

Automobile Geschichte erleben

Nach zwei vermiestem Coronajahren hoffen die Oldtimer-Fans nun auf eine gute Saison 2022.



Ende Mai findet die Oldtimermesse Swiss Classic World in Luzern statt. Der Martini Six von 1927 oder auch das Saurer-Museum am Bodensee zeigen die Geschichte des Fahrzeugbaus in der Schweiz. Bild: zvg

Stephan Manfredi

Oldtimer üben einen besonderen Reiz aus. Und jetzt, zum Frühling, ist es wieder Zeit, dass die Fahrzeuge aus dem Winterschlaf geweckt und ans Tageslicht geholt werden. Ob kleine Fiat 500 und Renault R4, luftige Austin Healey, edle Rolls-Royce, chromverzierte Ford Thunderbird oder Bubenträume à la Lamborghini Countach – sie sind eine wohlthuende Abwechslung im durchgetakteten Leben der Moderne und erwecken Erinnerungen an unser «Früher», an die gute alte Zeit.

Die Definition des Oldtimers ist simpel: Das Auto – oder das Motorrad – wurde vor 30 Jahren und länger erstmals in Verkehr gesetzt. Und das trifft heute auf all jene Autos zu, die Anfang der 1990er-Jahre gebaut wurden. Aktuell sind das Modelle wie die ersten Audi Cabriolet, erste Jahrgänge des Opel-Kadett-Nachfolgers Astra, der Citroën Xantia oder der Subaru SVX.

Letzterer wirkt noch heute mit flacher Bauweise und grosser Glaskuppel recht futuristisch. Was eben noch als modernes Auto galt, wird ein Oldtimer.

Rollendes Kulturgut

Oldtimer mögen für den einen oder anderen als Wertanlage dienen, doch das ist mit Blick auf die Instandhaltungskosten, den Garagierbedarf und den Pflegeaufwand eher die Ausnahme. «Für die meisten Besitzer steht an erster Stelle die Freude am eigenen Oldtimer», meint denn Ruedi Müller vom SHVF, der Swiss Historic Vehicle Federation, dem Dachverband von 140 Schweizer Veteranenfahrzeug-Clubs. Nicht selten ist der Oldie das alte Familienauto, mit dem man in die Ferien zu fahren pflegte oder auf dem man gar einmal selber die Führerprüfung absolviert hatte. Das Auto als Grundlage der individuellen Mobilität bildet einen wichtigen Baustein in der Entwicklung und am Wohlstand unserer Gesellschaft. Seine Ge-

sichte zu bewahren ist zwar auch Sache von Museen und Sammlungen, prägt sich aber am stärksten ein, wenn Oldtimer-Besitzer ihre Fahrzeuge für die Allgemeinheit erlebbar machen. «Auf diese Weise schaffen wir es, dass die Oldtimerei auch künftig das Volk auf ihrer Seite weiss», meint Ruedi Müller. Oldtimer erleben und erlebbar machen ist aus Sicht des Veteranenfahrzeug-Dachverbands SHVF ein Schlüssel dafür, dass Oldtimer als Kulturgut bewahrt werden.

Kulturgut erleben

Nach zwei Coronajahren stehen die Zeichen gut, dass Oldtimer-Freunde ihr Hobby nun wieder ohne Beschränkungen unter die Menschen bringen können. Erste Veranstaltungen fanden bereits statt, wie die Oldtimer-Shuttle in der Berner Museumsnacht. Eine nächste Chance am Wochenende nach Ostern sind die Historic Vehicle Days. Da bringen Oldtimer-Besitzer ihre Schätze auf die Strasse und teil-

weise nutzen Klubs die Gelegenheit, um erste Ausfahrten zu organisieren. Eine Liste der Veranstaltungen findet sich auf der Website des Dachverbandes (www.shvf.ch) unter «Historic Vehicle Days». Als Volksfest mit Oldtimern umschreibt Müller den Pfingst-Event O-iO, Oldtimer in Obwalden. Er organisiert die O-iO seit über 20 Jahren, wobei heute die Veranstaltung in Sarnen als eine der grössten rollenden Oldtimer Veranstaltungen gilt. Rollend, weil die erwarteten über 500 Fahrzeuge nicht in Hallen aufgereiht werden, sondern Sarnens Strassen unter freiem Himmel bevölkern. Ein Grossteil der Teilnehmenden bieten mit ihren Oldies auch Passagierfahrten an. Mit dem diesjährigen Schwerpunkt auf alternativen Antrieben werden neben frühen Antriebslösungen mit Dampf, Holzvergaser oder Elektrizität auch modernste Elektro- und Wasserstoff-Autos zur Testfahrt bereitstehen. So wird bewusst eine Brücke in die

Gegenwart geschlagen. Ruedi Müller: «Unsere Tradition, unsere Leidenschaft hat nur Zukunft, wenn wir uns dem Diskurs mit der Gegenwart und der Zukunft stellen.» (www.o-io.ch) Automobile Geschichte lässt sich auch an regnerischen Tagen erleben. Dieses statische Erlebnis findet man in ausgewiesenen Sammlungen.

