CLASSIC VEHICLE COMPASS

Texte und Abhandlungen

Informationen bewahren und vermitteln

Philipp Husistein, Rombach, 14. Februar 2023

Historische Fahrzeuge tragen eine ausserordentliche Dichte an unterschiedlichsten Informationen, sie sind folglich auch Vermittler unterschiedlichsten Wissens und entsprechend wertvolle, in der Regel positiv konnotierte Botschafter.

Zeugen einer Zeit

Offensichtlich sind – in unserem Fall – Fahrzeuge konkrete Zeugen vom Stand der Technik, der Materialien und deren Verarbeitung. Das Bessere als Feind des Guten lässt sich somit ziemlich präzis am ausgelieferten Fahrzeug ablesen. Wie beispielsweise Haddock[1] in seinem Buch nachweist, sind die Veränderungen innerhalb der Serie zudem nicht unbeträchtlich. Wie es beim vorgefundenen Automobil keinen «perfekten» Zustand gibt oder gab, so gab und gibt es den perfekten Entwicklungsstand bei einem Technologieträger, wie es Fahrzeuge sind, auch nicht. Umso wichtiger ist es, diese kleinen Details eines Autos zu erhalten, sie nicht versehentlich zu beseitigen oder gar einen «besseren» Status etablieren zu wollen. Wer kann schon wissen, ob die eine Lieferung von Gussrohlingen nicht aus logistischen, finanziellen, oder anderen Gründen zurückgehalten und diese dann erst später eingesetzt wurden?

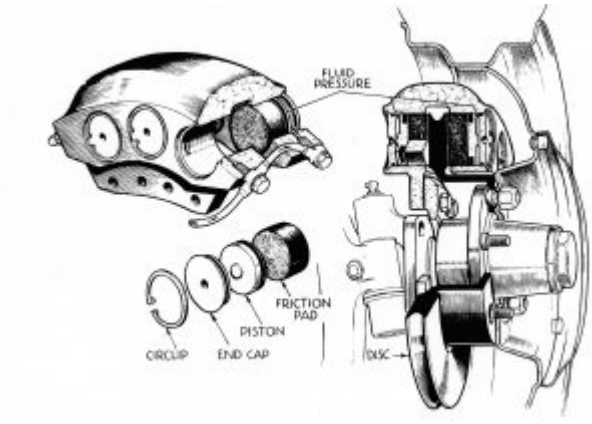

Abbildung 1; Dunlop Disc Brakes, zum ersten Mal 1952 in Reims siegreich bei einem internationalen Rennen (Stirling Moss auf Tommy Wisdoms XKC 005), Quelle jaguarheritage.com

Das Reporting der Entwicklung wurde zudem nicht überall gleich akribisch dokumentiert, häufig bleibt nur der neugierige und unvoreingenommene Blick auf das was da ist! Ein früherer Entwicklungsstand eines Bauteils ist kein Mangel und soll folglich nicht verbessert werden.

Informationsträger sind nicht nur die berühmten (matching) Numbers, sondern auch die Carrosserieteile, Interieur und Ausstattungen, Lackaufbauten und, und, und: schlicht für alles, was der Forschungsgegenstand an Substanz mitbringt.

Noch akzentuierter zeigt sich die Situation bei zu Rennzwecken eingesetzten Fahrzeugen. Sie waren oft die eigentlichen Entwicklungsträger der Marke. Hier wurde getestet, auf Biegen und Brechen gefahren, was oft mit Substanzverlust verbunden war. Die Entwicklung ist zudem nicht selten prototypenhaft, Vergleichsfahrzeuge stehen oft gar nicht zur Verfügung. Am Markt zeigt sich, dass die Preise von Rennfahrzeugen insgesamt höhere Sphären erreichen als Serienfahrzeuge. Ferrari und Alfa Romeo sind Beispiele, die zeigen, dass sich die grosse Renngeschichte sogar auf das gesamte Preisniveau einer Marke auswirken kann.

Wissen was man tut

Prototypen, Vorserien und frühe Baureihen sind von grossem Interesse, weil sie das Umsetzen der Konstruktion und des Designs auf die Produktionsabläufe und -bänder dokumentieren. Unumgänglich ist die entsprechende Recherche: wer Hand anlegt, muss wissen, was er vor sich hat.

Abbildung 2; Anpassung des Hecks vom Prototype (Vordergrund) zum S.S.90 / SS Cars Ltd., S.S. 90 «Prototype», 1935, Chassis 248 436, SS Cars Ltd., S.S. 90 «Capt. Black», 1935, Chassis 249 478, Fotografie Mike Riedner

Das Sowohl-als-auch von Technik und Design

Das Design und die Ästhetik – davon legen die unzähligen Nachbauten von prägenden Fahrzeugen beredtes Zeugnis ab – sind meist das augenfälligste Merkmal des mobilen Kulturguts. Ergonomie, Form und Erscheinung sind immer auch Zeichen ihrer Zeit. Selbstverständlich sind die Carrosserien auf die technischen Komponenten massgeschneidert.

