

AUTOMOBILE

# Ritterschlag für Rostlauben

Oldtimer dürfen in Umweltzonen fahren und genießen Steuervorteile. Nun erlangen Massenprodukte der achtziger Jahre den begehrten Status. Droht eine Schwemme artgeschützter Altautos?

Der Mercedes 450 SLC, Baujahr 1977, hat ikonengoldenen Metallic-Lack und Sitzbezüge aus grünem Leder. Er ist kein Uropa des Straßenwesens, jedoch erkennbar in Liebhaberhand.

Sein Eigner Andreas Scheuer trägt stets ein Foto des Wagens mit sich – auf dem Bildschirm seines BlackBerrys. Scheuer ist 36, drei Jahre älter als sein Auto; für einen Staatssekretär ist das relativ jung.

Enthusiasmus langsam zum Problem werden könnte.

Deutschland zählt zu den saturierten Wohlstandsgesellschaften der Erde, deren Fahrzeugbestand nicht mehr signifikant wächst. Was jedoch enorm zunimmt und auch künftig noch wachsen wird, ist die Zahl der Oldtimer (siehe Grafik). Über 360 000 Autos, die in Deutschland fahren, wurden vor 30 und mehr Jahren erstmals in den Verkehr gebracht. Und ein Blick

brauch. Fast zwei Drittel der Autoveteranen fahren mit H-Kennzeichen. Deutschland verfügt damit über nahezu eine viertel Million amtlich anerkannter Oldtimer. Nun fragt sich: Wie groß muss eine Flotte sein, damit die Pflege des mobilen Kulturguts sichergestellt ist?

Die Gefahr einer womöglich drohenden Schwemme beschäftigt durchaus auch den parlamentarischen Arbeitskreis. „Wir brauchen ein Frühwarnsystem“, erklärt dessen Koordinator Martin Halder, als ginge es um eine Frage der nationalen Sicherheit.

Der Berliner Unternehmer ist einer der erfolgreichsten Lobbyisten des modernen Oldtimer-Zirkus. Mit seinem „Meilenwerk“ schuf er in einem ausgedienten Straßenbahndepot der Hauptstadt eine Großgarage für Klassiker mit angeschlossenen Kultur- und Eventpark. Ableger sind inzwischen in Düsseldorf und Stuttgart entstanden.



Oldtimer-Treffen vor Schloss Bensberg: Lukrative Heiligsprechung

Der Passauer Politologe zählt zu den Nachwuchstalenten der CSU; sein Wirkungsfeld ist das Bundesverkehrsministerium, seine Haarpomade zeugt von der Viskosität dicken Differentialöls, und seine Leidenschaft für Autoklassiker generiert durchaus Volksnähe. Im niederbayerischen Wahlkreis tritt Scheuer oft mit einem alten Mini auf, in Berlin zählt er zu den Initiatoren des Parlamentskreises „Automobiles Kulturgut“.

Die parteiübergreifende Arbeitsgruppe soll einem „breiten Enthusiasmus Rechnung tragen“ (Scheuer) und „frühzeitig für Themen sensibilisieren“. Ein solches Thema ist zum Beispiel, ob ebendieser

in die Statistik lässt absehen, dass diese Zahl Jahr für Jahr um gut 20 000 Gebrauchtwagen steigen wird.

30 Jahre nach seiner ersten Zulassung kann ein Auto als Oldtimer klassifiziert werden. Es bekommt ein Kennzeichen mit einem H (für „historisch“) am Ende und nennenswerte Privilegien: Fortan darf es in jede Umweltzone fahren, auch wenn es über keinerlei Abgasreinigung verfügt, und sein Halter zahlt nur noch einen jährlichen Pauschalsteuersatz von 192 Euro – bei stark motorisierten Modellen mitunter eine Ersparnis von jährlich über tausend Euro.

