

„Patinose“

STEYR Typ 200 1939



Patina ist ein ganz wundersames Wort, das Anzeichen von Alterung wertvoll erscheinen lässt. Es kommt vom italienischen Wort Patina, was wörtlich „dünne Schicht“ bedeutet, umgangssprachlich aber für „eine durch natürliche oder künstliche Alterung entstandene Oberfläche“ steht – so erklärt es uns zumindest die virtuelle Enzyklopädie „Wikipedia“.

Auch der Mensch altert, merkt das selbst an schweren, steifen Gelenken, gesteigertem Ruhebedürfnis, nachlassender Agilität und vielen anderen Anzeichen. Seine Mitmenschen kennen es ihm an Runzeln, Falten, Altersflecken, Haarausfall und anderem mehr an. Patina? Schön wär's. Das Wort Patina wird nicht am Menschen, sondern vor allem für Kunstobjekte verwendet, für Architektur oder auch für technisches Kulturgut - besonders für jenes, das der Fortbewegung dient. Der Begriff „patiniert“ muss aber differenziert betrachtet werden, denn heutzutage kann dieser Zustand auch künstlich erzeugt werden – und wird es auch oft genug. Verkehrte Welt: was früher unter der Zustandsbeschreibung „deutliche Gebrauchsspuren“ zu einem Argument der Preisminderung bei Ankaufverhandlungen geführt hat, treibt heute als „sehr schöne Patina“ den Wert deutlich in die Höhe – auch wenn diese Patina nicht erlebt, sondern von Spezialisten kreiert worden ist. Nicht nur Geiz, auch Rost kann geil sein.

Völlig außer Verdacht der künstlichen Alterung steht aber unser Fotomodell auf diesen Seiten. Der Steyr vom Typ 200 ist der Inbegriff von „schöner Patina“ – oder anders gesagt, von „echter Patina“. Zu der gehören matter Lack, Rostflecken, Beulen, ausgebleichte Stoffe, hartgewordene Dichtungsgummis, abgegriffenes Lenkradholz, blinde Chromteile. Das „schön“ kommt aber daher, dass sich dieser Zustand gleichmäßig über das komplette Fahrzeug erstreckt, das in einer unversehrten Gesamtheit überlebt hat. Jeder Schraube, jeder Stofffetzen, jeder Gummi, sogar Verschleißteile wie die Laufräder sind noch diejenigen, die dran waren, als der Wagen vor über 60 Jahren abgemeldet und abgestellt wurde. Der letzte Ölwechsel am Vierzylindermotor wurde nachweislich im Jahr 1959 durchgeführt, auch die Kennzeichen, die der Wagen heute noch trägt, passen ins Deutschland der 50er Jahre



Einen Hinweis auf ein Vorleben auf deutschen Straßen gibt auch das Abziehbild der deutschen Straßenwacht ADAC auf der Frontscheibe. Der Steyr hat auf dem Typenschild im Motorraum als Baujahr 1939 eingeschlagen, dürfte damals schon österreichisches Gebiet (Ö war 1938 ja schon dem Deutschen Reich eingegliedert worden) verlassen haben.

Und ist jetzt aber wieder zurück in der Heimat, gar nicht so weit weg von Steyr, wo er seinerzeit hergestellt worden war. Alfons Mair hat ihn heimgeholt – hat ihn gekauft, ohne ihn überhaupt gesehen zu haben. Das kam so: weil Alfons ein Bewunderer der Marke Steyr ist und mehrere andere Modelle dieses Herstellers besitzt, war er es, der von einem Besucher der Techno Classica Essen angerufen wurde - im Jahr 2008 war das. Der Anrufer erzählte ihm, dass bei der Messe ein Steyr

