

HEISSE NUMMER

Seit altes Blech nicht nur Schrott ist, sondern mitunter viel Geld wert sein kann, lockt es Betrüger an. Keine einfache Aufgabe für Fahnder.

AN EINE VERMEHRUNG hatte Carl Benz sicher nicht gedacht. Der Erfinder schenkte seinen Patent-Motorwagen bereits im Jahr 1906 dem Deutschen Museum in München, als frühes technikhistorisches Dokument.

Heute kann jeder, der sich für eines der frühesten Zeugnisse des Automobilbaus interessiert, beim Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach anfragen. Dort gibt es den Patent-Motorwagen frei Katalog, nicht als Modell, sondern fahrbar in originaler Größe. Ein Nachbau, rekonstruiert nach hohen Maßstäben und unmissverständlich als Kopie dokumentiert.

Die meisten Fälle, in denen heute ein historisches Automobil nachgefertigt wird, sind weniger übersichtlich. Zu sehr verlockt es Betrüger, die hohen Preise zu kassieren, die der Markt zu zahlen bereit ist. Besonders teuer sind sportliche Modelle, mit einem Extrazuschlag für Renngeschichte.

Oft trifft es die Ikonen. Unter ihnen findet sich der BMW 328 oder der Bugatti Typ 35, für die bis zur letzten Schraube alle Teile nachgefertigt in Regalen auf den Einbau warten. Besonders das Baukastensystem, das früher schon weit verbreitet war, macht es Fälschern heute leicht.

Aus einem gekürzten Limousinenchassis entsteht die passende Basis für die Sportversion, der Motor passt nach einigen Modifikationen, und für die Karosserie findet sich zwischen Birmingham, Mailand und Warschau immer ein fähiger Spengler, falls sie nicht bereits in einer Kleinserie aufgelegt worden ist.



Das Gefährliche an diesem Vorgehen ist, dass Original und Fälschung sich kaum trennen lassen. Ein Beispiel beweist das: Ein weit gehend zerstörter Ferrari, ausgebrannt und nur noch in Fragmenten verwertbar, taucht auf. Ein Sammler schneidet sich das Teil, das die Fahrgestellnummer trägt, aus dem Rahmen. Um dieses Stück herum lässt er seinen Ferrari völlig neu entstehen. Er meint: Das ist das Original.

Der Besitzer der ausgeglühten Fragmente richtet, was sich noch richten lässt. Den Rest ergänzt er mit Neuteilen. Er nutzt die gleiche Chassisnummer und sagt: Ich habe das Original. Schließlich besitzt sein Wagen einige authentische Teile.

Arbeiten wie diese lassen sich nur mit detektivischer Feinarbeit entlar-

ven, wenn sie der Besitzer nicht offen legt. Oft genug wird simpel gefälscht, indem Fahrgestellnummern weggeschliffen und überschlagen werden. Das geschieht meist dann, wenn ein Chassis, das einst einen Standardaufbau trug, zur Basis eines raren Typs geädelt werden soll - aus dem BMW 319 wird ein 328, aus dem Alfa Romeo 6C 2500 Berlina einer der raren Super Sport, aus einem normalen Porsche 911 S ein seltener 911 RS. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Leicht ist es nicht, geschickten Fälschungen auf die Spur zu kommen. Immer werden Käufer versuchen, die Historie möglichst lückenlos nachzuvollziehen, doch oft verlieren sich die Spuren im Nebel der Geschichte - mehr als ein Stochern in Vermutungen ist heute meist nicht mehr drin.

Helfen können Methoden, die auch der Kriminalpolizei wertvolle Erkenntnisse liefern. Mit Hitze und speziellen Ätzlösungen versuchen Experten, Gefügeveränderungen im Metall sichtbar zu machen, die sich auch durch Schleifen nicht beseitigen lassen.

Die Experimente beweisen, dass die Verfahren funktionierten. Doch die Sicherheit kann trügerisch sein, denn das Rahmenstück, welches die Nummer trägt, könnte gegen ein neues Segment getauscht sein. Professionelle Fälscher nutzen dafür selbstverständlich alten Stahl - neues Material ließe sich, und das wissen sie natürlich, heute problemlos nachweisen.

TEXT: **Thomas Wirth**
FOTOS: **Götz von Sternenfels**

TIPPS & ADRESSEN

Es betrifft nicht nur die Elite unter den Klassikern. Populäre Beispiele im gemäßigten Preisbereich beweisen, wie verbreitet das Annehmen fremder Identitäten ist: Aus einem

Zastava wird ein Abarth, aus einem Austin Seven Saloon ein Roadster, aus einem Golf GLS ein GTI, wie auch **Gutachter Klaus Kukuk** (Tel. 022 06/9 59 00) weiß, der immer

wieder Fälschungen auf die Spur kommt. Ihn unterstützt Michael Hagen, der als Professor für **Werkstoff- und Korrosionstechnik an der Fachhochschule Köln** lehrt (Telefon

02 21/82 75 26 80). Er hat die Methoden, die auch von der Kriminalpolizei angewendet werden, im **Labor des Instituts für Werkstoffanwendung** auf ihre Tauglichkeit überprüft.