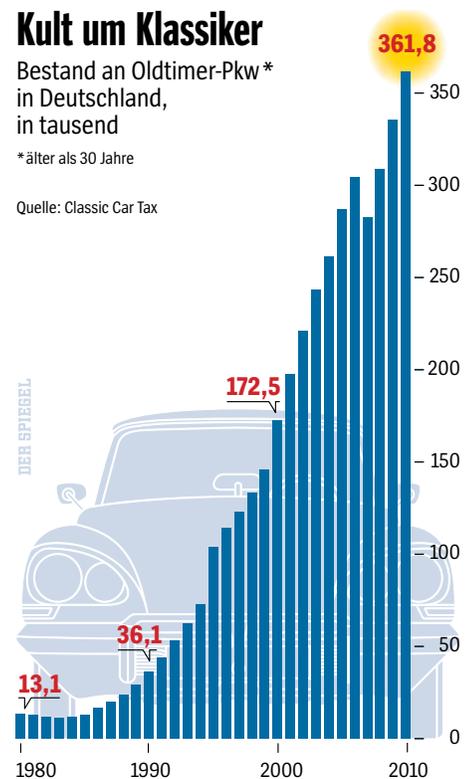
Entsprechend viele Fahrzeugeigner machen von der lukrativen Option Ge-

## Kult um Klassiker

Bestand an Oldtimer-Pkw\* in Deutschland, in tausend

\*älter als 30 Jahre

Quelle: Classic Car Tax



Halder und Staatssekretär Scheuer sind Duzfreunde. Gemeinsam leisteten sie vor vier Jahren – Scheuer war noch einfacher Abgeordneter – politischen Rettungsdienst am Altauto. Die Große Koalition – Verkehrs- und Umweltministerium waren SPD-verwaltet – wollte keine Ausnahme für historische Autos in Umweltzonen machen. Etliche deutsche Großstadtzentren wären damit tabu, die Oldtimer für viele Eigner praktisch nutzlos geworden.

Halder, Scheuer und einige gleichgesinnte Parlamentarier machten Front gegen den Plan – und siegten. Für Oldtimer gilt seither eine pauschale Ausnahmeregelung wie für Krankenwagen oder die

Bundeswehr: Sie dürfen zu jeder Zeit unabhängig von ihrer Abgasqualität in jede Stadt.

Scheuer erkennt wohl, dass das Delikate dieses Privilegs mit der Zahl derer wächst, die es genießen: „Es muss für den Außenstehenden nachvollziehbar sein“, erklärt er, „dass ein Auto mit H-Kennzeichen einen historischen Wert darstellt“ – ein Postulat, das immer schwieriger zu erfüllen ist. Denn nun erreichen jene Kfz-Jahrgänge das Alter der Heiligsprechung, in denen die Autoindustrie sich zunehmend auf die Massenfertigung kunststoffbeplankter Allerweltskaleschen verlegt.

Momentan wird der Auto-Jahrgang 1981 in den honorigen H-Kreis aufgenommen. Damals erschienen zur Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt drei neue Volkswagen: Polo II, Derby II und Santana. Fiat hatte eine leidlich fahrbare Polymerverwachsung namens Ritmo im Angebot und Nissan die Limousine Datsun Laurel, für deren späteres Abtauchen in ewige Vergessenheit der Hersteller dankbar sein dürfte. Auch die Vorstellung, dass 205 noch zugelassene Renault 9 dieser Jahre die Oldtimer-Weihe feiern dürfen, lässt nicht wirklich auf einen Höhepunkt der mobilen Kulturpflege hoffen.

Altauto-Fachwart Halder gesteht: Hier besteht ein Problem. Dennoch warnt er vor Häme und Arroganz: „Wir werden uns hüten, jetzt eine Art Geschmacks-polizei zu spielen.“ Auch Scheuer versucht, dem historischen Gruselkabinett möglichst angstfrei zu begegnen: „So ein Santana“, sagt er, „der hat schon was.“

Entscheidend, erklärt er, sei die Bewertung, ob sich ein solches Auto tatsächlich in der Hand eines Liebhabers befindet. Die Unterscheidung muss ein Gutachter des TÜV oder anderer autorisierter Prüfdienste fällen, und der Spielraum für Fehlerurteile ist groß. Allerlei Rostlauben haben bereits den Ritterschlag zur Aufnahme in den H-Orden erhalten. „Da gab es etwas Wildwuchs“, räumt Halder ein. Die Gutachter seien „durch eine Lernkurve gegangen“.

