



Eine Rendite von 700 Prozent in zehn Jahren klingt nach Wahnsinn. Im Oldtimermarkt ist sie Realität. 2,3 Millionen Euro bringt der Ferrari 288 GTO auf Auktionen. Vor fast 40 Jahren war er mit seinem 400-PS-starken 2,8-Liter-V8-Motor der stärkste Straßensportwagen der Welt. Nun mag der Ferrari ein Exot für Wohlhabende sein. Doch Oldtimer gibt es auch schon für wenige Tausend Euro. In Zeiten des Ukraine-Kriegs mit galoppierender Inflation überlegen immer mehr Menschen, wie sie ihr Vermögen schützen. Warum sich also nicht einen alten Kindheitstraum erfüllen und in das „Garagengold“ investieren?

Klar ist: Auf dem Girokonto schrumpft das Vermögen. Oldtimer können da eine krisenresistente Anlage sein. Insbesondere gut erhaltene seltene Modelle dürften auf Dauer an Wert gewinnen. Spricht man mit Fachleuten, Sammlern und Kfz-Meistern, zeigt sich ein gemischtes Bild. Es gibt Fälle wie den Ferrari GTO. Aber auch eine Nummer kleiner steigt der Wert mancher Oldtimer: Ein VW Fridolin etwa hat sich binnen zehn Jahren von um die 9000 Euro auf mehr als 55 000 Euro gesteigert.

Oldtimer als Lebensgefühl. Zugleich bieten Oldtimer mehr als ein Goldbarren oder ein Gemälde, die zu Hause vor sich hindümpeln. Sie sind Lebensgefühl, Hobby und Leidenschaft. Und sie verlangen Pflege, Unterhalt und ein bisschen Liebe. Schlicht kaufen, in der Garage abstellen und irgendwann Rendite einfahren ist zu kurz gedacht. „Das Schöne an Oldtimern ist, dass man diese Werte benutzen kann“, sagt Mika Hahn, Center Manager der Classic Remise in Berlin, einer Art 365-Tage-Oldtimer-Messe. Das Gewerbezentrum für klassische und besondere Fahrzeuge wurde 2003 in Berlin eröff-

AUTOS

Die größte Rendite ist der Fahrspaß

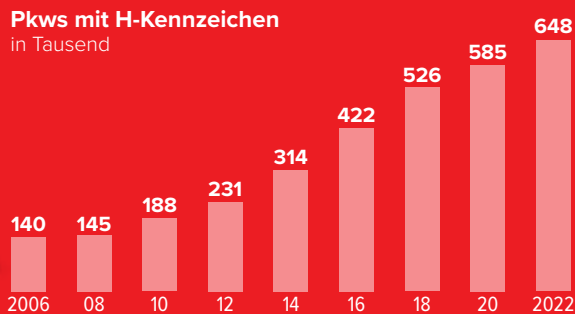
Für seltene Oldtimer-Modelle **locken Millionen.** Doch auch mit wenig Kapital lässt sich viel erreichen. Ohne Einarbeitung und Expertise läuft freilich nichts

von NATHANAEL HÄFNER

FERRARI 288 GTO

A close-up, front-three-quarter view of a red Ferrari 288 GTO. The car is positioned against a solid black background. The image highlights the front grille with the Ferrari prancing horse emblem, the headlights, and the distinctive air vents on the hood. The car's body is a vibrant red, and the lighting creates strong highlights and shadows, emphasizing its aerodynamic shape.

Die Entwicklung seit 2006 bis heute



Quelle: VDA

Eintritt ist kostenfrei.

