

# Restaurierungsethik

## Vortrag von Dr. Marcel Schoch

### gehalten am 21.03.2012 auf dem 1. Oldtimer-Kongress in Essen (Techno Classica)

Pflege und Erhalt von Kulturgut ist ein wichtiges Anliegen unserer Zeit. Denn Kulturgut gibt uns, egal ob es sich um einen

- alltäglichen Gebrauchsgegenstand,
- ein kunsthandwerkliches Produkt
- oder einzigartiges Kunstwerk handelt,

Zeugnis über seine Entstehungszeit.

Bewusster Umgang mit Erhaltenswertem, sei es im privaten oder öffentlichen Bereich, setzt daher Kenntnisse und Einfühlungsvermögen für den Erhalt dieser Objekte voraus.

Dieser bewusste Umgang spiegelt sich heute auch im Handel mit Young- und Oldtimern wieder. Denn die letzten Jahren haben deutlich gezeigt: Fahrzeuge im Originalzustand erzielen höhere Preise.

Besondere Bedeutung kommt daher der Art der Restaurierung zu. Nicht mehr die so genannten „Besser-wie-neu-Restaurierungen“ sind gefragt, sondern die weit mögliche Erhaltung der Originalsubstanz.

Um den richtigen Restaurierungsansatz auszuwählen, ist die so genannte Restaurierungsethik sehr hilfreich.

Bevor wir ins Thema einsteigen, ist es zunächst wichtig, den Begriff Restaurierungsethik zu erklären.

→ Begriffsdefinition „Restaurieren“

- Das Wort „Restaurieren“ kommt aus dem Lateinischen und bedeutet soviel wie „Wiederherstellen“.
- Die Restaurierung bezeichnet damit die Wiederherstellung eines (originalen) Objektzustandes
- Der Restaurator ist ein Fachmann, der gealterte Objekte wiederherstellt.

**Achtung!!** Die **Restoration** bezeichnet hingegen die Wiederherstellung einer politischen Situation nach einer Revolution - oder im Alltag einfach die Gastronomie. Beides hat wenig mit unserem Thema zu tun ☹.

→ Begriffsdefinition Ethik

Die Ethik ist von ihrer Zielsetzung her eine praktische Wissenschaft.

- Es geht bei ihr nicht um ein Wissen, um seiner selbst Willen (theoria), sondern um eine verantwortbare Praxis.
- Sie soll dem Menschen Hilfe für seine sittlichen Entscheidungen sein.

Die Ethik kann allerdings nur **allgemeine Prinzipien guten Handelns** für bestimmte Problemsituationen geben.

**Die Entscheidung dabei, was richtig oder falsch, gut oder schlecht ist, setzt**  
→ praktische Urteilskraft,  
→ geschultes Gewissen,  
→ und umfangreiches Wissen und Erfahrung voraus.

Alles zusammen führt schließlich zur richtigen „sittlichen“ Entscheidung.

Die Restaurierungsethik ist daher der Überbau (auch Klammer), die handwerkliches Geschick, Erfahrung, Gewissen und das maximale Wissen um Material, Chemie, Biologie oder Geschichte zusammenbringt, um bei einer Restaurierung die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Würde man sie außer Acht lassen, dann kann auch ein handwerklich noch so geschickter Restaurator sehr großen Schaden anrichten, da er ggf. nach falschen Grundsätzen handelt.

**Aber:**

**Die Restaurierungsethik ist keine absolute Wahrheit. Auch sie ändert sich im Laufe der Zeit.**

→ **Begriffsdefinition Oldtimer**

Gegenstand der Restaurierungsethik sind in unserem Fall Old- und Youngtimer. Dazu muss man zunächst wissen, was Oldtimer eigentlich sind:

Intuitiv weiß zunächst jeder, was ein Oldtimer ist. Doch hier gehen die Probleme mit der Restaurierungsethik schon los, denn ihr Gegenstand ist nicht so klar, wie man meinen könnte!

**Erklärung:**

→ Laut dem Wahrig Fremdwörterlexikon bezeichnet der Begriff „Oldtimer“ zunächst „ein altes Auto, auch Flugzeug, Motorrad oder Schiff, mit Liebhaber- oder Sammlerwert“.

**Was sagt dies aus?**

→ **Diese Definition sagt nichts über das Alter dieser Fahrzeuge aus!**

Analyse der Wortherkunft:

Oldtimer ist im Deutschen ein typischer **Scheinanglizismus**.

Im Englischen ist das Wort „Oldtimer“ als Bezeichnung eines alten Fahrzeugs so gut wie unbekannt. Hier bedeutet es soviel wie „alter Hase“ im Sinne von „erfahren“, oder „aus alter Zeit“ stammend.

Wenn Engländer von alten Fahrzeugen sprechen, verwenden sie die Begriffe:

**antique- (älter 20 Jahre)**

**classic- (meist vor 1973)**

**oder vintage-cars (vor 1939).**

→ Betrachtung der **Synonyme** für Oldtimer im Deutschen:

„**Schnauferl**“

„**Veteran**“

„**Klassiker**“ („historisches Fahrzeug“)

„**Youngtimer**“ (neueste Wortschöpfung, ebenfalls Scheinanglizismus)

Schnauferl

Früher war die Bezeichnung Schnauferl weit verbreitet! Diese entspricht aber heute nicht mehr dem Zeitgeschmack. (das Wort bezieht sich konkret auf das Geräusch des Schnüffelventils, das bei alten Viertakt-Motoren als Einlassventil verwendet wurde).

