

Die alten Dinge haben es Michael Schmidt, 50, und Hayo Ross, 49, angetan. Wenn etwas Patina angesetzt hat, der Lack ab und der Glanz verschwunden ist, dann kommen die Restauratoren von der RSP GmbH in dem kleinen Kirchstockach in der Gemeinde Brunnthal ins Spiel. Sie arbeiten in barocken Kirchen und brachten die erste Eismaschine der Paulaner-Brauerei wieder auf Vordermann. Neue Aufgaben scheuen sie nicht. Und so musste eines Tages der Mercedes Knight, Baujahr 1911, bei ihnen landen.

Die beiden sind gelernter Schreiner. Michael Schmidt und Hayo Ross begegneten sich in München beim Restauratoren-Studium und entdeckten in der Studenten-kneipe Atzinger, dass sie eine Leidenschaft und eine Firmenphilosophie teilen. Vor 25 Jahren gründeten sie die Firma Ross, Schmidt und Partner (RSP), die heute auf dem Hunderterte alten Simmerhof mit 40 Mitarbeitern geballtes Fachwissen unter einem Dach vereint. Am zentralen Stehtisch kommen die Mitarbeiter zusammen, wenn es ein neues Projekt zu besprechen gibt. So eins wie der Mercedes, der als Neuwagen 1911 einmals bezogen hat. Allerdings ist das Fahrzeug in die Jahre gekommen. Keine Scheiben in den Fenstern der Fahrgastkabine. Die Polster zerfressen. Der Lack ramponiert.

Viel Grau, viel Schwarz. Ein trister Anblick. Der Mercedes Knight war ein klassischer Scheunenfund. Er war lange Zeit verschollen und befand sich dann, wie Michael Schmidt erzählt, im Verkehrsmuseum in Dresden. Nach der Wende wurde er an Mercedes zurückgegeben, wo jetzt das Mercedes Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart den Wagen unter seinen Fittchen hat. „In den Achtzigern hätte man ihn einfach neu lackiert“, sagt Hayo Ross. Vielleicht hätte man Blau gewählt, vielleicht Grün oder ein dunkles Rot. Ross spricht von „Hollywood-Lackierung“ und meint den etwas leichtfertigen Umgang mit Originalen, die in schick glänzende Fahrzeuge verwandelt werden, mit denen dann Oldtimer-Freunde etwa im schweizerischen Montafon bei Kaiserwetter Ausfahrten unternehmen.

Ross und sein Kompagnon wollen das echt Alte erhalten oder wieder finden. Ross sagt, es habe sich in den vergangenen Jahren in der Oldtimerszene ein „Sinneswandel“ vollzogen was die Restaurierung angeht. An der Fahrzeugakademie in Schweinfurt werden eigens Seminare dafür gegeben. Wie wird eine alte Benzinleitung konserviert, oder wie erhält man einen Blinker aus Bakelit, dem Vorläufer des heutigen Plastik? Vieles ist Materialkunde. „Bestandsschäden dürfen bleiben“, sagt Ross. Es geht darum, ein Fahrzeug möglichst original wieder so herzustellen, wie es zuletzt gewesen sei, inklusive Lackkratzen oder zerfressenen Sitzen. „Das wird dann so gelassen, wie es war, als Zeitzeugnis.“

Den Mercedes Knight fuhr einst die Schwiegertochter von Gottlieb Daimler

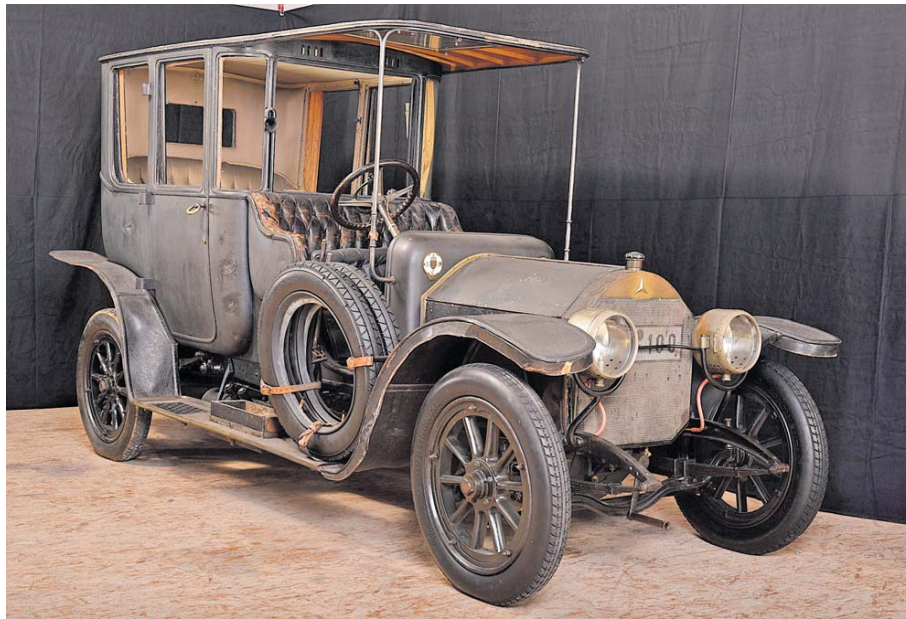
Der Mercedes Knight ist ein besonderes Automobil. Eine Plakette im Fahrerraum weist die „Frau Director Adolf Daimler“ als einstige Besitzerin aus, wohnhaft in der Schillerstraße in Cannstatt. Adolf Daimler war der zweitälteste Sohn des legendären Firmengründers Gottlieb Daimler, der 1888 mit seiner Motorlok das erste vierrädrige Fahrzeug mit Verbrennungsmotor gebaut hat. Der Sohn Adolf prägte später als Direktor der Betriebsabteilung die Daimler Motoren Gesellschaft Untertürkheim, die seit 1910 den Mercedes Knight produzierte.

