

**ALFA GTV6 1984**

Die junge Garagistin Maja Bühler (22) liebt altes Blech – vor allem italienisches. Ihr 160 PS starker Alfa GTV6 ist zwei Jahre älter als sie selbst.

**Youngtimer –
Autos der
70er und 80er**

Eine Frage des Charakters

Vor ein paar Jahrzehnten verkörperten sie noch den Traum von der individuellen Fortbewegung. Heute sind die Massenausos von einst fast ausgestorben – und für ihre Fans Objekte der Begierde.

VON TIMOTHY PFANNKUCHEN (TEXT), DANIEL RIHS (FOTOS)

Schüchtern wirkt Maja (22), wie sie in ihrer Garage steht, umgeben von alten Alfa und Fiat, jung, zierlich und mädchenhaft. Mädchenhaft? Pustekuchen! Selbstbewusstsein ist keine Frage der Statur und Benzin im Blut keine ausschliesslich männliche Krankheit. Gestatten? Maja Bühler, Garagistin, Youngtimer-Fan, Hände mit Schrammen, Finger mit Trauerrändern.

«**Ich bin stolz auf meine Hände!**», sagt sie. «Klar lachen viele erst, wenn ich ihnen sage, dass ich an Autos schraube. Im Alter von zwei Jahren habe ich den Wecker meines Vaters auseinandergelassen; ich bin ja quasi in seiner Garage aufgewachsen und wollte das auch immer: mit den Händen arbeiten, verstehen, wie

«**Mein Herz hängt am GTV, ich würde ihn nie hergeben**» Maja Bühler

Technik funktioniert.» Maja ist «Automech», Automobilbildagnostikerin, war einst alleinige Patrouilleurin des TCS – **und hat kürzlich die Garage ihres Vaters in Niederlenz AG übernommen.**

Aber wieso wimmelt es hier von so barocken Auto-Erscheinungen wie ihrem Alfa 33, Porsche 924, Morris oder Alfa GTV6? «In den Siebzigern und Achtzigern hatten die Autos Charakter! **Mir gefallen Formen und Farben, sichtbare, elektronikfreie Technik.** Die Autos tönen anders, riechen sogar anders.» Geniesst sie es, so ein Kultobjekt auch zu fahren? Maja überlegt kurz: «Mag sein, dass das in letzter Zeit Mode ist. Aber ich bin kein Kulttyp. **Ich fahre den GTV für mich und niemanden sonst.** Mein Herz hängt daran, ich würde ihn nie hergeben.» Fühlt sie sich als Exotin? «Schon. Na und? Ich habe mein Hobby zum Beruf gemacht, das ist doch schön!»

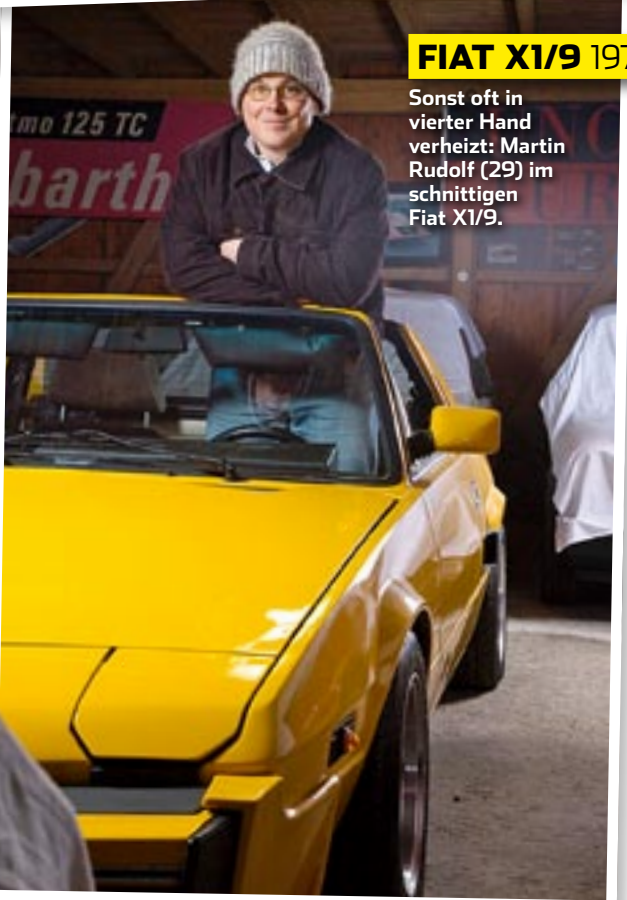


FORD TAUNUS 1975

Einst bieder, heute rar: Frank Probst ist stolzer Besitzer eines Ford «Knudsen»-Taunus als 75er-Coupé.

