

Spezialisten für jeden Handgriff: Ein VW Käfer Cabrio 1302 bei Russ auf der Hebebühne

Die schönste Art der Geldanlage

Wenn es um klassische Porsche und VW Käfer geht, gehört Andreas Russ aus Wiesbaden seit 25 Jahren zu den ersten Adressen. Er erlebt, wie immer mehr Sammler die Oldtimer wie eine normale Investition kalkulieren.

Von Jochen Remmert



Er ist zum Niederknien schön. Der Porsche 911T von 1968, aus Erstbesitz und im roten Erstlack. Makellos. Noch dazu ist es einer der seltenen frühen Elfer mit kurzem Radstand. Alle Belege sind erhalten, eine Rarität. „Wenn ich es mir leisten könnte, würde ich ihn behalten“, gesteht Andreas Russ. Doch auch wenn die Geschäfte des Wiesbadener Spezialisten für klassische Porsche und VW Käfer mit luftgekühlten Boxermotoren gut laufen, kann sich der Chef nicht einmal eben ein Sammlerstück im Wert von 170000 Euro auf die Seite stellen. Russ wird den Wagen verkaufen. Er wird sich mit anderen schönen Autos trösten, die ihn täglich umgeben, sei es mit einem Porsche 356 im Renntrimm, einem der extrem seltenen 911 RSR oder auch mit Käfer Cabriolets.

Angefangen hat Russ das professionelle Schrauben während des Maschinenbaustudiums in Rüsselsheim, zunächst in einer Doppelgarage. Der Schritt in die Selbständigkeit kam 1989 gemeinsam mit seiner Frau Simone. Sie gab ihren Beruf als Lufthansa-Stewardess auf, als das Geschäft wuchs.

Auch als etablierter Experte für die oft kostbaren Porsche-Oldtimer vergisst Russ das Wolfsburger Krabbeltier nicht: Käfer-Kunden, sagt er, sind ihm nach wie vor genau so wichtig wie die Porsche-Enthusiasten. Dass die Lieblinge der einen vielleicht 10000 oder 15000 Euro wert sind, die der anderen inzwischen das Fünf- oder auch Zehnfache, sei für ihn kein Kriterium. Dazu passt, dass die Kundin, die ihren Winter-Käfer zum Einlagern bringt, um ihn gegen ihren reparierten Sommer-Käfer zu tauschen, mit familiärer Herzlichkeit begrüßt wird.

Ohnehin hat Russ ein besonderes Verhältnis zu dem kleinen runden Auto, das so viele Deutsche durchs Wirtschaftswunder brachte und später zur Uni oder zum ersten Job. Denn der umtriebige Mann begann fabrikneue Käfer aus Mexiko nach Deutschland zu importieren, als die Wolfsburger von ihrem legendären Erfolgsmodell nichts mehr wissen wollten und die Produktion in Deutschland 1978 einstellten. Nur das Cabrio wurde bis 1980 weiter bei Karmann in Osnabrück gebaut.

Die Produktion lief aber weiter, in Mexiko. „1996/1997 gab es dann einen echten Hype der Mexiko-Käfer“, erinnert sich Russ. 2001 sei absehbar gewesen, dass dieses Geschäft nicht ewig weiterlaufe. Nicht zuletzt, weil ein fabrikneuer

Käfer wegen der veralteten technischen Ausstattung nur mit Mühe überhaupt noch die TÜV-Abnahme bestand und klar war, dass sich Abgas- und Lärmgrenzwerte verschärfen würden.

Noch mehr Nerven als die Auseinandersetzungen mit den Zulassungsbehörden kostete Russ der Anfang des Imports: Denn die ersten Käfer kaufte er persönlich in Mexiko, zahlte in bar, schaffte sie mit Bekannten per Lastwagen in die Vereinigten Staaten und verschiffte sie anschließend nach Deutschland. „Ich war alleine unterwegs und hatte das Bargeld für die Autos im Lampenschirm versteckt“, erinnert er sich.

Der Mexiko-Käfer kostete damals 18900 Mark. Die F.A.Z. notierte im August vor 25 Jahren: „Neu wie an seinem letzten Tag. Es gibt wieder VW Käfer.“ Parallel dazu baute Russ das Importieren und Restaurieren von alten Porsches und Käfern aus. Mit der stetig steigenden Begeisterung für alte Autos machte sich sein Know-how erst richtig bezahlt.

