

Oldtimer kaufen – oder lieber ein Haus bauen?

Impressionen von einer Obernkirchener Autofahrt: Nur beim Geld schweigen die meisten Sammler

Obernkirchen. Zwei Helfer hätten schon genügt, aber wann hat man schon Gelegenheit, an so viel geballte Historie Hand anzulegen? Also stürmen aus allen Richtungen ein halbes Dutzend Männer herbei, um Peter Bühner Anschubhilfe zu geben: Sein Oldtimer streikt. „Das erste Mal seit zehn Jahren“ – ärgert sich der Hagener, der einen Brennabor aus dem Jahr 1911 fährt. Brennabor? Ja, sagt Bühner: Brennabor. Und erklärt: Um 1900 begannen die Brennabor-Werke in Brandenburg mit Versuchen im Automobilbau, zwischen 1903 und 1905 entstand ein erstes Automobil. Brennabor war mehr als nur eine Fußnote in der deutschen Automobilgeschichte: Anfang bis Mitte der zwanziger Jahre entwickelte sich das Unternehmen zur größten deutschen Automobilfabrik, sagt Bühner noch, ehe er lostuckert.

Rund 50 Mitglieder des ältesten deutschen Oldtimer Clubs, des „Allgemeinen Schnauferl-Clubs“, haben sich zur Autofahrt durch das Schaumburger Land in Obernkirchen versammelt. Menschen wie Wolf Ponndorf, der einen Wagen fährt, der zur deutschen Nachkriegswundergeschichte gehört: Ein Glas-Cabrio, das vom italienischen Designer Pietro Frua entworfen wurde. Glas? „Na, das ist die Firma, die den Goggo gebaut hat“, erklärt Ponndorf.

Das Publikum war von dem Glas-Cabrio- und Coupe zunächst begeistert, Der Verkauf lief damals, es war 1963, noch gut an, aber schnell wurde dann doch deutlich, dass in den Preisregionen, in die Glas strebte, mehr als nur ein überzeugendes Produkt zählte: Es fehlte der Firma an Ansehen und Tradition – und Glas war für viele immer noch ausschließlich Goggomobil. Die Folge: 1966 wurde Glas von BMW aufgekauft. Ponndorf findet das sang- und klanglose Ende schade: „Glas hat schon schöne Autos gebaut.“ Ponndorf kennt sich bei Oldtimern aus, auf seiner Visitenkarte steht oben links jeweils ein anderes historisches Gefährt. Fünf, sechs unterschiedliche Karten hat er dabei.

Oldtimer zu sammeln, das ist kein Hobby für Menschen, die jeden Cent zweimal umdrehen müssen. „Es hilft aber, wenn man Beruf und Hobby vereinen kann“, sagt Walter Heinemann, während er Taschenkalender in die umliegenden offenen Wagen verteilt. Heinemann hat einst Autosattler gelernt und restauriert, seit Jahrzehnten auch Oldtimer. Seinen sattgrünen Mercedes 220 A-Cabrio hat er vor vier Jahren auf dem Schrott gefunden, jetzt sieht er aus, als hätte er gestern die Fabrik verlassen. Wie viele Stunden er in den Nobelwagen investiert hat, weiß Heinemann nicht, nur: „Sie brauchen aber einen Partner, der mitzieht.“

Oldtimer-Freunde sind in der Regel offen und kommunikativ, sie sind es schlicht gewohnt, dass man ihnen die sprichwörtlichen Löcher in den Bauch fragt. Bei einem Thema allerdings schweigen die meisten: beim Geld. Auch ein Schaumburger Oldtimer-Sammler, der aus Sorge um ungebetene Gäste seinen Namen nicht in der Zeitung lesen möchte, will sich nicht so genau festlegen, was sein Schätzchen wert ist – „aber dafür können Sie auch ein Haus bauen“, sagt er und zeigt dabei auf einen BMW aus dem Jahr 1956. Von diesem 507-Roadster-Cabriolet wurden nur 252 Exemplare angefertigt. Er ist einer der ganz großen Klassiker der deutschen Automobilgeschichte. Letzte Frage: Wo kann man denn einen solchen Wagen kaufen? Die lapidare Antwort: Bei einem anderen Sammler, der gestorben war. Dessen Erben haben die historischen Schätzchen dann sofort verkauft – ohne Sentimentalitäten. Frank Westermann