Es war eine Zeit des Umbruchs. 1911 begann der Industriepionier Henry Ford in den USA, seinen Ford T am Fließband herzustellen und den Fahrzeugbau zu revolutionieren. Ford senkte rasant die Herstellungs- und Verkaufskosten – und steigerte den Absatz. Das Auto wurde zum Massenprodukt. Die Direktoren-Gattin aus Cannstatt freilich wurde damals noch in einem exklusiven Wagen chauffiert. Das Chassis bestand aus Holz und Blech. Die Familie Daimler saß auf weichen Polstern, so Herrschaften seit Jahrhunderten kutschiert worden waren. „Das war noch klassischer Kutschenbau“, sagt Schmidt. Die verkauften Stückzahlen seien niedrig gewesen. Direktor Daimler habe die Autos bei guten Kunden noch selbst vorgefahren. Der Wagen wurde für seine Lauffähigkeit gerühmt. Er verfügt über einen Motor, bei dem Technik des US-Amerikaners Charles Yale Knight verbaut ist, wo Ladungswechsel statt durch Ventile durch Hülsenschieber gesteuert werden.

Als die Fachleute vom Mercedes Classic Center den Wagen der Direktoren-Gattin nach Kirchstockach brachten, ging es ihnen insbesondere um die Karosserie, den Lack und das Chassis mit Polstern und die Verglasung. Das alles sollte möglichst originalgetreu zurückgebaut oder ersetzt werden. Michael Schmidt zeigt auf die Zierleiste an dem Chassis. Ein feiner Goldstrich verläuft dort. Und genauso findet sich der Strich auf der Stahlfederung, auf der die Kabine aufsitzt. Das sei mit Hand aufgemalt, sagt Schmidt.

Das ist die Welt von RSP, wo man es sonst etwa mit alten Gemälden oder Möbeln zu tun hat. „Wir sind mit dem restauratorischen Gedankensystem“, erklärt Ross, warum es zwischen ihnen und den Leuten von Mercedes gefunkt hat. Man ergänzt sich. Dabei stelle sich bei RSP zunächst die Frage, wie der Wagen überhaupt mal ausgesehen hat. Welche Farbe hatte er? Es ist klar, dass er zwei verschiedene Farböne hatte. Das zeigen die Schwarz-Weiß-Aufnahmen.

Aber sonst? Ross erzählt von dem Tag, an dem man sozusagen eine Erleuchtung hatte: „Der Wagen stand bei uns, und es fiel das Licht in die Werkstatt.“ Durch die



Echt alt

Restauratoren der Firma RSP sind Experten für Barockes, setzen aber auch einen uralten Mercedes wieder in stand – mit Hilfe des Landeskriminalamts. Doch eines soll ihr Werk keinesfalls: wieder aussehen wie neu

VON BERNHARD LOHR



Die beiden gelernten Schreiner Michael Schmidt und Hayo Ross (von links) haben sich beim Restauratorenstudium kennengelernt. Ihre Firma versucht alte Dinge möglichst authentisch wiederherzustellen – so auch den Mercedes Knight, in dem sich einst „Frau Director Adolf Daimler“ chauffieren ließ. FOTOS: SEBASTIAN GABRIEL (4), AB-BILD.DE



