

Mobile Welten



RAUFELD/NIEDENTHAL

Typen waren nicht bloß Typenbezeichnungen: ein Citroën SM (links) und ein Peugeot 504 in der Werkstatt von Atelier Automobile.

AUTOKULTUR

„Dazwischen liegen Welten“

Roland Kayser hat früher neue Autos entwickelt – und weiß, warum ihm alte sympathischer sind

„Dazwischen liegen Welten“

Roland Kayser hat früher neue Autos entwickelt – und weiß, warum ihm alte sympathischer sind

Herr Kayser, am vergangenen Wochenende ermittelte Wotan Wilke Möring zum ersten Mal als „Tatort“-Kommissar – sein Dienstwagen war einer dieser grafisch gestalteten Citroën XM aus den frühen 1990er-Jahren. Entsteht so ein Autoklassiker?

Ich glaube schon, dass der XM zum Klassiker taugt. Gerade im Vergleich zu den anderen großen Limousinen seiner Zeit hat er einen sehr eigenen Charakter, er ist auf seine Art ein sehr modernes Auto. Was Ihre eigentliche Frage angeht, in Film und Fernsehen werden ja alte Autos gerne in Szene gesetzt.

Wer fährt denn sonst noch gerne Oldtimer?

Zahnärzte, Architekten – diese typischen Zuschreibungen halten dem Praxistest meiner Erfahrung nach nicht stand. Was ich hingegen immer deutlicher merke, ist, dass sich Menschen für ein altes Auto interessieren, weil ihnen die neuen Autos nichts mehr geben. Autos sind austauschbar geworden, und tatsächlich steckt ja längst sogar in Modellen unterschiedlicher Marken dieselbe Technik. Vor allem steckt in diesen Autos zu viel Technik. Zu mir kommen zunehmend Kunden, die sich von all dem Geblinke und von den tausend Tasten befreien wollen.

Aber ist das nicht die alte Litanei: Früher war zwar nicht alles besser, aber die Autos?

Ich hatte hier vor Kurzem zwei Coupés stehen, einen Citroën SM und einen Volvo 262. Beide waren aus den mittleren 1970er-Jahren, beide waren silber, beide waren typische Zwei-plus-zwei-Sitzer. Und beide hatten einen 2,7 Liter großen Sechszylinder-Benziner. Darüber hinaus aber hatten diese beiden Modelle gar nichts gemeinsam. Das Design, das Fahrgefühl, die Ausstrahlung – das sind zwei komplett unterschiedliche Autos. Zwischen ihnen liegen Welten und vielleicht sogar Weltanschauungen. So eine Eigenständigkeit ist es, die Menschen begeistert. Autos waren früher tatsächlich verschieden. Unter Neuwagen findet man heute den immer gleichen Einheitsbrei: Frontantrieb, kleine Turbomotoren und wulstartig geformte Kunststoffstoßfänger, die den kompletten Vorderwagen einnehmen und jede wiedererkennbare Formensprache verhindern.

Sie vermissen also Charakterköpfe?

Nehmen Sie etwa Mercedes. Den dominanten Kühler, die hochkant gestellten Scheinwerfer, das typische Rillendesign der Rückleuchten: Mercedes war die Marke, die

ZUR PERSON

Roland Kayser hat das Automobil studiert. Und als Ingenieur der Fahrzeugtechnik in der Neuwagenentwicklung gearbeitet, zunächst bei Volkswagen und später bei Ford. Seit neun Jahren steckt er sein Wissen nun in historische Fahrzeuge und restauriert mit seinem Unternehmen Atelier Automobile in der Classic Remise Berlin vor allem französische und schwedische Klassiker. Zudem lehrt Roland Kayser an der Hochschule für Wirtschaft und Technik in Schöneeweide den art- und sachgerechten Umgang mit automobilem Kulturgut.



RAUFELD/NIEDENTHAL

Auto-Archäologie: Roland Kayser

das Corporate Design im Automobilbau überhaupt erst erfunden hatte. Davon ist nichts mehr geblieben. Andere Hersteller wechseln gleich mit jeder neuen Modellgeneration ihr Erscheinungsbild.

Anzeige

NISSAN-Küttner.de

Andersherum gefragt: Taugen die Neuwagen von heute dennoch zum künftigen Klassiker?

Über aktuelle Modelle möchte ich noch nicht spekulieren. Es gibt aber sicher Autos, bei denen sich eine solche Entwicklung andeutet. Für den Peugeot 205 entwickelt sich ein reges Interesse und sogar schon für das Peugeot 306 Cabrio aus den 1990er-Jahren.

Jede Epoche kommt also doch irgendwann in ihr eigenes Oldtimeralter?

Nun ja. Ich glaube schon auch, dass die richtigen Klassiker auch in dreißig Jahren zu großen Teilen noch immer die populären Oldtimer von heute sind. Darüber hinaus sehe ich zwei Probleme: Die ganze Elektronik der Autos von heute wäre vielleicht noch in den Griff zu bekommen. Der ganze geschäumte Kunststoff ist es aber meines Erachtens nach nicht. Was aber mache ich, wenn mir so ein Cockpit erst einmal wegge-gammelt ist?

Apropos Weggammeln: Mit der Nachkriegsmoderne wurde das Auto Teil der Massenkultur. Können die Alltagsautos von einst dennoch zu einer bedrohten Spezies werden?

Ich möchte ein Beispiel aus den von mir gehandelten Marken nennen. Vom Peugeot 504 Kombi gibt es deutschlandweit vielleicht noch zehn Exemplare. Und gegenwärtig macht sich der Nachfolger, der 505, rar. Coupés oder Cabrios, für solche Karosserieformen gibt es zumeist schon früh Liebhaber und dementsprechend gut erhaltene, wenig gefahrene Exemplare. Es wäre aber ein Trugschluss zu glauben, dass alles, was einmal im Straßenbild präsent war, auch als Young- und Oldtimer erhalten bleibt.

So gesehen gleicht Ihre Arbeit also der eines Archäologen. Nur dass die von Ihnen restaurierten Fahrzeuge wieder auf der Straße landen.

Ich habe einen Kunden, der hat sich das Auto als Skulptur, ins Wohnzimmer gestellt, mit all dem Rost und all der Patina. Andere Stücke parken unter konservatorisch sehr guten Bedingungen in Sammlungen. Die meisten Autos verkaufe ich aber immer noch an Menschen, die damit tatsächlich unterwegs sein wollen. Es ist, wenn man so will, ja auch eine andere Form der Kulturvermittlung, dass man historische Autos eben auch ganz alltäglich als Zeitzeugnisse im Straßenbild erleben kann und nicht nur in Museen oder Sammlungen.

Taugt denn der Oldtimer zum Alltagsauto?

Das kommt auf den Oldtimer an. Ein Citroën SM mit all der komplexen Elektronik eher nicht. Ein Peugeot 504 oder all die robusten alten Volvos sind nach einer gründlichen Revision auch nicht pflegeintensiver als ein Neuwagen, eher im Gegenteil. Und zwar sowohl, was die Wartungskosten als auch den Wartungsaufwand betrifft.

Interview: Clemens Niedenthal