

Oldtimer – vom Schrottplatz zum Concours d'Elegance Über Stationen des Umgangs mit historischen Krafffahrzeugen

Johann Georg Mairhofer

1. Geopferte Schätze und Trennungsschwierigkeiten

Schlafwagen

Im Jahr 1983 entdeckte der Bildjournalist Herbert W. Hesselmann in Frankreich das Anwesen eines zurückgezogen lebenden Herrn, der in der Nachkriegszeit fünfzig automobile Raritäten zusammengetragen und in Scheunen ungeschützt abgestellt hatte. Hesselmann konnte es zunächst nicht so recht glauben, dass die extrem seltenen Exemplare – ein ‚Bugatti 57 Ventoux‘, ein ‚Cord 812‘, ein ‚Hotchkiss Grégoire‘ u.a. – einfach nur so vor sich hin rosteten und ihr Besitzer offensichtlich keinerlei Anstalten machte, Restaurierungsmaßnahmen zu setzen. Der Photograph versuchte den Franzosen über die Herkunft der Autos, seine Beweggründe des Sammelns und den weiteren Verwendungszweck zu befragen. Jedoch ließ sich dieser zu keinerlei Stellungnahme bewegen und verbat sich jegliche Konversation über seine zusehends verfallende Sammlung. Das einzige, wozu ihn Hesselmann überreden konnte, war, die Exponate photographieren zu dürfen – mit der Auflage, weder Standort noch Identität des Sammlers bekannt zu geben. Er nutzte diese Chance und veröffentlichte kurz darauf ein Buch mit einem Photoessay unter dem Titel ‚Schlafende Schönheiten. Ein wahres Automärchen‘.¹

Das ‚Geheimnis‘ der „im Dornröschenschlaf schlummernden“ Autos erregte großes Aufsehen in der Oldtimerszene. Bald gelang es einigen Neugierigen, den Fundort tatsächlich aufzuspüren. Mit zum Teil fragwürdigen Methoden drängten sie den Besitzer zum Verkauf des einen oder anderen Exponats. Der Franzose soll sich daraufhin nicht mehr sicher gefühlt haben und mitsamt seiner Sammlung an einen Ort verzogen sein, der angeblich bis heute unbekannt ist.²

Der Bericht von der ‚Entdeckung‘ der im Verfall befindlichen, ‚schlafenden‘ Sammlung weist durchaus sagenhafte Züge auf: Der angereiste Photograph findet an einem zunächst geheimen Ort einen in Scheunen versteckten, ungehobenen Schatz. Die Oldtimerszene freut sich ob des erlesenen Bestands – doch zu früh: Der Schatz



Photographie von Herbert W. Hesselmann (Ausschnitt). In: Oldtimer Markt, Nr. 3 (2004), 16.



Bei diesem Anblick bleibt nicht nur eingetieften Oldtimerfreunden das Herz stehen: Ebenso seltene wie wunderschöne Relikte der Automobilgeschichte gammeln vor sich hin wie wertloser Abfall

Photographie von Herbert W. Hesselmann mit Bilduntertitel. In: Oldtimer Markt, Nr. 3 (2004), 17.

kann nicht gehoben werden, weil sein Hüter für alles Geld der Welt nicht bereit ist, ihn heraus zu geben. In Folge des erneuten Eindringens von Schatzsuchern verschwindet der Sammler, und seine Sammlung gilt seitdem als unwiederbringlich:³ „Mythos Scheunenfund“⁴?

All das gibt der Oldtimer-Szene bis heute Rätsel auf: Stammten die Fahrzeuge aus ungeklärten Besitzverhältnissen? Fürchtete ihr Besitzer polizeiliche oder steuerbehördliche Ermittlungen? Was hinderte ihn daran, die schrottreifen Autos zu verkaufen, deren Wert in erster Linie innerhalb einer bestimmten Sammlerszene hoch-‚geschätzt‘ wird? Und warum machte er keinerlei Anstalten, die seltenen Autos zu restaurieren und damit ihren Wert zu erhöhen? Weshalb schien er kein Interesse daran zu haben, den Verfallsprozess seiner Sammlung aufzuhalten? – Die Antworten darauf müssen spekulativ bleiben, zumal nichts bekannt ist von der Biografie dieser Person, die an einem versteckten Ort nicht historische ‚Werte‘ zu behüten versucht, sondern deren Spuren blasser werden lässt.

Während der verschwundene französische Sammler sein außergewöhnliches Faible mit niemandem teilen wollte, strebt der Künstler Michael Fröhlich aus Erkrath bei Düsseldorf mit seiner Sammlung Publizität an: Auf rund 30.000 Quadratmetern Geländefläche lässt er fünfzig erlesene Oldtimer – ‚bewusst‘ – verrotten. Was für die Oldtimerszene in ihren Sisyphos-artigen Bemühungen, historische Automobile wieder und wieder zu restaurieren, ein Schlag ins Gesicht sein muss, präsentiert dieser ‚Fahrzeugbesitzer‘ schlicht als Kunstinstallation: „Mit dieser Ausstellung will ich ausdrücken, dass die Natur stärker ist als Menschenwerk. Mir geht es darum, den Verfall der Autos hautnah zu dokumentieren. Natürlich weiß ich auch, dass ich damit für viele ein Spinner bin und mich in Kreisen der Oldtimerfreunde exkommuniziert habe.“⁵

Seine Aussage entspricht der *modernen* Idee, jede Kulturanstrengung sei gegen die Natur gerichtet – und umgekehrt: der ‚natürliche‘ Mensch sei kulturfeindlich. „Die Kultur“, schreibt Hartmut Böhme, „scheint einem geheimen Imperativ zu folgen: handle stets so, daß du dem Stoffwechsel mit der Natur, in welchem wir qua Körper stehen, möglichst entkommst.“⁶ Die Tatsache, dass dieser Stoffwechsel in der Gegenwart gestört ist und „längst einen Stich ins Pathologische bekommen hat“⁷, äußert sich auch auf dem Feld des Umgangs mit historischen Kraftfahrzeugen, mit dem ich mich in meinem Beitrag beschäftigen möchte: Sowohl der französische Sammler als auch der deutsche Künstler scheinen aus Sicht der Oldtimerfreunde einen Tic zu haben, zu spinnen. Ihr ‚Abfall‘ von der in Sammlerkreisen hochgehaltenen Verpflichtung, ein bestimmtes verkehrsgeschichtliches Erbe bestmöglich zu bewahren, könnte, wie Fröhlich vermutet, ‚Exkommunikation‘ nach sich ziehen.

Am schwersten sei es ihm gefallen, seinen ‚Jaguar XK 120 Roadster‘ zu „opfern“,

mit dem er den Sieg bei einem Nürburgringrennen für historische Fahrzeuge gewonnen hat. „Aber dann habe ich mir gesagt: Wenn Du nicht selber vorangehst, dann wird das nichts.“⁸ Ohne Kalkül ist dieses Opfer jedoch nicht unternommen worden; denn in seinem Hauptberuf führt Fröhlich ausgerechnet – eine Restaurierungswerkstatt für Oldtimer. Viele Interessenten wollen sich das *Werk* des angeblich Verrückten einmal aus der Nähe ansehen, mit dem Hintergedanken, ihn umzustimmen (wie seinen französischen Kollegen); oder es lockt sie die Herausforderung, ihn gar zum Verkauf des einen oder anderen Objekts überreden zu können. Nach dem altbewährten Vorher-Nachher-Konzept der Werbebranche wirken die restaurierten und blitzblank polierten Oldtimer im Verkaufsraum für die Besucherinnen und Besucher umso begehrenswerter, nachdem sie die im „Skulpturenpark“ inszenierten Rostlauben besichtigt haben. Der entsetzte Aufschrei, der aufgrund von Fröhlichs „Schrott-Mausoleum“ durch die Oldtimerszene ging, brachte ihm jede Menge kostenloser Publicity ein; allfällige Zweifel an seiner geistigen Verfassung nimmt er daher mit Gelassenheit hin.

