

Modulabschlussarbeit Modul 1

Thema

Handlungskompetenzbereich 1.1 Restaurierungsethik/- Kriterien anwenden

DELAHAYE 135-M Chapron Coupé 1938

Annäherungsversuch

unter Berücksichtigung der Grundsätze der Restaurierungsethik:
Anwendung der Kriterien der Charta von Turin:

Dozentin Dr. Gundula Tutt



Autor: Rudolf Siegrist

Februar 2018

1. Inhaltsverzeichnis

1. Inhaltsverzeichnis	Seite 1
2. Kurzzusammenfassung	Seite 2
3. Hauptteil	Seite 2
3.1 Ziele	Seite 2
3.2 Ausgangslage	Seite 3
3.3 Annäherung	Seite 5
3.4 Leitlinien der Charta von Turin zur Erhaltung, Restaurierung und verantwortungsvoller Nutzung historischer Fahrzeuge	Seite 7
3.5 Restaurierung heisst Verantwortung tragen	Seite 7
3.6 Praxisversuch mit klaren Begriffsdefinitionen	Seite 7 - 18
4. Literatur- und Quellenverzeichnis	Seite 19
5. Anhänge	Seite 19 - 20

2. Kurzzusammenfassung

Eigentlich ist es ganz einfach: wenn du etwas liebst, nähere dich dem Objekt mit **viel Respekt** und **grosser Hochachtung** und **viel Zeit und Geduld**; es steht zu viel auf dem Spiel, schnell gehörst du sonst zu den Verlierern!

So fühlt sich das auch bei historischem Kulturgut an. Dass sich gerade jetzt der unvorhersehbare Kauf eines **Delahaye M-135 Coupé Chapron 1938** mit der **Vorlesung von Dr. Gundula Tutt** kreuzte, darf zu Recht als ein glücklicher Zufall bezeichnet werden. Nähert man sich dann der Beauty vorsichtig, braucht es notwendigerweise sehr **viel Sachverstand**, es braucht den **notwendigen Fachwortschatz** und das **Verständnis für ein delikates Fachgebiet: dasjenige der sachgerechten Restaurierung**.

Das Skript von Dr. Gundula Tutt «**Restaurierungsethik: Kriterien der Charta von Turin**» war mir **auf Schritt und Tritt eine sehr grosse Hilfe**. Nur wenig Zeit ist seit dem Kauf des Autos bis zum Abgabetermin des Modulabschlusses vergangen, knappe drei Monate, zu wenig Zeit, um abschliessend die ganze Tiefe des Fachgebietes anhand meines Fahrzeuges in meinem Schriftstück abzubilden.

Was hat mir nun der Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938 zu erzählen in Bezug zum **Stand der Technik** zu seiner Zeit, was war das **Lebensgefühl der damaligen Zeit** und seiner Besitzer und was verrät uns die **Designgeschichte** dieses aussergewöhnlichen Autos? Wie präsentierte sich der Auslieferungszustand? Viele dieser Fragen können erst ansatzweise beantwortet werden, andere brauchen noch Zeit, Geduld und Durchhaltewillen.

Mein Modulabschluss ist ein Annäherungsversuch. Grundlagen für meine Arbeit sind die **Fachsprache** (**Fachausdrücke sind rot eingefärbt**) aus dem Skript von Dr. Gundula Tutt, mein **historische Automobil**, mein **Fotoapparat**, das **Internet**, mein **Computer** und diverse **Fachspezialisten** und Delahaye-Kenner.

Mein Modulabschluss wird in den folgenden Jahren **laufend ergänzt sobald neue Erkenntnisse auftauchen**, er ist somit **kein Restaurierungskonzept**.

3. Hauptteil

3.1 Ziele

Im **Handlungskompetenzbereich 1.1** geht es darum, die **Kriterien der Restaurierungsethik anzuwenden**. Die Handlungskompetenzen (HK) und Leistungsziele (Kenntnisse und Fertigkeiten) enthalten auch das Anwenden der dafür erforderlichen Haltungen (Sozial- und Selbstkompetenzen). Im letzten Kapitel des Lehrplans sind die wichtigsten Haltungen erklärt. Sie müssen, dem Lerninhalt entsprechend thematisiert und gefördert werden.

Folgende Leistungsziele sind in Theorie und Praxis zu erreichen:

- Inhalte von der Charta von Turin verstehen und kommentieren
- Begriffe unterscheiden, interpretieren und erklären (verbindliche Hinweise: Erhaltung, Konservierung, Restaurierung, Renovierung, Reparieren von hist. Fahrzeugen, technisches Kulturgut)
- Unterscheiden zwischen historischem Stand der Technik und modernen Kriterien/Materialien
- Begriffsdefinition «Restaurierungsethik» erklären (verbindlicher Hinweis: FIVA Glossar 2013 / DIN- Normen).

3.2 Ausgangslage

Am 21.12.2017 konnte ich den Kaufvertrag für einen **Delahaye 135-M Chapron Coupé aus dem Jahr 1938** unterzeichnen. Intensive Abklärungen über die Echtheit des Fahrzeuges gingen dem Kauf voraus. Delahaye-Spezialist Robert Temperli war mir dabei behilflich.