Wer in Oldtimer investiert, muss ein wenig Benzin im Blut haben, sich interessieren, einarbeiten. Nur dann lohnt sich die Anlage. Erste Orientierung für den Markt liefern Portale wie Classic Trader, Classic Analytics, Classic Data. Diese Anbieter besuchen regelmäßig Auktionen, die dort aufgerufenen Preise sind jedoch wie sonst auch stark vom Zustand, der Ausstattung und dem Baujahr abhängig. Mika Hahn von der Classic Remise empfiehlt, den Markt über einen längeren Zeitraum zu beobachten. Ein wenig Arbeit bleibt also nicht aus. Umfangreiche Preisdaten gibt es etwa beim Classic-Data-Marktspiegel. Classic Analytics veröffentlicht jährlich für den Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) den Oldtimer-Index. Er wertet die Preise 88 repräsentativer Modelle aus und gewichtet sie in Abhängigkeit von den Zulassungszahlen. Der 2021er-Index erschien im Januar 2021, also noch zu Beginn der Pandemie und vor dem Ukraine-Krieg. Dennoch lässt er Rückschlüsse zu: So steigerte sich der Ford Capri von 2017 bis 2020 am meisten im Wert, um 94,4 Prozent. Unter den Top-10-Gewinnern sind gleich vier Volkswagen-Modelle. Der Käfer steigerte den Wert im Standardmodell um 59,1 Prozent, der Golf 3 um 47,7 Prozent, der seltsame VW 181 um 37,4 Prozent sowie das Käfer-Cabrio um immerhin 27,5 Prozent. Volkswagen scheint wie bei Neuwagen eine solide Anlage zu sein. Wer sich konkret beim Händler für ein Modell interessiert, holt am besten ein Gutachten eines Kfz-Sachverständigen von etwa TÜV, Dekra oder Classic Data ein. Das wird ohnehin spätestens dann fällig, wenn das gekaufte Auto versichert wird. Der Gutachter schaut sich das Auto an und weiß, ob wirklich alle Teile original sind, es

se für ein Gutachten liegen aktuell bei 200 Euro.

Oldtimerclubs finden immer schwieriger junge Mitglieder. In ihnen tummeln sich häufig Rentner, die dem alten Wagen erst nach dem Berufsleben viel Zeit und Geld widmen. Studien belegen: Jüngere Menschen begeistern sich nicht mehr für Autos. Das Center of Automotive Management (CAM) der FH Bergisch Gladbach um Direktor Stefan Bratzel stellte schon 2018 fest, dass nur 55 Prozent der Erwachsenen unter 35 Jahren einen eigenen Pkw für wichtig oder sehr wichtig halten. Bei Stadtbewohnern unter 25 sind es sogar nur 36 Prozent. In der Gesamtbevölkerung hingegen halten 73 Prozent einen Privat-Pkw für notwendig. Dazu kommen Trends wie Hybrid- und Elektroantriebe. Geteilte Mobilität, Fahrrad und ÖPNV liegen bei Jüngeren hoch im Kurs. Die Deloitte-„Global Automotive Consumer Study“ von 2022 befand: Rund 40 Prozent der Befragten würden bei ihrem nächsten Autokauf ein Hybridfahrzeug wählen, 2021 waren es noch 26 Prozent. Ein reines Elektroauto würden 15 Prozent wählen. Wer in jungen Jahren kein Auto besitzen möchte, wird sich kaum im Alter einen Oldtimer zulegen.

Frank Noack, 57, ist

Wer in jungen Jahren kein Auto besitzen möchte, wird sich kaum im Alter einen Oldtimer zulegen.

Besuch bei einem, der es wissen muss. Frank Noack, 57, ist Werkstattmeister beim freien Kfz-Meisterbetrieb Bernd Eckerfeld in Berlin-Steglitz. Eine Spezialität: Die Werkstatt restauriert und pflegt Oldtimer. Das macht etwa 20 Prozent des Geschäfts aus. Der Betrieb repariert viele alte Mercedes, besonders die SL-, „Pagoden“-Modelle. Im Betrieb arbeiten zehn Menschen, bei Noack klingelt ständig das Telefon, es geht um feuchte Stellen, Ventildeckeldichtungen, Verchromungen. Immer wieder kommen Mitarbeiter ins Büro, der ►