Sie sind aber vor allem auch eines: Marketing. Das Design soll die Zielgruppe ansprechen, beispielsweise Dynamik, Noblesse, Exklusivität oder Erschwinglichkeit suggerieren.

Abbildung 3; «The car with the £ 1'000 look» Harold Pemberton Daily Express über den S.S.I / S.S. I Saloon,1935, Fotografie Husistein

Design kann nie aus der Zeit herausgelöst betrachtet werden. Es hat immer etwas mit seinen Vorläufern und Nachfolgern zu tun. Auch hier ist der Einfluss von Technik und der Arbeitsweise erheblich. Aber noch prägender dürfte der Zeitgeist sein. Concept Cars, die stilprägend für eine ganze Epoche wurden oder «zu früh» kamen und deren Einfluss sich darum nicht oder sehr viel später entfaltete.

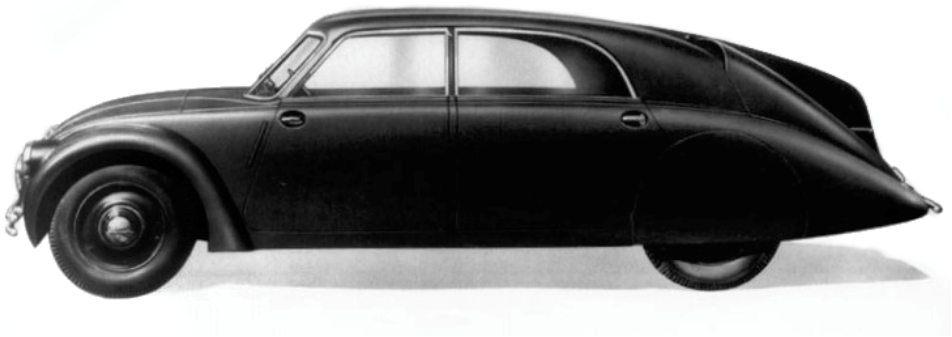

Abbildung 4; Die Technik und das Design von Paul Jaray für den Tatra 77 waren 1934 bahnbrechend (vgl. auch Abb. 5) / Tatra 77, 1934, Heckmotor V8 luftgekühlt, Fotografie Tatra Archive Kopřivnice

Das «Streamline-Design» zeigt exemplarisch die Parallelen von Design und Marketing. Die Linie brauchte gar nicht mehr nur strömungsoptimiert zu sein. Es musste

vor allem gezeigt werden, dass das Design uptodate und zukunftsweisend war. Daraus lässt sich schliessen, dass Design nicht isoliert im Elfenbeinturm entstehen kann: Es muss sich und die Gesellschaft in der Zeit reflektieren.

Trotz und gerade darum können auch Exoten und Skurriles wichtig sein. Sie zeigen, was für Technik und Design gleichfalls gilt, was Erfolg hatte und was nicht, was sich durchgesetzt hat und was nicht. Wobei «kein» Erfolg nicht gleichzusetzen ist mit «kein Potential». Es sind letztlich auch hier verschiedene Faktoren, die zum Durchbruch verhelfen. Retrospektiv kann genau dieser Umstand zum ergiebigen Forschungsfeld werden. Dazu müssen diese Exoten noch vorhanden oder zumindest ausreichend dokumentiert sein.

Abbildung 5;Das Wall Street Journal testet Buckminster Fullers «Dymaxion Car»: aus der Kategorie der Exoten / Dymaxion, 1933, Fotografie Chicago History Museum / Getty Images

Treiber der Entwicklung

Grosse gesellschaftliche Umwälzungen oder Verwerfungen haben Auswirkungen auf Produktionsgüter. Fahrzeuge sind besonders davon betroffen, weil sie nicht bloss Gebrauchsgegenstand, sondern auch emotional aufgeladen sind. Grosse gesellschaftliche Verwerfungen wie Kriege sind mehrfach einschneidend. Für die technische Entwicklung sind sie zweischneidig. Ein grosser Teil einer Volkswirtschaft wird auf Kriegsgüter ausgerichtet, viele Werte vernichtet und Kontinuität unterbrochen. Andererseits treibt der Wille zur technischen Überlegenheit die Innovationskraft während Kriegszeiten stark an, zumal während der beiden Weltkriege die Mechanisierung der Truppen ein entscheidendes Thema war. Das Beispiel des Jaguar XK 120 zeigt diese Entwicklung exemplarisch: nach dem SS100 präsentierte Jaguar 1948 den ersten Nachkriegssportwagen der Marke. Die ersten 242 Fahrzeuge wurden noch mit Holzrahmen und Aluminiumbeplankung produziert. Aluminium war

nach dem Krieg genügend vorhanden, wurde nicht rationiert und war relativ einfach zu bearbeiten[2]. Erst ab 1950 waren die Produktion und die Bezugsmöglichkeiten an Stahl soweit gesichert, dass die XK120 in Serienfabrikation gehen konnten.

