

THEMA DER WOCHE: OLDTIMERGEWERBE

Frühlingserschlaffen

Die nächste Oldtimersaison steht vor der Tür und mit ihr die Erkenntnis, dass blühende Landschaften nicht ewig blühen. So mussten die Händler, die klassische Automobile verkaufen, im vergangenen Jahr zwar nicht den Rückwärtsgang einlegen, wohl aber vom Gas gehen. Derweil dreht das Gros der Servicebetriebe im roten Bereich.



Wie dichtete einst der bekannte Kopf einer Neue-Deutsche-Welle-Band: „Alles hat ein Ende nur die Wurst hat zwei“. Zugegeben: Die Ähnlichkeiten zwischen in Pellen gepresstem Fleischsubstrat und dem Classic Business, dem Geschäft mit und rund um Young- und Oldtimer, sind eher geringer Natur. Doch an der vermeintlichen Weisheit bezüglich besagtem Nahrungsergänzungsmittel ist schon etwas dran. Denn bereits Ende 2016 reifte im Handel mit klassischen Automobilen die Erkenntnis, dass auch hier die Dinge nicht ewig in den blauen Himmel wachsen (s. Ausgabe 10-11/2017). Eine Entwicklung, die sich im vergangenen Jahr fortsetzte.

„Das Preisniveau hat sich weitgehend stabilisiert, nur wenige Fahrzeuge haben weiterhin im Preis nachgegeben. Die meisten Edelkarossen im zweistelligen Millionenbereich werden derzeit zurückgehalten und nicht auf den Markt gebracht. Deren Besitzer warten ab, bis die Investitionslaune international wieder gestiegen ist“, weiß Frank Wilke von Classic Analytics, einem bekannten Marktanalysten und Oldtimerbewerter, zu berichten. Ins gleiche Erkenntnishorn bläst auch Dietrich Hatlapa, Chef der Historic Automobile Group International (HAGI), ein ebenso renommierter Classic-Car-Beobachter: „Der Markt hat sich vom Umsatz her deutlich beruhigt, verglichen mit den Jahren 2012 bis 2015. Die Umsatzniveaus sind wieder auf denen der Jahre vor 2012.“

So stieg der „HAGI Top Index“ für seltene Klassiker – ein Bewertungsindex über alle Marken hinweg – 2017 lediglich um 1,66 Prozent an, der schwächste Anstieg seit 1999. Und der HAGI-Index für Porsche lag letztes Jahr sogar leicht im Minus. Aber, Stichwort Modetrend Youngtimer: „Jüngere Sammlerfahrzeuge im Topzustand legten deutliche Preissteigerungen an den Tag“, so Hatlapa.

Rückgang überrascht nicht

Überrascht hat der Verlauf der letzten gut 18 Monate nicht, wohl aber der der Jahre zuvor: „Eine marken- und modellübergreifende Preisentwicklung wie in den fünf Jahren zuvor hat es vorher noch nie gegeben“, bringt Frank Wilke die Euphorie der jüngsten Vergangenheit auf den Punkt. Die Gründe dafür dürften jedem bekannt sein: Neben einer (moderat) wachsenden Begeisterung für das automobilen Kultur-

gut befeuerte vor allem die irrationale Nachfrage nach Oldtimern den Boom. Ein riesiges Tal an Zinstränen hatte diese ausgelöst – die Menschen suchten nach alternativen Wertanlagen.

Doch muss der Handel mit alten Automobilen nun die Zukunft fürchten und mit starken bzw. immer stärkeren Schwankungen rechnen und leben, wie man sie z. B. von Börsen kennt? „Das nicht!“, beruhigen die Branchenexperten. Preisschwankungen hat es im Oldtimerbereich schon immer gegeben, auch nach unten. Was unnormal war, war der Hype der vergangenen rund fünf Jahre. Ergo rechnen die Fachleute künftig mit dem, was Seeleute unter einer „ruhigen See“ verstehen: Ein bisschen auf, ein bisschen ab, aber zweistellige Zuwachsraten sind künftig wohl passé. Das heißt aber auch, dass Händler Kunden nur dann in ihre Showrooms locken, wenn sie die Preise der Träume aus Lack und Chrom auch marktgerecht gestalten. Selbstbewusste Euro-Forderungen wie bislang dürften sie nur bei wirklich außergewöhnlichen Autos stellen können. Für Besitzer eines Klassikers lautet das Credo umgekehrt: Wer nicht aus finanziellen Gründen verkaufen muss, sollte ihn einfach behalten.