Zweifelsfrei handelt es sich beim besagten Fahrzeug um ein **historisches Fahrzeug** (vgl. Definition Seite 1, Modul 1.1). Der Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938 zählt zum **mobilen technischen Kulturgut**, ist er doch ein Kraftfahrzeug, das in der Summe aller seiner Teile ein besonderes Zeugnis der menschlichen Kultur- und Technikgeschichte darstellt. Im Besonderen spiegelt das Fahrzeug die soziale, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung seiner Zeit sehr treffend.

Der Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938 gibt im speziellen Auskunft über

- den **Stand der Technik** seiner Zeit (er ist mit einem Cotal-Getriebe, einem elektromagnetischen Planetengetriebe, ausgerüstet),
- das **Lebensgefühl der damaligen Zeit** (man lässt sich eine Carrosserie zum Chassis Nr. 60122) schneiden und
- die **Designgeschichte** (Henri Chapron trifft mit der Carrosserie Nr. 6065 den Geschmack der damaligen Gesellschaft und der individuellen Mobilität).

Über die Lebensphasen des Fahrzeuges kann ich erst mutmassen. Bis dato (28. Februar 2018) sind beim **Auslieferungszustand** nur der Zeitpunkt bekannt: die Hauptkomponenten des Autos wurden im späteren Jahr 1938 verheiratet (Delahaye Chassis Nr. 60122 mit der Carrosserie Nr. 6065 von Herni Chapron). Im Moment bin ich in Kontakt mit Madame Chapron, der Tochter des Carrosseriebauers, um mehr zu erfahren über den **herstellungszeitlichen Zustand** des Fahrzeuges.

Von: Noelle-Eléonore [mailto:ncp@henrichapron.com]

Gesendet: Montag, 8. Januar 2018 12:45

An: Rudolf.Siegrist RJHH <Rudolf.Siegrist@rjhh.ch>

Betreff: Re: Delahaye 135 M Chapron Coupé, No 6065, Chassis et Motor 60122 / 1/5

Monsieur,

Bonjour,

Pour l'instant, je n'ai retrouvé que l'information dans nos livres de votre voiture. Nous avons quelques dossiers de fin 1938. Je n'ai pas encore retrouvé le vôtre

Je vous tiens au courant.

Je peux néanmoins vous dire, avec certitude, que votre voiture a été commandée en novembre 1938, le châssis livré ultérieurement et la voiture probablement terminée et livrée début 1939.

Cordialement,

Noëlle

PS: If you do prefer to speak English, it is totally OK!

Mit der **1. Inverkehrsetzung vom 6. April 1939** beginnt die **Gebrauchsphase**, von der ich nicht weiss, wie lange sie dauerte. Den Erstbesitzer konnte ich noch nicht ausfindig machen. Evtl. kann mir da später Madame Chapron noch Daten liefern oder wir erhalten über den Generalimporteure noch nähere Hinweise.

Ob das Fahrzeug je die **Phase des Vergessens** oder die **Phase der Vernachlässigung** durchlaufen hat, darf mit gutem Grund bezweifelt werden, war das Auto doch in den Jahren 1949 – 1955 im Besitze von Jackie M. Clyde, die in Coligny, Genève, in der Villa Haute Vue lebte.

Détenteur du véhicule:	Pour le bureau de douane:	Tare kg	No de police	Valable jusqu'au
Mme. Jackie M. Clyde Domicile: Genève- Coligny		1555.	GE 13586	12. Mai. 1950
Mme Jackie M. Clyde Domicile: Coligny Genève		1555	GE 13586	23. Oct. 1951
Mme Jackie M. Clyde Villa Haute Vue Domicile: Coligny/Genève		1555	GE 13586	25.10.52
Domicile:		1555	GE 31.061	12.10.54
				6.10.55

Kopie aus dem Zolldokument Formule 26b «Certificat d'acquiescement et passavant d'exportation pour véhicules à moteur », Innenseite

Das ASTRA wird mir hoffentlich noch Anschlussdaten liefern. Was das Auto zwischen 1955 und 1983 erlebte, ist mir noch nicht bekannt.

Die **Sammlungsphase 2** ist lückenlos ab 03.10.1983 belegt. An diesem Tag kaufte Herr Ernst-Michael Wildi aus Lenzburg das Fahrzeug der Oldtimer-Garage AG (Herr Guggisberg), 3005 Bern für 48'000.- CHF ab.



Foto aus der Verkaufsdokumentation Wildi, 1983

Ob das Fahrzeug allerdings schon vorher im Status eines Sammlerfahrzeuges herumgestanden hat, ist noch nicht klar.

Möglicherweise begann die **Sammlungsphase** schon vor dem Einzug in die Oldtimer-Garage Bern, was ich dann als **Sammlungsphase 1** (???? – 1983) bezeichnen würde. Ob das Auto also schon vor 1983 als emotionsgeladener Gegenstand zum «besonderen Objekt» auserwählt und somit zum Sammlerstück wurde, wird sich weisen.

Im Skript von Dr. Gundula Tutt steht Seite 4: «**Veränderung aus der Sammlungsphase gehören nicht zum historischen Original.** Ob solche Veränderungen möglicherweise irgendwann interessant für die Fahrzeughistorie der Sammlungszeit sein könnten, kann erst mit zeitlichem bzw. historischem Abstand bewertet werden.»

