

# Specials

## Sportliche Einzelstücke

Die Welt der Vorkriegsfahrzeuge ist deutlich vielseitiger, als man vielleicht denkt. Zahlreiche Umbauten, Specials, Recreations zeichnen ein buntes Bild der frühen Automobile. Was es zu beachten gibt und wie man zu seinem individuellen Special gelangt, haben wir Hubert Kranz gefragt, einen ausgewiesenen Fachmann für britische Vorkriegsklassiker.

**Die Begrifflichkeiten gehen bei Umbauten und nachträglich fertiggestellten Autos oft munter durcheinander. Was genau ist eigentlich ein Special? Wie unterscheiden sich Nachbau, Replik und weitere Begriffe?**

Der Begriff Special ist so alt wie die Autoindustrie selbst. Schon in den 1920er-Jahren haben Autobauer Specials gebaut, das war eine absolut gängige Praxis. Zum Beispiel Alvis oder Riley. Oder das beste Beispiel ist die britische Marke Marendaz, die genau 100 Fahrzeuge insgesamt gebaut hat, allesamt Specials. Jedes Auto wurde auf einem Chassis neu aufgebaut, im Grunde gleicht keines dem anderen.

Ein Special ist also für den damaligen Autonarr ein Fahrzeug, das aus vielen verschiedenen Teilen - bestenfalls nach seinen Vorstellungen - zusammengesetzt wurde, um bei Veranstaltungen rund um den Motorsport teilzunehmen. Zumeist hatten die Fahrer nicht das nötige Geld, um ein Chassis direkt ab Werk zu kaufen und dann einen Rennwagen daraus zu bauen. Daher wurde eher bei Herstellern von erschwinglichen Fahrzeugen gefragt, oder schlicht auf dem Schrottplatz ein Chassis aufgetrieben.

Eine Nachbildung ist eine nach einem Original-Fahrzeug angefertigte Kopie. Ähnliche Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Begriffe Replik, Replika und Recreation.

Der grundlegende Unterschied ist vielmehr, dass bei den Repliken zum Beispiel ein anderer Hersteller stilistisch eine Kopie eines Fahrzeugs anfertigt, sich aber bei den Spezifikationen nur am Original orientiert.

denke allein an den McBurnie Daytona, der auf einer Corvette C3 aufbaut und einen Rechtsstreit mit Ferrari nach sich zog, der die Marke schließlich zur Aufgabe Zwang.

**Wie läuft das eigentlich genau ab, wenn ich einen Special fahren möchte? Können Sie mir schon bei der Suche eines geeigneten Chassis helfen oder was ist, wenn ich den berühmten Scheunenfund gemacht**



Hubert Kranz, anerkannter und viel prämiertes Fachmann im Vorkriegs-Segment.

Wie bei Vintage Speedster, die auf Käfer-Basis eine Porsche 365-Kopie schufen, oder Pur Sang, die dem Bugatti T35 nachempfunden sind. Nicht jeder Hersteller mag übrigens Repliken von den eigenen Fahrzeugen. Man

**habe? Welche Schritte müssten wir dann unternehmen, um mit einem neu aufgebauten Special bei Oldtimer-Service Kranz in Straelen vom Hof zu fahren?**



Hubert Kranz am Steuer des von ihm umgebauten 1932er Vauxhall Special Dragon.

Generell sind wir bei jedem Anliegen rund um das Thema Vorkrieg oder Special der richtige Ansprechpartner. Ganz gleich, ob Sie schon ein Chassis an der Hand haben oder wir Sie bei der Suche unterstützen können, wir können Sie bei Ihrem Weg zum Traumauto begleiten.

Zwei wichtige Fragen sollte man sich aber zuvor schon überlegen: Welchen Betrag möchte ich ausgeben und wieviel Zeit habe ich dafür, auf das Auto zu

stunden müssen eben bezahlt werden, man kann aber ein günstigeres Chassis wählen und im Detail nicht das exklusivste und originalste wählen, dann sinken die Kosten.

Aber nehmen wir an, es gibt schon ein Chassis. Dann schauen wir zuerst, ob die Papiere und eine Historie vorhanden sind. Außerdem, ob die Chassisnummern vom Fahrzeug mit den Papieren übereinstimmen. Das sollte in jedem Fall als erstes getan werden,

werden muss, damit es einfach passt. Das erlaubt uns, sowohl Zwei-Meter-Hünen als auch kompakten kleineren Fahrern Specials auf den Leib zu schneiden.

Mit einem Chassis und entsprechenden Dokumenten, der Vorstellung der Proportionen und den Wünschen der Kunden kann man dann schon ein passendes, individuelles Fahrzeug aufbauen.