Markt differenziert sich weiter

Aber wie bereits vor einem Jahr an gleicher Stelle berichtet: Klassiker ist nicht gleich Klassiker. Der Markt wird künftig immer inhomogener. Soll heißen: Trotz zunehmenden Alters legen einige Fahrzeuge – anders als ein guter Wein – wertmäßig nicht mehr zu, im Gegenteil. So sind in den vergangenen Monaten bzw. Jahren allen voran Vorkriegs-, aber auch so manche Wagen aus den Fünfzigern und Sechzigern im Preis gefallen und stagnierten, schwammen also bis dato gegen den Trend. Das werden sie vermutlich auch weiterhin tun.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand: Erstens entwickeln Menschen einen Bezug zu alten Autos oft aus Erlebnissen aus ihrer Kindheit und Jugend heraus. Wer aber in den Zwanzigern oder Dreißigern aufgewachsen ist, für den bedeutet Mobilität mittlerweile nicht selten die in einem Stuhl – zwei

große Räder hinten und zwei kleine vorne. Zweitens ist die Technik der vor, und auch direkt nach dem Krieg produzierten Fahrzeuge für immer mehr oldtimeraffine Menschen derart unattraktiv, dass sie eben die Finger von solchen Automobilen lassen – nostalgisches Flair hin oder her. Oder wie es ein anderer Star der Neue-Deutsche-Welle-Ära formulierte: „Ich will Spaß, ich geb' Gas.“

So verwundert es auch nicht, dass die meiste Bewegung derzeit auf dem Markt der Einstiegsklassiker bis etwa 50.000 Euro, speziell aber bei Fahrzeugen aus den Achtziger- bis frühen 2000er-Jahren herrscht. Viele diese Modelle fahren sich nicht viel anders als ein modernes Vehikel. Zum Teil bieten sie auch schon sicherheitstechnische Features wie ABS und Airbag und eben auch umwelttechnische Ausstattungsmerkmale wie Kata-

lysatoren – wer nimmt die nicht gern mit?

Zahl der Oldtimer schrumpft

„Dieser Trend ist ein gutes Zeichen, denn er zeigt, dass generell ein großes Interesse an individuellen, klassischen Fahrzeugen vorhanden ist“, findet Classics-Analytics-Mann Frank Wilke, womit er nicht unrecht hat. Aber: Demografischer und kultureller Wandel machen auch vor der Oldtimerrei nicht halt. Aktuell spielen die sogenannten „Babyboomer“ (Geburtsjahre Mitte der Fünfziger- bis Mitte der Sechzigerjahre) eine entscheidende Rolle: „Bei diesen finden wir Kaufkraft und eine emotionale Bindung an die Fahrzeuge dieser Zeit. Hier liegt also das bestehende wie zukünftige Wachstum im Oldtimergeschäft mit der Konsequenz, dass ganz alte Modelle an Attraktivität verlieren und die Durchschnittspreise sinken“, konstatiert Gerd Heinemann von der BBE, eine auf die Kfz-Branche spezialisierten Beratungsgesellschaft. Mit ihrer „Oldtimer-Studie“ hat die BBE die aktuell wichtigste Analyse des hiesigen Klassikermarkts erarbeitet.

Wichtig: Alles bis dato Formulierte gilt ausschließlich für das Handelsvolumen klassischer Fahrzeuge. D. h., selbst wenn die Preise zurückgehen, so hat dies auf die Größe der Young- und

„Geht es rein ums Geldverdienen, empfehlen wir keine Oldtimer, sondern die Finanzmärkte – schon allein wegen der besseren Liquidität.“

Dietrich Hatlapa, Gründer Historic Automobile Group International (HAGI)

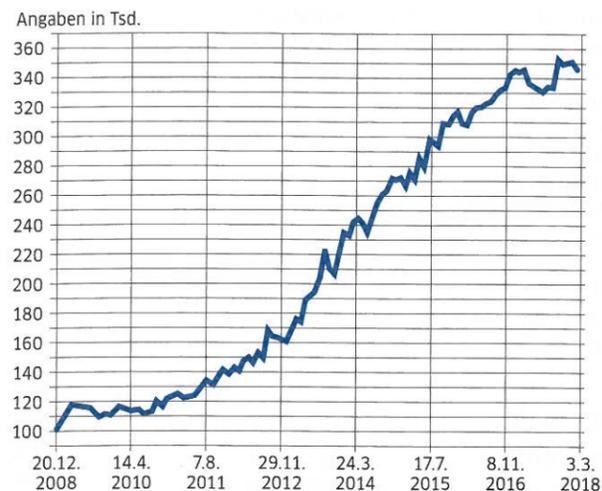
TIPP!

Oldtimerkongress
RECHT & SCHADEN

11./12.5.