Meist sind es Männer, die sich dem rostigen Hobby widmen, wie hier, in dieser Scheune im Emmental. Unter weissen Laken verborgen schlummern Automobile aus Schlaghosen- und Hippie-Zeiten. **Willkommen inmitten der kleinbürgerlichen Träume von der Individualität!** Hier stehen sie, die vergessenen Helden aus Schwamendinger Reihenhäussiedlungen, Fiat 127 und 131 etwa oder der erste VW Jetta. Jene wenigen, die nicht in vierter Hand verheizt wurden.

Mittendrin vier Männer, denen jede Ersatzteilsuche eine Anekdote, jede Beule eine Heldensaga, jeder Scheunenfund eine Sensation ist. Frank Probst (27) etwa. «Schon mein erstes Auto war ein BMW 320 von 1979. **Neuere Autos haben mir nie gefallen**», erläutert der Banker aus Geuensee LU – und wirkt irritierend rational für jemanden, der VW Golf I, Renault 18, zwei Ford Taunus und fünf BMW Gnadentrotz gewährt. «Ja, es ist gnadenlos, das Virus», sagt er in einer Mischung von Ironie plus Stolz. Könnte er sich nicht auch einen «echten» Oldie leisten? «Mag sein, aber der Reiz ist, dass es die Autos an jeder Ecke gab und sie heute ausgestorben sind. **Hochpreis-Oldies**



FIAT X1/9 1979

Sonst oft in vierter Hand verheizt: Martin Rudolf (29) im schnittigen Fiat X1/9.

wie Ferrari oder Mercedes-Flügelträger kann man immer haben – es ist nur eine Preisfrage. Aber ein 75er Ford «Knudsen»-Taunus als V6-Coupé GXL mit Vinyl Dach und 45 000 Kilometern? Da kann ich Tausende hinlegen und finde keines.»

Als Geldanlage sind Youngtimer unbrauchbar. Emotionen, nicht Preisexplosionen halten

Bitte umblättern

**VW GOLF 1 1978**

Jahrelang Bestseller, heute ausgestorben: Marcel Maier (22) im VW Golf I von 1978.

**BMW 3 1980**

Beginn der Erfolgsgeschichte: erster 3er-BMW – hier Marcel Wüthrich (44) im 323i von 1980.

die Szene lebendig. Ford Fiesta, Renault 16, Opel Ascona oder Simca 1301 zum Beispiel, einst in Massen verkauft, sind heute rarer als mancher Ferrari. Aber erreichen kaum fünfstelligen Preise. Wertvoll wird, was wertvoll war. Und das ist gut so. «Youngtimer sind auch eine finanzielle Frage – die kann ich mir leisten», räumt Marcel Maier aus Neftenbach ZH ein: «Klar könnte ich auf den Wertzuwachs spekulieren. Mein 1988er Mercedes 300 CE zieht langsam an. **Aber wertvoll? Das ist nicht der Grund, weshalb man das macht.**» Der 22-jährige Maler besitzt unter anderem einen Saab 900 S Aero und einen frühen 5er-

BMW: «Ich mag die kantigen Formen und bin mit diesen Autos gross geworden.»

Familiäre Bindung: So geriet auch Marcel Wüthrich aus Langenthal BE an seinen BMW 745i von 1980: «Der Reiz ist für mich, etwas Seltenes zu bewegen, an das ich mich aus meiner Kindheit erinnern kann. Als Stift bei BMW habe ich vom 745i geträumt, später hatte mein Vater einen – und nun ich seinen. **Für mich ist das ein Kultobjekt**, da hängen meine Gefühle daran. Also steht er nicht nur in einer Garage: Ich habe eine Holzkiste gebaut, eine Garage in der Garage – da kommt keine Maus rein.» Der 44-jährige Auto-

mechaniker stutzt, lacht und fügt an: «Ein Auto ist dazu da, um von A nach B zu kommen. Wir bauen kleine Häuschen darum, damit es das Auto warm und gemütlich hat. Wir sind eben Spinner.» In der Szene durchaus ein Lob.

