votteler festgestellt



Wolf Pröbsting schätzt den rechten MG K2 als Skulptur – und behält ihn, damit er nicht zur Rennwagen-Replika umgehaut wird



konservierter oder restaurierter Achtziger-Jahre-Klassiker mit stumpfem Lack und angerosteten Stahlrädern dürfte für das Gros der Bevölkerung statt rollendem Kulturgut eher eine rollende Leiche sein, die dank H-Kennzeichen unverständlichlicherweise auch noch freie Fahrt in Umweltzonen hat (siehe auch Anlasser Seite 10 oben).

Es ist also noch reichlich Überzeugungsarbeit zu leisten, auch in der Szene selbst. Deshalb arbeitet die FIVA derzeit an einem Handbuch zur Charta. In Planung sind zudem

Die Fédération...

... Internationale des Véhicules Anciens, kurz FIVA, ist eine weltweit aktive Vereinigung, die sich den Schutz und Erhalt historischer Kraftfahrzeuge auf die Fahnen geschrieben hat. Sie repräsentiert mehr als 85 nationale Oldtimerverbände aus über 62 Mitgliedsstaaten und insgesamt 1,5 Millionen Veteranenfahrer. Der deutsche Repräsentant der FIVA ist der ADAC.

Seminare, bei denen Restaurierern gezeigt wird, welche Möglichkeiten sich bieten, um originale Substanz zu retten.

Immerhin spielt dem Weltverband dabei ein schon länger währender Trend in die Hände, der im Oldtimerhandel längst mit

einem satten Aufschlag honoriert wird: „Patina“ ist das neue „Hochglanz“.

Text: Dirk Ramackers
Fotos: S. Traub/B. Hüning/H. Neu/Omnia
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Kommentar

Mein erster Oldie war eine substanzvoll gesunde BMW R25/2 für 1100 Mark aus einer Scheune im Westerwald, die ich „restaurierte“, wie man das als 18-Jähriger eben tut: Alle Bleche erhielten schwarzen Metalllack, sämtliche Schrauben warf ich fort und ersetzte sie durch Exemplare aus Edelstahl. Wenn ich heute daran denke, könnte ich heulen. Und bin vermutlich nicht der einzige, der einen Kloß im Hals hat, wenn er an derlei „Jugendsünden“ denkt. So gesehen ist der größte Nachteil der FIVA-Charta, dass sie für viele Fahrzeuge leider zu spät kommt, denn die Zeit der Scheunenfunde ist inzwischen weitgehend vorbei. Umso wichtiger ist es, dass wir uns bei den noch verbliebenen, unberührten Klassikern von der Charta inspirieren und herausfordern lassen – und für Restaurierungen in

Zustand 1+ Fahrzeuge wählen, deren Substanz anders ohnehin nicht zu retten wäre. Denn der Weg, den die Charta vorschlägt, ist richtig. Dass sie politisch ein paar Fallstricke birgt, steht außer Zweifel. Reicht man der Politik in vorausweisendem Gehorsam die Hand, besteht immer die Gefahr, den ganzen Arm ausgerissen zu bekommen. Allein: Wegdrücken ist auch keine Alternative. Wer sich nicht beizeiten mit kompetenten Beiträgen als Berater andient, wird bei Gesetzgebungsverfahren auch nicht gefragt – und sieht sich ruck, zuck! ausgebootet.



Dirk Ramackers