So oder so ein Traumauto: Dieser Aston Martin DB4 Zagato kostet als Replica 1,5 Millionen und als Original rund 6 Millionen Franken.

Was ist Original, was Replica und was Eigenkonstruktion? Beat Roos versucht, die Fragen aller Fragen zu beantworten.

IST DIESES

Von Beat Roos*

Ist dieses Auto ein Original? Eine Replica? Oder gar eine Eigenkonstruktion? Versuchen Sie mal bei einem Oldtimeranlass – natürlich mit der nötigen Distanz – die zu diesem Thema geführten Gespräche etwas zu verfolgen. Aber bitte, mischen Sie sich nicht ein! Denn Fachleute reagieren manchmal ganz unbeherrscht auf solche Störungen.

Sollten Sie hören, dass der Aussenspiegel am Maserati 4CLT oder die Auspuffblende am Goggomobil von einem Turricum oder gar am Borgward gesehen wurde, bleiben Sie gelassen. Sie wissen es sicher besser und könnten erhobenen Hauptes sagen: «Sicher nicht. Diese Teile wurden in Korea für den Zubehörmarkt in England produziert und prangen auch an meinem Ur- GTI.»

So wandern wir durch die schön präsentierten Fahrzeuge und werden den Ernst der Lage sofort erkennen und versuchen, die Fragen in den Raum zu stellen und einige Antworten zu geben.

Die Originale bestehen hauptsächlich...

Fangen wir mit dem Original-Fahrzeug an. Dieses Teil gehört zu der seltenen Spezies und verursacht am meisten rote Köpfe. Ein Fahrzeug, das den Zustand des damaligen Herstellers heute noch ausweist, kann als Original bezeichnet werden. Gehen wir davon aus, dass das Fahrzeug nicht vom Fleck weg ins Museum gestellt, sondern tatsächlich auf der Strasse bewegt wurde.

AUTO EIN ORIGINAL?

Da war es sicher nötig, Reparaturen oder Wartungen ausführen zu lassen. Auch konnte man es wahrscheinlich nicht vermeiden, dass das Blech in feindliche Berührung kam und entsprechend nachgebessert werden musste.

...aus der Substanz der damaligen Zeit

Auch kann man davon ausgehen, dass das ursprünglich eingefüllte Benzin, Öl und Wasser den Zahn der Zeit nicht überlebt hat. Schon in früheren Zeiten, als man auf unbefestigten Naturstrassen fuhr, blieben die Steine nicht da, wo sie hingehörten. Sie suchten den Weg in Windschutzscheiben oder in polierte Kotflügel.

Fassen wir zusammen: Ein original Fahrzeug besteht hauptsächlich aus der Substanz, die in der damaligen Zeit verwendet wurde und wird eigentlich nicht restauriert präsentiert. Ja, ich höre das Protestgeschrei! Denn ein original Fahrzeug kann auch ein restauriertes Fahrzeug sein, das peinlich genau in seiner Ursprungsform restauriert wurde.

Ja, ich weiss es: Die Kuh, die damals das Leder geliefert hat, war natürlich nicht mehr aufzufinden. Ebenfalls wird sicher die Nitrofarbe der wasserverdünnbaren Farbe weichen müssen und auf den Scheiben ist das Symbol von Glas-Trösch anstelle von Triplex. Damit kann und muss man leben. Die Zukunft wird in die Richtung gehen, dass unser schöner durch Katalysatoren verändert werden muss.

BITTE UMBLÄTTERN

Dieser Trend ist in Deutschland bereits präsent mit der Feinstaubvignette für die Innenstädte.

Nun sind wir zurück beim Original: In einer renommierten Szene mit italienischem Klang wurde in den Achtzigern «matching number»

Beat Roos.

zum heiligen Wort erklärt. An dieser Stelle könnte ich diese Philosophie mit Beispielen widerlegen. Nehmen wir doch den Rennsport aus den Fünfzigern, wo unter anderem auch Ferrari bei wichtigen Rennen im Stammhaus in Modena die «Kopie» des Originals nach einem Unfall auf der Rennstrecke bereit hielt, um unmittelbar reagieren zu können.