Veteran

Die heute im allgemeinen Sprachgebrauch nur noch selten benutzte Bezeichnung Veteran wurde bis in die 1970er Jahre verwendet. Heute wird der Begriff Veteran teilweise noch als Synonym für Oldtimer benutzt (Gemeint sind damit meist Fahrzeuge bis zum Baujahr 1918).

Klassiker (historisches Fahrzeug)

Der Begriff Klassiker wird für Fahrzeuge bis zum Baujahr 1945 oder seit geraumer Zeit auch ab einem Alter von manchmal 30, manchmal auch 40 Jahren benutzt. Es wird heute ebenfalls als Synonym für das Wort Oldtimer benutzt.

Youngtimer

Mit der Einführung der Kategorie Youngtimer vor einigen Jahren für jüngere Oldtimer wurde die Begriffverwirrung für viele komplett. Der Begriff Youngtimer, der zuerst von der Versicherungsbranche verwendet wurde, beschreibt heute in Deutschland Fahrzeuge, die nicht von ihrem äußeren Erscheinungsbild den Kriterien eines klassischen Oldtimers entsprechen, und über moderne Merkmale,

- **wie selbsttragende, reifenüberdeckende Karosserien,**
- **Benzin-Einspritzungen**
- **oder eine Fahrzeugelektronik verfügen.**
- **und, die älter als 20, aber jünger als 30 Jahre sind.**

Er wird damit hauptsächlich für Fahrzeuge verwendet, die wegen der in Deutschland geltenden Definition noch keine „amtlichen“ Oldtimer sind (siehe unten).

→ Zwischen-Zusammenfassung

**Allen verwendeten Begriffen ist gemein, dass sie zunächst alte Fahrzeuge, das sind gleichermaßen Pkw, Lkw (Nfz) oder Motorräder, beschreiben, die seit vielen Jahren nicht mehr gebaut werden, bis heute überdauert haben und im Straßenbild sehr selten sind.**

→ **Über das Alter sagen diese Begriffe nichts aus!**

Hinzu kommen noch weitere Probleme!

→ Das subjektive Moment der Betrachtungsweise:

Ein heute Fünfzigjähriger nimmt ein dreißig Jahre altes Fahrzeug nicht unbedingt gleich als Oldtimer war, da ihm dieses noch in der Erinnerung sehr vertraut ist.

Ein Zwanzigjähriger hingegen wird es gleich als „alt“ erkennen.

→ Auch kommt es auf die **Fahrzeugkategorie** an. Ein exotisches altes und noch dazu seltenes Cabriolet oder Sportcoupé wird von den meisten, unabhängig von Alter und Geschlecht der Person, im Gegensatz zu einer Mittelklasselimousine, von der einst Zehntausende gebaut wurden, schnell als Oldtimer erkannt.

## Festsetzung der Begriffs Oldtimer

Um Klarheit in die Begriffsdefinition Oldtimer zu bringen, wurden daher in den letzten beiden Jahrzehnten verschiedene Ansätze erarbeitet, die heute mehr oder weniger gebräuchlich sind.

→ Die StVZO (§ 2, 22 in Verbindung mit § 23) bezeichnet alle Fahrzeugkategorien als Oldtimer, wenn sie vor mindestens 30 Jahren erstmals im Verkehr gekommen sind und das Fahrzeug nach einer vorgeschriebenen Begutachtung gewisse Kriterien an den Erhaltungszustand und die Originalität erfüllt.

Fällt eine Begutachtung hiernach positiv aus, erteilt der Gesetzgeber ein so genanntes amtliches H-Kennzeichen, das vor allem steuerliche, aber auch versicherungstechnische Vorteile für den Fahrzeughalter mit sich bringt.

Warum die 30 Jahre-Grenze?

Der Anforderungskatalog an die Begutachtung wurde einst vom DEUVET (heute: Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.; ehemals: Bundesverband Deutscher Motorveteranen-Clubs e.V.) in Zusammenarbeit mit dem TÜV erarbeitet.

Die Festsetzung auf 30-Jahre wurde dabei aus verschiedenen Erwägungen heraus beschlossen.

→ Zentral stand hier aber die Überlegung, eine Angleichung an die in bereits in 14 Ländern Europas bestehende 30-Jahre-Grenze zu erreichen.

(DEUVET hat sich ursprünglich für eine 25-Jahres-Grenze eingesetzt, wie sie in einigen europäischen Nachbarländern noch heute üblich ist (z. B.: Niederlande oder Polen), um das „Überleben“ erhaltenswerter Klassiker und damit den Nachschub an Oldtimern der Zukunft zu sichern).

Zukünftig wird sich aber die 30-Jahres-Grenze wohl durchsetzen.

Treibende Kraft war und ist hier die FIVA (Fédération Internationale des Véhicule Anciens). Sie hat auf ihrer Jahrestagung am 25. Oktober 2008 in Brüssel beschlossen, die Altersgrenze für Oldtimer der so genannten FIVA Klasse G von 25 Jahre auf 30 Jahre hoch zu setzen.