Sonnen-Einstrahlung habe man es unter dem mit Firnis überdeckten grauschwarzen Blech und Holz blau schimmern sehen. Der Wagen wurde mit Schwarzlicht untersucht. Die Restauratoren entnahmen Berliner Blau, Ultramarinblau und Kobaltblau ausfindig gemacht. Die genaue Zusammensetzung des Lacks blieb zunächst rätselhaft. Es sei vieles dokumentiert, aber vieles auch nicht erhalten, sagt Schmidt. Man habe Archive und alle Beistellbücher durchforstet. Am Ende sei auf forensische Arbeit im Labor hinausgelaufen, um die Zusammensetzung des Lacks zu rekonstruieren. Ein Chemiker des Bayerischen Landeskriminalamts, zu dem man gute Beziehungen unterhält, leistet wertvolle Arbeit. Verbrechen lohne sich überhaupt nicht, sagt Ross. „Was die Herausfinden können, das ist unglaublich.“ Die Entscheidung fiel schließlich, wie bei der Restaurierung eines alten Rembrandt, später aufgebrauchte Schichten des Lacks abzunehmen. Es sei eine schwierige Abwägung gewesen, sagt Schmidt.

Letztlich habe dafür gesprochen, dass die ursprüngliche, blaue Lackierung auf Dauer durch die darüber liegenden Schichten Schaden zu nehmen drohte. Das Freilegen war Millimeterarbeit mit Pinzette und Wattestäbchen. Die Original-Lackierung darunter ist alles andere als perfekt oder auch nur glatt. Man sieht feine Krakeleerisse auf Holz, die sich von denen auf Metall unterscheiden. Der Fahrer saß im Freien, während der Innenraum beheizt wurde. Restauratoren sind von Berufs wegen gedanklich viel in der Vergangenheit. Schmidt erzählt, wie es wohl gewesen sein mag, wenn die Direktoren-Gattin Marie Daimler mit diesem Wagen von Cannstatt nach Nizza an die Côte d’Azur gefahren wurde, um dort im milden Klima zu überwintern. Die Straßen seien schlecht ausgebaut und holprig gewesen, der Steinschlag habe den Wagen kräftig mitgenommen. Entsprechend sollte er auch aus. Der Fahrer saß im Freien hinter einer ihn nur partiell schützenden Scheibe. Er habe bei Minusgraden vor der Abfahrt das Kühlerwasser erwärmen und einfüllen müssen, erzählt Schmidt, und nach der Fahrt wieder ablassen. Kühlerfrostschutz

habe es nicht gegeben. Dafür hatte man im geschlossenen Fond Fußbodenheizung. Michael Schmidt hebt den Boden an. Durch schmale, silberfarbene Rohre werden Abgase nach hinten geleitet, auf dem Weg wärmen sie die Füße der Fahrgäste. Hayo Ross und Michael Schmidt staunen über Kotflügel, die aus Ledermaterial gefertigt sind. Sie analysierten Polster auf Schadstoffe und wunderten sich, wie Lacke zusammengesetzt wurden. Sie versetzten sich in die Konstrukture von damals hinein. Sie haben Respekt vor deren Leistung. „Es war Letztes Ende wie heute“, sagt Schmidt, „viel ausprobieren und weiterentwickeln.“ Schmidt öffnet in der Werkstatt einen Wandschrank wie bei einer Küche und holt Dosen hervor. Lacke werden damit nachgebildet. Dammarharz, „hat man im Altertum schon verwendet“, sagt er. Bienenwachs, „enthält gewisse Säuren.“ Und Carnaubawachs: „härter als Bienenwachs.“ In einem Regal über der Werkbank stehen Gläser mit vielen Pigmenten wie „Grüner hell“ oder „Terra di Siena“ – was man alles braucht, um die Welt bunt zu machen, und Dinge so wieder herzustellen, wie sie waren. Das kräutert die Restauratoren gar nicht vornehmlich an alten

Autos herum. Die sind nicht ihr Hauptgeschäft. Viele Oldtimer sind Ross und Schmidt einfach zu jung. Mit Porsche und Audi hatten sie Kontakt, aber die Fahrzeuge dort im Museum zählen sie zu den Youngtimern. Sie selbst seien mehr im Mittelalter zuhause, sehen sie, im Barock und neuerdings mehr und mehr technisch in der aufkommenden Industrialisierung. Für diese Zeit kommen viele Aufträge, weil Gebäude aus Beton und Stahl mittlerweile denkmalgeschützt sind und sanierungsbedürftig wer-

den. Technisches Kulturgut gehört heute für sie zum Geschäft wie die Kirchengestaltung. Ross: „Der Restaurator ist die Putzfrau der Nation.“ Ross und Schmidt wagen sich an verrostete Pumpenanlagen in der Zeche Zollverein. Sie helfen mit, die barocke Anna-Arntalia-Bibliothek in Weimar nach dem verheerenden Brand wiederherzustellen.

Sie rekonstruierten Türelemente im Königsbau der Münchner Residenz. Und brachten den Maquetierfußboden im fürstbischöflichen chinesischen Kabinett in Bamberg zum Glänzen. Ein Auftraggeber ist das Deutsche Museum, das gerade den Prototyp eines Massenspektrometers bei RSP in der Metallwerkstatt stehen hat: Das hochkomplexe Gerät ist bei einem Transport von der Palette gekippt und ziemlich verbogen worden.