Im Falle des **Delahaye 135-M Chapron Coupé Nr. 60122 muss genau hingeschaut werden**, was in der **Sammlerphase 1 und 2** (glücklicherweise sind seit den letzten Veränderungen am Fahrzeug schon mehr als 30 Jahre vergangen) tatsächlich **zuungunsten des Auslieferungszustandes und der Gebrauchsphase verändert wurde, was seine Authentizität, seine historische Aussage und seinen Wert als kulturhistorische Quelle schmälern würde.**

3.3 Annäherung

Bei jeder Bearbeitung eines historischen Fahrzeuges ist wichtig (aus: Dr. G. Tutt, Skript Modul 1.1, Seite 2/3, grün ergänzt durch Rudolf Siegrist):

- die genaue Voruntersuchung der historischen, technischen und materiellen Gegebenheiten am individuellen Fahrzeug (*die ist seit dem Kauf im Gange und noch nicht abgeschlossen*).
- theoretisches Wissen und praktische Urteilskraft in Bezug auf die zu behandelnden Schäden (*wie lassen sich bei der Inbetriebnahme mögliche Standschäden der letzten 30 Jahre am Motor und Getriebe verhindern*).
- handwerkliches Geschick und umfangreiche Kenntnis der historischen und modernen Arbeitstechniken sowie zu ihren Auswirkungen auf die historische Substanz und Authentizität (*z.B. in Bezug zu Leder, Teppichen, Holz und Stoffkomponenten bei Sitzen, Boden- und Seitenverkleidungen und Dachhimmel*).

- ein detaillierter Überblick und Erfahrungen zu allen verfügbaren historischen und modernen Materialien sowie ihren Wechselwirkungen mit der vorhandenen historischen Substanz (z.B. Stopfen der von Mottenfrass befallenen Teppichen).
- Respekt vor dem historischen Zustand eines Fahrzeuges nach dem Grundsatz «Erhalten vor Erneuern» (bei diesem Fahrzeug **die** Vorgabe).
- Kreativität und Flexibilität, besonders in der Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gewerken (bei diesem Fahrzeug wäre ein Alleingang fatal).
- Eine genaue Abstimmung der Massnahmen mit den Plänen der Nutzung des Fahrzeuges (das historische Fahrzeug soll wieder in Verkehr genommen werden und sich auf den Strassen von heute für die Nutzer von morgen als Zeitzeuge präsentieren und begeistern).
- Genaue Überlegungen zu den finanziellen Rahmenbedingungen eines Projektes (da es sich um ein sehr rares und wertvolles Exemplar handelt, laufe ich nicht gerade Gefahr einer Überinvestition; so wenig wie möglich, so viel wie notwendig).
- Kenntnis der aktuellen Zulassungs- und Sicherheitsanforderungen (z.B. gilt es den Rückbau der Beleuchtungselemente so vorzunehmen, dass die gesetzlichen Anforderungen erfüllt werden).

«Im Laufe der letzten zehn Jahre ist ein Wertewandel innerhalb der Oldtimerszene zu beobachten, durch den vor allem authentisch erhaltene Fahrzeuge mit klarer Provenienz und genau dokumentierter Geschichte eine hohe Wertschätzung erfahren» (aus: Dr. G. Tutt, Skript Modul 1.1, Seite 6).

Die nachfolgenden Ausführungen sind als Praxisversuch zu verstehen, die klaren **Begriffsdefinitionen** rund um das Kulturgut Fahrzeug **richtig anzuwenden**. Ich klammere die folgenden Arten von Veränderungen, Nachfertigungen, Um- und Neubauten bei historischen Fahrzeugen (**Rekonstruktion, Wiederaufbau, Special, Nachbau und Replika**) aus, weil diese mein gewähltes Fahrzeug nicht betreffen. Die **Identität** des Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938 ist zweifelsfrei nachgewiesen (hier nachfolgend nur die drei wichtigsten Belege):



Chassis-Nummer ist identisch mit der Motornummer: 135-M Nr. 60122



Die Carrosserie-Nummer von Henri Chapron ist mit Nr. 6065 links und rechts des Fahrzeuges angebracht.

3.4 Leitlinien der Charta von Turin zur Erhaltung, Restaurierung und verantwortungsvoller Nutzung historischer Fahrzeuge

Im Herbst 2012 hat die **Fédération Internationale des Véhicules Anciennes (FIVA)** die **Charta von Turin verabschiedet**. Dieses Basisdokument orientiert sich an der Charta von Venedig, mit der die UNESCO 1964 ihre Positionen zum Schutz von Kulturgütern definiert hat.

Eckpfeiler der Charta sind:

Historische Fahrzeuge **sollen ihre Geschichte erzählen** und möglichst unverfälscht **an zukünftige Generationen weitergeben**. Sie sind **materielle Zeugnisse der Technikgeschichte** und **Dokumente der geschichtlichen Entwicklung** in ihrer Gebrauchszeit. Weil sie sich in den meisten Fällen in privatem Besitz befinden, ist die Möglichkeit, sie auch auf öffentlichen Strassen zu nutzen, ein entscheidender Faktor für die Besitzer, Zeit, Geld und Herzblut in ihre Erhaltung zu investieren. Im Gegenzug für die entsprechenden Regelungen (Veteranenstatus) sind **die Besitzer auch verantwortlich, die rollenden Kulturgüter unverfälscht zu erhalten** (verantwortungsvolle Nutzung).