**Darüber hinaus hat der Oldtimer-Weltverband definiert, was einen Oldtimer ausmacht:**

→ Ein Oldtimer ist demnach ein Fahrzeug, das historisch, technisch und kulturell als bewahrenswert gilt, nicht für den täglichen Gebrauch bestimmt ist, und im historisch korrektem Zustand sein muss und in diesem gewartet und erhalten wird (!!!).

Diese Definition umfasst demnach auch die Anwendung einer richtigen Restaurierungsethik (siehe Wortgebrauch: „historisch korrekter Zustand“, und „kulturell bewahrenswert“).

Vor dem Hintergrund des in Deutschland für Oldtimer gültigen Zulassungsrechts und der Bemühungen der FIVA folgen die hier im Vortrag verwendeten Begriffe „Oldtimer“ und „Youngtimer“ und ihre Synonyme den an meisten verbreiteten Begriffsdefinitionen, wonach

- ein Oldtimer mindestens 30 Jahre,
- ein Youngtimer mindestens 20 Jahre alt sein muss.

**Wie sieht demnach heute die korrekte Vorgehensweise bei einer Fahrzeugrestauration aus, damit sie die Kriterien entsprechend der Definition der STVZO und FIVA/Deuvel/TÜV für einen Oldtimer erfüllt??**

**Schwer zu beantworten, denn Fahrzeugrestaurationen gestalten sich oft als sehr komplex.**

Allgemein!

→ Restauration bedeutet zunächst die Durchführung von Maßnahmen zur Erhaltung des originalen materiellen Bestandes.

Um dieses Ziel zu erreichen, können viele Wege begangen werden. Viele haben sich in der Vergangenheit jedoch als falsch herausgestellt!

Kleiner Exkurs

**(Restauration im Wandel der Zeit)**

In früheren Jahrhunderten wurde die lateinische Bedeutung des Verbs - restaurieren – **(wiederherstellen)** wörtlich genommen:

- Der Restaurator war damals (16. / 17. Jahrhundert) ein Künstler oder ein Handwerker, der die „Erneuerung“ des vermuteten ursprünglichen Zustandes eines Kunstwerkes oder Kulturgutes anstrebte.
- Manchmal ließ man es aber bei einer solchen Wiederherstellung nicht bewenden. „Veraltete“ Werke wurden den Sichtweisen oder Moden der jeweiligen Zeit angepasst. Weil dabei die Objekte oft bis zur Unkenntlichkeit verändert wurden und von der alten Substanz meist nicht viel übrig blieb, regte sich mit wachsendem Geschichtsbewusstsein in einer breiteren Gesellschaftsschicht ab dem 18. Jahrhundert Widerstand gegen diese Verfahrensweise.

**Im 19. Jahrhundert** begann man daher, die Spuren der Vergänglichkeit zu würdigen und der „Alterswert“ eines Objektes gewann mehr und mehr an Bedeutung.

**Im 20. Jahrhundert** bestand die Aufgabe der Restauratoren dann zunehmend im Erhalten (Konservieren) der ihnen anvertrauten Objekte. Die Tendenz war aber immer noch einen Neuzustand zu erreichen (Restauration, → mehr aber im Sinne von Renovieren).

Ab den 1980er Jahren, haben vor allem die Museen erkannt, **dass die Rekonstruktion eines früheren originalen Zustandes an sich gar nicht möglich ist.**

**Äußere Einflüsse („Zahn der Zeit“), Eingriffe oder Beschädigungen hinterlassen Spuren, die ohne erneute Eingriffe nicht zu beseitigen sind.**

Und oftmals war und ist der ursprüngliche Zustand eines Werkes oder eines Fahrzeugs auch nicht genau bekannt – nur durch akribische Recherche und Vergleiche kann er in Erfahrung gebracht werden.

→ Hierzu zählen Umbauten, Reparaturen und Ergänzungen. Diese werden somit auch Teil der Geschichte eines Objektes oder Fahrzeuges.

Aus diesem Grund bestimmt eine immer stärker werdende Einbeziehung der Natur- und Geisteswissenschaften mit der Entwicklung von neuen Methoden und Materialien die restauratorische Arbeit.

Der moderne Restaurator muss daher mit Spezialisten anderer Fachbereiche zusammen arbeiten.

→ Aus dem ursprünglich handwerklich-künstlerisch orientierten Berufsstand ist heute ein wissenschaftliches Fachgebiet geworden.

(In den letzten 25 Jahren hat sich für die Ausbildung zum Restaurator eine geregelte Hochschulausbildung entwickelt. Das Studium umfasst geistes- und naturwissenschaftliche, restauratorische und künstlerische Elemente, die eine entsprechende Fächervielfalt erfordern: Von Chemie und Biologie über Kunstgeschichte und Archäologie, von Werkstoffkunde und Methodik bis zu Restaurierung und Konservierung in Theorie und Praxis).

### **Was bedeutet demnach Restaurieren heute?**

**Restaurieren heißt heute nicht mehr "wieder neu machen", sondern vielmehr respektieren!**

Heutige Restauratoren wissen, dass sie es mit unersetzlichen Originalen zu tun haben, → sei es ein Gemälde, ein völkerkundliches Objekt oder ein Fahrzeug aus vergangenen Jahrzehnten.

