



Bild: Promotor/Voiz

ende Gesichter
die Mechaniker
r Pflege der
ischen Fahrzeuge.
nur wenige Kfz-
be warten und
eren Young- und
er.

SERVICE UND ERSATZTEILE

Alte Liebe rostet nicht

Young- und Oldtimer haben eine große Fangemeinde. Die Automobil- und Teilehersteller kümmern sich um diese Klassikenthusiasten und bieten ihnen aufbereitete Ersatzteile an. Das Engagement der Kfz-Betriebe für diesen Markt ist jedoch sehr gering.

Messen wie die Techno Classica in Essen oder die Retro Classics in Stuttgart ziehen jedes Jahr scharenweise Sammler, Fach- und Privatbesucher an. Internationale Aussteller präsentieren dort ihre in die Jahre gekommenen Autos, Motorräder, Ersatz- und Zubehörteile. Auch Oldtimerclubs und Dienstleister wie die Prüforganisationen und Versicherungen sind auf den Messen vertreten und stehen den Klassikfans mit Rat und Tat zur Seite.

Dass die 30 Jahre alten und älteren Fahrzeuge nicht nur einen kleinen Kreis von Menschen anlocken, belegt eine Allensbacher-Studie: Für jeden zweiten Deutschen sind Oldtimer „Sympthieträger“ und für gut ein Drittel „Markenbotschafter“. Die Kfz-Betriebe sollten die Oldtimerfahrer keineswegs als Randzielgruppe betrachten. Denn jeder dritte Deutsche

und jeder zweite männliche Pkw-Fahrer „interessiert sich mehr oder weniger für das Thema Oldtimer“. Auch das fanden die Allensbacher Analysten heraus.

Bemerkenswert sind zudem die Marktzahlen der Studie „Young- und Oldtimer in Deutschland“ der BBE Automotive. Demnach existieren in der Bundesrepublik rund 8,7 Millionen Classic Cars (Young- und Oldtimer), die ein Marktvolumen von 16 Milliarden Euro (ohne Fahrzeugkauf) auf sich ziehen. Für Wartungen und Reparaturen geben die Young- und Oldtimerhalter durchschnittlich 2.901 beziehungsweise 5.264 Euro jährlich aus. Die genannten Ausgaben beziehen sich auf die Classic Cars, die ihre Besitzer in ihrer Freizeit nutzen. Bei den Youngtimern (15 bis 29 Jahre), die noch täglich gefahren werden, betragen die Ausgaben rund 1.308 Euro pro Jahr.

Der Markt für Classic Cars wird „von wenigen Profis und vielen Schraubern dominiert“, zu diesem Ergebnis kommen die Marktbeobachter der BBE. Außerdem stehe das Marktpotenzial kaum im Fokus großer Teilehersteller und -händler. Dennoch werde das reparaturbedingte Marktvolumen steigen, prognostiziert BBE-Geschäftsführer Gerd Heinemann.

Alte Autos fehlen im Service

Um dieses Marktvolumen werden sich dann die spezialisierten Werkstätten kümmern und wohl weniger die Kfz-Betriebe. Denn nur fünf Prozent der vertragsgebundenen Autohäuser und zehn Prozent der freien Werkstätten haben die 15 bis 30 Jahre alten Fahrzeuge tatsächlich in ihrem Servicebestand. Und nur zwei Prozent der markenunabhängigen Betriebe warten und reparieren Oldtimer – die über 30

Jahre alten Fahrzeuge. Dies ergab die Branchenindexbefragung der Redaktion »kFz-betrieb«.

Auf die Frage „Von welchen Lieferanten beziehen Sie Ersatzteile für Young- und Oldtimerreparaturen?“ nannten gut drei Viertel aller Befragten die Automobilhersteller, gefolgt von den freien Teilegroßhändlern (73 Prozent), Internetbörsen (49 Prozent) und speziellen Oldtimerwerkstätten (46 Prozent).

Originalteile vom Hersteller

Mit „Originalteile auf einen Klick“ wirbt beispielsweise die Porsche AG für ihren „Classic Online Shop“. Im Angebot hat der Stuttgarter Fahrzeughersteller über 52.000 Teilepositionen, die die Interessenten über die Porsche-Classic-Partner des Herstellers und die weltweit vertretenen rund 800 Porsche-Zentren beziehen können. Die Lieferzeit der Originalteile beträgt drei bis fünf Werktage, verspricht der Edelmärkenproduzent.