3.5 Restaurieren heisst Verantwortung tragen

Eine nachhaltige Pflege des gesamten Fahrzeuges ist die Grundlage jeder langfristigen Erhaltung. Bei der Bearbeitung, Reparatur oder Restaurierung sollte ein möglichst umfangreicher Erhalt von historischer Substanz angestrebt werden. So viel wie nötig, so wenig wie möglich ist das angestrebte Ziel beim Hand anlegen. Wird Hand angelegt, soll eine **langfristig nachvollziehbare Dokumentation der Arbeiten und Massnahmen am Fahrzeug** erstellt werden. Diese wird immer wichtiger für die zukünftige Zulassung des Fahrzeuges und die Ausgabe eines FIVA-Passes.

Sollen Dokumentationen langfristig nachvollziehbar sein und auch für Besitzer aufschlussreich sein, muss eine **klare professionelle Sprache (Fachsprache)** verwendet werden. Hier gilt: «Ehrlich benennen und eindeutig beschreiben!»

3.6 Praxisversuch mit klaren Begriffsdefinitionen

Der **Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938** steht nun also vor mir und fordert mich in allen restaurierungsethischen Dimensionen.

Der Grundgedanke, dieses Auto zu erhalten und nicht zu erneuern steht im Vordergrund: es geht prioritär um **Erhaltung**. «So viel wie nötig und so wenig wie möglich eingreifen» ist das Motto. Er soll **regelmässig genutzt** werden, damit **keine Standschäden** entstehen.

Serviceleistungen sind erhaltende Massnahmen.

Die **Pflege und der Schutz** des Fahrzeuges vor Beschädigung und Verfall sind Ziele, so dass seine individuelle Qualität gewahrt bleiben. Eine **«präventive Konservierung»** z.B. im Interieur greift nicht in die Substanz des Fahrzeuges ein. Die Teppiche, das Leder und das Holz werden nach den besten fachspezifischen Kenntnissen **vom Schmutz gereinigt** und **danach so gepflegt**, dass der **Verfall gestoppt** und **nachhaltig aufgehalten** wird.

Teppiche, Leder, Holz und Dachhimmel sollen die **Patina** (Veränderungen, die sich als Folge normalen Gebrauchs, der normalen Wartung, entsprechend der normalen Alterung der Materialien und als Spuren von normaler Pflege an und in den zum Fahrzeug gehörenden Materialien bilden) **nach der Reinigung von Schmutz** behalten. Das Thema der **«künstlichen Patina»** kann bei meinem Fahrzeug mit gutem Grund ausgeschlossen werden.



Foto aus dem Fussraum des Autos mit originalem Teppichmaterial und Gummimatten, die nicht zum Original gehören.

Zuerst aber beschäftigt mich die **herstellungszeitliche Konfiguration** des Fahrzeuges: da interessiert sofort, welche Lackierung das Fahrzeug bei der Auslieferung hatte.



Diese Farbe vom Foto aus dem Jahre 1983 oder ...

... diese vom Foto aus dem Jahre 1986?

Besass das Auto in seinen 80 Lebensjahren noch andere Farben? Wie wurde das Fahrzeug 1938 lackiert? Die Beantwortung dieser Frage wird noch etwas Zeit in Anspruch nehmen.

Wie sah die korrekte **herstellungszeitliche Lackierung** (materiell wie farblich) aus? Bis dato ist klar, dass die materielle und farbliche Erst-Lackierung in der Sammlungsphase 1 und/oder der Sammlungsphase 2 für immer zerstört wurde (vgl. mit dem Foto von 1983).



Nach einem genaueren Augenschein fällt auf, dass die **Sonnenblenden** und der **Rückspiegel** noch Beachtung brauchen? **Montagelöcher** weisen darauf hin, dass in der **Sammlerphase II** fragwürdige Entscheide gefällt wurden.



Der Trick: werden die nicht ursprünglichen Sonnenblenden nach oben geklappt, sind die Sünden nicht mehr sichtbar!



Was bedeutet nun hier **«original, gebrauchzeitlich, zeitgenössisch»**? Rückspiegel und Sonnenblenden sind offensichtlich nicht original (umgangssprachlich).

Original sind **nach Definition** diejenigen Bauteile, die aus der normalen Gebrauchsphase des jeweiligen Fahrzeuges stammen (also diejenigen Komponenten/Konfigurationen, die **bereits bei der Auslieferung** dort vorhanden waren *plus die «Modifikationen aus der Gebrauchsphase»*).

Hier stellt sich nun die Frage, **ob die Modifikation aus der Gebrauchsphase** (ein anderer Rückspiegel aus der Zeit der Gebrauchsphase bringt am Dachhimmel vorne montiert eine bessere Sicht nach hinten) **als original durchgeht**, oder ob sich hier nicht ein **herstellungszeitlicher Zukauf eines Rückspiegels** rechtfertigt?



Foto des Interieurs des Artcuriel Lots 46 Rétromobile Paris, 10.02.2017

Anhand der nächsten zwei Bilder können die Begriffe «**authentisch / originalgetreu / historisch korrekt**» lanciert werden. Es geht dabei um diejenigen **Veränderungen**, die in der **Sammlungsphase** erfolgen, also ersetzte **Verschleissteile**, **Reparaturen** und **Ergänzungen nach historischem Vorbild**:



Foto meines Autos: Werkhalle in Teufenthal November 2017



Foto des Artcuriel Lots 46 Rétromobile Paris, 10.02.2017

Bei meinem Auto **fehlt die Reserveradabdeckung**. Es ist klar, dass Henri Chapron nicht mehr bemüht werden kann, mir für das verloren gegangene Teil **eine authentische, originalgetreue und historisch korrekte Ergänzung nach historischem Vorbild** nachzuliefern.

