

DAS MÄRCHEN VON DER YOUNGTIMER-SCHWEMME



frühen Rekord-Nachfolger Omega, hat damit die gleichen Schwierigkeiten wie mit Ford Sierra und Scorpio oder dem avantgardistischen Renault Fuego, dem Audi 200, dem verzinkten Audi 80 oder Alfasud und Alfa 33. Man hätte sie als Meilensteine der Autogeschichte aufheben müssen, mit ihrem Cw-Wert bei 0,3, ihrem ersten ABS in Serie und den vom NSU Ro 80 inspirierten Sicherheitskarosserien, doch jetzt ist's zu spät: sie sind samt Senator und Monza, Knudsen-Taunus und Mercedes W140 rückstandsfrei von den Schrottplätzen verschwunden, die aus Umwelthysterie inzwischen zu Blechpaket-Pressanstalten mutiert sind. In den 50er Jahren waren diese Schrottplätze noch Paradiese, von denen es manche später zu fotografischem Ruhm brachten, denn sie boten noch brauchbare Alltagsautos vom BMW Isetta über Lloyd, von Weitkugeltaunus bis Isabella und auch Vorkriegsfans konnten noch manchen Opel Kadett oder Kapitän 1938, 170er und 230er Mercedes, Ford Eifel, Adler Trumpf Junior oder BMW 319 bis 327 finden, ja sogar Maybach, Horch und Wanderer, denn es drohten keine vernichtenden Abwrackprämien.

Dass diese staatlich geförderte Auto-geschichts-vernichtung Null Umwelt-nutzen gebracht hat verschweigt man den Bürgern auch 2018 - sie sollen von Umwelthysterikern verhöhnt, möglichst schnell neue Autos kaufen. Und genau hier liegt die Gefahr: man hat uns die angebliche Weltrettung durch den Korken im Auspuff unserer Alltagsauto so umfassend ins Hirn gelogen, dass sogar Oldtimerfans selbst von einer Youngtimerschwemme fabulieren, die es nie geben wird! Die Mehrheit der Alltagsautos der 80er und 90er Jahre ist bereits aus dem Straßenbild verschwunden und lauert auch nicht in einsamen Scheunen. Das Kraftfahrzeug zerstört weder das Klima, noch kann es den zweifellos vorhandenen Wandel stoppen. Betrachten wir einfach die Fakten und rechnen wir mit:

Die Atmosphäre besteht seit Jahrtausenden und auch heute bis in 20 km Höhe aus 77% Stickstoff und 22% Sauerstoff. In dem einen verbleibenden Restprozent drängeln sich je nach politischer Lesart alle Rest-, Edel- oder Schadgase von CO2 bis NOx und Ozon. Wenn es also stimmt,

Wann haben Sie den letzten Opel Omega gesehen? Wo sind die Mercedes W140 mit den Peilstäben in den hinteren Kotflüglecken geblieben, die eleganten Audi 200 und V8, der Alfa 164 und 156, aber auch Mazda 626 Coupé, Honda NSX und Civic der frühen Serien, der richtungweisende Peugeot 205, der praktische Renault Espace, der Citroen BX, die Plattformgeschwister Fiat Croma, Lancia Thema und Saab 9000. Was immer Ihnen einfällt, wenn Sie Fotos der 80er Jahre betrachten - die Alltagsautos sind fast rückstandsfrei verschwunden. Jetzt reden wir schon von 1989, wenn wir H-Kennzeichen meinen und das macht denen Angst, die von der Vielzahl der noch vorhandenen Mercedes W123 und W124 und den SL R 107 und R 129 auf eine allgemeine Oldtimerschwemme schließen. Doch wer von den Zulassungszahlen hochrechnet, was 30 Jahre später übrig bleibt, liegt schon immer falsch: nicht

nur kriegsbedingt haben wir ein völlig falsches Bild vom Straßenverkehr der 30er und 40er Jahre, wo Horch und Mercedes 500 genauso selten waren, wie in den aktuellen Jahren nach der Jahrtausendwende ein Maybach 54 oder Porsche 959 - die Alltagsautos haben schlichtweg nicht überlebt.

TV-Star Verona Feldbusch brachte es schon 1995 beim Concours d'Elegance von Auto Becker auf der Düsseldorfer Kö auf den Punkt: „Kein Wunder, dass hier so viele Ferrari, Jaguar, SL, Rolls Royce oder auch Lotus sind - die werden gepflegt und haben alle eine Garage, aber unsere Alltagsautos müssen immer unbeachtet bei Wind und Wetter draußen stehen.“ Sie formulierte damals fröhlich ohne blubbub eine Erkenntnis, für die die anerkannten Oldtimerblätter noch 20 Jahre Reifezeit brauchten...

Und tatsächlich: wer heute einen der ersten Opel Vectra sucht, oder den

dass der Mensch für 50% der Vorläufer-Substanzen der Schadgase in der Atmosphäre verantwortlich sein sollte, wirkt dies in dem einen Prozent der erwähnten Restgase. Folglich könnte sich die Atmosphäre möglicherweise um 0,5% verändern, wenn wir heute komplett aussterben würden! Mehr nicht.