vom Typ 200 zum Verkauf stehen würde, zu einem wirklich akzeptablen Preis in Hinsicht auf seinen bemerkenswerten Zustand. Handyfotos gab es damals noch nicht und der Whatsapp Messenger wurde erst ein Jahr später erfunden, aber die Erzählungen des Anrufers genügten Alfons, um sich die Nummer des Verkäufers geben zu lassen und diesen sofort anzurufen – und den Steyr (ungesehen!) zu kaufen. Das war am ersten Tag der Messe, am Donnerstag, und um keine Lücke am Stand des Verkäufers zu hinterlassen durfte der Wagen noch vier Tage stehen bleiben. Vier Tage, in denen mindestens 20 andere Interessenten mit seriösen Kaufabsichten an den Verkäufer herantraten, wie er Alfons später erzählte. Aber Geschäft ist Geschäft und so konnte sich Alfons bei Abholung in Deutschland am Objekt davon überzeugen, dass sein Kauf tatsächlich dem Zustand entsprach, den der Anrufer ihm geschildert hatte.





In diesem Zustand – komplett, original, mit Traumpatina – wollte ihn Alfons erhalten, ihn nur technisch überholen. In einen Zustand bringen, in dem er ihn wieder für den Verkehr zulassen könnte. Eine Absicht, die er bis heute nicht realisieren konnte, was mit den vielen anderen Projekten zu tun hat, die ihn beschäftigen. Und die den Platz in seiner Sammlung immer enger werden lassen, weshalb er daran denkt, sich von dem patinösen Steyr zu trennen, dessen Sanierung oder Restauration einem anderen Liebhaber zu überlassen. Über den Preis kann man reden, auch was die Inzahlungnahme eines anderen interessanten Fahrzeugs (auch Motorrad) betrifft, sogar ein Tausch wäre nicht undenkbar für Alfons.

Was bekommt der Käufer vom Zustand abgesehen? Einen Steyr Typ 200 aus dem Baujahr 1939 in Form einer viertürigen Limousine. Der Typ 200 ist eine verbreiterte Weiterentwicklung des 1934 entwickelten Typs 100 und kam 1937 auf den Markt. Außer der Verbreiterung unterscheidet er sich optisch durch die Kühlermaske und die von der Motorhaube bis zum Heck führenden Zierleisten. Typisch für seine Zeit

sind die aufgesetzten Scheinwerfer, das am Heck montierte Reserverad (bei unserem Fotomodell trägt es das Fabrikationsdatum 10/38 an der Felge, so wie auch an den vier anderen Rädern), die beleuchteten Winker hinter den Seitenfenster, das geteilte Heckfenster (das beim Brezelkäfer nach dem Krieg noch einmal aufgenommen wurde), gegeneinander schließende Türen ohne B-Säule, die Veloursitzbezüge, das Armaturenbrett mit den Rundinstrumenten und dem Holzlenkrad. Hat Steyr in den 20er Jahren noch eher Fahrzeuge der Oberklasse gebaut, reagierte man in den 30er Jahren auf die Wirtschaftskrise und wendete sich der Mittelklasse zu (und schuf mit dem Baby einen Vorgänger des Käfers als „Volkswagen“, siehe [HIER](#)). Die technischen Eckdaten des 200: seitengesteuerter Vierzylinder-Reihenmotor mit 1,5 Liter Hubraum und Vierganggetriebe, vorne eingebaut aber mit Heckantrieb, 38,5 PS bei 3600 Umdrehungen. Vorderradaufhängung auf Quer-, hinten auf Längsblattfedern, Leergewicht 965 Kg. Obwohl alles andere als ein Sprinter war der Typ 200 von der Motorcharakteristik so konzipiert, dass ihn österreichische Alpenpässe kalt lassen (im wahrsten Wortsinn). Das hatte ja der Vorgängertyp 100 schon bewiesen, der 1934 als erstes Automobil die damals noch nicht einmal fertig gestellte Großglockner Hochalpenstraße bezwungen hatte.

Wer ein seriöses Interesse an dem glanzlos patinierten Schmuckstück hat, wendet sich direkt an den Alfons unter der TelNr. 0043 (0)664 4740084