Traumauto

Die Geschichte eines anderen Tics berichtet 2004 das Magazin ‚Oldtimer Praxis‘: Eine im Außendienst der pharmazeutischen Industrie tätige Dame, die seit 1975 mit ihrem ‚ALFA Romeo Bertone GT‘ insgesamt etwa 2,4 Millionen Kilometer im Berufsalltag zurückgelegt habe, denke noch immer nicht daran, auf ein anderes Fahrzeug umzusteigen. Man müsse bedenken, dass es sich hier nicht um ein Klein- oder Sonderserienfahrzeug handle, das jegliche Erhaltungs-, Instandhaltungs- und Restaurierungskosten – gemessen an seinem astronomisch hohen *Sammlerwert* – zumindest ökonomisch rechtfertigen würde. Das Modell sei in den 1960er und -70er Jahren besonders unter jungen Leuten beliebt gewesen, dann allerdings aufgrund der damals fehlenden Rostvorsorge wieder sehr schnell aus dem Straßenbild verschwunden. Die Besitzerin habe sich jedoch keineswegs gescheut, eine nach etwa 1,5 Millionen zurückgelegten Kilometern anstehende – gemessen am eigentlichen *Schrottwert* – extrem kostspielige Totalrestaurierung in Auftrag zu geben. Als Motiv ihrer Wegwerfhemmungen habe die Dame lediglich angegeben, dass ihr das Auto auch nach so langer Zeit immer noch so gut wie damals gefiele, dass es insgesamt wie maßgeschneidert für sie sei und dass sie sich nicht vorstellen könne, ein anderes zu fahren.⁹

Wenngleich hunderttausende Male produziert, war der ‚ALFA Romeo Bertone GT‘ in der damaligen Autowelt schon von seinem ersten Erscheinen im Jahr 1967 an etwas Besonderes: Sein zeitlos-ästhetisch wirkendes Design, 89 PS aus nur 1300 ccm sowie ausreichend Platz für fünf Personen und Gepäck ließen dieses Modell besonders

bei den jüngeren Autofahrern zu einem Wünsche erfüllenden und prestigeträchtigen ‚Traumauto‘ werden. – Nachdem die Dame dem Schrotthändler zwei Autos, die sie vorher gefahren hatte, ohne größere Trennungsschwierigkeiten überlassen hatte, wurde dieses dritte ihr heilig, und die „Kilometermillionärin“ möchte sich seiner bis heute nicht entledigen. Das Oldtimermagazin berichtete von diesem ‚Fall‘ als und wie von einer Kuriosität.

2. Moderne Potenz und das Erbe altartiger Modelle

Oldtimer

‚Oldtimer‘ ist die sprachgebräuchliche Bezeichnung für ein restauriertes oder gut gepflegtes historisches Fahrzeug.¹⁰ Was ein historisches Fahrzeug ist, wird seit der Verabschiedung der neunzehnten Novelle des Österreichischen Kraftfahrzeuggesetzes (KFG) folgendermaßen definiert: „Das historische Fahrzeug ist ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug, mit Baujahr 1955 oder davor, oder das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste (§ 131b) der historischen Fahrzeuge eingetragen ist.“ Ein gesetzlich verankerter Beirat an diesem Ministerium (jetzt: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) prüft die Erhaltungswürdigkeit und den Erhaltungszustand der Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen, die nicht in die Liste eingetragen sind, hat dieser Beirat eine Empfehlung abzugeben. Das Gesetz regelt auch den Umfang des Gebrauchs: Historische Kraftwagen dürfen nur an hundertzwanzig Tagen, historische Krafträder nur an sechzig Tagen pro Jahr verwendet werden. Über die Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.¹¹

In gesetzlichen Bestimmungen zeichnen sich nicht nur politische Interessen ab; sie können auch als Ausdruck oder Indikator kultureller Entwicklungen gelesen werden. Indem der Gesetzgeber ein Ministerium mit der Erstellung einer Liste erhaltungswürdiger Kraftfahrzeuge beauftragt, scheint er die kulturpolitische Absicht zu verfolgen, zukünftigen Generationen bestimmte technische Kulturgüter als Kanon oder Erbe auf Dauer zu stellen. Während die Meinungen in Motorclubs und in Fachkreisen, unter welchen Gesichtspunkten ein Fahrzeug ein Oldtimer sei oder nicht sei, sehr unterschiedlich sind und man sich jedenfalls auf keine verbindliche Definition einigen kann, legt das Gesetz artifizielle zeitliche Intervalle fest, um dem Problem der ‚Histo-

rizität‘ gewachsen zu sein. Und während manche Sammler oder Liebhaber die Auffassung vertreten, ihre Fahrzeuge sollten jeglichem alltäglichen Gebrauch entzogen sein und nur museal präsentiert werden, stellt das Gesetz ein Reglement dar, das die *‘Alltäglichkeit’* der Fahrzeuge zwar ermöglicht, gleichzeitig aber auch einschränkt. Nicht zuletzt deutet die zeitlich begrenzte Nutzungsdauer schließlich auch darauf hin, dass die betroffenen Fahrzeuge nicht mehr heutigen Umweltschutzstandards entsprechen.

Die Anfänge der in den westlichen Industrienationen verbreiteten Bewegung zur Erhaltung automobilen Kulturguts können in England ausgemacht werden. Kaum dass das Automobil die ersten Jahre seiner Bewährung auf öffentlichen Straßen hinter sich gebracht hatte, wurde 1898 in London das erste Automuseum eröffnet.¹²

In Deutschland kann die Geschichte erster Initiativen zur Erhaltung ‚ausgemusterter‘ – nicht mehr für den Einsatz im Alltag tauglicher – Kraftfahrzeuge in besonders interessanter Weise anhand der Vereinsgeschichte des in Nürnberg im Jahr 1900 gegründeten ‚Allgemeinen Schnauferl-Clubs‘ (ASC) nachvollzogen werden, bei dem es sich um den weltweit ältesten Oldtimerclub handeln dürfte. Im Mitgliederverzeichnis des ASC scheinen in den frühen Jahren der Vereinsgeschichte nicht nur Automobilisten, sondern auch zahlreiche Automobilproduzenten und Autorennfahrer auf: Benz, Borgward, Bugatti, Caracciola, Dürkopp, Horch, Kleyer, Maybach, Opel, Porsche, Sachs, Graf Zeppelin u.a. – Mit dem für den Vereinsnamen gewählten volkstümlichen Ausdruck ‚Schnauferl‘ bezeichnete man im süddeutschen Raum an Motorleistung schwache, ältere Automobile, die gegenüber schon kräftiger motorisierten neueren Modellen den Anschein erweckten, als würden sie bei schwerer Last oder steilen Anstiegen ‚Atemnot‘ leiden. (Das einem schwer atmenden Menschen ähnliche Ansaugergeräusch rührte von den damals im Motorenbau üblichen Schnüffelventilen her.¹³) Nach dem Ersten Weltkrieg ging man daran, im Alltagsverkehr obsolet gewordene ‚Schnauferl‘ bei Korsofahrten und Schönheitskonkurrenzen zu präsentieren.¹⁴

1966 schlossen sich die bisher nur auf nationaler Ebene agierenden Oldtimerverbände in Paris zur ‚Federation Internationale de Vehicules Anciens‘ (FIVA) zusammen, deren Aufgabe es seither ist, international verbindliche Standards zur Restaurierung und Erhaltung von historischen Kraftfahrzeugen aufzustellen und diese zusammen mit den für die nationalen Mitgliedsverbände tätigen Experten, Juroren und Gutachtern auf der Basis nationaler Gesetze zu überwachen. Insgesamt sind derzeit 60 nationale Clubs oder Vereinigungen als aktive Mitglieder eingetragen. Die FIVA steht unter dem Patronat der UNESCO. Der Weltverband und die nationalen Verbände fungieren als „Gedächtnis der Dinge“¹⁵, sie verstehen sich als Patrone oder Wächter des verkehrstechnischen Kulturgutes. In dieser Hinsicht durchaus vergleichbar mit der schon viel länger existierenden Boden- und Baudenkmalpflege soll mit wissenschaftlichen

