

„Dazwischen liegen Welten“

AUTOKULTUR Roland Kayser hat einmal neue Autos entwickelt – und weiß deshalb, warum ihm alte sympathischer sind. Eine Gespräch über mobile Zeitzeugnisse

Herr Kayser, gerade 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?

ROLAND KAYSER: Ich glaube schon, dass der XM zum Klassiker taugt. Gerade im Vergleich zu anderen Limousinen seiner Zeit hat er einen 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. Sie taugen eben noch dazu, ihren Fahrer zu charakterisieren.

Wer fährt denn sonst noch gerne einen Oldtimer?

KAYSER: 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 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, zumindest aber waren es die Autos.

KAYSER: 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: Dieser Volvo und dieser Citroën sind zwei komplett unterschiedliche Autos, dazwischen liegen Welten. Diese Eigenständigkeit ist es, die Menschen begeistert. Autos waren früher also tatsächlich verschieden. Heute findet man den immergleichen Einheitsbrei: Frontantrieb, kleine Turbomotoren und wulstartig geformte Kunststoffstoßfänger.

Sie vermissen also wirkliche Charakterköpfe?

KAYSER: Nehmen Sie etwa Mercedes. Den dominanten Kühler, die hochkant gestellten Scheinwerfer, das typische Rillendesign der Rückleuchten: Mercedes war die Marke, die das Corporate Design im Automobilbau überhaupt erfunden hat. Davon ist nichts geblieben. Andere Hersteller wechseln gleich mit jeder neuen Modellgeneration ihr Erscheinungsbild.

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

KAYSER: 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 beispielsweise ein reges Interesse, sogar schon für das Peugeot 306 Cabrio aus den 1990er-Jahren.

Jede Epoche kommt also doch irgendwann in ihr eigenes Oldtimeralter?

KAYSER: Nun ja. Ich glaube schon auch, dass die richtigen Klassiker 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 also mache ich, wenn mir so ein Cockpit erst mal weggegemmt ist, wenn das Plastik spröde wird und bricht?

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

KAYSER: Ich möchte ein Beispiel aus den von mir gehandelten Marken nennen. Vom Peugeot 504



Automobiler Archäologe: Roland Kayser

BILD: RAUFELD/NIEDENTHAL

Zur Person

Roland Kayser hat als Ingenieur der Fahrzeugtechnik in der Neuwagenentwicklung gearbeitet, zunächst bei VW, später bei Ford. Seit neun Jahren steckt er sein Wissen nun in historische Fahrzeuge und restauriert mit seinem Unternehmen „Atelier Automobile“ vor allem französische und schwedische Klassiker. Zudem lehrt Roland Kayser an der Berliner Hochschule für Wirtschaft und Technik den art- und sachgerechten Umgang mit automobilen Kulturgut.

Kombi gibt es deutschlandweit vielleicht noch zehn Exemplare. 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. Wir leben noch immer in einer Wegwerfgesellschaft, diese Mentalität macht auch vor Automobilen nicht halt.

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

KAYSER: Sowohl als auch. Ich habe einen Kunden, der hat sich sein Auto als Skulptur ins Wohnzimmer gestellt, mit all dem Rost und all der Patina. Andere Stücke parken unter konservatorisch sehr guten Bedingungen in Sammlungen. Darüber hinaus freue ich mich aber über jedes Auto, dass mir wieder auf der Straße begegnet. Es ist ja auch eine andere Form der Kulturvermittlung, dass man historische Autos eben ganz alltäglich im Straßenbild erleben kann und nicht nur in Museen oder Sammlungen.

Taugt denn der Oldtimer zum Alltagsauto?

KAYSER: Das kommt auf den Oldtimer an. Ein Citroën SM mit all der komplexen Elektronik eher nicht. Aber all diese robusten alten Volkos oder Fords sind nach einer gründlichen Revision auch nicht pflegeintensiver als ein Neuwagen, eher im Gegenteil. Und zwar sowohl, was die Kosten, als auch, was den Aufwand betrifft.

Das Gespräch führte
Clemens Niedenthal