Obwohl diese Fakten unumstößlich wahr sind, redet man den Autofahrern ein, sie würden die Welt retten, wenn bestimmte Diesel verbannt und auch auf Elektrofahrzeuge umgestiegen wird! Man redet uns ein, der Verkehr erzeuge nach Behauptungen von BUND, Grünen, „Umwelthilfe“ und anderer rund 12% der gefährlichen Vorläufersubstanzen. Aber man verschweigt uns ganz bewusst, dass dieses bedeutet, dass sich bei kompletter Stilllegung des Straßenverkehrs nicht einmal 0,12% der Atmosphäre verändern könnten!

Doch auch die Fahrzeuge selbst tragen zu ihrer rückstandsfreien Vernichtung bei. Man spricht immer nur von der unmöglichen Reparatur elektronischer Komponenten, vergisst dabei aber, dass es die Multischaum-Instrumententräger sind, hunderte aus minderwertigen Kunststoffen speziell gegossene Teile, die immer nur bei einem einzigen Modell passen und neue Metallverbände, die man nicht richten und reparieren, sondern nur austauschen kann, solange Originalteile verfügbar sind, die heutige Alltagsautos nach 20 Jahren aus der Nutzung zwingen. Wer etwa 6 Wochen auf Fensterheber-Module für seinen 15 Jahre alten Audi A 6 wartet oder den in der Sonne gerissenen Armaturenräger seines Mercedes R 129 ersetzen möchte, spürt schnell den kalten Hauch des Nirwanas im elektronisch verwalteten Ersatzteiluniversum.

Selbst der Rat, sich in schwarzen Plastiksäcken die wichtigsten Teile ins Kühle zu legen bringt angesichts der berechneten Lebensdauer der „obsoleszent“ konstruierten Teile nur bedingt Abhilfe, ganz abgesehen davon, dass man dabei aufpassen muss, dass einem kein umwelthysterischer Nachbar angesichts der Teilesammlung in der heimischen Garage das Ordnungsamt auf den Hals hetzt, um die „Umweltge-



fahr“ neben seinem Bio-Tomatenbeet amtlich beseitigen zu lassen..

Statt also selbst von der nie kommenden Youngtimer-Schwemme zu reden, sollten die Autofahrer selbstbewusst für die Nutzung und den Erhalt des technischen Kulturgutes Automobil eintreten, bevor es zu spät ist und wir in den Geschichtsbüchern der Zukunft zur Generation der Umwelthysteriker abgestempelt werden. Die „Youngtimer“ der 80er und 90er Jahre sind mehrheitlich schon erledigt, es gilt, die wichtigsten Vertreter der einzelnen Marken und Typen zu erhalten, auch wenn von einem frühen Mitsubishi Colt oder einem Kastenescoort 2 nicht für jeden eine Faszination ausgeht. Doch auch elegante Alfa 164 oder die souveränen Audi Avant, BMW 7er, die seinerzeit richtungweisenden Ford Focus und Ka, oder Renault Twingo oder Peugeot 405 verdienen es ebenso aufgehoben zu werden, wie die ersten Renault Espace bis zum Avante - und nicht zuletzt die neueren Mercedes-Generationen und sogar die alltäglichen Nutzfahrzeuge aller Automobile, man denke nur an Rettungswagen, Servicefahrzeuge und Spezialkonstruktionen.

Den umwelthysterischen Kritikern sei auch entgegengehalten, welch enormen Nutzen das Automobil der Menschheit gebracht hat: Millionen von Menschen etwa sind bislang von immer perfekteren Rettungsfahrzeugen in Sicherheit gebracht worden und unsere Weltgesellschaft funktioniert nur dank Straßentransport, was die Internetbestell-Generation zu gern vergisst. Wollte man eine Tonne 1000 Kilometer weit transportieren, wären dazu im Wechsel mindestens 25 Pferde not-

wendig - oder auch 20 Fahrradfahrer - den Zeitfaktor nicht eingerechnet. Auf den Straßen Deutschlands wurden im Jahr 2017 rund 3,5 Milliarden Tonnen Güter transportiert – 9,6 Millionen Tonnen pro Tag! Das sind rund zehn Mal so viel, wie auf der Schiene. Wenn man sich die dazu täglich notwendigen 240 Millionen Pferde samt Futter und Dung vorstellt, wird der Segen des Autos, das Kaiser Wilhelm noch als vorübergehende Erscheinung interpretierte, sofort deutlich.

Auch interessant: trotz rund 600.000 zugelassener Fahrzeuge mit H-Kennzeichen liegt das Pferd als Hobby weit vor dem Automobil. In Deutschland werden (2017) rund 1,2 Millionen Pferde gehalten und rund 1,24 Millionen Reitbegeisterte sind regelmäßig im Bereich des Pferdesports aktiv - und ein großer Teil dieser Vierbeiner reist im Anhänger hinter umweltgerechten Zugfahrzeugen.

Doch anstatt aufeinander mit Fingern zu zeigen, sollten sich die Sammler untereinander fördern und anerkennen, so wie der Pudelclub die Schäferhundefreunde und umgekehrt. Auch im Sport existieren alle gemeinsam nebeneinander und dienen der einen Sache: Lebensart und -weise der Menschheit in bestimmten Zeiträumen zu dokumentieren und zu erhalten. Das wussten schon die Gründer des ASC im Jahre 1900. Es ist ein geschichtlicher Auftrag, den man sich von einer desorientierten Politik nicht zerstören lassen darf.

Text: : SB Johannes Hübner
Bilder: Motorpresse Stuttgart

