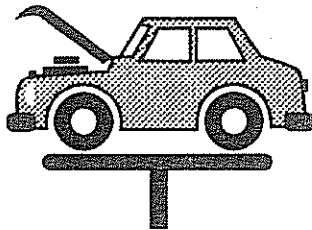


Das Werkstattgespräch

Oldtimer sind keine Umweltsünder

Was hat in den vergangenen Wochen und Monaten eine Aufregung in der Oldtimer-Branche geherrscht: Die Fahrverbote wegen der Umweltzonen standen im Raum, und plötzlich schien zudem noch die allgemeine Stimmung gegen das rollende Kulturgut zu kippen. Böse Luftverpester waren sie plötzlich, obwohl doch fast jeder Oldtimer jährlich nur sehr wenige Kilometer bewegt wird. Nun, die Aufregung hat sich gelegt, Umweltzonen wird es nicht vor 2008 geben, und es hat allen Anschein, dass es für Oldtimer jetzt doch Ausnahmeregelungen geben wird. So weit, so gut. Jetzt ist da noch das Weltklima, das es zu retten gilt. Auch hier stehen die (fast immer) katalysatorlosen Klassiker in der Kritik, wenn auch am heftigsten auf die Geländewagen und andere, dem Kraftstoffkonsum nicht abgeneigte Vehikel eingedroschen wird. Dabei machen die Kritiker gerne einen Denkfehler – so wenig Oldtimer Feinstaub emittieren, so wenig hat das Fehlen eines Katalysators mit dem Ausstoß von CO₂ zu tun. Da hilft ein Kat nämlich überhaupt nicht, vulgo ist ein 1971er Volvo per se hinsichtlich CO₂ nicht schlechter als ein nagelneuer aus dem Jahre 2007. Bei der Frage nach dem CO₂ geht es alleine darum, wie viel Benzin (oder Diesel) verbrannt wird, der Kat spielt keine Rolle. „Aber früher haben doch die Autos viel mehr verbraucht“, rufen die Oldtimer-Kritiker. Pustekuchen. Die Fachzeitschrift „Oldtimer Markt“ (Heft 5, 3,20 Euro) hat sich jetzt die Mühe gemacht und fünf Auto-paare verglichen. Nebeneinander gestellt wurden jeweils ein Auto von damals und sein heutiger Nachfahre. Es traten an: Alfa Giulietta Spider gegen den aktuellen, ein Opel Kadett A Kombi gegen einen Astra



Caravan, ein VW Golf I Diesel gegen einen neuen Diesel-Golf, ein Citroën DS 20 gegen einen C6 sowie zwei S-Klassen von Mercedes-Benz. Gefahren wurden jeweils drei Messzyklen: Stadt, Landstraße und Autobahn. Das Ergebnis überrascht selbst Oldtimer-Kenner: Die Klassiker sind in allen Disziplinen ihren Nachfahren voraus. Der Oldie ist immer sparsamer als der Neuling, am engsten beisammen sind die beiden Golfs: 6,0 zu 6,6 für den Oldie. Der Grund für das gute Abschneiden der betagten Autos liegt auf der Hand: ihr geringes Gewicht. Der gesamte Fortschritt in der Motorentechnik wird von der Gewichtszunahme aufgeessen, und mehr Leistung

haben die Maschinen von heute auch – und der Kat kostet Sprit. Deshalb sei dies ein Äpfel-mit-Birnen-Vergleich, mag man jetzt einwenden. Nein, er ist es nicht. Der Umwelt ist es egal, ob der 735-Kilo-Kadett oder der 1,3-Tonnen-Astra für das CO₂ sorgt. So gesehen sind Oldies die wahren Umweltengel. Erst recht, wenn man vor der Entscheidung steht, sich als Spaßfahrzeug einen neuen Alfa Spider oder eben einen alten zu kaufen. Denn bei der Produktion eines Neuwagens wird so viel Energie verbraucht, dass man den fehlenden Kat in diesem Fall ruhig verschmerzen kann. Schließlich benötigte der alte Spider im Schnitt 6,9 Liter Sprit und der neue üppige 11,2. Und noch eines lehrt uns „Oldtimer Markt“. Die Kollegen Fachjournalisten müssen in den sechziger und siebziger Jahren nur auf dem Gaspedal gestanden haben. Da kommt die Erinnerung an die hohen Verbräuche her. Unser B-Kadett (1,2 Liter, 60 PS) war einst mit 7 bis 8 Liter auf 100 zu bewegen, flott gefahren waren es mehr als 10.

BORIS SCHMIDT