Zwei Türen weiter steht im Simmerhof an eine Wand gelehnt ein Teil des Vestnertors der Nürnberger Burg. Das Holz verwittert, die Beschläge kaum zu erkennen unter dem Rost und dazu ein gewaltiges Schloss, dessen Riegel sich seit Jahrzehnten nicht mehr bewegt haben kann. So etwas machen die Leute in Kirchstockach auch wieder gängig. Wenn gewünscht.

Historische Fenster sind ein Spezialgebiet des Unternehmens

Ein Spezialgebiet des Unternehmens sind Fenster. Sie seien „die Augen“ eines Gebäudes, sagen sie in Kirchstockach. Gerade liegen etliche Rahmen aus dem Münchner Kloster St. Bonifat auf Holzböcken. Restauratorin Isabel Lejck lackiert hochkonzentriert einen 160 Jahre alten Fensterrahmen. Ihr Kollege Stephan Prems verglast die Fenster und streicht Kitt neu auf.

Vor der Sanierung müssen Lack und Kitt analysiert werden. Dann werden in Absprache mit den Denkmalschutzbehörden Lösungen gefunden, die das echte Alte erhalten und zugleich Schadstoffe ausschließen, die man früher in Unkenntnis verwendet hat. So läuft es auch bei der Sanierung alter Psychiatrie-Gebäude im Haarer Jugendstilpark, die zu luxuriösen Wohnhäusern umgestaltet werden.

Ross ist beeindruckt von den Bauten in Haar. Ein riesiges Areal, jede Menge Gebäude, im Jugendstil: Die Türen und Fenster seien versehen mit aufwendigen Profilmustern. „Die Formensprache zieht sich komplett durch“, sagt Ross. Das alles gebaut in vier, fünf Jahren. „Da gab es noch Handwerker!“

Neben der Holzwerkstatt steht in einem abgetrennten Bereich noch der Mercedes Knight. Er ist fast fertig saniert, inzwischen blau und sieht überhaupt nicht aus wie neu. Neben befindet sich noch der Mercedes Knight. Er ist mittlerweile fast fertig saniert, er ist heute blau und sieht überhaupt nicht aus wie neu. Das Monogramm von Adolf Daimler zieht derzeit eine Fahrzeugtür.

Der Wagen wirkt wie ein Mensch, der in Würde gealtert ist und vor allem sein Alter nicht zu verstecken sucht. Es fehlen noch die Scheiben, die eine Spezialfirma gerade anfertigt. Auch hier gilt es findig zu sein, um möglichst nah an das Original heranzukommen. Dabei helfen Bruchstücke der ursprünglichen Verglasung, die man in der Tür gefunden hat.

Das immer wieder Oldtimer bei RSP landen, ist der langjährige Arbeitsbeziehung zum Mercedes Classic Center zu verdanken. Eines Tages kam bei RSP eine knallrote Daimler’sche Feuerspritze, Baujahr 1890, an, bei der man sich auch fragte, wie die wohl mal in echt ausgesehen haben mag. Feuertücher waren früher keineswegs alle rot. Manche Spritzen waren blau lackiert, manche gelb, manche schwarz.

Die Nationalsozialisten wollten grün als Farbe der Feuerwehr durchsetzen. Die RSP-Leute entdeckten blaue Farbe unter dem knalligen Lack der Spritze, die die Erfurter Feuerwehr 1894 erworben und immerhin bis 1925 im Einsatz gehabt hat. Die Daimler’sche Feuerspritze steht heute mit rekonstruierter blauer Original-Lackierung im Mercedes-Museum.

Das immer wieder Oldtimer bei der Formel 1 gaben die Rennwagen ab, die am 7. Juli 1908 in Dieppe in der Normandie beim Grand Prix von Frankreich an den Start gingen. 26 Fahrer aus fünf Nationen traten an. Die Franzosen hatten blaue Rennwagen, die Italiener rote, die Belgier fahren gelbe, die Briten grüne Autos und Mercedes schickte damals noch keine Silberpfeile auf die staubige Piste – sondern weiße Automobile. Otto Salzer ging mit der Startnummer 19 ins Rennen.

Am Ende gewann sein Teamkollege Christian Lautenschlager mit einem baugleichen Wagen, der bis auf wenige Teile verschollen ist. Mercedes rekonstruierte das Fahrzeug. Und RSP kümmerte sich um eine authentische Lackierung: Der richtige Weißton konnte aus Lackresten eines Pedals abgeleitet werden, die auf ihre Zusammensetzung hin untersucht wurden. Den Mercedes schenkte der Restorator Michael Schmidt mit freier Hand selbst auf die Karosserie. Mit aller Liebe fürs Detail.