Auch gesetzliche Veränderungen, Fahrverbote, Sicherheitsanforderungen haben direkten Einfluss auf die Konstruktion und die Gestaltung der Fahrzeuge, auch sie hinterlassen Spuren in der Geschichte eines Typen.

Abbildung 6; Das aussergewöhnliche weisse Leder im einst weissen Fahrzeug / Jaguar XK 120 Alloy, 1949, Chassis 670 071 (urspr. 660 003 RHD), Fotografie Husistein

Infrastruktur

Die Entwicklung eines Fahrzeuges und seine Produktion sind das eine, ohne Verkaufsorganisation und entsprechende Händlerstützpunkte, Werkstätten und Ersatzteilversorgung ist an eine grössere Verbreitung der Marke nicht zu denken.

Tausende Hersteller und Marken boten und bieten bis heute unterschiedlichste Typen und Typologien an. Die Produzenten zogen mit der gesellschaftlichen Entwicklung mit oder spurten sie vor. Vom Fahrrad über das Motorfahrrad hin zu den Kabinenrollern und den eigentlichen Autos war ein breites Angebot an fahrbaren Untersätzen erwerbbar.

Parallel dazu fand auch die Entwicklung hin zum Massenprodukt Niederschlag in Typen aber auch der Infrastruktur. Tankstellen, Strassen und Infrastruktur sind wichtige Wegbereiter und für sich selber schon historisch wichtig. Exemplare der Fahrzeuge sind noch da, Strassen und Tankstellen haben in der Regel grössere Veränderungen hinter sich!

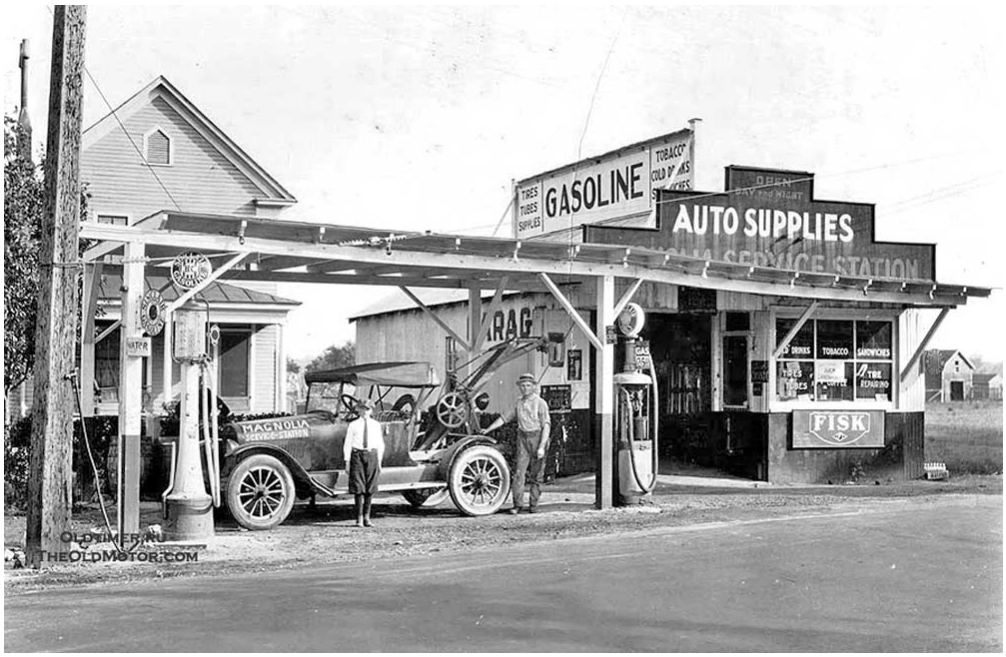

Abbildung 7; Infrastruktur für das Fahrzeug: The Magnolia Service Station, Suffolk, Virgina / 1920er Jahre, Fotografie Oldtimer.ru[3]

Fahren ist Vermittlung

Das Wissen zum fachgerechten Unterhalt der Fahrzeuge, dem richtigen Einsatz der Betriebsmittel und der Periodizitäten sind eine weitere wichtige Information deren Weitergabe geeignet sichergestellt gehört (Archive, Aus- und Weiterbildungen).