Methoden der jeweilige ‚Ursprungszustand‘ (historischer Auslieferungszustand) eines Kraftfahrzeugs ermittelt bzw. definiert werden und durch einen Apparat von Integrations- und Ausgrenzungsmechanismen einerseits sowie Dekorationen und Privilegierungen andererseits sanktioniert werden.¹⁶

In Österreich setzte die Oldtimerbewegung auf Vereinsbasis erst nach dem Zweiten Weltkrieg ein, obwohl auf privater und musealer Ebene schon in der Zwischenkriegszeit Einzelstücke nicht wie üblich gegen einen Neuwagen eingetauscht, sondern als ‚Erinnerungsstücke‘ im Privat- bzw. Familien- oder Firmeneigentum¹⁷ behalten wurden. Im Jahr 1962 wurde erstmals auf die Initiative der Journalisten Erich Schmale und Henry Goldhahn sowie des durch seine Expeditionsreisen auf Motorrädern und Automobilen berühmt gewordenen Prof. Dr. Max Reisch¹⁸ aus Kufstein der Österreichische Motor-Veteranen-Club (ÖMVC) in Wien gegründet. Ab 1967 setzte die Gründung von Länderclubs ein. Die Zunahme an Vereinen machte schließlich die Gründung eines Dachverbands notwendig, der seit 1973 als Österreichischer Motor-Veteranen-Verband die Interessen der Oldtimervereine gegenüber der Politik und der FIVA vertritt. Derzeit sind in diesem Dachverband 72 Oldtimervereine Mitglied, wovon 26 Clubs ihren Vereinszweck bestimmten Autotypen (z.B. Cabriolets, Allradfahrzeuge) und Automarken widmen. Darüber hinaus gibt es eine Dunkelziffer von nicht vereinsmäßig organisierten Gruppierungen.¹⁹

Kraftwagen

1981 beschäftigte sich Hermann Bausinger, das völlige Fehlen empirischer Studien konstatierend, mit dem verbreiteten Interesse an Oldtimern und Oldtimer-Museen, wobei er den Begriff „Oldtimer“ nicht nur auf Automobile beschränkt wissen wollte. Als ein Motiv des Faibles für Oldtimer – wie überhaupt für altartige technische Objekte in Museen – erkannte er das Ausleben-Wollen von Potenzgefühlen. Dieses folge auf die Erkenntnisvermittlung, dass unsere Gesellschaften es im Zeichen modernen ‚Fortschritts‘ herrlich weit gebracht hätten.²⁰

Als eine „Agentur des Ungleichzeitigen“ (Bausinger) beschäftigt sich die Volkskunde mit *Relikten*, für die das Anachronistische – die „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“ – charakteristisch ist: „Relikt, das ist einfach Übriggebliebenes, sondern in einem anderen Sinnzusammenhang Gegenwärtiges, in Funktion Befindliches, auch dann, wenn sich dieser Zusammenhang, diese Funktion von der unterscheidet, die in der Vergangenheit einmal bestanden haben mag,“ schrieb Konrad Köstlin 1973.²¹

Eine Werbespot für die Biermarke ‚König Pilsener‘ beginnt mit einer Garagen- oder Werkstattssituation, in der ein sportlicher junger Mann in Freizeitkleidung – Exponent einer öfters so bezeichneten ‚Erfolgsgeneration‘ – mit sorgenvoller Miene einen schrottreifen englischen Roadster mustert. Die nächste Szene zeigt dann, wie er gerade mit Schwung seine Werkzeugkiste auf dem Boden absetzt. Die durch eine kurze Aufnahme des Feilens am Werkstück angedeuteten mühevollen Restaurierungsarbeiten werden dramaturgisch durch das Bild eines Chromrings für den Drehzahlmesser verdeutlicht. Dann folgt eine Nahaufnahme des zufrieden lächelnden Restaurators. Seine Mimik deutet darauf hin, dass die Restaurierung erfolgreich beendet worden ist. Unmittelbar auf den letzten Handgriff folgend setzt Musik ein. Damit wird eine weitere Nahaufnahme untermalt, in der sich der Restaurator ein Bier ins Glas eingießt und das Etikett der Flasche zu sehen ist: Nachdem der ‚Held des Schraubenschlüssels‘ das komplexe Projekt der Restaurierung eines zunächst hoffnungslos scheinenden ‚Falls‘ erfolgreich beendet hat, hat er sich den Genuss eines Bieres der präsentierten Marke verdient. Ein in breiten Bevölkerungsschichten positives Image des Reparierens und Restaurierens, als einem „symbolischen Umgang mit Ressourcen“²² wie z.B. Oldtimern, soll auf diese Weise auf das Produkt übertragen werden: Das Auto wird zur „denk- und handlungsleitenden Orientierungsmarke“,²³ obwohl es sich hier um ein altartiges Modell handelt – um ein ‚Schnauferl‘ in Atemnot, das schon bessere Zeiten erlebt hat:

Im Zusammenhang des Aufstiegs der Automobilbranche schreibt der Kunst- und Kulturtheoretiker Bazon Brock von einer „Beseelung des Automobils“; er erkennt darin die Skulptur der edlen, luxuriösen, eleganten, sexuell stimulierenden Frau schlechthin.²⁴ Ähnlich hat die Organisations- und Technikforscherin Daniela Zenone im Zusammenhang männlichen Umgangs mit Automobilen auf eine veränderte Rezeption des Fahrzeugs hingewiesen, die sie für Italien in der Zeit um 1920 beobachtet: Unter kulturästhetischer Anleitung des Nationaldichters Gabriele d’Annunzio (1863-1938) habe sich das Automobil von einem zunächst betont ‚männlich‘ konnotierten zu einem ‚weiblichen‘ Objekt gewandelt. Die Faszination des Automobils ergab sich aus der Überlegenheit des Mannes gegenüber dem Mechanischen. Die Maschine faszinierte, weil sie beherrschbar war. In der Folge wurde das Automobil nicht mehr als mechanisches Monster, sondern als aufregendes Genussmittel wahrgenommen, welches vor allem den Männern neue Erlebnisse bereitete. Maschinen allgemein und ganz besonders Automobile wurden wie sensible und erotische Kreaturen behandelt: Es handelte sich um delikate und zugleich explosive Wesen, die sich auch in die Ideologie des Nationalismus und in imperialistische Ansprüche auf Herrschaft und Eroberung einfügten.²⁵

3. Pietätsgefühle und die Ökonomie der Wiederverwertung

Autowrack

Schrottplätze könnte man als die technische ‚Organbank‘ der Oldtimerszene bezeichnen. Der Ausdruck ‚Schrottplatz‘ ist jüngerem Datums; denn in der Frühzeit des Automobilismus und noch lange Zeit danach bezeichnete der Euphemismus ‚Autofriedhof‘ die letzte automobiler ‚Ruhestätte‘.²⁶ – Autos, als in der oben beschriebenen Weise ‚aufgeladene‘, emotional besetzte Gegenstände ‚einfach‘ wegzuworfen, schien alles andere als einfach zu sein. Die Pietät gegenüber dem Ausrangierten, das am Ende seiner Nutzungszeit stand, schien die Bestattung auf einem ‚Friedhof‘ zu erfordern – falls es ihm nicht sogar beschieden war, „die kulturell höchste Stufe der Aufbewahrung bis zur Ewigkeit zu erreichen, nämlich die Unterbringung in Sammlungen und Museen.“²⁷

