

YOUNGTIMER

# GARAGENGOLD

Es gibt gute Gründe, Autos, die in Würde gealtert sind, zu hegen und zu pflegen: Sie sind erschwinglich, machen immer noch jede Menge Spaß und bieten an der Schwelle zum Klassiker sogar die Chance auf Wertsteigerung. Nicht zuletzt deshalb liegen Youngtimer voll im Trend.



Hinter deutschen Garagentoren schlummert so manches Auto mit dem Zeug zum Klassiker. Doch nicht immer ist alles Gold, was glänzt.

FOTOS: TSCHOVNIKOV (7), WERK (5), BEER (1)

**Es gibt viele gute Gründe** ein Auto zu mögen. Besonders wenn es sich um ein älteres Modell handelt. In vielen Fällen ist es das Aussehen, das Design der Klassiker, das Groß und Klein spontan begeistert. Ob zeitlos klassisch, originell, sympathisch oder manchmal auch skurril und daher extrem selten – diese Wagen waren alles noch echte Charaktertypen! Im Gegensatz zu heute, wo gestiegene Anforderungen wie Luftwiderstandsbeiwerte und Fußgängerschutzauflagen die Karossen doch glattgebügelt haben, schien der Markt früher deutlich bunter und vielfältiger, die Designer wesentlich mutiger. Und auch konsequenter.

Ein Kombi war hinten eckig und hatte einen möglichst großen Laderaum, in einem Cabrio zerzauste der Wind mit aller Kraft das Haar und ein Kleinwagen hatte in erster Linie klein, wendig und praktisch zu sein. Kriterien und Klassen, die heute mehr und mehr aufgeweicht erscheinen.

Natürlich war deshalb längst nicht alles besser als heute, doch es liegt in der Natur des Menschen, die Vergangenheit eher verklärt zu sehen, oft verbunden mit dem Wunsch, sich ein Stück dieser „guten, alten Zeit“ wiederzuholen. Manchmal ist es das erste Auto, dem man nachtrauert, manchmal der Traumsportwagen aus dem Autoquartett, der heute endlich erschwinglich ist.

Mit dieser nostalgischen Sehnsucht werden seit jeher gute Geschäfte gemacht. Sammler und Liebhaber lassen schon immer viel Geld bei Antiquitätenhändlern liegen, bei Auktionen werden inzwischen erstaunliche Höchstpreise für alte Dinge erzielt. Das gilt längst auch für Autos. So macht in der Szene der Begriff „Garagengold“ die Runde. Es soll Banker geben, die bei der Geldanlage neben Immobilien zu hochwertigen Oldtimern raten. Mit der Folge, dass der Markt langsam, aber sicher überhitzt.

Das Wachstum an sich steht nämlich außer Frage: Der Handel mit Oldtimern und Ersatzteilen sowie deren Wartung hat in Deutschland laut der Studie „Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer“ inzwischen ein jährliches Umsatzvolumen von 14,1 Milliarden Euro erreicht – Tendenz weiter steigend. Darin sind die Kaufpreise der vierrädrigen Preziosen noch nicht einmal enthalten. Der Durchschnittspreis für einen über 30 Jahre alten Oldtimer beträgt laut dieser Studie rund 20 000 Euro, für Wartung und Reparatur gibt der Oldtimerbesitzer im Schnitt pro Jahr rund 5300 Euro aus.

Bereits jetzt sind in Deutschland mehr als 280 000 Fahrzeuge mit dem begehrten H-Kennzeichen unterwegs. Das entspricht einer glatten Verdoppelung gegenüber 2006. Ein solches historisches Kennzeichen erhal-

## D A R A U F M Ü S S E N S I E A C H T E N

**Wartung und Reparaturen** Youngtimer haben noch nicht die extrem langen Wartungsintervalle wie Neuwagen. Alle 10 000 bis 20 000 Kilometer ist zumindest ein Ölwechsel fällig. Allerdings ist die Technik noch nicht so kompliziert wie bei Neuwagen. Vieles kann noch im Do-it-yourself-Verfahren erledigt werden, wobei Reparaturleitfäden wie die Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“ aus dem Motorbuchverlag gute Dienste leisten. Aber auch Werkstätten freuen sich unter Umständen, mal wieder ein unkompliziertes Auto in die Finger zu bekommen. Einige tragen bereits das Zertifikat Oldtimer-Fachbetrieb.

**Unterhaltskosten** Zugegeben, ein Youngtimer verbraucht in der Regel etwas mehr Sprit. Dennoch sind die Unterhaltskosten relativ gering. So bieten die meisten Versicherungen Spezialtarife für Youngtimer an. Dabei wird vorausgesetzt, dass der Wagen in einer Garage untergebracht wird und die Fahrleistung relativ gering ausfällt. Womit sich auch das Verbrauchsthema relativiert. Ein individuelles Wertgutachten hilft, den richtigen Tarif auszuwählen.