Das heisst: Identische Chassis- und Motornummer prägen und ab auf den Rennplatz mit dem Ding, wo das Rennen fortgesetzt wurde. Die Siege waren wichtiger als die «matching number». Somit kann es heute vorkommen, dass plötzlich mehrere «Originale» auftauchen!

Gut, Sie haben Recht: Heute haben wir mehr Volumen in den Maschinen als damals und Drehmoment vom Feinsten. Was solls: Es ist eine Augenweide, wenn wir am «Original» die Haube öffnen und alles «chromglänzt» und auf den Wasserschläuchen das Wort «Universal» sich hervorhebt. Es bleibt ein Original.

Die Replica basieren zumindest...

Auf unserer Inspektionsreise kommen wir zur Replica. Schnöde und mit verächtlichem Blick geht der Purist an einem solchen Kunstwerk vorbei. Im Augenwinkel ist aber doch noch ein bewundernder Blick auf die Leistung dieses im Detail dem Original entsprechenden Objekts zu entdecken. Bereits in den Fünfzigern wurde das Wort bei original Fahrzeugen verwendet. So wurde beispielsweise der Healey 100S nach dem Renneinsatz in Sebring – übrigens mit einem gewissen Stirling Moss am Lenkrad – als «Sebring Replica» bezeichnet. Sie schmunzeln? Es ist so, Tausende von Autospezialisten verwenden dieses Wort für jegliche Kopie irgend eines Herstellers. Geben wir ihnen teilweise Recht.

> Den armen Experten wurden völlige Neukonstruktionen als Originale untergejubelt.

...auf einem original Fahrzeug

Fazit: Eine Replica ist ein Fahrzeug, das zumindest auf einem je existierenden original Fahrzeug eines Herstellers basiert. Hier würde ich eher das Wort Recreation sehen. Solche Fahrzeuge sind oft vom Original kaum zu unterscheiden.

Um diese Dinger im Strassenverkehr zulassen zu können, wurde und wird immer noch in die Trickkiste gelangt und eine Chassis-Nummer eines aus der Zeit stammenden Fahrzeuges verwendet und somit auch die bestehenden Zulassungspapiere. Hier hat jetzt die Europäische Union Gegensteuer gegeben. Solche Fahrzeuge werden mit einer neuen Fahrgestell-Nummer versehen, die dem heutigen Standard Genüge tut.

Jemand hat doch wirklich einmal zu sagen gewagt: «Je älter desto originaler.» Jetzt haben zweifelnde Zulassungs- Experten weltweit die Möglichkeit, diese Storys zu überprüfen, indem sie der Veteranenzulassung eine Expertise zugrunde legen. Hier in der Schweiz hat das Bundesamt für Strassen der FIVA diese Aufgabe übertragen. Ob ich das billige? Mit einem tränenden Auge, aber die Szene ist selber schuld, hat sie den armen Experten doch völlige Neubauten untergejubelt, die noch nie neben einem echten Oldtimer gestanden haben. Eine Minderheit provoziert immer, und somit werden die Vorschriften, Weisungs- und Gesetzbücher immer im dicker.

Die Eigenkonstruktionen sind...

Wir setzen unsere Reise durch die motorische Fabelwelt fort und entdecken am Ende der Strasse ein Fahrzeug, das unsere schon fast müden Augen noch nie erblickt haben. Strahlend, glänzend und fast zu neu steht es vor uns. Wir konsultieren alle Bücher, fragen uns wund, blicken zum Himmel und erwarten Antworten. Nichts passiert. Dann schlagen wir eine Zeitung auf – und da steht es: Dieses Ding war ein «Geheimprojekt» und wurde durch unsere unzweifelhaft schlauste Generation, (was waren das doch früher für Bastler!) neu entdeckt. Und so wird es wahr, das geflügelte Wort : «Je älter desto originaler.»