Aus volkswirtschaftlicher Sicht, so Bazon Brock, bestehe eigentlich keine Notwendigkeit zum Betrieb eines Schrottplatzes für Autos, denn „wo es keine Schwierigkeiten macht, Neues in Massen zu produzieren, und wo es zu den Wirtschaftspflichten der Konsumenten gehört, möglichst schnell immer Neues zu verbrauchen, besteht für die Ausschachtung und Wiederverwendung des Alten kein Bedarf mehr.“²⁸ – Dagegen ist es aus einer kulturökonomischen Perspektive gerade die Ausschachtung des Alten, die als ‚zeitgemäß‘ empfunden wird, während „Kein Thema [...] in unserer postmodernen genannten Zeit so unzeitgemäß zu sein [scheint], wie das Neue.“²⁹

Schrottwert

In einem im Vergleich zur Automobilweltproduktion kontinuierlich steigendem Maße hat sich die Sparte der Fahrzeugrestauration und des Handels mit historischen Kraftfahrzeugen – als Nebenprodukt der immer effizienter gewordenen Altautoverwertung – herausgebildet. Die immens gestiegene Nachfrage nach preiswerten Ersatzteilen, die die Automobilindustrie wegen der sukzessiven Leerung ihrer Ersatzteillager gegenwärtig nicht mehr (oder zum Teil noch nicht wieder) befriedigen kann, motiviert gewerbliche Autoverwerter, je nach Marktlage gezielt Schrottautos bestimmter Fahrzeugtypen anzukaufen und auszuschlachten, anstatt die ganze Fuhre gleich zu verschrotten. Denn für jedes zum Schrottwert angekaufte Auto holt der Verwerter das Zehnfache aus den noch intakten Einzelteilen heraus, die er als gebrauchte Ersatzteile verkauft. Schätzungen zufolge gehen in Deutschland von ca. 3 Millionen stillgelegten Kfz noch einmal etwa die Hälfte davon in den Gebrauchtmrkt, vor allem nach Osteuropa, während

der Rest von etwa 1.000 registrierten Autoverwertern ausgeschlachtet wird. Einzelne Autoverwerter versuchen dabei sogar die aus dem Recycling gewonnenen Ersatzteile zu katalogisieren, was den Fahrzeugrestauratoren wertvolle Zeit bei der Suche erspart. So tritt diese Branche als ernst zu nehmende Konkurrenz für die Herstellerfirmen auf, die sich, um darauf reagieren zu können, verstärkt am Geschäft mit Ersatzteilen, aber auch mit überholten Altteilen aus der eigenen Autoverwertung engagieren. Viele Autoverwerter betreiben das Geschäft bereits als Grundlage für ihren Ersatzteillager, um überhaupt an das Material heran zu kommen.³⁰

Welche Bedeutung dieser Form des Recyclings heute zukommt, zeigen die folgenden statistischen Zahlen aus Österreich: Über 4 Millionen Kraftfahrzeuge sind hier derzeit gemeldet. Aneinandergereiht ergäbe das eine Kolonne von fast 20.000 Kilometern, also etwa die Hälfte des Erdumfangs. Jährlich fallen über 200.000 Autowracks an, die durch gezieltes Recycling wieder in wertvolle Rohstoffe verwandelt werden. Die Schlange der in eine Reihe gestellten Wracks würde 900 Kilometer lang sein.³¹ Solche bizarr-illusionären Rechnungen, die aufgemacht werden, um technische Entwicklungen und ihrer Konsequenzen zu veranschaulichen, können als kulturelle Symptome von besonderem kulturwissenschaftlichem Interesse sein.³²

Da Fahrzeugrestaurierungen oftmals Jahre und Jahrzehnte dauern können, weil bestimmte Ersatzteile weder von Autoverwertern, noch von Oldtimerclubs mit Spezialisierung auf Automarken und -typen und schon gar nicht vom häufig nicht mehr existenten Hersteller zu bekommen sind, streben Restauratoren, aber auch Oldtimervereine nach Autarkie und legen sich eigene Ersatzteillager an. Nach dem Motto erfahrener Restauratoren: „Ersatzteile kauft man nicht, wenn man sie braucht. Man kauft sie, wenn man sie bekommt“³³ werden auf so genannten Teilemärkten – wie z. B. jenem von Tulln in Niederösterreich – oder auf Auktionen ganze Wracks als so genannte Teilesponder oder auch nur Teile des jeweils gesuchten Fahrzeugtyps zur Ergänzung des Ersatzteillagers erworben. Die Fahrzeugfragmente werden nicht nur nach für aktuelle Fahrzeugrestaurierungen benötigten Teilen durchsucht; vielmehr wird auch über den Eigenbedarf hinausgehend gehortet, um für zukünftigen Verschleiß am Restaurierungsobjekt vorzusorgen oder mit anderen Restauratoren Teile zu tauschen. Die endgültig nicht mehr verwendbaren Reste werden zum reinen Materialwert an Schrotthändler verkauft.

4. Der Kult des Originals und die Krönung des Concours

Originalzustand

Das Anliegen ‚seriöser‘ Oldtimerrestaurierung besteht im ‚Wiederaufleben-Lassen‘ eines Fahrzeugs unter größtmöglicher Beachtung seines historischen ‚Originalzustands‘ – als ein Element dinglicher Erinnerungskultur³⁴ in immer mobiler werdenden Gesellschaften.

Faszinierend an Oldtimern scheint mithin die Vorstellung zu sein, diese atmeten die Aura der Geschichte: Der Betrachter oder die Betrachterin vermeint den Hauch einer unbekannten Vergangenheit zu spüren. Die Vergangenheit des Materials und seines Gebrauchs scheint in dem Gegenstand enthalten zu sein und dessen Geschichtlichkeit auf diese Weise sinnlich erfahrbar zu machen. Etwas ‚Altes‘ zu betrachten und zu berühren verschafft einen ästhetischen und taktilen, körperlich spürbaren Reiz, dessen Wahrnehmung kulturell anerzogen ist. Lernorte des Gefühls für Archaik sind Museen, in denen ‚Geschichte‘ dem Publikum in Form vergangener Sachzeugnisse physisch gegenübertritt.³⁵

Moderne Identitäten sind durch hohe Ansprüche auf ‚Authentizität‘ bestimmt. ‚Authentizität‘ meint, über den Anspruch auf ‚Echtheit‘ und ‚Originalität‘ hinausgehend, „eine besondere Form der Anmutungsqualität, die erregend, faszinierend und motivierend wirken kann. Es liegt nahe, in diesem Zusammenhang an Walter Benjamins Begriff der Aura zu denken. Aura meinte bei ihm nie nur das Kunstwerk, wie manch spätere kunsthistorisch orientierte Ästhetik-Theorie uns das glauben machen wollte. Aura, so Benjamin, ist der für ‚geschichtliche Gegenstände vorgeschlagene Begriff‘.“³⁶ Wenn ‚Authentizität‘ – in Zeiten längerer Lebensalter bei zugleich abnehmender Gebrauchszeit von Alltagsdingen – bedeute „ein ‚vergessen Menschliches‘ [...] vor sich zu haben, im Objekt mit der ‚verrosteten Seele‘ konfrontiert zu sein“, dann scheine „die Sakralisierung des Mülls, die Hochschätzung des Lumpensammelns als Chiffre unserer Zeit verständlich und keineswegs abwegig“ zu sein, bemerkte Gottfried Korff 1993. Seine unter Rückgriff auf Claude Lévi-Strauss³⁷ und unter Hinweis auf George Steiner³⁸ formulierte These kann vielleicht auch auf Fallbeispiele aus der Oldtimerszene angewandt werden:

Ein solches Beispiel hat mit Bugattis zu tun – jenen in der Zwischenkriegszeit gefertigten Renn- und Sportwagen des französischen Automobilkonstruktors italienischer Herkunft Ettore Bugatti (1881-1947) aus dem elsässischen Molsheim³⁹, die in Sammlerkreisen geradezu kultartige Verehrung genießen. Ein solcher Bugatti Typ 37 A

von 1926 wurde in den 1990er-Jahren von einem südbadischen Restaurator aus dem Denkmalpflegebereich erworben. Dieses Fahrzeug entsprach den Vorstellungen eines ‚authentischen‘ Objekts aber nur teilweise, weil der US-amerikanische Vorbesitzer noch in den 1980er Jahren die originale Karosserie durch eine Replik, also einer Nachfertigung französischer Herkunft ersetzen lassen hatte. Die auf Originalchassis und -antriebseinheit aufgebaute Karosserienachfertigung hatte der Amerikaner deshalb in Auftrag gegeben, weil sich seine Vermutung, es handle sich um einen verschollenen deutschen Rennwagen, nicht erfüllt und das originale Bugatti-Alublech für ihn somit keinen Wert mehr besessen hatte. Wegen des günstigen Preises kaufte der Deutsche den Wagen dennoch, obwohl dieser mit seinen Nachbauteilen nach den strengen Kriterien der FIVA nicht mehr als ‚original‘ galt und somit stark an Geldwert einbüßte. Eigentlich hätte er mit dem hervorragend restaurierten und zudem in der für Bugattis am häufigsten verwendeten Farbe Blau⁴⁰ lackierten Fahrzeug mehr als zufrieden sein können. Aber Bugattis gelten nur dann als wirklich ‚original‘, wenn sie die im (erstmal 1954 erstellten) offiziellen Register vermerkten Motor- und Chassisnummern – die jedoch markentypisch nicht übereinstimmen – sowie die Farbgebung des Auslieferungszustands aufweisen. Da der neue Besitzer nun eben einen möglichst ‚originalen‘ Zustand anstrebte, erwarb er nach langwierigen Recherchen in der Oldtimer-Szene schließlich in Dänemark die dem Register entsprechenden und daher exakt passgenauen Originalteile Motorhaube, Seitenteile und Spritzwand: „Was zusammen gehört, sollte wieder zusammen kommen, meinte neben Grether [dem derzeitigen Besitzer und Restaurator, Anm.] glücklicherweise auch der Experte [der zu Rate gezogen worden war, Anm.]. Sein Einfluss zeigte Wirkung. Ein Foto aus Dänemark kam, das ein paar rote Blechteile im Schnee zeigte. Was wie Schrott aussah, bedeutete für Grether den Schlüssel zum Glück: ‚Es war eine einmalige Chance, an die Originale zu kommen.‘ Dass sie es waren, zeigte bereits die erste Montage. Ohne jedes Anpassen fügten sich Motorhaube und Spritzwand auf das Chassis. Und unter dem spröden roten Lack saß jenes originale Schwarz, mit dem der Typ 37 auch im ersten Bugatti-Register von 1954 gelistet war.“⁴¹ Jedoch musste von den erworbenen Originalteilen erst noch der nachträglich aufgetragene rote Lack fachgerecht abtragen werden, damit der mattschwarze Originallack zum Vorschein kam: „Das ist er [...], der Lack, den einst Molsheimer Arbeiter auftrugen. Arbeiter, die ihren Lohn von Ettore Bugatti bezogen.“⁴² – Aus diesem Kommentar spricht die besondere Wertschätzung von reliquienhaften Originalteilen bestimmter Automarken, die sich weiter erhält, obwohl viele dieser Teile mit heutigen Fertigungstechniken wesentlich perfekter ausgeführt werden könnten. Da die restlichen Karosserieteile definitiv als verschollen betrachtet wurden, mussten die Nachfertigungsteile (Heck, Boden und Instrumentenbrett) belassen und mit modernem Kunstharzlack farbgleich dem im Baujahr 1926 auf den Originalteilen

aufgebrachten Nitrolack angepasst werden.⁴³ An diesen Angaben ist zu ermessen, welche Bedeutung für einen Oldtimerbesitzer das ‚Originale‘ als Nicht-Wiederbringliches haben kann, und dies nicht nur aus Gründen der ökonomischen Wertsteigerung. Das Beispiel zeigt aber auch deutlich, dass die meisten Oldtimerbesitzer bei Restaurierungsfahrzeugen in ihrem Anspruch auf ‚totale Originalität‘ Kompromisse eingehen müssen. Um für eine seriöse Wertbemessung ‚originale‘ von nachgefertigten Teilen unterscheiden zu können, werden die Einzelteile von vielen Restauratoren penibel dokumentiert, um nicht von Experten bei Erstellung eines Wertgutachtens anlässlich eines bevorstehenden Besitzerwechsels als potentieller Betrüger entlarvt zu werden. Der in diesem Fallbeispiel genannte berufsmäßige Restaurator scheint jedenfalls nichts verbergen zu wollen: Analog zur Restaurierungsweise denkmalgeschützter Wandbemalungen, deren Schichtenaufbau an einer geeigneten Stelle offen gelegt wird, ließ er sogar an der von einem Befestigungsriemen verdeckten Stelle der Motorhaube einen Fleck der auf den Originallack aufgetragenen roten Nachlackierungsfarbe stehen.⁴⁴

Concours d'Elegance

Seit etwa 1910 wurde das gesellschaftliche Ereignis des Concours d'Elegance organisiert: ein automobiler Umzug der ‚Schönen, Reichen und Mächtigen‘, bei dem sich die erlauchten Teilnehmer in ihren reich mit Blumen geschmückten Automobilen, meist an einem Sonntag im Frühling einer Promenade oder anderen großstädtischen Prachtstraßen entlang bewegten. Dabei wurde ihr Gesamtauftritt, bestehend auch aus Kostümierung und Blumenschmuck, von einer Jury einer Wertung unterzogen, die sich also nicht dezidiert auf das Automobil bezog. Historische Vorläufer dieser Art von Concours sind die in vorautomobiler Zeit mit Equipagen oder anderen Gefährten veranstalteten Blumencorsos.

Anfänglich war der Concours d'Elegance also in erster Linie eine Prestigedemonstration höherer sozialer Schichten, die sich durch die Teilnahme ihrer gesellschaftlichen Position zu vergewissern suchten. 1929 kam es dann aber zu einer signifikanten Veränderung, als nämlich in den ausgedehnten Parkanlagen des Hotels Villa d'Este in Cernobbio am Comer See Automobilhersteller, erstmals unter der Bezeichnung Concours d'Elegance, ihre neuesten Modelle einer kapitalkräftigen Klientel vorführten – was bereits einer Art Automobilschau oder -messe gleichkam. Verbunden war diese spezielle Messe mit einem Wettbewerb um den ‚Coppa d'Oro‘, mit welchem der beste Karossier bzw. Automobilhersteller von einer kombinierten Fach- und Publikumsjury gekürt wurde.⁴⁵

Vor 18 Jahren, im Zuge der Konjunktur der Oldtimerszene in den 1980er

Jahren, wurde im kalifornischen Pebble Beach die Grundidee des Concours wieder aufgegriffen – jedoch mit dem Unterschied, dass unter dieser Bezeichnung nicht mehr Neuschöpfungen, sondern seltene historische Kraftfahrzeuge der Luxus- bzw. obersten Preisklasse (d.h. solche, die ursprünglich als Einzelanfertigung bzw. in einer Klein- oder Sonderserie produziert wurden) einer wettbewerbsmäßigen Zustandsbewertung unterzogen wurden. Seitdem fand dieser Veranstaltungstyp Nachahmer u.a. in Cernobbio (am Comer See), Schwetzingen (Baden-Württemberg), Paris und Het Loo (Niederlande).⁴⁶

Eine Einladung zum Concours d'Elegance gilt in der Oldtimerszene als die Krönung einer gelungenen Fahrzeugrestauration: Den entlang einer von Schaulustigen gesäumten Straße paradiierenden Oldtimern gelingt es, hohes Aufmerksamkeitskapital auf sich zu versammeln, welches von den mehr oder weniger prominenten Teilnehmern, ebenso wie vom Veranstalter und vom Veranstaltungsort zur Prestigeförderung genutzt wird. Ob vereinzelt oder in Gruppen vorgeführt ziehen die Oldtimer wegen ihrer Seltenheit und archaischen Anmutung alle Blicke auf sich. Den staunenden Betrachterinnen und Betrachtern ist vielleicht nicht immer bewusst, dass die meisten dieser Gefährte einen Prozess zunächst des Aufgeben-, Weggeworfen- und Vergessen-Werdens, dann der meist zufälligen Wiederauffindung und zuletzt der arbeits- und kostenintensiven Rückführung in einen bestimmten ‚ursprünglichen‘ Zustand durchlaufen haben.