Besonderes Augenmerk legen die Stuttgarter auf den Nachbau von Karosserieteilen. So sei es den Experten von Porsche Classic gelungen, bei der Fertigung von Kotflügeln und Seitenteilen für den Porsche 911 (Baujahre 1965 bis 1994) „erhebliche Qualitätsverbesserungen zu erzielen“. Dadurch sei es nun auch möglich, erstmals die Dünnblechteile des legendären 911 Carrera RS 2.7 neu aufzulegen – von

DER MARKT

kfz-betrieb

Segmentierung nach Verbrauchertypen

Die Kölner Beratungsgesellschaft BBE Automotive segmentiert den Markt für Classic Cars in drei Gruppen: „Youngtimer im Daily Use“ (täglich Gebrauch), „Youngtimer Freizeit“ und „Oldtimer“.

Der Halter eines „Youngtimers im Daily Use“ ist durchschnittlich 45 Jahre alt. In diesem Segment befinden sich etwa 5,8 Millionen Fahrzeuge mit einer Jahresfahrleistung von rund 11.605 Kilometern. Das Haushaltsnettoeinkommen von 75 Prozent dieser Fahrzeughalter beträgt unter 3.000 Euro. 25 Prozent von ihnen sind Do-it-yourselfer, für die aber auch freie Werkstätten eine große Bedeutung haben. Sie zahlen für ihre Reparaturen 613 Euro im Jahr.

Im Segment der „Youngtimer Freizeit“ befinden sich rund 2,3 Millionen Fahrzeuge. Auch hier sind die Halter rund 45 Jahre alt, die meisten sind männlich. Sie fahren im Jahr etwa 6.921 Kilometer. Die Hälfte von ihnen verfügt über ein Haushaltsnettoeinkommen von über 3.000 Euro. Für Reparaturen und Restaurierungsarbeiten geben sie 1.374 Euro im Jahr aus. 20 Prozent von ihnen bevorzugen Vertragswerkstätten, und ein etwas höherer Anteil fährt zu den freien Werkstätten.

Die Besitzer von „Oldtimern“ sind durchschnittlich 54 Jahre alt und männlich. Dieses Segment zählt rund 820.000 Fahrzeuge. Die Oldtimerhalter fahren im Jahr 2.559 Kilometer. 75 Prozent von ihnen besitzen ein Haushaltsnettoeinkommen von über 3.000 Euro. 60 Prozent der Oldtimerenthusiasten erledigen die Reparaturen an ihren Fahrzeugen gerne selbst oder suchen dafür Spezialisten auf. Für Reparaturarbeiten zahlen sie jährlich rund 3.764 Euro.

dem 1972 bis 1973 nur insgesamt 1.580 Exemplare hergestellt wurden.

Um die Passgenauigkeit der Karosserieteile zu verbessern, legte Porsche Classic neue Prüfrichtlinien fest und überarbeitete alle Fertigungsschritte und Serienwerkzeuge. „Zudem wird jeder Prozessschritt – inklusive der aufwendigen Handarbeit beim Oberflächenfinish – dokumentiert, um eine konstante Qualität zu gewährleisten“, erläutert Porsche. Übrigens fahren heute noch mehr als 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche-Fahrzeuge auf den Straßen. Eine Auswahl der zur

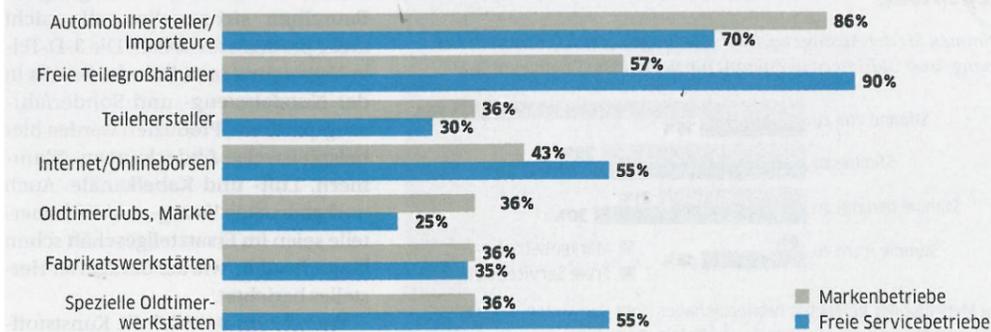
Verfügung stehenden Ersatzteile erhalten die Klassikenthusiasten und Werkstattinhaber unter www.porsche.de/classic-shop.

Classic-Center und Onlineshops gibt es auch von Audi (trshop.audi.de) und Volkswagen (www.volkswagen-classic-parts.de). Das Angebot der Ingolstädter ist riesig. Es reicht von den Originalteilen für Audi-, DKW-, Horch- und Wanderer-Autos bis hin zu Mopedteilen für die NSU Quickly.