Sie lächeln und haben es erraten: Wir sind bei den Eigenbau Fahrzeugen mit historischem Aussehen angelangt. Ich zücke den Strohhut vor diesen Leuten, die so viel Herzblut in ein Fahrzeug investieren. Es sind Fahrzeuge die man eigentlich immer haben wollte, aber niemand hat sie gebaut. Hier gibt es verschiedene Erbauer die ihre Geschichte auf die eine oder andere Art präsentieren. Die Seriösen sagen, sie hätten irgend ein Chassis genommen und auf dieses Ding ein Traumfahrzeug aufgebaut. Andere sagen, sie hätten ein original Chassis genommen und nach «verschwundenen Werksplänen» die Welt mit der von der Sintflut vernichteten Unterlagen wieder mit dem «Original» beglückt.

...vor allem etwas für das Auge

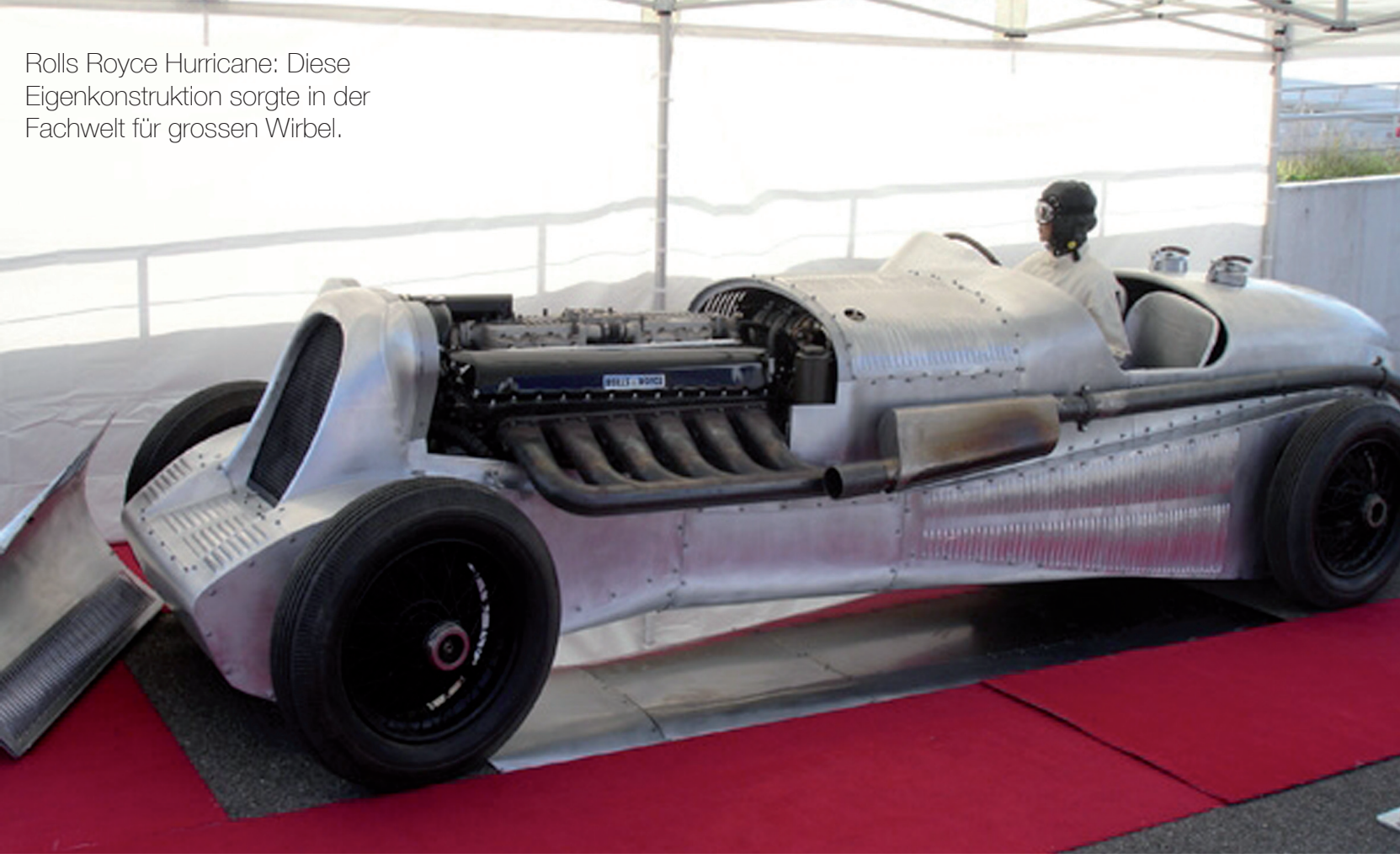
Solche Aussagen sind gefährlich, könnte man doch in den Fachkreisen als «Scharlatan» abgetan werden. Dies wäre natürlich schade für die geleistete Arbeit, interessiert es doch den Betrachter nicht, ob dieses Ding nun echt ist oder nicht. Das Auge muss Anerkennung zollen können.