Zuerst wurde noch gemutmasst, ob das in Zusammenhang mit den Speichenrädern steht (vgl. Rudge-Verschluss), also Autos mit den Artillerie-Rädern gar keine Abdeckung besaßen. Diese Theorie ist aber unterdessen mit Sicherheit falsch.

Ich werde mir somit von einem Fachspezialisten eine historisch korrekte Ergänzung nach historischem Vorbild produzieren lassen.

Es kann sein, dass bei meinen Restaurierungsmassnahmen einmal das Prinzip der **Reversibilität** angewendet wird.

Im Moment besitzt das Fahrzeug eine elektrische Benzinpumpe. Herstellungszeitlich wurden aber mechanische Benzinpumpen verwendet. Wir werden also eine zuverlässige elektrische Benzinpumpe so verbauen, **damit der regelmässige Gebrauch des Fahrzeuges gewährleistet ist**. Die mechanische Benzinpumpe wird so belassen wie beim Auslieferungszustand montiert. **Reversibel bedeutet** somit, dass der Eingriff ohne Verluste oder Schäden an der historischen Substanz durchgeführt wurde und **vollständig wieder rückgängig gemacht werden kann**.

Für mich gibt es die Reversibilität bei meinem Fahrzeug noch in einem anderen Bereich. Die **Titelseite meines Modulabschlusses** thematisiert einen Eingriff der Restaurierung in der **Sammlerphase II: es wurden fast ausschliesslich Kreuzschlitzschrauben verwendet**. Das sind Schrauben mit kreuzförmigen Schlitzen zum Ansetzen des passenden Schraubendrehers. **J.P. Thompson entwickelte in den 1930er Jahren die Kreuzschlitzschraube Phillips**, bei der sich das Werkzeug im Schraubenkopf selbst zentriert. Eine Weiterentwicklung von Philips in den **1960er Jahren** ergab die **Pozidriv-Schrauben**, die den Nachteil des axialen Heraustreibens des Werkzeuges nicht mehr haben.

Mit gutem Glauben kann nun angenommen werden (evtl. lässt sich das im Laufe der Zeit noch beweisen), dass in der Carrosserie Chapron beim Bau meines Autos die Philips-Kreuzschlitzschraube den Gang über den Teich noch nicht geschafft hatte, **also ausschliesslich Schlitzschrauben verwendet wurden**. Ich würde mir also erlauben, das **Prinzip der Reversibilität hier im doppelten Sinn anzuwenden**.



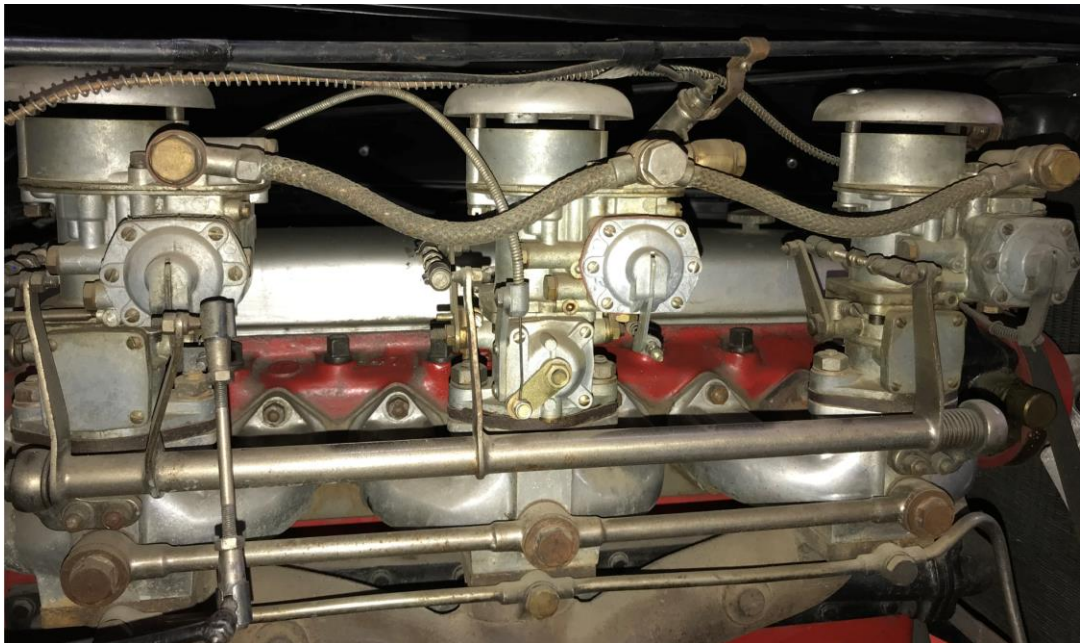
Die beiden Fotos dokumentieren, dass die Kreuzschlitzschrauben-Ära rückgängig gemacht werden muss.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938, Nr. 60122 **in den letzten 30ig Jahren nicht mehr bewegt wurde**. Somit muss auch von **Stand Schäden** ausgegangen werden (von einem **Schaden** spricht man, wenn Veränderungen am Objekt die Benutzung deutlich einschränken oder sogar verhindern).