Laden brummt. „Die heutige Laptop- und Handy-Generation interessiert sich immer weniger für Oldtimer“, sagt Frank Noack. Selbst die eigenen Azubis in der Werkstatt verließen den Betrieb häufig nach der Ausbildung, da sie studierten oder sich für neue Antriebswege wie Elektromotoren interessierten. Daher könnte es in Zukunft immer weniger Fachleute für Oldtimer geben. Bei seinen Kunden erlebt Noack alles: wohlhabende Kinder, die von ihren Eltern Geld für ein Spielzeug bekommen. Den Handwerker, der für jede Reparatur seines Traumwagens spart. Oder kuriose Fälle: „Ein über 80-jähriger Kunde hat eine Borgward Isabelle seit sieben Jahren hier stehen – da wissen wir nicht, ob der Kunde

überhaupt noch lebt.“ Andere hingegen können gar nicht genug von ihrem Wagen bekommen. „Einige Liebhaber stellen sich die Oldtimer sogar ins Wohnzimmer. Davon rate ich ab, Flecken auf dem Teppich sind da garantiert. Fast jeder Oldtimer ist undicht, da die Abdichtungen damals oftmals mit Kork erfolgten und dieser mit der Zeit hart und spröde wird.“

Was gibt es nun zu beachten, wenn man sich für einen Oldtimer interessiert? Experte Mika Hahn warnt vor „Schnäppchen in irgendeinem Hinterhof“. Seine Empfehlung ist: „Das beste Auto gegebenenfalls auch über dem Marktpreis zu kaufen, dies ist mittelfristig die beste Lösung.“ Das erspare ein böses Erwachen später. Bei zu günstigen Angeboten unterschätzten viele die Folgekosten, etwa durch Reparaturen. Zudem bestünden große Unterschiede beim selben Fahrzeugtyp. Dabei hilft auch ein unabhängiger Gutachter.

Der Meisterbetrieb Eckerfeld berechnet für einen Erstblick eine Arbeitsstunde. Dabei lassen sich erste Mängel und Arbeitsaufwand für etwaige Reparaturen feststellen. Wichtig für den Wert ist vor allem, ob die Teile noch original sind und ob es Unfälle gab. Dafür hat Noack einige Tipps. „Bleibt zum Beispiel die magnetische Scheckkarte an der Stahlkarosserie kleben, ist das Auto nicht gespachtelt und es handelt sich womöglich noch um den Originallack.“

Nicht alles ist original: Wichtige Hinweise liefern auch Spaltmaße. Wurden etwa Scheinwerfer, Stoßstangen, Türen oder Kotflügel ausgetauscht, weil das Auto mal einen Unfall oder Kratzer hatte, passen die neuen Teile nicht exakt zur alten Karosserie. Ist eine Tür neuer als das eigentliche Auto, läuft sie etwa unten spitzer zu, als sie oben beginnt. Bei Cabrios schließt ein nachträglich eingebautes Verdeck nicht ordentlich oder sitzt schief. „Manchmal haben Autos aus dem Baujahr 1965 eine Lederausstattung, die aber zur Erstzulassung noch gar nicht erhältlich war“, sagt Noack.

Auch die Herkunft eines Autos lässt auf viel schließen. Amerikanische Pick-ups aus dem feuchten Florida mit seinen Sümpfen verrosten schneller. Das ist bei Importen aus Spanien nicht der Fall. Dafür schadet die Hitze in südlichen Gefilden den Gummiteilen. Früher verchromten die Hersteller große Teile der Autos. Wer das heute billig mit nur einer Chromschicht instand setzen möchte, hat es bei wenigen Kratzern schnell mit Rost zu tun. Eine richtige Verchromung beinhaltet auch Kupfer- und Nickelschichten. Das bedeutet mehr Aufwand, hält dafür aber länger. Ein Kunde Noacks ließ sich das für seinen Mercedes 12 500 Euro kosten. Oldtimer zwicken also des Öfteren und kosten ihre Liebhaber einiges. Neben den Anschaffungskosten müssen Interessierte den Unterhalt berücksichtigen. Viele unterschätzen, was allein durch TÜV, Versicherung, Garagenunterbringung und Reparaturen anfällt. Pauschal kostet das H-Kennzeichen 191,73 Euro im Jahr, günstiger als die Kfz-Steuer für die meisten normalen Pkws. Für einen Stellplatz kommt man auf mindestens 100 Euro im Monat. In die Werkstatt sollten klassische Fahrzeuge etwa alle 10 000 Kilometer, pro Inspektion können Besitzer mit 500 Euro aufwärts rechnen. Deutlich teurer wird es, wenn große Reparaturen anfallen.