5. Zwei Ausgänge: Aus dem Staub machen und Tod durch Feuer

Schrotthaufen

Eine Berühmtheit unter den Autoverwertern der Oldtimerszene war der im Oktober 2001 verstorbene Deutsche Rudi Klein, der mit 25 Jahren in die USA ausgewandert war und sich 1971 in der S. Alameda Street in Los Angeles mit dem Autoverwertungsbetrieb ‚Porsche [korrekte Schreibung, Anm.⁴⁷] Foreign Auto Wrecking‘ selbständig machte. Seit der Ölkrise kaufte er schwerpunktmäßig defekte und havarierte Sport- und Luxuswagen der Marken Mercedes und Porsche auf, mit denen oder deren Teilen als Restaurierungsobjekten er Handel trieb. Im Laufe der Jahre wuchs sein Schrottplatz automobiler Raritäten – „der schönste Schrottplatz der Welt“ auf etwa 5.000 Restaurierungsobjekte: ein schier unerschöpfliches Reservoir, von dem Restauratoren noch Jahrzehnte lang zehren dürften.

„Das zu kaufen, was den Reichen zu gammelig, den Armen zu unheimlich ist. Wer traut sich schon an einen verwarzten Rolls mit Motorschaden oder einen verhunzten Ferrari mit Kabelbrand? Und selbstverständlich das schön teuer zu verkaufen, was den Reichen kaputt gegangen ist: Ein Zentralverschluss für die alte Ferrari-Felge oder eine Uhr für den antiken Rolls. Gespür, Schnelligkeit und exakt zu wissen, was man für Exoten-Schrott zahlen darf, das ist das Geheimnis von Kleins Erfolg. Die Welt von Rudi Klein ist das Morbide, Kaputte. Das Gold hinter den meterhohen Türmen aus verfaulten Porsche 356, 912, 911, Carrera, Abarth Carrera, 904 GTS und Co. Platin aus längst vergangenen, glorreichen Zeiten. Getarnt als zerfressenes Metall zwischen Gestrüpp und Disteln. Die ausgebauten Boxer-Motoren, Getriebe und Achsen schimmern in der Abendsonne von Los Angeles wie ein roh geschliffener Diamant. Glückliche, wer diesen Haufen sein eigen nennen darf. Das Schrauber-Paradies auf Erden.“⁴⁸

Der in diesem Bericht mit literarischen Mitteln zelebrierte paradiesische Zauber automobiler Morbidezza gilt mittlerweile längst auch in Hochglanzmagazinen als ‚salonfähig‘:

Die Zeitschrift ‚Autofocus. Automobile Lebensart‘, die sich seit ihrer Gründung an einen kaufkraftstarken Leserkreis mit gehobenen Ansprüchen wendet, ist üblicherweise für qualitativ hochwertig photographierte Bildstrecken bekannt, in denen perfekt restaurierte oder exzellent erhaltene automobiler Preziosen, vornehmlich aus der Riege der Luxus-, Rennsport- und Prototypenfahrzeuge, vorgestellt werden. Dagegen wagte man in der Ausgabe 5 (2003) erstmals, einen ‚Schrotthaufen‘ zu präsentieren. Man ließ das Wrack unter Atelierbedingungen und mit Großbildtechnik vom renommierten Studiofotografen Michel Zumbrunn ablichten. Es handelte sich um einen äußerst seltenen ‚SS 1 Four-Light Saloon‘ von 1935 (einem Vorläufer der Marke Jaguar), von dessen Auffindung als Scheunenfund nach 50 Jahren Standzeit in einem Begleitartikel – unter dem Titel: „Aus dem Staub gemacht“ – berichtet wurde. Der Photograph verschleierte die erheblichen Standschäden und verschiedene provisorische Maßnahmen gegen das Auseinanderfallen der Karosseriestruktur keineswegs; auch der so genannte ‚Blätterteig‘ – im Fachjargon der Restauratoren eine Bezeichnung für mehrere verleimte Holzschichten, die durch Feuchtigkeitseinwirkung aufblättern – trug zu der ästhetischen Stilisierung des Autowracks bei.⁴⁹

Feuerkarosse

In der modernen Kultur westlicher Industriegesellschaften unterlagen und unterliegen Dinge „[...] nicht mehr nur einem quasi willkürlichen Kreislauf von Werden und Vergehen [...], sondern sie haben – trotz der Wegwerfmentalität, die die Konsumgesellschaft erzeugte – ein symbolisches Bewahr- und Sicherungsinteresse bewirkt.“⁵⁰

Die häufig formulierten, *modernen* Interpretamente der Kompensation oder Flucht⁵¹ können zwar auch auf den Umgang mit obsolet gewordenen verkehrstechnischen Artefakten, allen voran Automobilen, bezogen werden; aber letztlich *passen* sie nur teilweise – denn es gibt auch *gegenläufig passende* Beispiele. Martin Scharfe weist in diesem Zusammenhang auf den Freudschen Ausdruck der Kompromissbildung hin:

„Wenn sich also dem unbewußten Wunsch, das Schlaraffenland des modernen Fortschritts ad infinitum auszukosten, die Forderung des schlechten Gewissens entgegenstellt, diesen Wunsch abzuwehren, dann kann das Resultat Kompromißbildung sein (wie Freud sagte): es könnte dann ‚in derselben Bildung – im selben Kompromiß – gleichzeitig der unbewußte Wunsch und die Abwehrforderung befriedigt werden‘.“⁵²

Schließen möchte ich deshalb mit einem in der Oldtimerszene als ‚legendär‘ gelten- den Bericht, der, ein weiteres Mal, mit den Automobilen des Ettore Bugatti zu tun hat – von dem unter anderem berichtet wird, er habe wie kein anderer Automobilbauer „[...] seine Arbeiter Tage lang einen Motorblock von außen polieren lassen, was ausschließlich der Schönheit galt, kein Konstrukteur hätte daran gedacht, Räder aus Aluminium zu gießen oder aus Klaviersaiten zu fertigen, und kein Fabrikant wäre mit so geringen Verdienstspannen zufrieden gewesen wie Bugatti“:⁵³

Es war der holländische Bugattifan Guillaume Prick, der den Geburtstag Ettore Bugattis im Jahr 1881 als Beginn einer neuen Zeitrechnung propagierte: Das Jahr 124 E.B. würde demnach am 15. September 2004 n. Chr. beginnen. Alljährlich verschickte Prick, „der in seiner eigenen Bugatti-Traumwelt existiert[e]“, zu diesem Termin Neujahrsgrußkarten. In seinem Testament verfügte er, nach seinem Tod in seinem Bugatti sitzend mit Benzin übergossen und verbrannt zu werden.⁵⁴



Der Holländer Guillaume Prick am Steuer seines Bugatti. Photographie von Julius Weitmann. In: Helmut Zwickel: Die Schnellsten. Berühmte Rennwagen – legendäre Fahrer. Wien u. Heidelberg 1974, 14.