Von A wie Abdeckblech bis Z wie Zylinderköpfe offerieren die Wolfsburger ihren Kunden derzeit rund 60.000 Er-

Ersatzteilquellen

Von welchen Lieferanten beziehen Sie Ersatzteile für Young- und Oldtimerreparaturen?



Traditionsgemäß beziehen die Vertragswerkstätten die Ersatzteile von ihren Teilegroßhändlern. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass nur wenige Kfz-Betriebe Reparaturen an Young- und Oldtimern durchführen.

Quelle: BBE/»kFz-betrieb«

kfz-betrieb

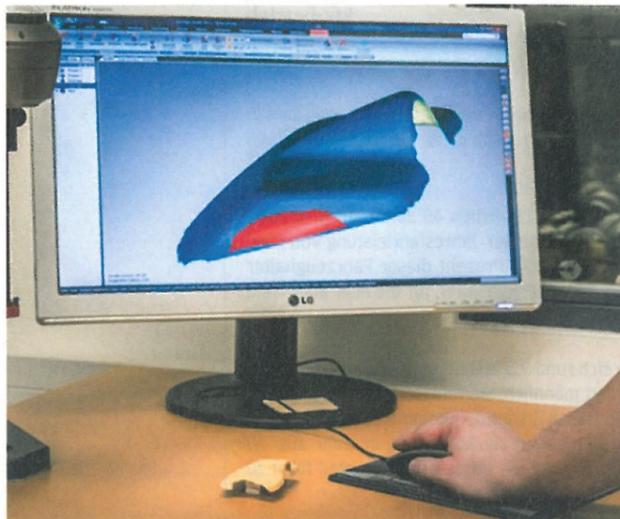


Bild: © Olaf Tamm, Hamburg, Germany

Die Wulf Gaertner Autoparts AG bietet den Oldtimerfans die „digitale Restaurierung“ von Ersatzteilen an. Ein 3-D-Drucker baut nach Angaben des Hamburger Teileherstellers die historischen Teile originalgetreu nach.

satzteilpositionen. Und wie bei Porsche sind auch die Qualitätsansprüche an die Neufertigung der Classic Parts sehr hoch. Begehrte, aber vergriffene Teile wie den Kühlergrill für den T4 Bus oder Frontspoiler produziert VW auf „originalen Werkzeugen“ nach. „Besonders Teile für beliebte Volkswagen, die immer wieder bei uns angefragt werden, können in bester Qualität hergestellt werden“, garantiert die Weser-Ems Vertriebsgesellschaft von Classic Parts. Interessenten, die ihre historischen Volkswagen nach Herstellervorgaben warten und reparieren wollen, erhalten dafür Reparaturleitfäden und Ersatzteilkataloge mit den entsprechenden Teilenummern und Preisen.

Die Klassikabteilungen der Fahrzeughersteller versorgen nicht nur ihre eigenen Händlernetze mit Ersatzteilen. Sie bieten ihr umfangreiches Sortiment auch markenfremden Werkstätten an. Mercedes-Benz Classic tut dies bereits seit 1936. Erklärtes Ziel von Daimler ist, „alle Fahrzeuge des Unternehmens zu erhalten – die Serien- und Experimentalfahrzeuge sowie die legendären Rennwagen“. Das gelingt dem Hersteller nicht nur mithilfe der werkseigenen Oldtimerwerkstatt. Die „automobilen Schätze“ werden oft genug auch von anderen Unternehmen betreut beziehungsweise restauriert. Sie können die Verfügbarkeit und Preise der historischen Teile über das „EPC-Onlineportal“ von Mercedes-Benz Classic ermitteln oder die Originalteile beim nächstgelegenen Mercedes-Benz-Vertriebspartner bestellen.

Originalgetreu per 3-D-Druck

Eine zukunftsweisende Rolle im Ersatzteilgeschäft spielt nach Aussagen von Daimler „das umweltfreundliche und ressourcenschonende 3-D-Druckverfahren“. Damit könne der Automobilhersteller die Teileversorgung für Baureihen sicherstellen, die nicht mehr produziert werden. Die 3-D-Teile-Versorgung setzt Daimler bereits in der Nutzfahrzeug- und Sonderfahrzeugsparte ein. Produziert werden hier beispielsweise Abdeckungen, Klammern, Luft- und Kabelkanäle. Auch nachgedruckte Young- und Oldtimer-teile seien im Ersatzteilgeschäft schon längst Realität, wie der Stuttgarter Hersteller berichtet.