1

Ausgangspunkt für die Untersuchung waren Probestücke aus unlegiertem Stahl, Stahl sowie Aluminiumguss. Mit Schlagzahlen wurden Nummern eingeschlagen und wieder herausgeschliffen – wie bei der Probe in der Mitte. Nach dem Schleifen ist von den Nummern nichts mehr zu sehen



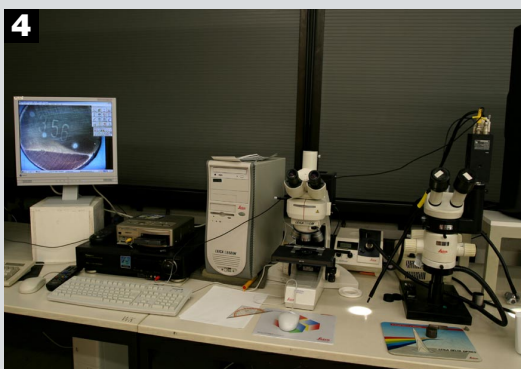
2

Beim ersten Versuch, die herausgeschliffenen Zahlen wieder sichtbar zu machen, wurden die Probestücke erhitzt, dann abgeschreckt und mit Schleifpapier abgezogen. Die Nummer zeigte sich anschließend als schwacher Schatten. 350 Grad Hitze reichen dafür



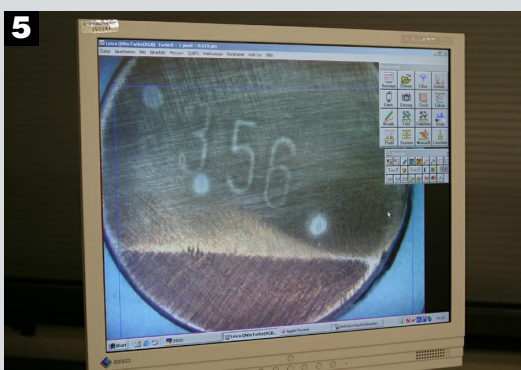
3

Dennoch ist das Erhitzen in der Praxis – also direkt am Oldtimer – kaum umsetzbar. Deswegen probierten die Werkstoffexperten verschiedene Ätzlösungen, die in der Literatur dokumentiert sind. Vor und nach der Behandlung müssen die Proben gründlich gereinigt und fein geschliffen werden



4

Der Test mit Ätzlösungen funktioniert nur bei Stählen, die einen relativ geringen Anteil an Kohlenstoff besitzen. Mitunter sind die eingeschlagenen Zahlen sogar bereits in polarisiertem Licht gut lesbar. Wenn nicht, hilft die Laborausstattung mit Licht und einem Stereomikroskop



5

Die Vergrößerung des Bildes, das die Werkstoffprobe unter dem Stereomikroskop zeigt, lässt die zuvor tief ausgeschliffene Zahl eindeutig erkennen. Die Begründung leuchtet ein: Wo eine Ziffer eingeschlagen wurde, hat sich das Materialgefüge dauerhaft bis in tiefere Schichten verändert

Der Versuch, diese Methode in die Praxis umzusetzen, ist nicht einfach. Das Hitze-Verfahren scheidet aus praktischen Erwägungen aus, mit den Ätzlösungen dagegen kann sich ein Versuch lohnen. Vor und nach dem Auftragen der Chemikalie muss die Metallfläche geschliffen werden



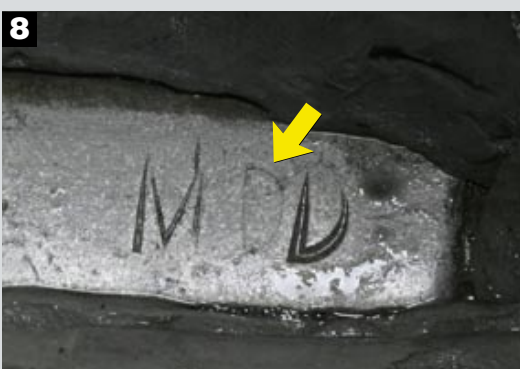
6

Mit einem dichten Ring aus Knetmasse wird die Untersuchungsstelle abgeriegelt, damit die aggressive Ätzlösung im Motorraum keinen Schaden anrichten kann. Mit einem Wattestab wird die Chemikalie vorsichtig auf die eingeschlagene Nummer aufgetragen



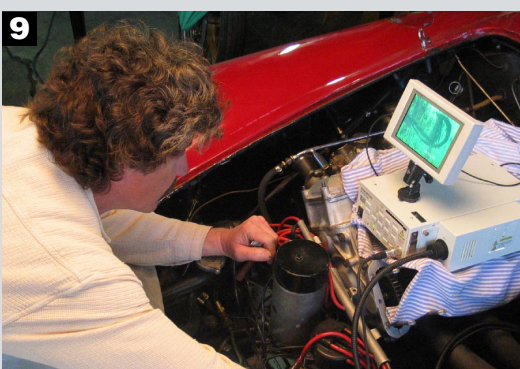
7

Tatsächlich zeigt sich hier ein Fund. Unter der sichtbar eingeschlagenen Motornummer erscheinen weitere Ziffern und Buchstaben. Teils sind sie deutlich zu sehen, mitunter wirken sie nur wie ein Schatten. Nach dem Abwaschen der Säure verschwindet das Bild schnell wieder



8

Auch die Fahrgestellnummer am vorderen Rahmenteil wird mit Hilfe der Ätzlösungen untersucht. In diesem Fall geht es um den Nachweis, welche Nummer der Wagen bei Auslieferung hatte. Laut den Fahrzeugdokumenten soll Ferrari im Werk das Chassis nachträglich umdeklariert haben



9

Bei den Untersuchungen ist ein mobiles Stereomikroskop sehr hilfreich. Es findet auch schwache Spuren, die mit bloßem Auge nicht sichtbar sind. Hier zeigt der Bildschirm zwei sich überlagernde (hier querliegende) Ziffern: eine 4 und eine 5 erscheinen in unterschiedlicher Größe



10