**Rost** Bereits in den achtziger Jahren setzten viele Hersteller auf die Verzinkung wichtiger Partien. Rost ist daher bei Youngtimern noch kein allzu großes Thema. Ein unfallfreies Auto mit gepflegter, rostfreier Karosserie ist dennoch immer erste Wahl, denn Karosserie- und Lackarbeiten gehören zu den teuersten Reparaturen überhaupt. Eine Rechnung vom Lackierer oder Karosseriebauer kann sehr schnell den Marktwert des Autos überschreiten.



**Technik** Ein grundsätzliches Problem ist das Altern von Gummiteilen wie Reifen, Bremsleitungen und Kühlerschläuchen. Diese Teile sollten ungeachtet der Laufleistung nicht älter als zehn Jahre sein, sind aber meist leicht zu ersetzen. Entwarnung auch bei den Airbags: Die erste Einschätzung der Hersteller mit einem Verfallsdatum von zehn bis 15 Jahren hat sich nach Praxisversuchen als übervorsichtig erwiesen. Ältere Airbags müssen also nicht ausgetauscht werden. Schwieriger wird es bei einigen Elektronik-Komponenten, deren Haltbarkeit heute noch nicht wirklich abzuschätzen ist.

**Ersatzteilversorgung** In der Regel ist die Ersatzteilversorgung von Youngtimern kein großes Problem. Bei verbreiteten Autos ist vieles sogar noch als Neu- oder günstiges Gebrauchtteil vom Verwerter zu haben. Auch die normalen Verschleißteile wie Reifen, Bremsenteile und Filter sind im Zubehörhandel meistens noch leicht zu besorgen. Bei Karosserieteilen und Teilen der Innenausstattung sind die Regale der Händler dagegen oft schon leer. Einige Hersteller wie Porsche, Mercedes oder auch Volkswagen haben sich dieses Problems angenommen und vertreiben in ihren Klassik-Abteilungen neu aufgelegte Nachfertigungen längst vergriffener Ersatzteile.



Billiger werden sie nicht mehr: alltagstaugliche Klassiker wie der Volvo 850 T5-R von 1994 oder Traum-Sportwagen der 90er wie hier der Porsche 928 GT.

Mit Kultpotenzial: Cabrios wie der noch junge Daihatsu Copen oder der kantige R129 aus der SL-Reihe von Mercedes Benz sind jetzt schon Liebhaberstücke.

ten allerdings nur Fahrzeuge, die mindestens 30 Jahre alt sind und laut Gutachten einen guten bis sehr guten Gesamtzustand aufweisen. Zur Förderung des technischen Kulturgutes winken dann eine günstige Pauschalsteuerung (191 Euro/Jahr) und unbegrenzte Nutzungserlaubnis selbst in Feinstaubzonen der Städte. Der Gesamtbestand der Generation Ü30 wird mit 620 000 Fahr-

zeugen ausgewiesen. Das ruft auch Kritiker auf den Plan. Schließlich verfügen diese Klassiker in den seltensten Fällen über Katalysatoren und gelten auch nicht als die sparsamsten Vertreter ihrer Zunft. Ob diese Ausnahmeregelung bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 2900 Kilometern im Jahr allerdings ganz abgeschafft werden muss, sei einmal dahingestellt.

Nimmt man die Zahl der Fahrzeuge hinzu, die sich derzeit noch im Niemandsland zwischen 15 und 30 Jahren befinden, so bevölkern rund 6,2 Millionen potenzielle Klassiker unsere Straßen. Denn 14 Prozent der Fahrzeuge in privater Hand sind inzwischen schon älter als 15 Jahre. Somit ist theoretisch für ausreichend Nachschub an kommenden Klassikern gesorgt.

Entsprechende Pflege vorausgesetzt. Allerdings hat längst nicht jedes Auto das Zeug dazu, ein begehrter Klassiker zu werden. Die Mehrzahl der über 15 Jahre alten Autos, nämlich 61 Prozent (rund 4 Millionen Fahrzeuge) werden nach Angaben der Studie immer noch täglich benutzt und somit als kostengünstige Alltagsautos langsam, aber sicher verschlissen. Durchschnittswert dieser Ve-

hikel: Um die 2000 Euro. Immerhin knapp zwei Millionen Youngtimer zwischen 15 und 30 Jahren gelten jedoch bereits als Freizeitfahrzeuge und Liebhaberstücke mit steigendem Marktwert. Hier beträgt der Durchschnittspreis bereits 11 400 Euro, rund 2900 Euro werden pro Jahr und Fahrzeug investiert. Das ist gut und wichtig, denn ein Wartungsstau kann fatale Folgen haben: Versa-