Waren zum Beispiel die Kunststoffteile im Inneren der Fahrzeuge noch vor einigen Jahren Mangelware, so ist heute die Suche nach den exotischen Kleinteilen dank 3-D-Druck sehr viel

einfacher geworden. Ein Blick auf die einschlägigen Internetseiten der Anbieter lohnt sich. Einer von ihnen ist die Firma Classicparts3d in Münster, die nach eigenen Angaben Oldtimer-teile originalgetreu rekonstruiert und ihren Kunden eine schnelle Verfügbarkeit und geringe Kosten verspricht. Die digitale Nachproduktion von Kunststoff-Ersatzteilen ist allerdings nicht für alle Anwendungen geeignet. Denn die meisten Kunststoffe halten nur Temperaturen von etwa 100 Grad Celsius aus. Das bedeutet, dass die Teile aus dem Drucker nicht an heißen Stellen wie im Motorraum eingesetzt werden sollten.

Konzept nur für Werkstätten

Wer auf der sicheren Seite sein möchte, dass die Young- und Oldtimer-teile nicht schon nach kurzer Fahrzeit zerbröseln, lässt sie von den Herstellern instand setzen, die auch die Fahrzeugproduzenten in der Erstausrüstung beliefern – zum Beispiel von Bosch. Dafür haben die Karlsruher das „1:1-Reman-Konzept“ entwickelt, das sie ausschließlich Fachwerkstätten anbieten. Die Kfz-Betriebe schicken ihre defekten Klassikteile zu einem Bosch-Werk wie Koller + Schwemmer in Nürnberg und erhalten sie geprüft und instand gesetzt zurück.

„Die Originalität des Fahrzeugs bleibt somit bewahrt“, versprechen die Teileaufbereiter von Bosch. Derzeit umfasst der Service für die Instandsetzung von Klassikerteilen Druckfühler, Luftmengenmesser, Mengenteiler und Warmlaufregler. Die Classic-Abteilung von Bosch liefert den Betrieben auch neu aufgelegte Oldtimerteile wie Batterien, Zündkerzen und Schalter. „Die Anzahl der Teile steigt ständig. In einigen Fällen fertigen wir Young- und Oldtimerteile sogar in ganz kleinen Stückzahlen nach oder entwickeln neue Produkte“, erklärt Fritz Cirner von Bosch Classic. **NORBERT RUBBEL**

NOCH FRAGEN?

Norbert Rubbel, Redakteur

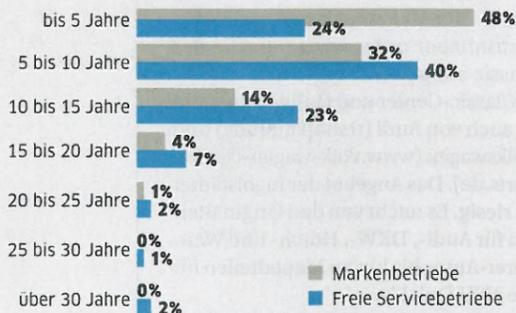


„Die Bedeutung des Young- und Oldtimermarkts wächst. Doch nur wenige Kfz-Betriebe beschäftigen sich tatsächlich mit diesem Markt. Sie überlassen das Geschäft den reinen Spezialisten.“

☎ 0931/418-2634
✉ norbert.rubbel@vogel.de

Young- und Oldtimer in den Kfz-Betrieben

Wie hoch ist der Anteil der Kundenfahrzeuge in Ihrem Servicebestand nach Fahrzeugalter?

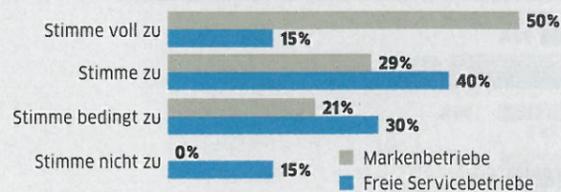


Nur sehr wenige Vertragswerkstätten und freie Servicebetriebe warten und reparieren Young- und Oldtimer. 94 Prozent der Befragten gaben an, „das ist nicht unser Kerngeschäft“. 73 Prozent sagten, dass sie „keine Nachfrage nach Servicearbeiten an historischen Fahrzeugen haben“.

Quelle: BBE/»kFz-betrieb« **kfz-betrieb**

Bedeutung

Stimmen Sie der Aussage zu, dass Wartungen und Reparaturen von Young- und Oldtimern in Zukunft für zusätzliche Erträge sorgen?



Die Mehrheit der befragten Betriebsinhaber sieht den Young- und Oldtimerservice als ertragreiches Geschäftsfeld. Beim Einstieg in dieses Geschäftsfeld sollten die Unternehmen prüfen, ob sie über die notwendigen Fachkenntnisse und die personellen Ressourcen verfügen.

Quelle: BBE/»kFz-betrieb« **kfz-betrieb**