Vom Cockpit bis zu den Details der Karosserie, alles mit großer Sorgfalt bearbeitet.

warten. Ein Neuaufbau braucht seine Zeit, das geht nicht in ein paar Wochen oder wenigen Monaten. Das ist sorgfältige Handarbeit, abgestimmt und auf die eigenen Wünsche und Bedürfnisse ausgerichtet, darauf muss man auch bereit sein zu warten, es handelt sich eben nicht um Stangenware aus dem Lager. Das schlägt sich einerseits auch in den Kosten nieder. Arbeits-

auch im Hinblick darauf, bei der Zulassung später auf der sicheren Seite zu sein. Dann gehen wir gemeinsam Ihre eigene Wunschliste durch und besprechen offen und ehrlich, was sinnvoll und umsetzbar ist und wovon wir beispielsweise eher abraten würden.

Um die Proportionen zu bestimmen, würden wir Sie auf oder in das Chassis setzen und Ihnen ein Lenkrad in die

sind. Von Kunden, die uns „nur“ darum bitten, ein Fahrzeug für sie anzuschauen bis zum kompletten Neuaufbau. Dementsprechend gibt es nicht den klassischen Kundentyp. Die einen finden auf dem Markt kein Fahrzeug nach ihren Vorstellungen. Die anderen passen schlicht in keinen Special, oder sie wollen einfach etwas ganz besonderes haben, was sonst kein anderer fährt.

**Welche Art von Kunden kommt zu Ihnen, um sich ein Special aufbauen zu lassen?**

Das ist sehr breit gestreut, genauso wie die Leistungen bei Oldtimer-Service Kranz vielfältig

**Was ist der besondere Reiz oder die Herausforderung, einen Vorkriegs-Special zu fahren?**

Ich sage immer „Einmal Vorkrieg, immer Vorkrieg“. Tatsächlich kann man es gar nicht so genau beschreiben. Man kann von dem Puristischen erzählen, von der einfachen und ehrlichen Technik, von der Nähe zur Straße und dem langen Weg, wenn man sich Stück für Stück an die Grenzen der Fahrdynamik annähert. Aber am Ende des Tages muss man es einfach selbst spüren. Ich habe schon so viele Menschen erstmals einen Vorkriegswagen fahren sehen, und bei fast allen war es so, dass sie sofort Feuer und Flamme waren, wenn sie einmal erlebt haben, wie es sich anfühlt über die Straße zu fliegen.

Sicher gibt es bei vielen auch Berührungsängste. Aber man sollte sich einfach herantasten. Es ist kein Neuwagen, bei dem man sich nur daran gewöhnen muss, wie man die Klimaanlage richtig einstellt. Man muss sich schon einlassen und das lernen, wie ein unsynchronisiertes Getriebe funktioniert oder wie die Bremsen und die dünnen Reifen reagieren. Aber mit jedem Meter gewinnt man an Sicherheit, bis am Ende eine enge Bindung zum Auto besteht und nur Fahrspaß bleibt.

**Was für eine Art von Autos eignet sich als Grundlage? Und welche nicht?**

Eigentlich kann man jede Basis zum Special umzubauen. Jedoch sollte man beachten, dass der Wert des Fahrzeugs

ge Basis gewählt hat und nun der Wert des Autos nur ein Bruchteil des möglichen Werts aufweist.

**Wo hört bei Ihnen der Umbau auf, welche Wünsche würden Sie ablehnen?**



Der Lanchester 14 Special ist ein bewährter Classic Car Rallye-Veteran.

nach der Fertigstellung sehr unterschiedlich sein kann, je nachdem welche Basis man gewählt hat. Zum Beispiel ist ein Austin Seven in der Basis

Da muss man unterscheiden. Rein aus ästhetischen Gründen oder ähnlichem sollen schon die Wünsche des Kunden im Mittelpunkt stehen. Da ä-



Der 1,6 Liter Vierzylinder erzeugt nur circa 60 PS, sorgt aber für eine Menge Fahrspaß am Steuer.



verhältnismäßig günstig, im Vergleich zu einem Riley etwa. Die Kosten ihn zu bauen sind aber bei beiden genauso hoch.

Bere ich höchstens aus meiner Erfahrung Bedenken, wenn irgendein Detail so gar nicht in die Epoche des Autos passt.