Bevor das Herz des Fahrzeuges zu schlagen beginnt, werden wir das Fahrzeug gründlichst auf Schäden

- Motor seitig
- Benzin seitig
- Kühlung seitig
- Schmierung seitig
- Elektrik seitig

untersuchen müssen, um Schlimmes bei der Inbetriebnahme zu verhindern. Die Ersatzteile wie **Schläuche, Dichtungen, Kerzen, Zündungsverschleissteile, neue Pneus und Flüssigkeiten** sind bestellt.



Diese Foto zeigt den Motor, fotografiert in der rjh-heritage-Einstellhalle im Februar 2018

Ich gehe davon aus, dass es in einigen Bereichen zu einer **Reparatur** kommen wird. Die Reparatur hat zum Ziel, die volle Funktionsfähigkeit des Fahrzeuges wiederherzustellen. Dabei ist eine **fachgerechte Reparatur** immer das Ziel, d.h. die verwendeten Arbeitsweisen entsprechen dem **«heutigen Stand der Technik»** und sind so angelegt, dass sie **ein der Funktionsfähigkeit vor dem Schaden entsprechendes oder sogar haltbares Ergebnis liefern**.

Es stellt sich unweigerlich hier die Frage, ob im Falle meines Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938 auch von einer Restaurierung gesprochen werden kann?

Eine **Restaurierung** umfasst alle Massnahmen zur Ergänzung von fehlenden Teilen oder Bereichen mit dem Ziel, einen früheren Zustand eines Fahrzeuges wieder sichtbar zu machen. Dabei sollten jedoch rein auf Vermutungen basierende, nicht durch originale Befunde und klare Erkenntnisse abgesicherte Ergänzungen soweit wie möglich vermieden werden. Die Restaurierung wird generell tiefer in das Fahrzeug eingreifen als eine Konservierung. Restaurierte Bereiche sollten sich harmonisch in die historischen Komponenten einfügen.

Die **Restaurierung in der Sammlerphase 3**, in der sich das Fahrzeug nun befindet, betrifft erstens die **Beleuchtung des Fahrzeuges inkl. Rückspiegel auf dem linken Kotflügel**. Hierbei geht es darum, den früheren Zustand wiederherzustellen, ohne die **aktuellen Zulassungs- und Sicherheitsanforderungen** zu unterlaufen.

Die augenfälligsten schwierigen Entscheide aus der Sammlerphase 2 sollen hier kurz dargestellt werden:



Bild 1

Bild 2

Bild 3

Bild 4

Bild 1: Blinker vorne entspricht in keiner Weise dem ursprünglichen Zustand des Fahrzeuges und fügt sich nicht harmonisch in die historischen Komponenten ein.

Bild 2: Die Rückleuchte eines Armeelastwagens ist keine Lösung für den schönen Tulpenfuss, auf dem sie montiert ist.

Bild 3: Den Seitenblinker schwarz einzufärben mutet komisch an. Das Scintilla-Gläschen wäre orange.

Bild 4: Den Rückspiegel auf der wunderschön inszenierten Kotflügelkante zu montieren, brauchte einigen Mut. Ihn dort entfernen zu müssen ärgert wegen dem Loch, das gebohrt worden ist.

Lösungsansätze:



Bild 1

Bild 2

Bild 3

Bild 4

Bild 1

zeigt einen Blinker aus der Zeit, der zum Fahrzeug passen würde. Es muss nun sehr genau hingeschaut werden, wo dieser montiert wird, damit er den **Zulassungs- und Sicherheitsanforderungen** genügt.

Bild 2

zeigt das originale Rücklicht mit Nummernbeleuchtung. Zwei originale solche Leuchten konnten bereits gekauft werden. Sie haben Gebrauchspuren und werden nun **sachgerecht repariert** (elektrisch), ausgebeult und nicht neu verchromt. Die **Patina** soll bleiben.

Bild 3

zeigt die seitlichen Blinker-Gläser in der ursprünglichen Farbe. Sie sollen wieder als hintere Blinker funktionieren.

Bild 4

zeigt eine mögliche Lösung für das Rückspiegel-Problem. Das eilt nun aber noch nicht.

Es wird sich zeigen, ob wir die historische Harmonie wiederherstellen können.

«Restaurierungen sollen immer darauf abzielen, einen historisch und optisch stimmigen Gesamtzustand des Fahrzeuges darzustellen».

(aus: Dr. G. Tutt, Skript Modul 1.1, Seite 6).

Ein Problem zeigt sich auch bei genauerer Betrachtung der **Stossstangenhörnern**:

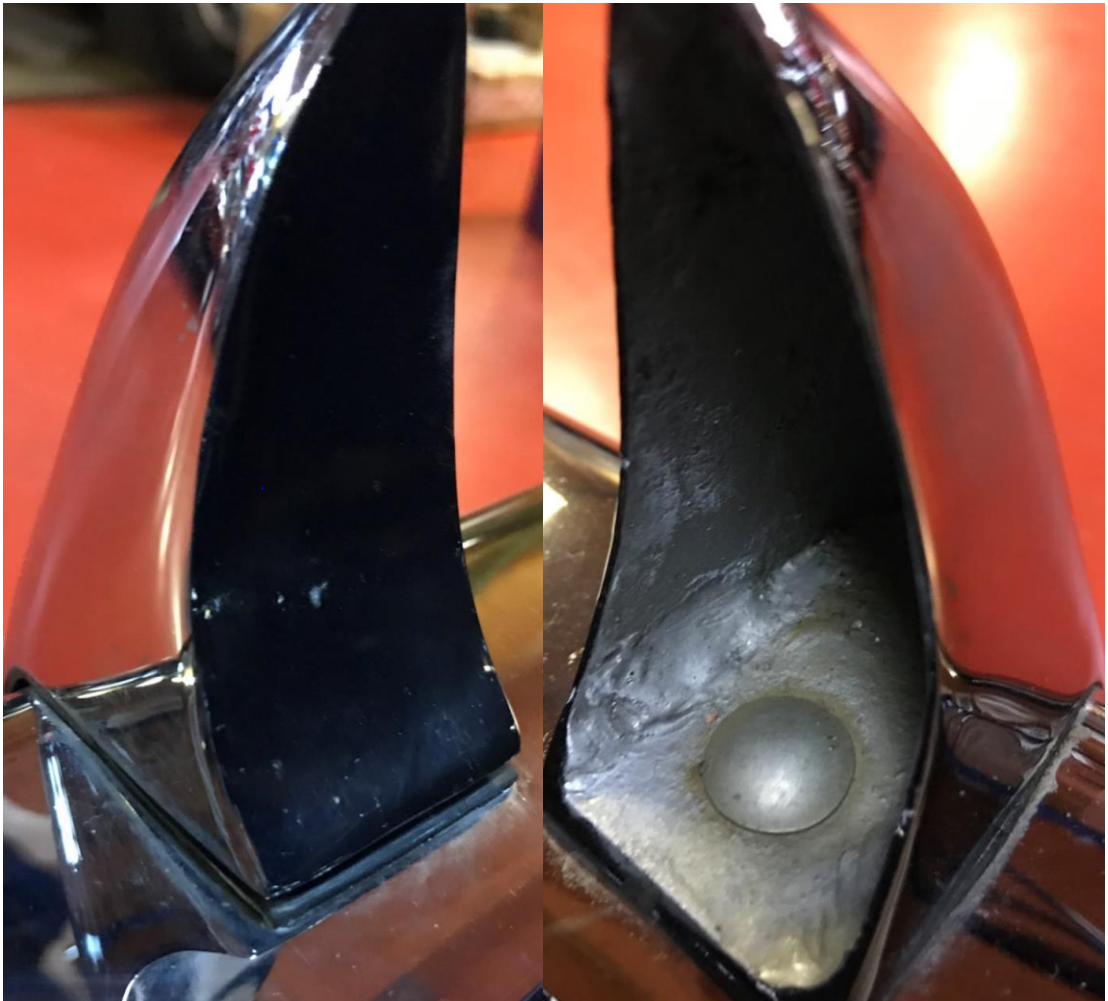


Foto des geschlossenen Stossstangenhorns

Foto des offenen Stossstangenhorns

Drei Hörner präsentierten sich an meinem Fahrzeug offen, eines geschlossen (Version links).

Die Vermutung lag nahe, dass nur die geschlossene Variante original ist (ein Experte mutmasste, dass die französischen Carrosseriebauer sich nie mit den einfachsten Lösungen zufrieden gaben, die hätten nur perfekte Arbeit abgeliefert).

Noch vor der Demontage der Hörner von den Stossstangen fiel uns auf, dass die Hörner vertikal uneinheitlich montiert waren, was nicht gut aussah.

Nach der Demontage der Hörner zeigte sich folgendes Bild



Die drei offenen Hörner sind nummeriert von 1 bis 3 und tragen alle die Carosserie-Nummer 6065 des Carosseriebauers Henri Chapron. Das vierte geschlossene Horn ist vier Mal so schwer, weil voll nachgegossen und verchromt ohne Nummer. Auf dem Foto ist auch klar ersichtlich, dass die Handarbeit von Chapron in der Anströmung der Knick-Neigung der vorderen Stossstange entspricht und eine korrekte Vertikalität garantiert:



Die vordere Stossstange ist korrekt in der Mitte leicht geknickt, damit die Motoranwurfskurbel gut durchs Kühlergitter auf die Kurbelwelle passt.

Ist das realisiert, stehen die Stossstangenhörner auch in der vertikalen Achse gut am Fahrzeug.

Lösungsansatz:

Es wird ein viertes offenes Stossstangenhorn nachproduziert werden müssen.

Welche Methode angewandt wird, ist noch nicht klar. Es könnte sein, dass ein **begabter Spengler** nach Vorlage ein Horn produziert **oder dass ein 3-D-Drucker** ein Horn ausdrückt, das wir danach verchromen. Dabei kommt dann das **Markierungssystem** für neu eingebrachte Teile (wie beschrieben in der **Charta von Turin**) zum Einsatz. Das Teil müsste dann mit den Buchstaben **NB = «newly built» gekennzeichnet werden**: das Teil wurde so exakt wie möglich in Art und Material nach einem Originalteil kopiert und neu angefertigt.

FR = «free reconstruction»-Kennzeichnungen wird es an meinem Fahrzeug keine brauchen.

Es könnte aber sein, dass bei einigen **Teppichteilen CS = «conservational stabilization»** für nachträglich angebrachte Verstärkungen zum Aufhalten weiterer drohender Schäden im Interieur verwendet werden muss.

Die Kürzel sollen dauerhaft haltbar angebracht werden und die markierten Neuteile sollen zusätzlich in der schriftlichen und fotografischen Dokumentation vermerkt werden.

Zum Schluss kann festgehalten werden, dass die **Sammlerphase 3** einen **gepflegten Gebrauchszustand** zum Ziel haben soll.