**MERCEDES AUF PLATZ
EINS**

Die beliebtesten Modelle mit H-Kennzeichen

Sieg für den Stern: Mercedes-Benz ist gleich fünfmal in den Top Ten vertreten

Rang	Marke	Typ	Anzahl H-Kennzeichen
1	Mercedes-Benz	W123, E-Klasse	43 562
2	Volkswagen	Käfer	43 193
3	Volkswagen	Bus (alle)	29 238
4	Mercedes-Benz	SL (alle)	29 210
5	Porsche	911/993/996	21 774
6	Mercedes-Benz	S-Klasse	21 060
7	Volkswagen	Golf	20 483
8	BMW	3er	15 744
9	Mercedes-Benz	W201 (190er)	13 861
10	Mercedes-Benz	Strich 8	8 599

Quelle: VDA



PORSCHE 959

Welche Modelle aber bedürfen wenig Pflege und zeigen sich über Jahre zuverlässig, idealerweise bei steigendem Wert? Bei der Werkstatt Eckerfeld kennen sie sich gut mit Mercedes aus. Die Modelle 190E, 124 sowie 126 kann Noack als zuverlässig empfehlen. Bei BMW rät er zum E30. War er vor fünf Jahren teils für 5000 Euro zu haben, so sei insbesondere die Cabrio-Variante mittlerweile 20 000 bis 25 000 Euro wert. Ansonsten spricht sich der Werkstattmeister für den VW Golf II und den VW Corrado aus. Für kleinere Budgets lohnen sich zum Beispiel ein Opel Rekord oder ein Ford Taurus. Sie sind häufig für 5000 bis 10 000 Euro erhältlich. Ein Vorteil von diesen Volumenfahrzeugen: Ersatzteile lassen sich leichter finden als bei Exoten. Mika Hahn von der Classic Remise empfiehlt im günstigeren Segment zudem gepflegte Golf GTIs oder Ford Cosworths. Mit ordentlichem Startkapital lässt sich mit Supersportwagen der 1990er-Jahre viel Wert steigern, sagt Hahn. Etwa mit einem Porsche 959, einem Ferrari F40 oder einem Jaguar XJ220. „Umso höher die Einstiegssumme, umso interessanter können die Wertzuwächse sein“, so Hahn. Luftgekühlte Porsches sieht er außerdem als eine der besten Investitionen der vergangenen zehn Jahre. Wesentlich dabei: die Anzahl der Vorbesitzer, eine lückenlose Historie, Matching Numbers und eventuell sogar prominente Ex-Eigentümer. Schließlich hat Frank Noack aus der Werkstatt noch einen anderen Tipp: Audis V8, 100 und 200, die das Straßenbild der Achtziger prägten. Der Vorteil: Damals zinkte Audi die Modell noch komplett, sie rosten daher im Prinzip nicht.