Nur wird der Riley dann um ein Vielfaches teurer sein als ein Austin. Spätestens wenn man ihn dann später wieder veräußern möchte, wird man sich ärgern, wenn man damals eine günsti-

Wenn es aber um die Verkehrssicherheit geht oder ein Kundenwunsch die Zulassung gefährden sollte, lege ich auch mal mein Veto ein. Aber in den meisten Fällen sind die Kunden dann aber auch einsichtig. Bei aller Träume-



Originales Leder im Innenraum.

rei im Vorfeld muss man sich manches auch ab und an vor Augen halten, wie dass die Fläche der Reifen auf dem Boden etwa die Größe einer Briefmarke hat, während bei späteren Sportwagen mit dicken Schlappen schon mal die Fläche einer DIN-A4-Seite den Kontakt zur Straße herstellt.

Das muss man wissen, wenn man die Leistung in die Höhe schrauben möchte und meint, es genüge, die Bremsanlage einfach entsprechend anzupassen. Mehr als Blockieren können die Räder einfach nicht.

**Wenn ich mir einen Special kaufen möchte, woran erkenne ich ein gutes Exemplar?**

Das allerwichtigste ist, das Fahrzeug zu besichtigen, Probe zu fahren und sorgfältig zu begutachten. Kaufen Sie bloß nicht nur nach Bildern, da sind einige schon sehr enttäuscht worden. Auf dem Foto oder im Netz sehen Sie ein perfektes Fahrzeug, alle Proportionen und Details passen zusammen. Wenn Sie doch davorstehen, sehen

Sie, dass alles zu klein ist und Sie gar nicht gescheit ins Auto passen. Dann beginnt meist ein sehr teurer Umbau und das vermeintlich gesparte Geld beim Schnäppchen schlägt in ein Vielfaches der Kosten um.

Auch ist es ratsam einen Spezialisten mit zur Besichtigung zu nehmen, gerade wenn man sich nicht in allen Details mit der Vorkriegstechnik aus-



Ein Neuaufbau braucht seine Zeit, das geht nicht in ein paar Wochen oder wenigen Monaten.

kennt. Dieser kann viele Sachen im Vorfeld abklären und darauf hinweisen. Wenn Sie das Fahrzeug schlussendlich kaufen, werden Sie die Kosten dafür sicher wieder hereinholen können, weil der Experte auch eher Punkte finden wird, die den Kaufpreis nach unten treiben. Bestenfalls findet er ohnehin nichts zu beanstanden und Sie haben einfach die Gewissheit, ein gutes Auto

zu kaufen. Wir bieten diesen Service beispielsweise auch an.

**Man unterscheidet mitunter die Umbauten, die bereits einigermaßen kurz nach dem Bau des Ursprungsmodells gemacht wurden und diejenigen, die Jahrzehnte später erst verändert wurden. Wie lange kann man einen Umbau eigentlich als zeitgenössisch bezeichnen?**

Im strengen Wortsinn ist eigentlich alles zeitgenössisch, wenn man so baut, wie es früher gemacht wurde. Das kann auch viel später geschehen sein. Oder die Autos wurden direkt nach dem Entstehen zu einem Special umgebaut, der irgendwann später nochmals um-



gebaut wurde. Die Kunst ist vielleicht einfach, ein Auto genau so zu bauen, dass man das Gefühl hat, „genau so soll es sein“ wenn man davor steht.

Wir haben schon Fahrzeuge gebaut, wo die Patina so gut gelungen war, dass nicht gleich ersichtlich war, ob original patiniert oder nachgebaut.

Einmal kam ein Mitglied des renommierten Brooklands Museums auf uns zu, weil er annahm, unser kürzlich neu aufgebauter Rover sei als Original schon vor Jahrzehnten über die Rennstrecke gefahren.

**Sind diese frühen Umbauten eigentlich preislich dann teurer als aktuelle Specials?**

Mitunter sind die alten Specials teurer, wenn sie eine Historie haben. Zum Beispiel steht bei uns aktuell ein Treen-Riley zum Verkauf mit einer lückenlosen, beeindruckenden Historie, vom Umbau 1948 bis heute. Alle Teilnahmen an Rennen und alle Besitzer sind bekannt, unter anderem taucht der Name Heidi Hetzer in der Dokumentation auf.

Wenn man so will, haben die früheren Umbauten einfach den Vorteil, dass sie eine Historie aufbauen konnten. Eine gute Geschichte und gute Technik sind doch zwei der Hauptpunkte, die den Wert eines Fahrzeuges nach oben treiben. Das gilt für alte und neue Umbauten, nur eben kann ein gestern fertiggestelltes Fahrzeug eben nicht schon vor Jahrzehnten in Goodwood gefahren sein.