Zielgruppe für den „Oldtimerkongress Recht & Schaden“ im Vogel Convention Center (VCC) in Würzburg sind alle Oldtimerwerkstätten und Sachverständigen, die sich mit den Themen Restaurierung, Bewertung und Unfallschadenabwicklung befassen. Ergänzt wird der Kongress durch eine Oldtimerausfahrt.

Entwicklung Oldtimerpreise

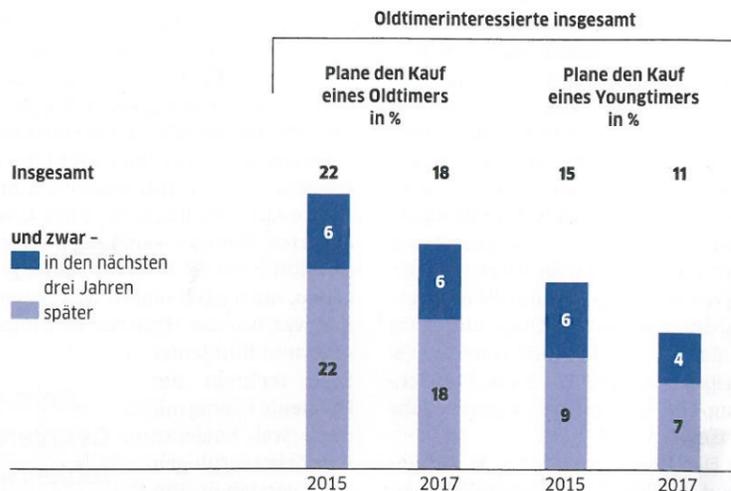


Seit vielen Jahren kennt der „HAGI“-Index für ausgesuchte hochpreisige Oldtimer nur eine Richtung: nach oben. Doch seit Ende 2016 scheint eine Art Plateau erreicht zu sein.

Quelle: Historic Automobile Group International (HAGI), London

kfz-betrieb

Kaufbereitschaft für klassische Pkws erstmals gesunken



Wenn sechs Prozent der Oldtimerinteressierten planen, sich in den nächsten drei Jahren einen Oldtimer zu kaufen, dann sind das hochgerechnet rund 250.000 Menschen.

Quelle: IFD Allensbach

kfz-betrieb

Oldtimer-Community keinerlei Einfluss, im Gegenteil. Waren am 1.1.2009 laut BBE rund 309.000* Oldtimer hierzulande zugelassen, so waren es acht Jahre später mit 601.000* fast doppelt so viele. „Für das Jahr 2017 rechnen wir mit weiteren 40.000 Neuzugängen auf der Oldiestation“, erklärt Gerd Heineemann. Doch wenn die Zahl der Fahrzeuge steigt, die Werte sinken, heißt das auch, dass Ausgabebereitschaft und -volumen tendenziell sinken – eine gerade für Servicebetriebe wichtige Erkenntnis.

Ganz anderes Bild im Service

Bis dato spüren die, die sich mehrheitlich oder ausschließlich der Wartung und Reparatur des automobilen Kulturguts verschrieben haben, jedoch nicht das Geringste: Bei vielen Quellen die Auftragsbücher über. Aber auch hier herrscht zum Teil eine zweigeteilte Welt: „Nach wie vor verabschieden sich viele Betriebe vom Nebenberufsgeschäft mit diesen Fahrzeugen, weil ihnen die Strukturen und das Personal dazu fehlen“, sagt Matthias Kemmer, Inhaber eines Restaurierungsbetriebs und bekannter Oldtimerdozent an der Akademie des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (TAK). Und unter einem anhaltenden Fach-

kräftemangel leiden Betriebe im Classic Business noch mehr als andere. Die „alten Meister“, die das nötige Wissen haben, scheiden aus dem aktiven Berufsleben aus, und der wichtige Nachwuchs fehlt, so Kemmers Erkenntnis. „Doch woher nehmen und nicht stehen?“ lautet die Frage. Nachdem der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) sein langjähriges Pilotprojekt „Zusatzqualifikation für Old- und Youngtimertechnik“ 2016 sang- und klanglos beerdigt hat, ist guter Rat bzw. Alternativen teuer. Zugegeben: Als Zusatzqualifikation zur normalen Ausbildung der Kfz-Mechatroniker war die Sache für Azubis alles andere als leicht zu stemmen. Wie soll man sich „mal eben“ 50 oder 100 Jahre Automobiltechnik aneignen, vom Vergaser bis zum CAN-Bus?

