

ABS für Oldies: Spezialisten rüsten Klassiker auf moderne Technik um

Von Felix Rehwald, dpa

Pleidelsheim/Hannover (dpa/gms) - Alte Autos haben für Liebhaber ihren ganz besonderen Reiz. Die oft mit reichlich Chrom verzierten Formen von Oldtimern und jungen Klassikern sind im Gegensatz zum gestalterischen Einerlei vieler Gegenwartsmodelle unverwechselbar. Doch bei aller Schönheit haben Old- und Youngtimer im Vergleich zu modernen Autos einen Nachteil: Sie sind weniger sicher. Passive und aktive Sicherheitstechnik wie Airbags, ABS oder ESP haben sie nicht an Bord.

Einige Firmen versehen klassische Fahrzeuge daher mit moderner Technik. So bietet etwa das Unternehmen Mechatronik in Pleidelsheim (Baden-Württemberg) eine «New Tech Restoration» von Mercedes-Benz-Oldtimern an. Im Zuge einer Vollrestauration werden auf Wunsch moderne Komponenten mit eingebaut, erklärt Betriebsleiter Carsten Ohlinger das Verfahren.

Dabei erhält beispielsweise ein 250 oder 280 SL «Pagode» aus den sechziger Jahren einen V6-Motor mit Euro-3-Abgasnorm, elektronischer Benzineinspritzung und bis zu 164 kW/224 PS Leistung. Auch eine neue Automatik, ein neues Fahrwerk, 15-Zoll-Alufelgen sowie Drei-Punkt-Gurte, stärkere Bremsen und sogar ABS werden auf Wunsch eingebaut. Eine umgerüstete «Pagode» kostet ab 120 000 Euro.

«Das klingt einfach, ist in der Praxis aber enorm schwierig», sagt Ohlinger. Vor allem die elektronische Integration neuer Komponenten - etwa des ABS - in die alte Fahrzeugstruktur sei knifflig. Das Unternehmen hat dafür laut Ohlinger aber zuverlässige Lösungen gefunden: «Es ist alles vom TÜV abgenommen.»

Um die Einzelabnahme durch einen Sachverständigen kommt ein Klassiker-Umbau in der Regel nicht herum, sagt Bert Korporal vom TÜV Nord in Hannover. Dabei wird unter anderem begutachtet, wie umfangreich die Modifikationen ausfallen. Bleiben sie in einem bestimmten Rahmen - etwa Motor, Bremsen und Fahrwerkskomponenten - behält der Wagen laut Korporal seine Fahrzeugident-Nummer und unterliegt weiter den Zulassungsvorschriften seines Baujahrs.

Wurden auch das Chassis gekürzt oder tragende Teile verändert, so dass nur die Hülle im Originalzustand bleibt, handelt es sich dagegen um ein neues Fahrzeug. Es müsste nach heutigen Vorschriften etwa im Hinblick auf Abgas- und Geräuschentwicklung sowie den Sicherheitsstandards als Einzelfahrzeug oder Kleinstserie neu zugelassen werden, so Korporal.

Bei Mechatronik glaubt man, einen guten Kompromiss aus Alt und Neu gefunden zu haben. Tragende Teile werden nicht geändert, und von außen sind die Umbauten nicht sichtbar. Zudem sind diese laut Ohlinger rückrüstbar. «Wir wollen die Originalität der Fahrzeuge nicht zerstören», sagt der Betriebsleiter. Daher gelten die Modelle auch weiterhin als Mercedes-Typen. Das H-Kennzeichen für Oldtimer werde ihnen zwar nicht mehr gewährt, dafür hätten die Autos durch den schadstoffarmen Motor aber den Vorteil einer günstigen Steuerklasse.

Neben der «Pagode» brachten die Spezialisten bei Mechatronik auch schon W111-Modelle und einen 300 SL Roadster aus den fünfziger Jahren auf den aktuellen Stand der Automobiltechnik. Einer ähnlichen technischen Herausforderung stellten sich auch die Ingenieure des Performance Studios beim Mercedes-Haustuner AMG in Affalterbach: Nach den Vorstellungen eines zahlungskräftigen Kunden wurde ein 300 SL Flügeltürer von 1954 in einen modernen Sportwagen verwandelt.

Nach Angaben von AMG-Sprecher Pietro Zollino erhielt der legendäre Oldtimer einen AMG-V8-Motor mit 280 PS/381 PS aus dem aktuellen Mercedes SL Roadster. Außerdem wurden Achsteile und Bremsen übernommen, der Rahmen angepasst sowie eine Servolenkung und ein Fahrerairbag eingebaut. Klassiker-Umbauten dieser Art sind

bei AMG zwar machbar, laut Zollino aber «die absoluten Ausnahmen». Auch bei Mechatronik halten sich die Umbauten in Grenzen: Die Firma kommt laut Carsten Ohlinger auf drei bis vier modifizierte Fahrzeuge pro Jahr. Bei den Stückzahlen kann auch die Firma Memminger - Feine Cabrios nicht mit den Großserienherstellern mithalten. Das Unternehmen in Reichertshofen (Bayern) hat sich auf die Restaurierung von VW Käfer Cabrios spezialisiert. Die Fahrzeuge sollen anschließend «besser als neu» sein, denn statt der rostanfälligen Originalteile werden neu angefertigte verzinkte Seitenteile und Türen verwendet. Die Qualität entspricht laut Memminger dem aktuellen Standard, weshalb die Cabrios rostresistenter als die seinerzeit von VW gefertigten Modelle seien.

Die Gründe, warum sich Kunden zum Umbau eines Klassikers entscheiden, sind laut Carsten Ohlinger von Mechatronik die größere Zuverlässigkeit und Sicherheit der Fahrzeuge. Außerdem ließen sie sich mit modernen Motoren und neuer Fahrwerkstechnik agiler fahren.

Laut TÜV-Experte Korporal ist dafür aber die richtige Abstimmung entscheidend - was manchen Amateurschraubern, die an ihren Klassiker selbst Hand anlegen, leider nicht gelinge. Da viele historische Autos nicht auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegt sind, könne es ohne weitere Anpassungen Schwierigkeiten mit der Aerodynamik geben. Korporal verweist auf getunte Käfer, die bei hohem Tempo Probleme mit dem Geradeauslauf bekamen, weil die Vorderachse zu leicht wurde.

Für sinnvoll hält er den Ansatz, einen Oldie mit modernen Bremsen oder ABS auszustatten. «Die Autos hatten früher nur einfache Trommelbremsen. Moderne Bremsen sind standfester.» Allerdings warnt der Sachverständige vor falschen Vorstellungen darüber, was der Einbau moderner Sicherheitstechnik tatsächlich bewirken kann. Denn das grundsätzliche Verhalten beim Crash lasse sich auch damit nicht verbessern: «Die Lenksäule eines Klassikers zielt auf das Brustbein des Fahrers. Sie wird ihn auch mit zusätzlichem Airbag aufspießen.»

dpa/gms re sa cr 240925 Nov 06

Unter anderem lief die Geschichte schon bei der SZ online(<http://www.sueddeutsche.de/automobil/artikel/683/92591/>) bei der Netzzeitung (<http://www.netzzeitung.de/autoundtechnik/455136.html>), bei der Rhein-Zeitung (<http://rhein-zeitung.de/a/service/auto/trzo296151.html>), bei Nordclick (<http://www.nordclick.de/magazin/auto/autowelt.htm/2003079>) sowie beim General Anzeiger (<http://www.general-anzeiger-bonn.de/index.php?k=ratg&itemid=10291&detailid=247386>).