gen elementare Teile wie Motor oder Getriebe ganz, ist der Besitzer auf Gebrauchteile angewiesen. Ganz schlecht sieht es auch bei Teilen der Innenausstattung oder Karosserieteilen aus. Hier sind die Regale längst leer, neue Ersatzteile in der Regel kaum mehr zu bekommen. Daher ziehen auch bei den alten Beständen, gemäß der alten Marktregel von Angebot und Nachfrage, die Preise stark an. Das haben auch die Hersteller wie Mercedes, BMW, VW oder Zulieferer wie Bosch längst registriert und beteiligen sich im Rahmen ihrer Klassik-Abteilungen mit Neuauflagen der gefragtesten Ersatzteile schon seit einiger Zeit rege an diesem wachsenden Geschäft. Dennoch: So mancher Youngtimer wird in den nächsten Jahren noch als wirtschaftlicher Totalschaden das Zeitliche segnen.



Alt gegen Neu – wer bremst besser? Bei der neuen S-Klasse sorgen Fahrerassistenzsysteme dafür, dass die Spur gehalten wird.

lär, wie sich der moderne Lkw, bei dem die Fahrerassistenzsysteme zur Demonstration abgeschaltet waren, ungebremst in die Kurve legte – und ohne die angebrachten Stützräder glatt umgekippt wäre. Derselbe Fahrversuch mit Assistenzsystemen und der Lkw kriegt locker die Kurve ohne zu kippen. Beim historischen Lkw sieht das naturgemäß ganz anders aus, zum Glück war er nicht beladen und auch deutlich langsamer unterwegs. Und wie sieht es nun aus, wenn eine historische Mercedes-Benz S-Klasse von 1978 gegen ihren Nachfolger von 2014 im Bremsvergleich antritt? Beim neuen Modell sorgen Fahrerassistenzsysteme für den richtigen Halt. Der Fahrer muss nur beherzt auf die Bremse treten, den Rest erledigt die Technik. Der Bremsdruck wird maximiert und dank ABS bleibt der Wagen sauber in der Spur. Die auto-

matisch aktivierten Warnblinker machen den nachfolgenden Verkehr auf die Vollbremsung aufmerksam. Beim Modell aus den späten 70ern gibt es dagegen keine technische Unterstützung – beim Bremsen auf der glatten Fahrbahn ist der Fahrer ganz allein auf sein Können angewiesen. Würde er, wie sein Kollege in der neuen S-Klasse, nur voll in die Eisen steigen, hätte er seinen Wagen nicht mehr unter Kontrolle. Autos ohne ABS halten mit „Stotterbremse“ die Spur, zudem ist Gegenlenken notwendig – für versierte Fahrer, die ihr Auto kennen, kein Problem! Eine der größten Attraktionen war der E-Käfer, die Firma Reevolt stellte so unter Beweis, dass alte Autos keineswegs Luftverschmutzer sein müssen, sondern umweltfreundlich unterwegs sein können. *glü* [www.ace-online.de/junge-legenden](http://www.ace-online.de/junge-legenden)



Auch eine junge Legende: der alte ACE-Pannwagen.



Die Besucher interessierten sich für technische Details.



Alternative Antriebe gibt es auch für ältere Modelle.

## „JUNGE LEGENDEN“ TREFFEN SICH IN NORDHAUSEN Topgepflegt und viel bewundert

Einen kurzen Zwischenstopp in der Waschanlage legten die meisten Besitzer der „Jungen Legenden“ noch ein, bevor sie mit ihren automobilen Schätzchen zum Autodrom in Nordhausen rollten, um sie dort stolz einem interessierten Publikum zu präsentieren. Der ACE hatte gemeinsam mit dem Berufsbildungszentrum für den Straßenverkehr eingeladen, rund 50 Besitzer von Old- und Youngtimern waren der Einladung gefolgt.

Auf dem Ausstellungsgelände tummelten sich zahlreiche Mercedesmodelle – gerne in der Cabriovariante – neben BMW-Limousinen, Kompaktklasse-Vertretern aus Wolfsburg, Volvo-Kombis und natürlich auch einigen Wartburgs und Trabis. Der Publikumspreis aber ging an das auffälligste Schmuckstück im Teilnehmerfeld – ein knallgelber Chevrolet 3100 Pick-up von 1949 machte das Rennen, die Besitzer Gerd und Ulrike

Mersmann waren extra aus Papenburg zu dem ACE-Treffen angereist. Die zahlreichen Besucher konnten sich an den Ausstellungsstücken nicht sattsehen, drückten sich die Nasen an Autoscheiben platt, strichen versonnen liebevoll über Kotflügel, fachsimpelten mit den sichtbar stolzen Besitzern. Nur während der Fahrversuche Alt gegen Neu ließ das Interesse an den Old- und Youngtimern etwas nach. Es war aber auch zu spektaku-



Constantin Hack vom ACE kürt die Sieger.



Auch Accessoires sind oft Klassiker.

Gunnar Beer