Weil zum Auffinden der Stücke nichts über Seelenverwandte geht und Oldtimerclubs gerne mal elitär und meist markengebunden sind, gründete Martin Rudolf sogar ein Netzwerk: die «Youngtimer-Connection» (www.youngtimer-connection.ch). Es passt zum Selbstverständnis, eine Clique zu sein: **Keine Sitzungen, keine Statuten, nicht mal Mitgliedsbeitrag, sondern nur eine Gemeinschaft für gelegentliche Ausfahrten.** «Ver-einsmeierei mag ich nicht», betont der 29-jährige Winterthurer. Er liebt die Revolutionäre ihrer Zeit, etwa den 1972er NSU Ro80, die «Göttin» Citroën ID 19 oder den Jensen Interceptor: «Ich möchte Autos fahren, bei denen man noch etwas vom Fahren spürt. Die Vielfalt der Zeit ist grandios. Alleine die Namen dieser Lackierungen: Marsrot, Resedagrün, Mimosengelb. Die Autos gibt es noch. **Sie sind modern genug, um problemlos zu fahren und elektronikfrei genug, um sie selber zu reparieren.**» Kult? Der Maschineningenieur

«**Sie sind modern genug, um problemlos zu fahren**» Martin Rudolf

winkt ab: «Es macht einfach Spass. Klar ist Briefmarkensammeln praktischer. Aber fahr mal mit einer Briefmarke in die Berge.» Dann lacht er. Über sein Hobby, aber auch über sich selbst. Viele Besitzer «echter» Oldies scheitern leidern schon daran. ●

➤ EIN PLÄDOYER FÜR DIE YOUNGTIMER

Die Zukunft von heute



Ulrich Bethscheider-Kieser (44) setzt alle Hoffnungen auf die Youngtimer – halten doch sie die Oldtimer-Szene am Leben.

Zum Glück schaut man in der «Oldtimerei» nicht immer nur in den Rückspiegel. Auch wenn die Themen unseres rostigen Hobbys in der Vergangenheit liegen – die Klassikerszene ist lebendig, und sie wird immer jünger. Wer sich für alte Autos interessiert, lässt damit oft eigene Erinnerungen aufleben: eine der Ursachen für das Aufblühen der Youngtimer-Szene. Wer die Fahrzeuge der späten Siebziger- und frühen Achtzigerjahre als Kind erlebt hat, liebt sie möglicherweise noch heute und will sie als Youngtimer «erfahren».

Auch Neuwagen von heute

haben eine Zukunft als Klassiker. Sportwagen, schöne Coupés und rassige Cabrios bieten die besten Voraussetzungen, im Alter von 25 und mehr Jahren begehrt zu sein. Der Reiz von Youngtimern liegt auch darin, dass sogar die Braven und Unscheinbaren eine Chance haben, ins Rampenlicht zu treten: Autos, die zu ihrer Zeit als bieder, durchschnittlich und manchmal sogar skurril galten, entwickeln im Alter besondere Reize. Warum sollten in 20 Jahren beispielsweise nicht ein Lancia Thesis, ein Citroën C3 Pluriel oder ein futuristischer Honda

Civic gesuchte Objekte sein?

Gewiss: Die zunehmende Elektronik dürfte Restaurierern in Zukunft die Arbeit schwer machen. Wegwerfgesellschaft und Abwrackprämien werden zusätzlich dafür sorgen, dass gerade die Underdogs unter den aktuellen Autos in 20 Jahren selten und damit wertvoller werden. Darin liegt eine Chance. Und die Gewissheit, dass die Oldtimer-Szene dank der Youngtimer jung und lebendig bleibt. ●

*YOUNGTIMER-EXPERTE ULRICH BETHSCHEIDER-KIESER (44) ARBEITET ALS BUCHAUTOR UND FREIER JOURNALIST, U.A. FÜR DAS STUTTGARTER FACHMAGAZIN «MOTOR KLASSIK».