Zudem sehen sich die Prüfer zuweilen mit neuen Spielarten des Autokults konfrontiert, in denen ein Grundmaß an Korrosion der Magie sogar zuträglich zu sein scheint. Die Oldtimer-Liehaberei ist längst nicht mehr eine Domäne humorresistenter Schraubenschlüsselautisten, die sich abendfüllend über Ersatzteilnummern austauschen und ihre Fahrzeuge in einem Erhaltungszustand knapp oberhalb des Neuwagenniveaus bewahren.

An die Stelle des Veteranenclub e.V. tritt zunehmend eine Subkultur lässiger Enthusiasten, deren Bereitschaft zur Selbstironie auch die wilde Ehe mit einem Santana zulässt. Sie nennen ihre Autos Youngtimer, weil diese noch in einer spät-



**Oldtimer-Freunde Halder, Scheuer**  
Dem historischen Gruselkabinett...



VW Santana



Datsun Laurel



Renault 9



Fiat Ritmo

**Neo-Klassiker aus den frühen Achtzigern**  
...möglichst angstfrei begegnen

jugendlichen Daseinsform zwischen Gebrauchtwagen und frühem Klassiker einheroxidieren.

Auch Scheuer hat die Szene bereits unter kritischer Beobachtung: „Mir fällt auf“, sagt er, „dass viele Youngtimer echt verrostet sind.“ Dem Staatssekretär entging dabei womöglich, welch kunstreiche Form der Wagenpflege bisweilen zur Herstellung dieses Verwitterungszustands erforderlich ist. Im Internetblog des Altblech-Magazins „Abgefahren“ wird etwa von einem Audi V8 berichtet, den sein Eigner durch Abschmirgeln des gesamten Lacks auf „Endzeit-Optik“ trimmte. Die vollverzinkte Karosserie gesamthaft verrosten zu lassen bedurfte einiger Tricks. Der Fahrzeughalter empfiehlt unter anderem chemische Hilfsmittel („Geht übrigens mit Batteriesäure perfekt“).

Brennpunkt des neuen Altauto-Kults ist eine niedersächsische Stadt, in der Deutschland etwa so authentisch modert wie ein abgewohnter Opel Commodore. Der Oldenburger Werbekaufmann Alexander Mrozek arbeitet als Organisator der inzwischen erfolgreichsten Youngtimer-Rallye Deutschlands ein Trauma seiner frühen Autofahrerjahre ab. Vor elf Jahren nahm der heute 36-Jährige mit einem parentief vergammelten Alfa-Coupe an einer Oldtimer-Rundfahrt teil, die durch seine Geburtsstadt Oldenburg führte, fühlte sich in dem elitären Klassikerkreis aber „nicht willkommen“.

Mrozek ging in die Offensive und organisierte mit drei Freunden die „Creme 21 Youngtimer Rallye“. Henkels Hautpflegepaste erlebte in den Siebzigern ein kurzes Hoch, um dann doch an Nivea abzuschmieren. Inzwischen steht der Name der gestrandeten Kosmetik auch für das höchstrangige Jahrestreffen teils dürrtief beleumundeter und nicht immer garagengepflegter Liebhaberautos. Herzerfrischende Spießerkarossern wie Opel Kadett C und Ford Taunus sind erwünscht und gemeldet, in diesem Jahr geht erstmals auch ein Hyundai Grandeur der ersten Generation an den Start. Der chromstrotzende Blechkasten verbreitete 1986 die Illusion, Europas Autoindustrie habe aus Korea nichts zu fürchten.

Die Veranstaltung ist seit Jahren ausgebucht und wurde längst von den Herstellern entdeckt. Opel Classic wird in diesem September mit sechs Werkswagen teilnehmen.

Auch Unternehmer Halder, dessen Meilenwerk ursprünglich auf die etablierte Klientel zielte, baut schon Brücken in die Erlebniswelt der Youngtimer. Er wird an der „Creme“ mit einem Rolls-Royce teilnehmen – dem erdigsten Modell, das je das Emblem dieser Marke trug.

Es ist ein Silver-Shadow-Pick-up aus dem Fuhrpark eines amerikanischen Gärtners.

CHRISTIAN WÜST