**Wie ist das mit der Zulassung? Bekommt man hierzulande ohne weiteres eine Straßenzulassung?**

Nein, natürlich nicht. Man sollte sich an die Regeln der StVO halten, die Prüfer winken nichts durch, nur weil es alt ist. Wenn wir Neuaufbauten oder Um-

nächst fing ich selbst mit einem Mercedes-Benz 220 S Ponton an, den ich selbst restaurierte.

Und von dort an ging es immer wei-



Dieser Riley 9 wurde bereits 1948 von John Treen zum Rennwagen umgebaut.

bauten planen und uns beispielsweise nicht sicher sind, fragen wir lieber

ter in der Zeit zurück, bis zu meinem ersten Vorkriegsklassiker, den ich 1998



Die umfangreiche Historie belegt, dass schon einige bekannte Namen mit diesem Auto an Rennen teilgenommen haben.

nach. Man sollte sich einfach an die Zulassungsregeln halten und im Zweifel einfach das Gespräch suchen und Zweifel ausräumen, dann steht der Zulassung auch nichts im Wege.

kaufte. Ab 2002 habe ich dann beruflich ganz deutlich den Schwerpunkt auf die Fahrzeuge dieser Epoche gelegt. Wie eingangs gesagt, einmal Vorkrieg, immer Vorkrieg.

**Woher kommt Ihre Verbindung zu der Szene? Wie fing das an und warum sind Sie da am Ball geblieben?**

**Was war das außergewöhnlichste Fahrzeug, was Sie aufgebaut haben?**

Das ist eine Entwicklung gewesen. Meine Verbindung zu Klassikern war familiär bedingt schon immer da, zu-

Also ehrlich gesagt fällt es mir da schwer, ein einzelnes Exemplar hervorzuheben. Jedes der aufgebauten Autos ist ein Einzelstück, es sind zahlrei-



Hier entstehen automobiler Träume, in der Werkstatt von Oldtimer-Service Kranz.

che Arbeitsstunden, viel Engagement und Leidenschaft hineingeflossen, da hat man automatisch eine enge Bindung zu jedem Special, der unserer Hallen verlässt.

**In England gibt es die Tradition, die Vorkriegs-Rennwagen auch ihrer Bestimmung zuzuführen und beispielsweise in Goodwood auf der**

Wenn man möchte, kann man also in den Sommermonaten jedes Wochenende ein Event mit dem Vorkriegler fahren, von Gleichmäßigkeitsrallyes bis zu Motorsportevents auf Rennstrecken wie Spa-Francorchamps.

**Man sagt mitunter, dass die automobiler Leidenschaft einen oft zu Fahrzeugen aus der Kindheit oder Jugend führt. Das würde bedeuten, dass potentielle Interessenten „wegsterben“. Sehen Sie das auch oder wächst da eine neue Generation heran?**



Gerade bei Details und Ersatzteilen ist auf Kranz Verlass.

**Rennstrecke zu bewegen. Gibt es in Deutschland oder dem benachbarten Ausland ähnliche Strömungen?**

Sicherlich, das zieht sich quer durch Europa. Auf dem Nürburgring sind mehrere Veranstaltungen, in Frankreich finden in Linas-Monthéry und Le Mans, in den Niederlanden in Zandvoort mehrere Events pro Jahr statt.

Es betrifft nicht nur die Klassiker- oder gar Vorkriegsszene, dass man den Nachwuchs heranführen muss. Was gerade den Vorkriegsbereich angeht, sehe ich in England und den BeNeLux-Ländern viele Initiativen, das Steuer sprichwörtlich der jüngeren Generation zu übergeben. So gibt es die Beforty Rally und eine U30-Gruppe im Vintage Sports Car Club UK, die viele Events organisieren. Nicht ohne Stolz sehe ich zu Hause auch, wie meine Tochter mit großer Freude einen 1938er Simca Fiat und mein Sohn einen Riley von 1928 fahren. Der Nachwuchs kann sich also genauso für die betagte Technik begeistern.

## Oldtimer-Service Kranz

Seit 2002 betreibt Hubert Kranz in Straelen am Niederrhein seine Firma Oldtimer-Service Kranz. Seitdem haben er und sein Team sich als profunde Kenner vor allem britischer Vorkriegsklassiker etabliert. Von der reinen Kaufberatung bis zu kompletten Neuaufbauten kümmert man sich um alle Anliegen rund um den Traumklassiker.

### Kontakt

Oldtimer-Service Kranz

Zeppelinstrasse 20  
47638 Straelen  
Deutschland

+49 2834 7603  
+49 172 6059166

info@oldtimerservice-kranz.de  
www.oldtimerservice-kranz.de