Das Fachgebiet **Renovierung** kann ich somit mit ruhigem Gewissen hier ausklammern.

Ist vom **gepflegten Gebrauchszustand** die Rede, wird grundsätzlich bestätigt, dass **Patina** und **Spuren der Benutzung** Dokumente der Fahrzeuggeschichte sind und so auch erhaltenswert sein können. Besonders bei Fahrzeugen, die in sehr authentischem Zustand erhalten sind (wie der Delahaye Nr. 60122), **kann eine schonende Restaurierung hin zu einem gepflegten Gebrauchszustand erstrebenswert sein. Der Erhalt des gepflegten Gebrauchszustandes kann sogar positive Auswirkungen auf den Wert des Fahrzeuges haben.**

Spannend werden die Diskussionen sein, die das Auto auslöst, weil es sich nie in einem «Bebble Beach»-Zustand präsentieren wird – oder anders gesprochen: wie lange wird es noch dauern, bis gepflegte Gebrauchszustandsautos «bebble-beach»-würdig sind?



4. Literatur- und Quellenverzeichnis

J. Dorison, F. Peigney et J.-P. Dauliac. 1995. DELAHAYE, le grand livre. E / P / A Editions. Paris

Revue technique Automobile, au service de l'automobile. Juillet 1952, étude des DELAHAYE, types 135. 148 e dérivés, S. 401 - 424

<https://de.wikipedia.org/wiki/Kreuzschlitzschraube>

<https://www.artcurial.com/en/lot-1938-delahaye-135-m-coupe-sport-chapron-3118-46>

Informationen aus der spärlichen Verkaufsdokumentation Wildi, erhalten bei der Übergabe des Fahrzeuges Dezember 2017

Eigene Fotos von R. Siegrist, die seit dem Kauf des DELAHAYE in den Monaten November 2017 bis Februar 2018 gemacht wurden.

5. Anhänge

Anhang 1:

Delahaye 135-M Chapron Coupé 1938

Themen Inbetriebnahme

Themen	Anz.	Teile	Preis
alle Flüssigkeiten ablassen (Motor- und Getriebe-Öl, Wasser, Benzin)			
Alle Schläuche ersetzen am Fz	1	Schlauchsatz für 135-M (?)	
Tank spülen, kontrollieren, nachfüllen, Benzinleitung kontrollieren, abdrücken	1 1 1	mechanische Benzinpumpe, neue elektrische Benzinpumpe Vergaser Dichtungssatz	
Kühler spülen, kontrollieren, nachfüllen, evtl. Kühlerrevision			
neue Pneus montieren	5	neue Pneus 5,25 / 5.50 – 17 (erl.)	
Bremsanlage: Bremskabel ersetzen Bremstrommeln, - backen kontrollieren		neue Bremskabel	
Antrieb: Antriebswellen ersetzen Kurbelwelle kontrollieren, auf Schmutz in den Hohlräumen prüfen	2	neue Antriebswellen	

<p>Motor / Getriebe: Kerzen rausschrauben, mit Endoskop Brennräume kontrollieren, Brenn- räume einsprühen z.B. WD40, Sprühöl einwirken lassen, Zylinder kontrollieren, Motor von Hand drehen</p> <p>Zündpunkt provisorisch auf o.T. stellen, Unterbrecher ersetzen, Choke- Zug einstellen</p> <p>Zylinderkopf nachziehen, Ventilspiel kontrollieren</p> <p>Ansaug- und Auspuffdichtungen</p> <p>Motor-Öl und Getriebe-Öl einfüllen, Getriebe mitlaufen lassen</p> <p>Motor mit Zündung drehen, Öldruck kontrollieren, dann starten</p>	<p>12</p> <p>1 1</p> <p>1</p>	<p>Kerzen NGK A6</p> <p>Unterbrecher Peugeot 5927.04 neue Zündspule</p> <p>Zylinderkopfdichtung (?)</p> <p>Ansaug- und Auspuffdichtungen</p> <p>Motor-Öl (? Liter, welches) Getriebe-Öl (? Liter, welches)</p>	
<p>Elektrik: Elektrische Kabel kontrollieren, evtl. ersetzen, dann aber versteckt führen.</p> <p>Kontrolle der Lichtmaschine</p>	<p>1</p> <p>1</p>	<p>neuer Kabelstrang (?)</p> <p>Batterie</p>	
<p>Beleuchtung: Scheinwerfer Reservegläser Nebelscheinwerfer vorne originale Heckleuchten</p> <p>Rückstrahler</p> <p>möglichst originale Blinker vorne</p>	<p>2 2 2</p> <p>2</p> <p>2</p>	<p>Marshall ABTP 347 originale Marshall Nebellampen originale Heckleuchten gem. Vorgabe schöne, möglichst originale Rückstrahler originale Blinkerlampen vorne</p>	
<p>Diverse Teile: originale Kühlerfigur</p> <p>originale Sonnenblenden</p> <p>verchromte Scheibenwischerarme mit scheibenwischern</p> <p>originaler verchromter Hupendeckel</p> <p>geschlossene Stossstangenhörner (?)</p> <p>(?) Reserveradabdeckung (?)</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>1</p> <p>3</p>	<p>Kühlerfigur vorne Mitte</p> <p>originale Sonnenblenden</p> <p>Scheibenwischerarme mit Wischern</p> <p>originaler Hupendeckel nach Vorgabe</p> <p>originale ?</p>	