

Ratgeber: Beim Oldtimerkauf ist Kompetenz gefragt

Bei der Investition in alte Autos ist Vorsicht geboten. Auch oft ältere Semester mit hohen Kontoständen die Oldtimerszene dominieren, verzeichnen auch die „Arbeiterautos“ wie Citroens Ente 2 CV, Renault R4, Fiat 500 oder VW Käfer – und diese sind selbst heute noch erschwinglich. Der Käfer übrigens ist der am meisten zugelassene Oldtimer, gefolgt von zwei Mercedes-Modellen. Die Zahl der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen ist auch deshalb in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Insgesamt sind in Deutschland rund 259 000 Fahrzeuge (2011) mit Oldtimer-Zulassung unterwegs – neben Pkw zählen dazu auch Krafträder, Nutzfahrzeuge, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge.

Der Umsatz mit Oldtimern, deren Ersatzteilen sowie Restauration wächst stark. Berichte über enorme Auktionserlöse von Oldtimern gehen durch die Presse. Was sich hinter Chrom und Blech verbirgt, soll das neugegründete Competence Center Classic Cars von TÜV Rheinland ans Licht bringen.

Lediglich rund 59 Prozent aller zugelassenen Pkw, die älter als 30 Jahre sind, verfügen über ein H-Kennzeichen. Nur für diese Fahrzeuge gelten besondere Ausnahmeregelungen, wie etwa die Befreiung vom Fahrverbot in Umweltzonen. Für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen fällt ein einheitlicher Kfz-Steuersatz an, beispielsweise bei einem Pkw in Höhe von 191,73 Euro.

Oft scheuen Fahrzeughalter den Aufwand der Oldtimer-Zulassung oder wollen bei hubraumschwachen Fahrzeugen die vergleichsweise höhere Besteuerung durch den Pauschalsatz nicht in Kauf nehmen.

„Um Neu-Sammlern wie alten Hasen kompetente Beratung rund um das Thema Oldtimer bieten zu können, engagieren wir uns als TÜV Rheinland noch stärker. Wir kennen die Fahrzeuge schließlich seit ihrer Geburt durch die regelmäßigen Hauptuntersuchungen, sind hier mit großer Erfahrung und Sorgfalt am Werk“, hebt Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Unternehmensbereichsleiter Mobilität von TÜV Rheinland, hervor und ergänzt: „Die Bündelung unserer Kompetenzen auf diesem Gebiet in unserem Competence Center Classic Cars ist daher nur eine logische Konsequenz.“

Oldtimer kauft man nicht einfach so beim Händler an der Ecke. Die wichtigsten

Auktionen finden in den USA, Großbritannien und Monaco statt. Hier werden die Preziosen im mehrstelligen Millionenbereich gehandelt. Die zehn teuersten Oldtimer im Jahr 2012 brachten es auf stolze 86 Millionen US-Dollar Marktwert und wurden bei nur drei Auktionshäusern umgesetzt. 11,77 Millionen Dollar – das war der höchste Preis, den je ein Mercedes bei einer Auktion erzielt hat – war auch zugleich der teuerste Fahrzeughalterwechsel im vergangenen Jahr.

Eingebracht hat ihn ein Mercedes 540 K, Baujahr 1936. Gefolgt von Ferraris, Bentleys und Fords. Grundsätzlich ist vor einem Kauf im Ausland allerdings zu prüfen, ob das Fahrzeug nach nationalem Recht die begehrten H-Kennzeichen erhalten wird. Nur Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem „guten Erhaltungszustand“ sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, können in Deutschland als Oldtimer eingestuft werden und die Schlüsselnummer „0098“ erhalten (§ 2 Nr. 22 FZV). Aus- und Einfuhrbestimmungen, Zollaufgaben usw. sollten ebenfalls bedacht werden, und ein Kauf sollte nicht von Emotionen überdeckt werden – denn Leidenschaft ist eine Gemeinsamkeit der Sammler alter Bleche und obsiegt häufig über die Vernunft.