Fazit: Ein schöner Eigenbau – hat er nun eine Maschine aus einem Centurion-Panzer oder aus einem Spitfire-Flugzeug –

BITTE UMBLÄTTERN

Ich ziehe den Strohhut vor diesen Leuten, die mit viel Herzblut Fantasieautos bauen.

Meistens nur als Replica zu finden: Jaguar C Type. von Proteus



Rolls Royce Hurricane: Diese Eigenkonstruktion sorgte in der Fachwelt für grossen Wirbel.

ist wichtig. Schliesslich geht es um das Werk mit seiner echten Geschichte, auch wenn es die Presse nicht immer so genau nimmt.

Zwei Kategorien am GP Suisse

So, das ist genug der gut gemeinten und mit einem Augenzwinkern verbundenen Fachsimpelei. Wir haben bei der Grundlage des Grand Prix Suisse 2009 in Bern Klassen eingeteilt mit original Fahrzeugen, welche zum Teil auch die eine oder andere Recreation beinhalten und eine Klasse für Replica-Fahrzeuge. Leider fehlt die Klasse der Eigenbau- und Fantasiefahrzeuge.

Den Interessierten, die durch die Prüfkommission abgelehnt worden sind, versichere ich: Sollte der GP Suisse in Bern wieder durchgeführt werden, werden wir diese interessante Klasse berücksichtigen.

***Beat Roos** ist Gründer und Geschäftsführer von Roos Engineering in Frauenkappelen bei Bern. Er beschäftigt 15 Mitarbeiter und hat Kunden aus der ganzen Welt.
www.roosengineering.ch.

Die «Roos Engineering LTD» ist «Heritage Specialist» von Aston Martin

1975 hat sich Beat Roos mit seinem Ein-Mann-Betrieb «Automobile Roos» selbständig gemacht. 1990 beschäftigte er fünf Mitarbeiter und nannte seine Firma nun «Roos Engineering». Sechs Jahre später baute das Team von Beat Roos auf der Basis des Lagonda das erste eigene Fahrzeug, und 1997 wurde die «Roos Classic Cars LTD» in die Firma integriert, die nunmehr «Roos Engineering LTD» heisst und 15 Mitarbeiter beschäftigt.

«Roos Engineering LTD» ist der einzige «Heritage Specialist» von Aston Martin im deutschsprachigen Raum. Ziel der «Aston Martin Heritage Operations»-Organisation ist es, die älteren Modelle – vom 1959-er DB4 bis zum 2000-er V8 Vantage «Le Mans» – fahrtüchtig zu halten.

Als «Heritage Specialist» arbeitet «Roos Engineering LTD» auch aktiv an der Entwicklung neuer Komponenten für die Marke Aston Martin mit.