**Das Ziel der modernen Restaurierung ist es daher, eine bessere „Lesbarkeit“ des Objekts herzustellen.**

**Dabei werden dessen ästhetischen, historischen und physischen Eigenschaften soweit wie möglich respektiert.**

Frage:

**Wie muss man heute, vor dem Hintergrund unseres Wissens, in der Praxis bei einer Fahrzeug-Restaurierung vorgehen?**

**Zunächst steht vor jeder restauratorischen Maßnahme die kritische, methodische und wissenschaftliche Auseinandersetzung bzw. Voruntersuchung, welche das Fahrzeug in allen wesentlichen Dimensionen zu verstehen sucht. Dabei müssen die Konsequenzen jedes geplanten Eingriffs abgewogen werden.**

Die Voruntersuchung besteht dabei aus der

- **Identifizierung des Objektes (Fahrzeugs),**
- **der Bestimmung seiner Bestandteile (Materialien, Handwerksmethoden, Funktion)**
- **sowie der Beurteilung seiner Bedeutung als Kulturgut (Geschichte, Technischer Stand).**

Außerdem müssen Art und Umfang der bisherigen Veränderungen identifiziert und die Ursachen für Schäden ermittelt werden.

Danach gilt es, die Ergebnisse der Untersuchung korrekt zu interpretieren, ein Restaurierungskonzept zu entwickeln und dabei vor allem die Eingriffstiefe und konservatorische Maßnahmen sich zu überlegen.

Letztlich muss man auch die Konsequenzen seiner restauratorischen Tätigkeit überschauen können, um hierfür die Verantwortung für die Ausführung zu übernehmen.

**Restaurieren bedeutet aber eventuell auch zu ergänzen, d. h. Teile werden durch neue, originale ersetzt oder nachgefertigt.**

→ Durch solche Ergänzungen, Ersetzungen oder Austauschteile wird der Originalzustand aber wiederum verändert oder verfälscht. **Hierauf kommen wir später zu sprechen!**

**Selbstverständlich gehört zu einer Restaurierung auch die Dokumentation!**

Denn egal welche Maßnahmen durchgeführt werden, um den Anforderungen einer modernen Restaurierung zu entsprechen, ist eine ausführliche Dokumentation unerlässlich.

Das Fahrzeug wird deshalb von der Bestandsaufnahme (Voruntersuchung), über die eigentliche Konservierung oder Restaurierung, bis hin zur Übergabe an den Kunden mit einer Dokumentation begleitet.

Übrigens! Auch nach der Übergabe geht die Dokumentation weiter. Sie umfasst dann Erhaltungsmaßnahmen und weitere Eingriffe in das Fahrzeug (z. B. Wartung, Reparaturen). Hierzu muss der Kunde in die Handhabung und „Lagerung“ eingewiesen werden.

**Das führt uns zum Kunden, der auch einen wesentlichen Einfluss auf die Restaurierungsethik hat.**

**Betrachten wir daher die Kunden näher!**

## **Die Kunden**

Jeder Kunde (Privat- oder Gewerbekunde) hat seine eigenen Vorstellungen von Restaurierungen, die der Kfz-Restaurator kennen muss, um die richtige Restaurierungsethik festlegen zu können.

### **Privat-Kunden**

Die größte Kundengruppe sind Privatpersonen jeden Alters und aus allen Schichten der Bevölkerung, die ihre Old- oder Youngtimer als Hobby betrachten und damit fahren wollen.

Welche Fahrzeuge besitzt dieser Kundenkreis?

→ Je nach finanziellem Hintergrund können diese von einfachem Motorrad aus der Wirtschaftswunderzeit bis hin zum exklusiven Sportwagen der 1930er Jahre alle Typen klassischer Fahrzeuge besitzen.

Clubs und IGs

Nur die wenigsten Old- und Youngtimer-Enthusiasten betreiben ihr Hobby für sich alleine. Die Mehrzahl organisiert sich in Clubs oder IGs (Interessensgemeinschaften), die wiederum an Dachverbände angeschlossen sein können. Die Privat-Kunden nehmen damit auch Einfluss auf die Fahrzeuge ihrer „Club-Freunde“ (gemeint: Art der Restaurierung!)

### **Gewerbliche Kunden**

Zu den Kunden von Restaurierungsbetrieben gehören auch gewerbliche Kunden aus der Old- und Youngtimerszene.

Hier lassen sich drei Gruppen unterscheiden:

### **a. Traditionsabteilungen von Kfz-Herstellern**

Automobilhersteller, wie z. B. BMW, Audi, VW, Mercedes, John Deere oder Porsche, die so genannten Traditionsabteilungen gegründet haben.

Zu den Aufgaben dieser Abteilungen gehört es, neben der Sicherstellung der Ersatzteilversorgung und dem Erhalt der technischen Dokumentation in eigenen Archiven, auch die Präsentation der Markengeschichte und Pflege der eigenen Unternehmensidentität (CI = Corporate Identity).

Für diesen Zweck werden eigene Werksmuseen betrieben, in denen möglichst vollständig und in einem sehr guten Erhaltungszustand die einstigen Fahrzeuge der Marke präsentiert werden.

### **b. Museen**

Daneben gibt es in Deutschland aber auch zahlreiche öffentliche und privat geführte Automobil- und/oder Motorradmuseen, die sich zum Ziel gesetzt haben, einer breiten Öffentlichkeit die Geschichte und Technik der alten Fahrzeuge zu vermitteln. Da sowohl den werks-, als auch den privaten und öffentlichen Museen oft die Kapazitäten, aber auch das Know-how und die Möglichkeiten fehlen, ihre Fahrzeuge selbst zu restaurieren bzw. zu pflegen, arbeiten zahlreiche Museen mit etablierten Kfz-Restaurierungsbetrieben zusammen.