- ¹ *Herbert W. Hesselmann* (Fotos) u. *Halwart Schrader* (Text): *Schlafende Schönheiten*. Ein wahres Automärchen. Hamburg 1986.
- ² *Till Schauen*: Schlafwagen. Mythos Scheunenfund – Stammtischprosa oder Realität? In: *Oldtimer Markt*, Nr. 3 (2004), 8-17, hier bes. 12 f.
- ³ Vgl. dazu z.B. den Artikel ‚Schatz‘ im HDA (Handwörterbuch des Deutschen Aberglaubens), Bd. 7, Berlin u. Leipzig 1936, 1002-1015.
- ⁴ *Schauen* (wie Anm. 2), 8.
- ⁵ *Norbert Böwing* (Text) u. *Reinhard Schmid* (Fotos): *Sleeping beauties*. Schrott-Mausoleum. In: *Motor Klassik*, 10 (2001), 52-55, hier 53.
- ⁶ *Hartmut Böhme*: Vom Cultus zur Kultur(wissenschaft). – Zur historischen Semantik des Kulturbegriffs. In: Renate Glaser u. Matthias Luserke (Hg.): *Kulturwissenschaft – Literaturwissenschaft*. Positionen, Themen, Perspektiven. Wiesbaden 1996, 48-68, hier 50. Für diese und weitere Literaturhinweise sowie für das Lektorat meines Beitrags bedanke ich mich bei Reinhard Bodner.
- ⁷ *Martin Scharfe*: *Menschenwerk*. Erkundungen über Kultur. Köln, Weimar u. Wien 2002, 326.
- ⁸ *Böwing u. Schmid* (Wie Anm. 5), 55.
- ⁹ Zit. n. einem Artikel von *Jan-Henrik Muche* (Text) u. *Andreas Beyer* (Fotos). In: *Oldtimer Praxis*, 8 (2004), 6-11.
- ¹⁰ Der Begriff stammt aus dem angelsächsischen Raum, wo er für eine Sache (oder auch Person) steht, die einer vergangenen Zeit angehört. Während ‚Oldtimer‘ im Deutschen für ein „(gut gepflegtes, seltenes) Modell eines Autos, das nicht mehr gebaut wird, insbes. aus der Frühzeit des Automobilbaus, und deshalb Sammler- oder Liebhaberwert hat“, verwendet wird, werden im Englischen für die deutsche Bedeutung von ‚Oldtimer‘ die Bezeichnungen ‚veteran car‘ oder ‚vintage car‘ gebraucht. Zit. n. *Broder Carstensen u. Ulrich Busse*: *Anglizismen-Wörterbuch*. Der Einfluß des Englischen auf den deutschen Wortschatz nach 1945 (3 Bd.). Bd. 1, Berlin u. New York 1994, 992-994. Für Hinweise danke ich Kathrin Sohm.
- ¹¹ BGB, Teil 1, Nr. 103 (1997), § 2 Z 43 KFG. Zit. n. http://www.porscheclassic.at/oldtimer/old_allgemein.htm (Stand: 04.03.2004).
- ¹² Vgl. dazu z.B. <http://www.fsva.ch/de/Verband/Geschichte.htm> (Stand: 13.03.2004).
- ¹³ Informationen dazu auf der Homepage des Vereins: <http://www.schnauferclub-asc.de/Tradition/Mix/Dauerbrenner/Schnauferl-lkone/schnauferl-lkone.html> (Stand: 13.03.2004).
- ¹⁴ Erwähnenswert ist z.B. der im Jahr 1925 aus Anlass des 25-jährigen Bestehens des ASC im Beisein von Carl Benz veranstaltete „historische Corso“. Vgl. dazu den Chronikbericht in: *Das Schnauferl*. Offizielles Magazin des allgemeinen Schnauferlclubs, gegründet 1900. Ältestes Autler-Magazin Deutschlands. Ausgabe vom September 2003, 5 f. – Online unter http://www.schnauferclub-asc.de/Das_Schnauferl/schnauferl_september.pdf (Stand: 18.03.2004).
- ¹⁵ Vgl. *Jan Assmann*: *Das kulturelle Gedächtnis*. Schrift, Erinnerung und politische Identität in frühen Hochkulturen. 4. Aufl. München 2002, 20.
- ¹⁶ Homepage der FIVA: <http://www.fiva.org> (Stand: 18.03.2004).
- ¹⁷ Eine imposante Sammlung an Omnibussen und technischen Einsatzfahrzeugen hat im Laufe der Jahrzehnte die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung bzw. die heutige Postbus AG aufgebaut. Ausgewählte Exemplare daraus, die teils im Charter-, teils im saisonalen Linienbetrieb eingesetzt waren, wurden bei Oldtimermessen präsentiert; als geschlossene Sammlung können die Fahrzeuge derzeit jedoch nicht besichtigt werden. Vgl. hierzu die mit Bildbelegen reich ausgestattete Publikation von *Peter Lösch u. Hans Pötschner*: *90 Jahre Postautobus*. Bonn 1998. (= Omnibus-Archiv Österreich) sowie <http://www.postbus.at/rent/index.html> (Stand: 07.03.2004).

¹⁸ Mit der Sammlung Prof. Dr. Max Reisch (1912-85) befindet sich eine bedeutende, weil lückenlose, biographisch orientierte Automobilsammlung im Innsbrucker Riesenrundgemälde: Sie enthält alle Fahrzeuge, die auf den Reisen (Nordafrika, Indien, 40.000 km um die Welt, Sahara, Wüste Sinai, Orient) des Tiroler Geographen und Expeditionsreisenden Reisch verwendet wurden. Vgl. dazu <http://www.maxreisch.at> (Stand: 07.03.2004).

¹⁹ Zur Geschichte des ÖMVV vgl. <http://www.oemvv.at/oemmvv/geschichte/.htm> (Stand: 16.02.2004), 8.

²⁰ *Hermann Bausinger*: Technik im Alltag. Etappen der Aneignung. In: *ZfV*, 77 (1981), 227-242, hier 241.

²¹ *Konrad Köstlin*: Relikte: Die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. In: *Kieler Blätter für Volkskunde*, V (1973), 135-157, hier 148.

²² Vgl. dazu *Adelheid Schrutka-Rechtenstamm*: Vom Wegwerfen zum Recycling. Über den symbolischen Umgang mit Ressourcen. In: *Bayer. Jb. f. V.* 2000, 129-135, hier 129.

²³ Eine treffende Formulierung bei *Andreas Knie u. Lutz Marz*: Die Stadtmaschine. Zu einer Raumlast der organisierten Moderne. Discussion paper. Berlin 1997, 1 (gefunden bei *Zenone* [wie Anm. 25]).

²⁴ *Bazon Brock*: Autofriedhof. In: ders.: Die Re-Dekade. Kunst und Kultur der 80er Jahre. München 1990, 283-288, hier 283.

²⁵ Zit. n. *Daniela Zenone*: Das Automobil im italienischen Futurismus und Faschismus. Seine ästhetische und politische Bedeutung. Berlin 2002. Onlinepublikation: <http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2002/ii02-115.pdf> (Stand: 22.03.2004). (= Veröffentlichung der Abteilung „Organisation und Technikgenese“ des Forschungsschwerpunktes Technik-Arbeit-Umwelt, Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung). – Für eine volkscundlich-kulturwissenschaftliche Perspektive vgl. *Martin Scharfe*: Die Nervosität des Automobilisten. In: Richard van Dülmen (Hg.): *Körper-Geschichten*. Frankfurt/Main 1996, 200-259. – Neuere Untersuchungen des Kölner Instituts für Betriebliche Gesundheitsförderung zur anthropomorphisierender Interaktion von Personen mit technischen Geräten, darunter auch dem Auto, ergaben interessante Aufschlüsse. Befragungen zufolge steht bei anthropomorphisierenden Interaktionen mit Geräten unter 13 häufigen Gerätearten an zweiter Stelle das Auto mit 18 % nach dem PC mit 26 % Anteil an der Spitze. Die Umfrage einer amerikanischen Versicherungsgesellschaft ergab, dass 32 % der Befragten ihrem Auto einen Namen gaben und 12 % ihrem Auto zum Valentinstag ein Geschenk machen würden Zit. n. http://www.aok-bgf.de/aktuell/archiv/IN%202_01.pdf, 6 (Stand: 22.03.2004).

