

Geld auf Rädern

Große Autoklassiker sind längst Spekulationsobjekte geworden. Für Enthusiasten mit Durchschnittsbudget gibt es trotzdem die Chance, sich den Traum vom schönen alten Auto zu erfüllen. Ein paar Dinge sind dabei aber zu beachten. Von Jochen Remmert

Gerade noch hat Andreas Russ den schönen Originalzustand des 36 Jahre alten VW-Käfer-Cabrios gelobt, da schimpft er los: „Was ist das denn? So darf man doch Kunden das Auto nicht übergeben.“ Der Wiesbadener Spezialist für luftgekühlte Klassiker wie Käfer und Porsche 911 hat die Motorhaube geöffnet. Es fehlen Teile der Verblechung, die den Auspufftopf vom Motorraum trennen. Ist das der Fall, saugt das Gebläse des luftgekühlten Boxermotors heiße statt kühle Luft an. Im Sommer wäre so ein kapitaler Motorschaden nurmehr eine Frage der Zeit. In diesem Fall war das mit der heißen Luft zum Glück kein Dauerzustand, sondern nur die Rache eines anderen Werkstattbetreibers, dem der Vorbesitzer den Auftrag entzogen hatte, den Wagen zum Verkauf aufzubereiten. Der alte Herr hatte erkannt, dass man ihm Phantasiepreise für angebliche Oldtimer-Expertise abknöpfen wollte.

Beim Kauf von Old- und Youngtimern bewegt man sich auf schönem, aber auch schwierigem Terrain. Wenn man selbst nicht kundig ist, gibt es zwei vernünftige Möglichkeiten: Man fragt Fachleute um Rat oder kauft bei einem etablierten Händler. Letzteres wird sich in einem höheren Preis niederschlagen. Wenn man aber keine Ahnung von der Materie hat und keine Lust zu schrauben, dafür aber ausreichend Reserven und den sehnlichen Wunsch, einen Oldtimer zu fahren, dann ist das sicher die bessere Wahl.

Die Old- und Youngtimer im Originalzustand mit wenig Kilometern, etwas Patina, ohne Rost und mit einer gut gewarteten Technik gelten als die wertvollsten Fahrzeuge, egal ob Käfer, Opel Kadett, Porsche 911 oder Mercedes SL. Dann folgt das riesige Feld der mehr oder weniger gut erhaltenen Exemplare, bei denen man sofort oder später selbst Hand anlegen muss. Die dritte Gruppe sind die restaurierten Wagen. Wie jene im originalen Topzustand, haben auch sie inzwischen stattliche Preise. Die extreme Form der Restaurierung ist der Neuaufbau. Bei der Firma Memminger aus dem bayerischen Reichertshofen kommen dabei handgemachte Käfer heraus, die viel luxuriöser und schneller sind, als es das Original je war. Sie sind aber auch viel teurer. Mehr als 80 000 Euro sind möglich. Sammler ziehen Wagen in gutem Originalzustand vor. Dafür sind aber auch schon 30 000 bis 40 000 Euro fällig. Die Preise für einen ordentlichen Wagen zur Restaurierung beginnen bei einem Fünftel.

Geht man selbst auf die Jagd in gedruckten oder im Internet veröffentlichten Anzeigen, gibt es ein paar Regeln, die Schaden vermeiden helfen: So wird ein seriöser Verkäufer nichts dagegen haben, dass man den Wagen auf einer Probefahrt bei einem Fachmann vorfährt. Eventuelle Kosten für die Durchsicht sind gut investiertes Geld. Im Idealfall kann der Verkäufer ein aktuelles Oldtimer-Wertgutachten von Classic Data, Dekra, TÜV oder dergleichen vorlegen. Die Zustandseinteilungen in Annoncen von 1 (wie neu) bis 5 (lädiert, durchgerostet, unvollständig) bieten eine gewisse Orientierung. Doch am Ende muss man sich mit dem Verkäufer einigen. Und er wird immer das glänzende Blech zwischen den Rostlöchern sehen, der Käufer hingegen hoffentlich die Löcher. Ist ein verbreiteter Klassiker das Objekt der Begierde, beispielsweise ein SL-Sportwagen von Mercedes, eine Göttin (DS) von Citroën oder ein alter Austin Mini, helfen Clubs weiter. Die Recherche in Internetforen kann ebenfalls sachdienlich sein. Allerdings sind die vielleicht 20 Prozent an guten Tipps unter 80 Prozent kenntnisloser Wichtigtuerei verschüttet.