### **c. Gewerbe-Kunden**

Gewerbliche Aufträge werden jedoch nicht nur von Museen oder Traditionsabteilungen erteilt. Im weitesten Sinne können sie auch aus den unterschiedlichsten Bereichen der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens kommen.

So sind Aufträge von Brauereien, Prüforganisationen, Automobilclubs wie auch Lebensmittelketten, Feuerwehren oder auch Verlage keine Seltenheit. Hier sind es vor allem traditionsbewusste Firmen und Institutionen, die oft Fahrzeuge aus ihrer Gründerzeit zu Werbezwecken restaurieren lassen.

### **Zusammenfassung Kunden:**

Die Kundschaft setzt sich aus allen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft zusammen. Jede Gruppe hat seine eigenen Vorstellungen von einer Restaurierung:

Welche Vorstellungen sind das?

Dazu werden wir uns die Restaurierungsansätze näher ansehen müssen.

Zunächst muss aber festgehalten werden, dass eine fachgerechte Restaurierung eines Fahrzeugs, **aufgrund der heterogenen Kundenstruktur** kein standardisierbarer Vorgang ist.

In jedem einzelnen Fall bewegt sich die sachgemäße Behandlung des Fahrzeugs im Spannungsfeld von **Qualität, Aufwand, Ziel und Wert des Fahrzeugs** (**alles abhängig von Kundenkreis!**).

→ Weil sich diese Eckpunkte meist nur schwer miteinander verbinden lassen, müssen je nach Sachlage, individuelle Antworten gefunden werden.

Die wichtigste Frage lautet aber zunächst: Lohnt sich eine Restaurierung? Und welche?

Diese Frage zielt auf den wirtschaftlichen Rahmen einer Restaurierung ab. Die dabei entstehenden Kosten sind nämlich im Zusammenhang mit dem Wert des Fahrzeugs zu sehen.

Das ist bei Fahrzeugen einerseits der **Marktwert**. Er ist meist abhängig vom Erhaltungszustand, der Marke und dem Typ des Fahrzeuges.

Eine ganz andere Kategorie ist der **historische Wert**, der sich im Zusammenhang mit den historischen Ereignissen, mit denen das Objekt in Verbindung steht, erschließt. Ihn zu ermitteln, ist sehr schwer, da er stark von einem **subjektiven Moment** abhängt! (z. B. der Golf I von Kardinal Ratzinger)

Schließlich gibt es den **ideellen Wert**, den das Fahrzeug für den Eigentümer persönlich darstellt (→ **subjektives Moment**)(z.B. Muttis alter Käfer).

→ Nur der jeweilige Eigentümer kann also einschätzen, welchen Wert das Fahrzeug für ihn darstellt und wie viel ihm die Restaurierung wert ist.

**Ist die „Wert-Frage“ geklärt, kann der Restaurierungsansatz ermittelt werden!**

Restaurierungsansätze

Die Berufspraxis der Restaurierungsbetriebe zeigt, dass in wesentlichen **heute drei vom Markt geforderte Restaurierungsansätze** zur Anwendung kommen.

- Besser-wie-neu-Restaurierungen
- Fabrikneu-Restaurierungen
- Substanzerhaltende Restaurierungen

**Welcher dieser drei Ansätze in einem Kfz-Restaurierungsbetrieb hauptsächlich zur Anwendung kommt, hängt dabei**

- a. von der Kundenstruktur und deren Intention und**
- b. vom Markt-, historischen und ideellen Wert ab.**

**Erklärender Einschub:**

Von der Restaurierungsbranche, wie auch von den Old- und Youngtimerbesitzern, werden oft im Zusammenhang mit den Restaurierungsansätzen die Begriffe **Teil- und Vollrestaurierung** bzw. **Neuaufbau** verwendet.

→ Da die Verwendung dieser Begriffe im wesentlichen abhängig vom **Umfang und der Fülle der Restaurierungsarbeiten** ist, haben sie genau betrachtet, keinen Bezug zum eigentlichen Restaurierungsansatz.

*Erklärung:*

*Für die Verwendung dieser Begrifflichkeiten gibt es keine genaue bzw. verbindliche Definition. So sprechen einige Restauratoren von einer Vollrestaurierung, wenn das Fahrzeug komplett zerlegt und überarbeitet wurde, andere jedoch von einem Neuaufbau.*

*Speziell die Definition von einem Neuaufbau bereitet hier immer wieder Schwierigkeiten. Vor allem die Frage, wie viel Prozent der Teile neu angefertigt sein müssen, damit von einem Neuaufbau gesprochen werden kann und nicht von einer Vollrestaurierung, sind hier völlig unklar.*

*Gleiches gilt für die Abgrenzung zwischen Teil- und Vollrestaurierung, wenn z. B. die Karosserie und das Fahrwerk komplett überarbeitet, der Motor aber, weil er einwandfrei funktioniert, nicht überholt wurde.*

→ Bei der Verwendung dieser Begrifflichkeiten ist daher immer zu beachten, dass die Grenzen oft fließend sind und Viele speziell die Begriffe Vollrestaurierung und Neuaufbau synonym gebrauchen.