Womit wir endgültig beim Fahren angelangt sind. Das Bewegen des «Fahr»-Zeugs ist seine Daseinsberechtigung. Die Charta von Turin erwähnt diesen Umstand mehrfach und verweist drei Mal explizit auf den Umstand des «Fahrens auf öffentlichen Strassen» oder das «öffentliche Leben» hin. Das bedingt auch den entsprechenden Unterhalt des mobilen kulturellen Erbes. Der Quervergleich zur Charta von Venedig (Denkmalschutz an Gebäuden) ist aufschlussreich. «Die Erhaltung der Denkmäler wird immer begünstigt durch eine der Gesellschaft nützliche Funktion. Ein solcher Gebrauch ist daher wünschenswert, darf aber Struktur und Gestalt der Denkmäler nicht verändern.»[4] Übertragen heisst das: Das Auto im fahrbereiten Zustand halten begünstigt im Grundsatz also dessen Erhalt, weil das Fahrzeug dann einen Nutzen hat.

Das Bewegen des Fahrzeuges im öffentlichen Raum ist quasi eine Gegenleistung für den Besitzer, der viel Herzblut, Zeit und Geld in das Objekt investiert hat und so einen Beitrag zum Erhalt des kulturellen Erbes leistet.

Abbildung 8; Fahren ist Vermittlung; S.S. 90 in St. Moritz 2019; Fotografie Maja Husistein

Fahren hat mehrere positive Seiten für das rollende Kulturgut. Abgesehen von der Variante, dass das Fahrzeug als reiner Ausstellungs- oder Forschungsgegenstand dienen soll, verhindert der periodische Gebrauch Standschäden und vor allem ist das Fahrzeug Teil der Gesellschaft, es bleibt zugänglich. Es kann so seiner Verantwortung als Kulturgut gerecht werden. Es besteht ein öffentliches Interesse an alten, allenfalls identitätsstiftenden, Automobilen. Seit 2016 besteht eine offizielle Partnerschaft zwischen der UNESCO[5] und der FIVA mit beratendem Status. Das historische Fahrzeug ist heute (noch) positiv konnotiert: Selten wird eine Möglichkeit ausgelassen, um dem Fahrer oder der Fahrerin, sei es nur mit zustimmendem oder anerkennendem Nicken, kund zu tun, dass man das Fahrzeug und den Einsatz dafür schätzt. Dem ist Sorge zu tragen.

Fahren, sprich Gebrauchen, hat auch seine Schattenseiten[6]. Abgesehen von fatalen Unfällen ist die Vorstellung verführerisch, eine Klimaanlage einzubauen oder das Getriebe umzubauen um einen besseren Komfort oder eine bessere Performance zu erreichen. Eine derzeit aktuelle Entwicklung besteht darin, historische Fahrzeuge auf andere Antriebe, insbesondere elektrische, umzurüsten. Davon ist eindringlich abzuraten[7]. Das Risiko besteht darin, dass letztlich nur noch ein «Abbild» des einstigen Produktes bewegt wird. Das kann durchaus einen gewissen Unterhaltungswert

haben, aber nachhaltig ist es nicht, weil die ursprünglichen Informationen nicht mehr vermittelt werden können.

Es ist offensichtlich, dass historische Fahrzeuge verschiedenen Zwecken dienen. Sie sind Träger und Vermittler unterschiedlichster Informationen. Im Umgang mit dem historischen Kulturgut ist folglich eine, auf den jeweiligen Fall angepasste, Strategie zu entwickeln, zu definieren und zu verfolgen. Dies ist unter anderem deshalb so wichtig, weil die unterschiedlichen Formen der Vermittlung und Sicherung von Informationen widersprüchliche Anforderungen an die nachfolgenden Prozesse stellen.

---

[1] Dr. T.F. Haddock an Dr. M.C. Mueller, Jaguar E-Type six-zylinder originality guide, Reprinted 2018, USA, Dalton Watson Fine Books, 2017. Haddock ist Archäologe, Müller ist Herzchirurg: wie es scheint die erfolgreiche Kombination für Auto-Recherche.
[2] Paul Skilleter, Jaguar Sports Cars, reprinted Dec 1976, England, A FOULIS Motoring Book, 1975
[3] http://theoldmotor.com/?p=113839
[4] FIVA; Charta von Venedig, 1964, Art. 5
[5] *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*; für die Schweiz: *Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur*
[6] FIVA Guide for responsible use of today's roads, Erscheinungsdatum unbekannt, https://fiva.org/wp-content/uploads/2019/08/FIVA_guide_EN.pdf
[7] FIVA Position Paper, Electrification of Historical Vehicles, October 2019, https://fiva.org/wp-content/uploads/2019/11/FIVA-position-paper-on-electrification-of-historical-vehicles-final.pdf