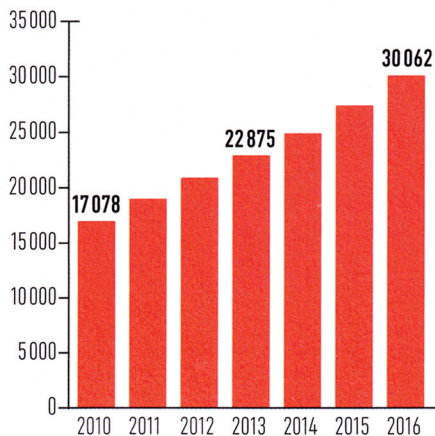
Und die Fangemeinde wächst: Allein in Hessen hat sich der Bestand der Autos mit dem H-Kennzeichen für mindestens



Andreas Russ in einem restaurierten Porsche

Oldtimer in Hessen

Personenkraftwagen mit historischem Kennzeichen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (Angaben jeweils Januar) / F.A.Z.-Grafik Niebel

Die schönste Art der Geldanlage

30 Jahre alte und gut erhaltene Autos seit 2010 auf mehr als 30 000 verdoppelt (siehe Grafik).

Der Boom der alten Autos und die damit verbundene Preissteigerung hat das Geschäft des Oldtimer-Fachbetriebs aber auch verändert. Längst sind unter den Kunden viele, die ihre wertvollen Fahrzeuge oder gar Fahrzeugsammlungen so durchkalkulieren wie eine gewöhnliche Investition. Da wird der Kapitaleinsatz beim Restaurateur der mutmaßlichen Wertsteigerung des Fahrzeugs durch dessen Arbeit gegenübergestellt, es soll sich unterm Strich ja rentieren. Entsprechend hoch sind die Ansprüche an die Werkstatt, wie Russ sagt. Die Kunden wollten alles aus einer Hand und in höchstmöglicher Qualität.

Die zu liefern nimmt Russ für sein Haus in Anspruch. Die hohen Anforderungen der Kunden, die etwa Sammlerfahrzeuge weit jenseits der 100 000-Euro-Grenze kaufen und in seine Obhut geben, hält er für plausibel: Für normale alte Autos sei eine Erhaltungsreparatur, bei der funktionsfähige Teile bleiben, wo sie sind und noch eine ganze Weile ihre Arbeit verrichten, durchaus angemessen.

Bei Sammlerfahrzeugen, die sich in sechsstelligen Preisregionen bewegten und mit dem Ziel erworben würden, den Wert zu steigern, sei das unter Umständen zu wenig. Da erwarteten die Kunden mehr. Russ hat deshalb entsprechende Fachleute für Klassikermotoren und für Karosseriarbeiten im Team.

Außerdem ist der Mittfünfziger so lange im Geschäft, dass er über ein Netz von Experten für alle erdenklichen Spezialaufgaben verfügt. Wenn es etwa darum geht, die Oberfläche einer neuen Kurbelwelle für einen Porsche-911-Klassiker so mit Hilfe von Stickstoff zu härten, dass die legendären Laufleistungen der luftgekühlten Sechszylindermotoren möglich sind, hat er einen Spezialisten parat. Diesem Oberflächenveredler schickt Russ die Kurbelwelle per Boten, Paketdiensten vertraut er diese Teile nicht an. Natürlich hat ein solcher Service auch seinen Preis für die Kunden, den sie aber bereit sind zu zahlen. Zu Russ kommen jedoch auch Oldtimerliebhaber, die selbst Hand anlegen wollen, aber manchmal doch den Rat und die Tat des Experten brauchen. Für sie hat Russ nach wie vor ein Herz und immer mindestens einen guten Tipp.

Die Leidenschaft für Luftgekühlte hat längst die ganze Familie erfasst, dafür hat Russ gesorgt: Die beiden Töchter Lea und Rosa hat er zum 18. Geburtstag nicht mit irgendwelchen Autos ausgestattet, sondern natürlich mit alten Käfern: Lea hat einen restaurierten roten im Winter-sportstyle mit Skiern bekommen, den sie begeistert und zülig bewegt, wie der Vater berichtet. Der jüngeren Tochter Rosa hat er einen Käfer-Oldie in strahlendem VW-Florida-Blau aufbereitet, mit amerikanischem Holzdesign auf den Seiten verziert und mit einem kleinem Surfbrett auf dem Dach gekrönt. Das ist „Woody“.



Auf Hochglanz: Ein wertvoller Porsche 356, das erste Serienmodell des Herstellers aus Stuttgart