#### **a. Besser-wie-neu-Restaurierungen**

Der bisher am weitesten verbreitete, bekannteste und am meisten geforderte Restaurierungsansatz ist die Herstellung eines technisch und optisch perfektionierten und einwandfreien Fahrzeugzustandes, der von der Old- und Youngtimer-Szene mit dem Prädikat „**besser als neu**“ bezeichnet wird.

→ Diese Art von Restaurierung findet sich hauptsächlich bei Fahrzeugen von Privatpersonen, die ihr Augenmerk ausschließlich auf ein einwandfreies Finish und volle Funktions- und Alltagsauglichkeit richten (z.B. „**Concours d'Élégance-Fahrzeuge**“).

Bei den so genannten „**Besser-wie-neu-Restaurierungen**“ werden gemäß dem Kundenwunsch deshalb ohne Rücksicht auf die Substanz alle konstruktiven Mängel beseitigt, Motoren zum Teil ausgetauscht, Bremsanlagen technisch verbessert, Karosserien nachgefertigt und häufig komplett mit neuen Lacken lackiert und die Spuren des Gebrauchs an allen Fahrzeugteilen **vollständig** getilgt.

Das Ergebnis sind Old- und Youngtimer, die mit dem ursprünglichen Fahrzeug, bis auf das Aussehen, nicht mehr viel gemein haben.

#### **b. Fabrikneu-Restaurierung**

Der zweite Ansatz, der hauptsächlich von Museen, aber auch von zahlreichen Privatpersonen verfolgt wird, hat zum Ziel, den Original-Zustand eines Fahrzeuges zum Zeitpunkt seiner Auslieferung wieder herzustellen. Unter Einsatz von Original-Teilen, alten Fertigungsmethoden und Materialien (z. B. Leder, Lacke, Hölzer u.a.) soll dabei die volle Funktionstüchtigkeit wieder hergestellt werden, ohne dabei konstruktiv bedingte technische Mängel dieser Fahrzeuge zu beheben bzw. die originale Technik zu verbessern.

→ Vor allem Werksmuseen, die ihren Besuchern ihre einstigen Produkte möglichst in dem Zustand präsentieren wollen, in denen sie einst vom Band gelaufen sind, praktizieren diesen Ansatz.

Obwohl bei der so genannten „**Fabrikneu-Restaurierung**“ der Original-Zustand eine sehr wichtige Rolle spielt, nimmt dieser Ansatz keine Rücksicht auf Spuren der individuellen Fahrzeuggeschichte (Lackschäden, Dellen, Umbauten u.ä.). Im Gegenteil: Sie werden auch hier vollständig getilgt.

#### **c. Substanzerhaltende Restaurierungen**

Vor ca. 15 Jahren trat jedoch hinsichtlich der Intention der Restaurierungen in der Oldtimerszene ein deutlich wahrnehmbarer Wandel ein, der bis heute anhält.

→ Gemäß diesem, werden Old- und Youngtimer als Träger von Informationen ihrer Herstellung, ihres Gebrauchs und ihrer Historie wahrgenommen.

Ziel einer solchen Restaurierung ist dann nicht ein Besser-wie-neu- oder Fabrikneu-Zustand, sondern die Substanzerhaltung im **Ist-Zustand**, um alle Informationen zur Technik aber auch

Geschichte (z. B. technische Veränderungen, Reparaturen u. a.) des Fahrzeugs dauerhaft zu bewahren.

Vor allem bei Museums- oder oft auch Sammlerfahrzeuge, die als (stehende) Anschauungsobjekte früherer Techniken und Handwerkskünste dienen sollen, kommt dieser Ansatz zum Tragen. Im Unterschied zur klassischen Restaurierung kommen bei der „**Substanzerhaltenden Restaurierungen**“ vor allem konservatorische Maßnahmen zum Einsatz.

Bei den substanzerhaltenden Restaurierungen sind jedoch nochmals drei Unteransätze zu unterscheiden:

**ca. Stillstand** - alle überlieferten Spuren zu Herstellung, Gebrauch, Stilllegung, Verschrottungen werden akzeptiert. Die Eingriffstiefe durch die Restaurierung ist minimal. Vielmehr handelt es sich hier um eine **Konservierung**.

**cb. Gebrauchszustand** - das Fahrzeug sieht gebrauchsfähig aus, ist es aber nicht ganz, weil seine Funktion nicht wieder völlig hergestellt wird. Alle Herstellungs-, Nutzungs-, Gebrauchs- und Pflegespuren werden erhalten. Dazu gehören auch Fehl- und Schadstellen, Reparaturen und typische Schmutzreste, die durch objektgerechte Nutzung entstanden sind. Die Eingriffstiefe ist größer als beim „Stillstand“.

**cc. Reaktivierungszustand** - das Fahrzeug wird tatsächlich gebraucht. Die Oberflächenbehandlung gleicht dem Gebrauchszustand, jedoch wird die Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs wieder hergestellt, beispielsweise durch Austausch von Verschleißteilen. Die Eingriffstiefe ist dadurch noch größer als bei dem Restaurierungsziel "Gebrauchszustand".

→ Beachte: a, b, c - Mischformen sind möglich!

### **Überlegungen zum Reaktivierungszustand (cc)**

Soll ein originales Fahrzeug in Betrieb genommen werden, bedeutet der Betrieb immer Verschleiß.

**Der Verschleiß ist aber hinnehmbar,**

→ wenn mehrere Fahrzeuge dieses Typs erhalten sind.