Ohne Risiko ist der Kauf eines 20, 30 oder 50 Jahre alten Stücks bewegter Technik nie. Ein frischer TÜV sollte aber vor dem Schlimmsten bewahren. Ein H-Kennzeichen ist ein weiteres Indiz für einen vernünftigen Zustand des Autos. Denn es spart nicht nur Kraftfahrzeugsteuer (191 Euro bei ganzjähriger Anmeldung). Es gibt auch eine gewisse zusätzliche Sicherheit, weil sich ein Sachverständiger davon überzeugt haben muss, dass der Wagen weitgehend unverbastelt ist und so ein „Kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“ darstellt. Das H gibt es aber nur für Autos, die älter als 30 Jahre sind.

Was einige der großen Autolegenden betrifft, ist momentan keine gute Zeit für Käufer. Es gibt kaum Zinsen fürs Geld, und so sind die Klassiker längst zu Spekulationsobjekten geworden. Die Preise für luftgekühlte Porsche 911 etwa haben sich in wenigen Jahren vervielfacht. 2008, 2009 konnte man die als besonders robust geltenden späten G-Modelle der Baujahre 1985 bis 1989 noch für 25 000 bis 30 000 Euro in gutem Originalzustand bekommen. Im Herbst dieses Jahres zahlten sogar Händler ob der geradezu explodierten Nachfrage für einen solchen Elfer schon 50 000 Euro. Inzwischen liegt der Preis für Endkunden, frische Wartung, lückenloses Scheckheft, einwandfreie Originaltechnik und eine Laufleistung von unter 100 000 Kilometer vorausgesetzt, schon zwischen 70 000 und 80 000 Euro. Diese Größenordnung gilt nicht für die seltenen Varianten. Will man den Speedster auf G-Modell-Basis oder einen Porsche 911 Turbo im Topzustand, bewegt man sich weit jenseits der 100 000-Euro-Grenze. Für 911er und andere gefragte Sportwagenklassiker gilt: Es gibt keine Schnäppchen. Selbst in Fachzeitschriften veröffentlichte Oldtimer-Preise werden in der Praxis weit überboten. Und noch eins: Es ist keine gute Idee, einen 911er oder einen anderen Oldie im Internetauktionenhaus Ebay allein anhand von Bildern zum angeblichen Superpreis zu ersteigern. Anfassen, darunterlegen – besser hochheben – ist immer Pflicht. Wenn man unbedingt das Prickeln einer Auktion braucht, dann sind Anbieter wie Classicbid aus Weiterstadt die bessere Wahl.

Oldtimer und Youngtimer sind Gefühlssache, oft verbunden mit Jugendträumen und Familiengeschichten. Das sollte aber nicht davon abhalten, die Folgen der Anschaffung auch buchhalterisch im Blick zu halten. So ist der Klang eines Zwölfzylinder-Jaguar-Motors – womöglich im atemberaubenden E-Type-Blechkleid – natürlich umwerfend. Die Rechnung für eine große Wartung dieses filigranen Triebwerks ist es allerdings auch. Fünfstellig ist nicht ungewöhnlich. Es gibt Motoren, die auch Amateurschrauber überholen können, ein alter Zwölfzylinder gehört nicht dazu. Den Kauf sollte man als spätere Stufe einer Schrauber-Karriere ins Auge fassen.

Beginnen könnte man mit einem Citroën 2 CV (Ente), einem Käfer, einem Kadett von Opel, einem Mini von der Insel oder auch mit einer schönen Heckflosse, wie sie vielleicht der Mercedes-begeisterte Großvater fuhr. Das sind zwar keine mondänen Renner. Die freundliche Kenntnisnahme der Mitmenschen ist einem aber trotzdem sicher. Das Restaurieren eines solchen Autos in Eigenregie ist keine unmögliche Sache, aber man sollte es nicht ohne Anleitung wagen. Fachleute wie Porsche- und Käfermann Russ bieten auch Beratung an.

Wer sich selbst die Hände schmutzig machen will, inklusive des Einschweißens von Blechteilen womöglich, findet in der Fahrzeugakademie der Handwerkskammer Unterfranken in Schweinfurt viele Oldtimer-Seminare unter www.fahrzeugakademie.de. Die Kurse sind aber bei den Schraubern in ganz Deutschland beliebt, daher sollte man frühzeitig buchen. Ein zweitägiger Schweißkurs kostet 310 Euro.