Auf Deutschlands Straßen rollen immer mehr Oldtimer. 2006 waren es gemäß VDA noch 140 000, 2022 sind schon fast 650 000 Pkws mit H-Kennzeichen zugelassen. Schließlich rutschen immer mehr Wagen über die 30-Jahres-Schwelle, ab der es das historische H-Kennzeichen gibt. Von diesen 650 000 Oldtimern bewegen sich jedoch nicht alle. Viele Leute haben sogenannte TÜV-Wagen, das heißt, sie fahren im Jahr 100 Kilometer, zur Hauptuntersuchung und wieder nach Hause. Vielleicht stellen sie auch mal für Freunde das Hochzeitsauto. Viel mehr Bewegung ist nicht drin. Dann drohen allerdings Standschäden. Steht der Wagen länger als sechs Wochen herum, sollten Besitzer laut Fachmann Noack die Batterie abklemmen und regelmäßig nachladen. Gar nicht fahren ist in jedem Fall schlecht und verstößt gegen die Versicherung. „Oldtimer sollte man mindestens zweimal bewegen: Sinnvoll ist es im Frühjahr und im Herbst. Bewegliche Teile können sich so schlecht an Achsen und Bremsen festsetzen.“ Dazu müssen Besitzer ihre Kleinode fachgerecht

einlagern. „Eine gute räumliche Aufbewahrung, ideale klimatische Verhältnisse, sind wichtig“, sagt Mika Hahn von der Classic Remise. Am besten sind 15 bis 20 Grad in einer belüfteten Garage. Zirkuliert die Luft, bleibt die Luftfeuchtigkeit konstant, sodass kein Kondenswasser entsteht. Zu viel Feuchtigkeit hingegen begünstigt Rost. Wer ohne Luftaustausch lagert, wählt Schutzhüllen mit integrierten Luftentfeuchtern oder Entfeuchtungsgeräten. Letztere verbrauchen allerdings viel Strom. Zu trocken darf es wiederum nicht im Lagerraum sein, sonst nehmen Gummi und Leder Schaden. Auch die Einlagerung gleicht also einer Wissenschaft für sich.

Stirbt das Interesse an Oldtimern? Schließlich vertragen viele Oldtimer mit ihren alten Tanks neuere Kraftstoffe mit fünf bis zehn Prozent Bioanteil schlechter. Ist der Wagen über einige Monate oder länger damit gefüllt, kann der Kraftstoff dem Oldtimer schaden. Überhaupt schlucken sie gern über zehn Liter und verursachen daher enorme laufende Kosten. Zukünftig könnten Großstädte sie, ähnlich wie alte Diesel, aus den Innenstädten verbannen. Dann düsen Liebhaber auf Landstraßen und im Wald und nicht mehr in den Städten. Schlechte Perspektiven also? Die Jungen fehlen, die Umweltbilanz von Oldtimern könnte besser sein, Mobilität wandelt sich, der Unterhalt kostet und zehrt an den Nerven.

Es braucht demnach neue Wege, um junge Menschen an die Faszination Oldtimer heranzuführen. Die Oldtimer-Versicherung der Mannheimer Versicherung, Belmot, sowie das auto motor & sport Fahrsicherheitszentrum suchen daher am Nürburgring die „Next Generation“ von Klassikfans. „Wir möchten jüngeren Fahrern über Angebote, die nützlich sind und gleichzeitig Spaß machen, wie zum Beispiel ein Fahrsicherheitstraining mit dem Oldtimer, einen leichteren Zugang zu Oldtimern und Youngtimern ermöglichen“, sagt Roland Koch von Belmot. Schließlich interessierten sich laut einer Marktstudie mehr als sieben Millionen Bundesbürger für historische Fahrzeuge, darunter „vereinzelt auch unter 30-Jährige“, wie die Mannheimer Versicherung mitteilt. Wer am Nürburgring seine Leidenschaft entdeckt und in den Markt einsteigt, muss sich durch Datenbanken wühlen, den Markt über Jahre verfolgen, Gutachten beauftragen und auf das richtige Modell setzen, um Gewinne zu erzielen. Eine einfache Anlage sind Oldtimer keinesfalls. Wohl aber eine, die besondere Freuden mit sich bringt. Mika Hahn sieht schließlich einen anderen wesentlichen Faktor: „Fahrzeuge, deren Besitzer damit Fahrspaß haben. Diese Rendite empfehlen wir unseren Kunden.“ ■