→ es sich um ein in Serie hergestelltes Produkt und kein Unikat handelt

→ und es keine historischen Ereignisse um das Fahrzeug verbieten.

→ **Letztlich wurden Fahrzeuge auch für den dauerhaften Gebrauch konstruiert; ihre Beanspruchung und der damit einhergehende Verschleiß sind in seiner Konstruktion bereits berücksichtigt.**

Wenn für die Rückgewinnung der Funktionsfähigkeit einzelne Fahrzeugteile ausgetauscht werden müssen, ist es empfehlenswert, ein "**Archiv für entnommene Teile**" anzulegen. Das bedeutet: Die ausgetauschten Teile werden nicht weggeworfen, sondern dauerhaft im Umfeld des Fahrzeugs aufbewahrt und so gekennzeichnet, dass ihre Zuordnung zum Fahrzeug langfristig möglich ist.

**Checkliste** vor der Entscheidung zum Fahrbetrieb (Reaktivierungszustand cc):

- Ist ein reversibler Austausch von Verschleißteilen gewährleistet?
- Wie groß ist der Eingriff in das Objekt?
- Was muss zuvor alles ersetzt bzw. ergänzt werden? Was zerstöre ich damit?
- Ist bei Reaktivierung bis hin zum Fahrbetrieb eine fachliche Bedienung und Wartung gewährleistet - und für wie lange?

## **Die Hauptmaßnahme bei substanzerhaltenden Restaurierungen ist das Konservieren!**

Konservierung ist der wichtigster Bestandteil der modernen Restaurierung. (Primäres Ziel: Materialien vor physikalischen, chemischen und biologischen Einflüssen zu schützen.)

→ Zunächst ist unter der Konservierung eines Old- oder Youngtimers die Bewahrung des Ist-Zustandes zu verstehen.

## **Zwei Arten von Konservierung können dabei unterschieden werden!**

### **a. Präventive Konservierung**

Die präventive Konservierung dient hauptsächlich zum Korrosionsschutz von Metallen und von organischen Stoffen (Leder, Holz, z. T. Gummi u. a.), um diese für mehr oder weniger längere Zeit haltbar zu machen. Sie findet ihren Einsatz vor allem bei gebrauchsfähigen Fahrzeugen (z. B. Besser-wie-neu, Fabrikneu-Restaurierung).

**Beispiel:** Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung

### **b. statische Konservierung**

Die statische Konservierung dient hingegen die Authentizität eines Old- oder Youngtimers zu bewahren.

So ist es speziell bei der Konservierung von Museumsfahrzeugen (Substanzerhaltenden Restaurierungen a und b) das erklärte Ziel, den originalen Ist-Zustand (Substanz, zeitgenössische Umbauten, Schäden u. a.) für zukünftige wissenschaftliche Untersuchungen zu erhalten, ohne ihn dabei irreversibel zu verändern.

Die unter diesen Voraussetzungen durchgeführten Konservierungsmaßnahmen kommen daher oft bei Fahrzeugen zum Einsatz, die sich in einem guten Originalzustand befinden oder behutsam restauriert und wenig bis gar nicht gefahren werden.

**Beispiele:** Konservierungsöl im Motor; Ölaufträge auf Metalle, UV-Schutz auf Kunststoffen oder Holz (z. B. Folienabdeckung), Feuchtigkeitsbindende Maßnahmen im Fahrzeuginnenen.

→ Ähnlich wie bei „Einwinterung“

**Beachte: Beim Restaurierungsansatz cc (Substanzerhaltende Restaurierung, Gebrauchszustand, cc) werden beide präventive und statische, Konservierungen angewendet.**

Konservieren heißt aber auch Teile tauschen oder ersetzen!

Denn letztlich geht es beim Restaurierungsansatz Substanzerhaltende Restaurierung, Gebrauchsfähigkeit (cc) auch darum, ob Teile getauscht werden, um diese zu bewahren (Konservieren) oder bewusst nicht!

## **Das führt uns zur Reversibilität!**

Bei der **Reversibilität** geht es um die Frage, ob man **Ergänzungen vornimmt bzw. Teile tauscht** und in welcher Art dies gemacht wird.

Grundsätzlich soll eine **Ergänzung/Teiletausch** so ausgeführt sein, dass die entsprechenden Teile vom Original wieder entfernt werden können, ohne dass dies Spuren hinterlässt.

→ Das heißt, irreversible Eingriffe am Original **sollten**, wenn möglich, vermieden werden, wie zum Beispiel das Abschneiden von Bruchstellen (z. B. um besser ergänzen zu können), Anschweißen oder Anbohren.

**Museale Lösung:** Ergänzungen werden bei Museumsfahrzeugen meist an einer selbständigen Stützkonstruktion befestigt ohne dabei das Original zu beschädigen.

Wenn aber ergänzt werden muss, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

→ die von der vollständigen Anpassung an das Original, so dass sie von diesem kaum oder nicht mehr zu unterscheiden ist,

→ bis zum „kontrastierenden Absetzen“ der ergänzten Teile reichen können.

**Letzteres hat m. E. etwas Aufdringliches, vordergründig Lehrhaftes und stört den Gesamteindruck.**

**Die totale Anpassung des Ergänzten an das Original wiederum täuscht den Betrachter! Sie spiegelt vor, was nicht ist.**

Beispiel: Den Oldtimerliebhabern werden vielerorts so genannte wohlerhaltene und komplette Fahrzeuge als „Originale“ angeboten, obwohl diese im Sinne einer **Renovierung** restauriert und teilweise ergänzt worden sind.