Eine „Zwischenlösung“ bzw. Option bietet hier ein brandneues Seminarangebot der TAK: der „Servicespezialist Oldtimer und Youngtimer“. Der rund 80-stündige Kurs richtet sich an Personen, die ihr Wissen speziell bezüglich der Fahrzeugtechnik der Siebziger-, Achtziger- und Neunzigerjahre auffrischen oder generell ein solches aufbauen wollen. Was Oldtimerfachbetriebe jedoch wirklich benötigen und wovon sie schon lange träumen, das gibt es bis dato nur in der Schweiz: das Berufsbild des Fahrzeugrestaurators. Vor zwei Jahren haben die Eidgenossen

ihre ersten Kurse hierzu gestartet (siehe S. 39). Gerade legen die ersten Teilnehmer ihre Prüfungen ab. Bestehen sie diese, haben sie einen begehrten „Abschluss der höheren Berufsbildung“ in der Tasche.

Eine Alternative in Sachen Oldtimerqualifikation könnte sich hierzulande künftig auf Handwerksebene ergeben. So gibt es in einigen Gewerken bereits seit etlichen Jahren die Zusatzqualifikation „Restaurator des Handwerks“. 400 Stunden dauert ein entsprechender Kurs. „Und was für Stuckateure und Metallbauer bereits existiert, sollte doch auch für Kfz-Leute möglich sein“, argumentiert Matthias Kemmer – recht hat er. Ein Haken an der Sache: Vor 2021 dürfte das mit dem Kfz-Restaurator nichts werden, denn erstens lässt sich – Stichwort deutsche Bürokratie – eine neue Zusatzqualifikation nicht eben mal im Vorbeigehen einführen, und zweitens gilt es gewisse Widerstände zu überwinden: Nicht jeder sieht in einem alten stinkenden Vehikel ein historisches Kulturgut, das einem jahrhundertealten Denkmal gleichzusetzen wäre. Ein weiterer Casus knacksus: Die neue Qualifikation richtet sich ausschließlich an Meister, nicht an Gesellen. Damit schränkt sie den Kreis der infrage kommenden Personen ziemlich ein. Etwas Vergleichbares wie in der Schweiz – der Fahrzeugrestaurator bedingt „nur“ eine abgeschlossene

Lehre – das wäre was. Doch dürfte hier der Wunsch der Vater des Gedankens bleiben.

Der Oldtimerkosmos ist weit

Es sind aber keineswegs nur Themen wie die Preisentwicklung angebotener Fahrzeuge oder die Möglichkeit, diese restaurieren zu lassen, die Einfluss auf das Geschäft mit dem rostigsten Hobby der Welt haben. Nein, auch Personen und Institutionen, die sich am Rande des Oldiekosmos bewegen, wirken auf das Geschehen ein – in der Regel zum Schutz desselben. Der breiten Oldtimerbesitzermasse sind diese oft nicht oder bestenfalls nur ansatzweise bekannt. Doch mit ihrem Tun und Handeln sorgen sie dafür, dass die Hege und Pflege automobilen Kulturguts allen Beteiligten auch langfristig möglich ist. Gutes Beispiel: der parlamentarische Arbeitskreis „Automobiles Kulturgut“. Dessen Vorsitzender, Bundestagsmitglied Carsten Müller, selbst bekennender Altdautoliebhaber, setzt

sich mit zahlreichen anderen Engagierten auf Bundes- und auch Landesebene für Schutz und Rechte der Oldtimerszene ein (siehe Interview).

Und auch der Dachverband der deutschen Oldtimerclubs, der „Deuvel“, darf sich etliches aus seiner mehr als 40-jährigen Arbeit auf die Fahne schreiben, wovon sämtliche Besitzer eines Young- bzw. Oldtimers profitieren und was sie oftmals als selbstverständlich erachten – angefangen beim H-Kennzeichen bis hin zu Ausnahmen für Umweltzonen (siehe S. 47).

Ebenfalls eine Einrichtung, deren Engagement man würdigen darf, ist die „Initiative Kulturgut Mobilität e. V.“ Als unabhängige, nichtkommerzielle Interessenvertretung kämpft sie für den Erhalt des historischen mobilen Erbes und für die Möglichkeit zur Teilnahme von Oldtimern am Straßenverkehr ohne Restriktionen. Eine anspruchsvolle Aufgabe, die sich die Initiative gestellt hat: Sie setzt sich dafür ein, die Oldtimerei auf die Liste des immateriellen

Unesco-Weltkulturerbes setzen zu lassen. Was zugegeben etwas hochtrabend klingt, dient jedoch letztlich genau demselben Ziel wie das Wirken besagter anderer Zusammenschlüsse: Nämlich dem, Hobby und Geschäft rund um klassische Fahrzeuge möglichst lange blühen zu lassen – sie haben es verdient. STEFFEN DOMINSKY

NOCH FRAGEN?