²⁶ *Brock* (wie Anm. 24), 283.

²⁷ Ebd.

²⁸ Ebd., 286.

²⁹ *Boris Groys*: Über das Neue. Versuch einer Kulturökologie. München u. Wien 1992, 9.

³⁰ Zit. n. *Folker Kraus-Weysser*: Fauler Zauber. Vier Fotografen (Wolfgang Drehen, Matthias Schneider, Peter Vann, Malte Jürgens) erleben die morbide Faszination des Schrottplatzes. In: *Autofocus*, 7 (1999) H. 3, 74-80.

³¹ Zit. n. http://www.bmbwk.gv.at/medienpool/9225/84043_Metallrecycling.pdf (Stand: 15.03.2004)

³² Vgl. dazu die Bemerkungen bei *Martin Scharfe*: Pferdekutscher und Automobilist. In: *Hessische Blätter für Volks- und Kulturforschung*, 27 (1991), 139-162, hier 141 f.

³³ Zit. n. *Malte Jürgens*: Von alten Teilen und Altenteilen. In: *Motor Klassik. Das Oldtimermagazin von Auto, Motor und Sport*, 7 (2004), 3.

³⁴ Ausdruck bei *Ruth-E. Mohrmann*: Dingliche Erinnerungskultur im privaten Bereich. In: Brigitte Bönisch-Brednich u.a. (Hgg.): *Erinnern und Vergessen. Vorträge des 27. Deutschen Volkskundekongresses Göttingen 1989* (= Beiträge zur Volkskunde in Niedersachsen 5), 209-217.

³⁵ *Wolfgang Kaschuba*: Einführung in die Europäische Ethnologie. München 1999, 229.

³⁶ *Gottfried Korff*: Paradigmenwechsel im Museum? Überlegungen aus Anlass des 20jährigen Bestehens des Werkbund-Archivs, vorgetragen am 27. Mai 1993 im Martin-Gropius-Bau. Ohne Paginierung. Online unter: http://www.museumderdinge.de/interna/selbstbild_fremdbild/g_korff.php (Stand: 16.03.2004).

³⁷ Dieser beschreibt das Fehlen von Authentizität in ‚Strukturelle Anthropologie‘ als negatives Merkmal westlicher Industriegesellschaften. Zit. n. *Korff* (wie Anm. 36).

³⁸ Der Literaturwissenschaftler beschreibt in seinem Buch ‚Von realer Gegenwart‘ (Wien 1990) die wachsende Sehnsucht nach dem Primären/Authentischen in einer Welt des Sekundären/der Surrogate. Zit. n. *Korff* (wie Anm. 36).

³⁹ In der Oldtimerszene steht ‚Molsheim‘, der Standort der als Firma heute nicht mehr existenten Automobilmanufaktur von Ettore Bugatti, synonym für die Marke Bugatti.

⁴⁰ Die meisten ‚Neulinge‘ unter den Bugatti-Besitzern wünschen sich ein vermeintlich ausschließlich mit dieser Sportwagenmarke in Verbindung gebrachtes, spezielles Blau. Firmenspezifische Farbtöne (wie z.B. das für Ferrari markengeschützte ‚Rosso Corsa‘ oder das Tannengrün der englischen Sportwagenmarken Bentley Lotus, Aston Martin, Lagonda u.a.) würden ein Kapitel für sich darstellen: Entsprechende Zuschreibungen resultieren aus den Anfängen des internationalen Automobilrennsports, der als Wettstreit der Nationen aufgefasst wurde. Bis zur Einführung einer ab 1934 geltenden neuen Rennformel mussten die Rennsportwagen in jenen Rennfarben lackiert sein, die der Nationalität der Rennfahrer entsprachen (z.B. für Frankreich: Blau). Ab 1934 machte man die Rennfarbe nicht mehr von der Nationalität des Fahrers, sondern von jener des Rennstalls abhängig, sodass z. B. französische Rennställe wie Delahaye, Delage, Bugatti u.a. die Rennen in Blau bestritten – und zwar ungeachtet dessen, welcher Nationalität die Rennfahrer angehörten. Ab der Rennsaison 1968 wurde diese Unterscheidungsregel zugunsten der dominierend gewordenen Werbeinteressen von Sponsorfirmer aufgegeben. (Zit. n. Der Sport-Brockhaus. Alles vom Sport von A-Z. 3. Auflage Wiesbaden 1977, 364.)

⁴¹ Restaurierungsbericht von *Thomas Wirth* (Text) u. *Hardy Mutschler* (Fotos). In: Motor Klassik. Das Oldtimermagazin von Auto Motor und Sport, 11 (2002), 124-129, hier 127.

⁴² Ebd., 125.

⁴³ Zit. n. ebd.

⁴⁴ Zit. n. ebd., 127.

⁴⁵ Erst vor 7 Jahren wurde das mondäne Ambiente der Villa d'Este als geeignete Bühne für eine Wiederbelebung des Concorso d'Eleganza – nunmehr allerdings als Wettbewerb um die schönsten historischen Kraftfahrzeuge der automobilen Oberklasse – ausgewählt.

⁴⁶ Eingehendere historische Untersuchungen des Themas sind zwar relativ selten; aber mit Hilfe der Informationen, die auf Veranstalter-Homepage zu findenden sind, lassen sich zumindest einige Grundzüge eines Bedeutungswandels nachzeichnen. Vgl. insbesondere http://www.amwmag.com/Redaktionell/Villa_d_Este/Villat1/villat1.html (Stand: 14.03.2004).

⁴⁷ Das fehlende ‚s‘ dürfte sehr wahrscheinlich auf markenrechtliche Gründe zurückzuführen gewesen sein.

⁴⁸ *Oliver Lauter*: Pekige Porsche. Vergammelte Flügeltürer. Fassungslose Ferrari. Crash Mobiles besuchte den schönsten Schrottplatz der Welt: Rudi Kleins Porche Wrecking in Los Angeles. In:

http://www.daz24.de/15_archiv/05_cm/1101/1_1.htm (= DAZ 24. Der Auto-Anzeiger) (Stand: 08.03.2004).

⁴⁹ *Halwart Schrader* (Text) u. *Michel Zumbrunn* (Fotos): Aus dem Staub gemacht. In: *Autofocus. Automobile Lebensart von Auto, Motor und Sport*, 5 (2003), 86-93.

⁵⁰ Zit. n. *Gottfried Korff*: Dinge: unsäglich kultiviert. Notizen zur volkskundlichen Sachkultur-forschung. In: Franz Grieshofer u. Margot Schindler (Hgg.): *Netzwerk Volkskunde. Ideen und Wege*. Wien 1999 (= Festschrift für Klaus Beitz zum 70. Geburtstag), 273-290, hier 290.

⁵¹ Vgl. dazu *Scharfe* (wie Anm. 7), 318. Für Hinweise danke ich Kathrin Sohm und Reinhard Bodner.

⁵² Ebd.

⁵³ *Klaus Lempke*: Die alten Autos der alten Schlümpfe. In: *Stern Illustrierte* 22 (1977), 192-199, hier 197; zit. n. *Völker Fischer*: Nostalgie. Geschichte und Kunst als Trödelmarkt. Luzern u. Frankfurt/Main 1980, 91.

⁵⁴ Zit. n. *Helmut Zwickl*: Die Schnellsten. Berühmte Rennwagen – legendäre Fahrer. Wien u. Heidelberg 1974, 19. – Zu den besonderen Zusammenhängen zwischen Automobil und Feuer sei abschließend verwiesen auf *Gerburg Treusch-Dieter*: Die Geburt des Autos aus dem Feuer. Das Ende einer Himmelfahrt. Onlinepublikation 2001 unter <http://www.treusch-dieter.de/tartefakte/auto01.html> (Stand: 15.03.2004).