**→ Zwischen den beiden genannten Extremen gibt es Mittelwege!!**

So kann zum Beispiel eine Ergänzung dem Original so angepasst werden, dass sie auf den ersten Blick nicht ins Auge fällt und infolgedessen den Gesamteindruck nicht stört, jedoch bei näherem Hinsehen eindeutig zu erkennen ist.

**Um diesen Weg zu gehen, empfiehlt es sich, ergänzte Teile durch ein Zeichen, eine Punze oder dergleichen zu kennzeichnen! Dies umso mehr, je genauer die Ergänzungen dem Original angepasst sind.**

Ergänzungen können dann auch genaue Kopien von am Fahrzeug vorhandenen Teilen sein.

### **Einschub!**

Nicht selten ist man jedoch gezwungen, nach Abbildungen oder gar nach eigenen Vorstellungen zu ergänzen, d. h. zu rekonstruieren (z. B. Kotflügel), weil die Form und Art des Originalteils nicht bekannt ist. Dann liegt es im Ermessen des Einzelnen, inwieweit er sich früherer Bearbeitungsmethoden bedient und neue Teile dem Stil des Fahrzeugs anzupassen versucht.

Welche Werkstoffe für Ergänzungen infrage kommen, kann hier nur von Fall zu Fall entschieden werden. Es gibt keinen zwingenden Grund, für die zu ergänzenden Teile ausschließlich die im Original vorkommenden Materialien zu verwenden, so lange sie die technische Funktion erfüllen.

**Beachte!** Dabei sollten aber die Überlegungen für die Befestigung oder Verbindung mit dem Original nicht außer Acht gelassen werden. Ziel sollte es immer sein, ergänzte Teile ohne Beschädigung am Original wieder entfernen zu können.

**Aber!!** Das ist aber nicht in jedem Fall möglich – man denke hier nur an Schweißverbindungen!

## Zusammenfassung Reversibilität:

Alle Eingriffe müssen/sollten sich rückgängig machen lassen.

→ D. h. grundsätzlich muss jede qualitativ hochwertige Restaurierung

- möglichst schonend für die Originalsubstanz sein,
- sie muss nachvollziehbar sein (Dokumentation),
- darf das Gesamtbild nicht beeinträchtigen
- und muss, wie erwähnt, rückgängig gemacht werden können.

(Jeder einzelne Punkt ist dabei wieder vom konkreten Objekt abhängig)

## Zusammenfassung Restaurierungsansätze

Die Übergänge zwischen den hier genannten Restaurierungsansätzen sind in der Praxis meist fließend, da eine klare Trennung sich nur sehr selten durchhalten lässt.

→ Mischformen sind damit durchaus üblich.

In der Regel fällt die Entscheidung zugunsten eines Gebrauchszustandes (welcher ist offen!)

Dieser kann sich z. B. an einem bestimmten Zeitpunkt in der Geschichte des Fahrzeugs orientieren (z. B. auch „Fabrikneu“).

Der Trend zeigt aber deutlich, dass man weg will von Hochglanz-Oldtimern. Denn immer mehr Old- und Youngtimerbesitzer legen Wert auf eine so genannte **Patina**, die sie gerne erhalten möchten.

Das bedeutet, dass z. B. mattierte Lacke, leichte Beulen oder stumpf gewordener Chrom heute bewusst als Zeichen des langen Gebrauchs des Fahrzeugs in Kauf genommen werden.

Für den Restaurator bedeutet dies: **Möglichst viel von der Originalsubstanz erhalten.**

→ Die Entscheidung hierüber liegt jedoch beim Auftraggeber.

Grundsätzlich schreibt der Auftraggeber vor, welche Teile wieder verwendet werden sollen (natürlich abhängig vom Restaurierungsansatz und der Sicherheit des Fahrzeugs).

## Schlusswort Restaurierungsethik

Die Erwartungen an die (optischen) Ergebnisse einer Restaurierung sind heute immer noch meist hoch.

Trotzdem wird vielfach von Restaurierung gesprochen, wenn eigentlich renovierende oder rekonstruierende Tätigkeiten gemeint sind, die den Fahrzeugen das gewünschte neuwertige Aussehen verleihen.

**Restaurieren heißt aber nicht „wieder neu machen“ - der häufig gewünschte, deutliche „Vorher-Nachher-Effekt“ fällt nach einer fachlich richtig ausgeführten Restaurierung mitunter überraschend verhalten aus.**

Hauptgrund hierfür sind die

→ Konservierungsmaßnahmen, die heute Hauptbestandteil der meisten Restaurierungen sind.

Wir können daher festhalten:

Oberstes Gebot bei einer Restaurierung ist der Respekt vor der ästhetischen und historischen Bedeutung des Kulturgutes Fahrzeug und die weitgehende Wahrung seiner materiellen Unversehrtheit.

Unabhängig was der Kunde wünscht oder entscheidet, ist es damit die Pflicht des Restaurators ihn umfassend im Sinne einer richtigen und zeitgemäßen Restaurierungsethik zu beraten – auch wenn dies bedeutet, das der gewünschte „Vorher-Nachher-Effekt“ minimal ausfällt.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!