Einige der wichtigsten Orte sind das Pantheon in Muttenz, die Autohalle in Andelfingen, die Autobau-Erlebniswelt in Romanshorn, der Meilenstein in Langenthal, das Verkehrshaus Luzern, die Emil Frey Classics in Safenwil oder die Lastwagen-Museen von Saurer in Arbon oder von FBW in Wetzikon.

Veranstaltungen 2022 (Auswahl)

- 23./24. April, Historic Vehicle Days, diverse Orte
- 27. bis 29. Mai, Swiss Classic World, Messe Luzern
- 24. April (+ drei Termine) AlbisgütliClassics, Zürich
- 4./5. Juni, O-iO, Sarnen/Beromünster
- 29. April bis 1. Mai, Micro-Car-Treffen, Kartbahn Wohlen
- 25./26. Juni, AMAG Classic Day, Schinznach-Bad
- 6. bis 8. Mai, Käfertreffen, Brienz
- 8. bis 10. Juli, British Classic Car Meeting, St. Moritz
- 8. Mai (+ 3 Termine), Older Classics, Motorworld Kempthal
- 18. August, Oldtimer Grand Prix, Safenwil

Ein letztes Aufheulen der Tradition

Der Fünfzylinder-Motor hat eine ruhmreiche Geschichte und ist beinahe ausgestorben. Audi bietet ihn im RS3 noch an.

Einst verwöhnte er die Ohren von Rallye-Fans und holte sich in den 1980er-Jahren in den legendären Gruppe-B-Monstern von Audi Legendenstatus: der Fünfzylinder-Motor. Sein charakteristischer Klang und das dank Turbotechnik hohe Leistungspotenzial machten ihn unsterblich. Beinahe: Denn in Sachen Effizienz ist der «Fünfer» nicht gerade optimal, zudem sorgt die ungerade Zylinderzahl für stärkere Vibrationen und erfordert aufwendigere Kühlung. Das macht den Fünfzylinder teuer – weswegen es nur noch einen einzigen gibt, welcher bei

Audi und auch bei Cupra in ausgewählten Modellen verbaut wird. Noch. Der neue Audi RS3 könnte nämlich durchaus das letzte neue Modell mit dem charakterstarken Motor sein. Mit 400 PS und 500 Nm Drehmoment präsentiert er sich so stark wie noch nie und beschert dem RS3 Fahrleistungen, die für ein Kompaktklasse-Modell fast schon absurd wirken: Der Sprint auf 100 km/h ist in nur 3,8 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit läge bei entsprechender Ausstattung bei 290 km/h! Doch das ist nicht das, was den neuen RS3 aus-

macht. Viel mehr zeichnet er sich durch den inzwischen deutlich gedämpfteren, aber weiterhin einzigartigen Klang aus. Das Fahrwerk glänzt mit sehr harmonischer Dämpfung; zudem hat Audi die bei den Vorgängern bemängelte Tendenz zum Untersteuern mittels Mischbereifung (vorne 265, hinten 245) und agilitätsfördernder Leistungsverteilung des Allradantriebs geschickt kaschiert. Dafür muss man einen etwas nervösen Geradeauslauf in Kauf nehmen. Ansonsten gibt sich der RS3 uneingeschränkt alltags-tauglich – vom etwas ruckeligen

Automatikgetriebe beim Kaltstart einmal abgesehen. Angenehm überrascht der Fünfzylinder beim Verbrauch: Die angegebenen 8,3 l/100 km lassen sich bei vorausschauender Fahrweise um gut 1,5 l/100 km unterbieten. Wer den Motor stärker fordert, muss allerdings deutlich tiefer in die Tasche greifen. Doch das muss man auch beim Kauf: Mindestens 76 600 Franken kostet der Kompaktsportler, mit teuren Extras wie der standfesten aber unharmonischen Keramik-Bremse lässt er sich auch auf über 100 000 Franken aufrüsten! (pae)



Audi RS3.

Bild: zvg