„Grundsätzlich gilt, dass ohne Know-how eine Restauration teuer wird. Es gibt klare Auflagen, was nach einer Restauration noch als Oldtimer durchgeht“, berichtet Gutachter Norbert Schroeder, seit Kurzem Leiter des TÜV Rheinland Competence Center Classic Cars. Gefahr drohe durch Rost, verdeckte Mängel und hohe Reparaturkosten, aber auch durch das Fälscherhandwerk. Ein Fall aus eigener Erfahrung für Norbert Schroeder war ein BMW 328, Baujahr 1936. Auf dem Markt hätte der echte Oldtimer immerhin eine halbe Million Euro gebracht, aber unter anderem an zwei Schweißnähten konnte er als Replik entlarvt werden. Diese hat aufgrund der wirklich sehr guten handwerklichen Arbeit immer noch einen Wert von 100 000 Euro, ist aber eben ein Neuwagen. Aber als solcher würde dieses Fahrzeug in Deutschland keine Zulassung erhalten. „Hier können nur Experten wirklich helfen. Ein Laie wäre nie darauf gekommen. Für Fälscher ein lohnendes Geschäft, denn die Verkaufserlöse übersteigen die Investitionen um ein Vielfaches“, so Schroeder. Auch wenn das noch Ausnahmen sind, ist dieses Geschäft etwas für Experten. Und wer selbst kein Experte ist, sollte dringend einen zu Rate ziehen.

„Es gibt zwei Arten von Oldtimer-Sammlern. Die einen möchten eine stabile Wertanlage und restaurieren die Fahrzeuge was das Zeug hält, um die begehrte Note eins zu erhalten. Andere wollen mit dem Gefährt auch Spaß haben und damit beispielsweise an Oldtimer-Rallyes teilnehmen“, meint Norbert Schroeder. Dann sollte das gute Stück nicht

nur eine Straßenzulassung, sondern auch eine gute Versicherung besitzen. Wichtig ist, dass bei einer Restauration möglichst viele Originalteile erhalten bleiben. Das heißt, wenn die Originalteile nicht mehr reparabel sind, müssten die verwendeten Teile von anderen alten Autos gleicher Modelle aus der gewünschten Epoche stammen oder die originalen Ersatzteile des Herstellers eingesetzt werden. Häufig helfen dabei Scheunen- oder Kellerfunde.

Im Idealfall liegt ein Wertgutachten vor: Die Oldtimer werden hier mit 1 für sehr gut bis 5 für einen schlechten Zustand benotet. Diese Skala bietet Orientierung, denn bei dem Kauf eines Oldtimers spielen meistens Emotionen mit – Erinnerungen an die Jugend oder Filme oder historische Bezüge bei geschichtsträchtigen Vehikeln und der Spaß am Objekt. Wer hingegen Geld verdienen möchte, sollte beim Vergleich der vielen Modelle im Angebot Folgendes beachten: Zwei Oldtimer für das gleiche Geld kaufen bedeutet nicht automatisch, den gleichen Gewinn damit erzielen zu können. Denn wenn der eine in der Restaurierung nur halb so viel wie der andere kostet, aber den gleichen Wiederverkaufswert bringt, geht die Rechnung unter Umständen nicht auf. Die Investitionen in Blechteile und Originalersatzteile in einen Volkswagen beispielsweise können je nach Modell so hoch sein wie bei einem Porsche allerdings hat letzterer langfristig eine höhere Wertsteigerung und bietet deutlich sportlicheren Fahrspaß.

Norbert Schroeder fordert ein Umdenken in der Fahrzeugbewertung im Sinne der Charta von Turin, die der Weltdachverband der Oldtimer-Clubs FIVA als Leitlinie verabschiedet hat. „Ein abgegriffenes Lenkrad mag auf den einen oder anderen Betrachter nicht mehr wirklich schön wirken, ist aber authentisch. Der originale Werkzeugsatz und Wagenheber – ist Geschichte pur. Und auch die originalen Bestellunterlagen, die Betriebsanleitung und der erste Brief oder sonstige Dokumente – eben der Lebenslauf, der einer Karosse eine Seele gibt, sollten erhalten bleiben“, gibt er zu bedenken. Ob der Investor lieber die mäßig erhaltene Ente oder eine hochglanzpolierte Schwester bevorzugt, bleibe jedoch Geschmackssache. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Begutachtung eines Porsche-Oldtimers beim TÜV Rheinland.