Steffen Dominsky, Redakteur



„Auch wenn die Preise bei sehr teuren Fahrzeugen gerade etwas ‚wackeln‘: Das Oldtimerbusiness blüht – gut so. Und wenn Ökoapostel ehrlich sind, müssten sie gestehen: Es gibt aus Sicht der

Umwelt nichts Besseres, als ein einmal produziertes Gut möglichst lange zu nutzen.“

0931/418-2571

steffen.dominsky@vogel.de

kfz-betrieb

NACHGEFRAGT

Parlamentarier mit Benzin im Blut

Redaktion: Wer oder was ist der parlamentarische Arbeitskreis „Automobiles Kulturgut“?



Carsten Müller ist Mittelstandsunternehmer und Rechtsanwalt. Als Mitglied des Bundestags leitet er unter anderem den parlamentarischen Arbeitskreis „Automobiles Kulturgut“.

Bild: Jan Kopetzky

Welche Aufgaben bzw. Ziele hat sich Ihr

Arbeitskreis auf die Fahne geschrieben?

Wir verstehen uns als eine Art Transmissionsriemen im bundesparlamentarischen Betrieb. Wie Sie wissen, verfügen die einzelnen Länder, gerade auch was automobilen Themen wie Verkehr und Zulassung betrifft, über relativ große Entscheidungsspielräume bzw. Kompetenzen. Diese versuchen wir auf Bundesebene zu ka-

nalisieren, anzureichern und im Sinne einer prosperierenden Young- und Oldtimerszene weiterzuentwickeln.

Wie kann ich mir das konkret vorstellen?

Wie treffen uns z. B. mit Landesverkehrsministern und bringen in Gesprächen Themen ein, die Besitzer von Oldtimern unter den Nägeln brennen. Themen, die sie sich im Sinne eines zeitgemäßen Umgangs mit historischen Fahrzeugen wünschen.

Können Sie ein Beispiel nennen?

Seit 1973 gilt hierzulande ein Sonn- und Feiertagsfahrverbot für gewerbliche Lkws über 7,5 Tonnen. Wollte der Besitzer eines Oldtimer-Nutzfahrzeugs bislang an Sonn- oder Feiertagen über die Autobahn zu einem Treffen fahren, hatte er häufig ein Problem. Doch auch dank unseres Engagements ist es gelungen, dass der Gesetzgeber entsprechend klarstellte: Klassische, privat genutzte Lkws sind kein gewerblicher Verkehr und können Autobahnen auch an Sonn- und Feiertagen befahren. Ein weiteres Beispiel für unseren politischen Erfolg ist das H-Kennzeichen: Seit Kurzem können Besitzer eines solchen dieses auch mit einer Saisonzulassung kombinieren

Welche Themen haben Sie aktuell auf der Agenda?

Zurzeit versuchen wir eine europaweite Aner-

kennung der deutschen 07er-Nummern, also des Wechselkennzeichens für Oldtimer, zu erwirken. Besitzer eines solchen Kennzeichens könnten dann mit ihrem Fahrzeug problemlos ins Ausland reisen, um z. B. an einem Oldtimertreffen teilzunehmen. Auch das Thema Zustandsnoten, das immer wieder für Diskussionen sorgt, versuchen wir zu „lösen“. So könnte beispielsweise eine Bewertung des historischen Zustands die bekannte Schulnote ergänzen und präzisieren. Ein weiteres anspruchsvolles Themengebiet ist das der Elektronik kommender Oldtimergenerationen. So nutzt ein Audi TT von heute das Betriebssystem Windows. Auf Fragen wie „Funktioniert das ohne bzw. mit welchen Updates in 20, 30 Jahren noch?“ versuchen wir Antworten zu geben.

Geht es bei dem Arbeitskreis nur um Besitzer klassischer Fahrzeuge und deren Sorgen und Nöte?

Keineswegs! Wir verstehen uns auch als Mittler zwischen den Welten. Etliche Menschen sehen in einem Oldtimer einfach nur ein altes Auto. Eines, das oft lauter als ein modernes Fahrzeug ist, das deutlich mehr Abgas ausstößt und ab und an auch noch einen Tropfen Öl hinterlässt. Hinzu kommt, dass für nicht wenige junge Menschen Autos generell kein erstrebenswertes Gut mehr darstellen. Deshalb werben wir an zahlreichen Stellen für Akzeptanz des und Toleranz gegenüber dem Kulturgut Automobil.