



## ➤ 5. Der Weg zum Oldtimer-Hobby

*Oldtimer – nur teure Edelobjekte für Betuchte? Was überwiegend über die Fernsehschirme flimmert, vermittelt in der Tat diesen Eindruck – die Mille Miglia lässt sich allemal besser verkaufen als eine lokale Clubausfahrt der „Alt-XY-Freunde“. Lassen Sie sich nicht verunsichern: Das Gros dessen, was hierzulande unter dem Begriff „Oldtimer“ bewegt wird, sind eher „Alltagsautos“ der sechziger und siebziger Jahre: Kadett und 2CV, Mini und Isetta, Buckel-Volvo und Fiat Spider. Selbst bei den stark vertretenen Mercedes-Benz-Freunden laufen deutlich weniger 300 SL Flügeltürer als 180er oder 220er. So lassen sich also schon für weniger Geld historische und klassische Automobile und Motorräder in gutem Zustand finden.*

### 5.1. Modellauswahl

Seit den Anfängen der Motorisierung mit den bahnbrechenden Erfindungen von Gottlieb Daimler und Carl Benz in den Jahren 1885/86 sind unendlich viele Modelle aus Manufakturen und von Bändern gerollt. Was es alles gab, was mehr und was weniger zu empfehlen ist, wie viel Kapital man investieren muss, wie das Angebot aussieht, dies alles erfährt man über das Studium der einschlägigen Oldtimer-Fachzeitschriften (vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“). Regelmäßig werden hier Modelle vorgestellt und Kaufberatungen

gegeben, zudem warten im Anzeigenteil Tausende von Automobilen und Motorrädern aus Privathand oder von Händlern auf neue Besitzer, teilweise mit Fotos und Preisvorstellungen. Angebote findet man aber auch in Tageszeitungen oder den bekannten Gebrauchtwagenbörsen im Internet. Fehlende Modellkenntnisse müssen dabei keine Hürde sein. Im Buchhandel gibt es für nahezu jede Marke das passende Typenbuch. Immer hilfreich ist der direkte Kontakt zu Oldtimer-Besitzern. Kein Wochenende von Frühjahr bis Herbst, an



# Mit Stil am Steuer sparen!

Leasing und Finanzierung von Oldtimern, Youngtimern und anderen Klassikern.

**COMCO Autoleasing GmbH & Co. KG**

Classic Remise Düsseldorf & Berlin • Motorworld Böblingen

Telefon 0211 976 9630

[www.comco-classic-cars.de](http://www.comco-classic-cars.de)

**COMCO** 

CLASSIC CAR LEASING

dem nicht mindestens ein Dutzend Teilmärkte, Ausfahrten oder Clubtreffen stattfinden. Da die „Szene“ (meist) sehr offen und auskunftsfreudig ist, bieten sich hier gute Ansatzpunkte für Gespräche und Tipps. Mit Rat und Tat stehen – zum Teil sogar kostenlos – die Typreferenten der Markenclubs und Verbände zur Seite (vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“). Einen sehr guten Einstieg in das Hobby rund um klassische Fahrzeuge bieten die zahlreichen Oldtimer-Messen, die über das ganze Jahr verteilt und bundesweit organisiert werden – zu erwähnen sind hier insbesondere die Bremen Classic Motorshow, die Techno Classica Essen, die Motorworld Classics Berlin, die Retro Classics in Stuttgart sowie die Hamburg Motor Classics. Abonnieren Sie die Oldtimer-Rubrik des kostenlosen ADAC Newsletters und bleiben Sie stets informiert, wann welche Messe stattfindet: [www.adac.de/newsletter](http://www.adac.de/newsletter)

### 5.2. Preisinformationen

„BMW 1602, Baujahr 1971, Zustand 2 - 3, VB 6.400 Euro“: Teuer oder Schnäppchen? Einen Überblick über das durchschnittliche Preisniveau kann man sich bei den jeweiligen Markenclubs (Verzeichnis z. B. auf [www.oldtimersmarkt.de](http://www.oldtimersmarkt.de)) verschaffen. Zudem werden regelmäßig Preisübersichten veröffentlicht, wie z. B. monatlich auszugsweise in der Zeitschrift Motor Klassik. Ob unser BMW wirklich ein günstiges Exemplar für den Oldtimer-Einstieg ist? Preisübersichten und Kataloge, auch für Motorräder, vgl. Kapitel „Nützliche Adressen“.

### 5.3. Oldtimer als Geldanlage

Immer wieder geistert das Stichwort „Oldtimer als Geldanlage“ durch die Medien. Sicherlich gibt es auch einige Modelle, die – zum richtigen Zeitpunkt und zu einem günstigen Preis gekauft – beachtliche Preissteigerungen erzielen. Das trifft aber nicht auf die Mehrheit der klassischen Fahrzeuge zu! Es gibt eine ganze Reihe an Klassikern, die sich, unter Berücksichtigung des Kaufkraftverlustes, preislich kaum bewegen. Wenn

man eine Vollkostenrechnung aufstellt, müssen Kfz-Steuer, Versicherung, Wartung, Reifenersatz, Garagen-Miete usw. beachtet werden. Wertsteigerungen sind dann schnell passé. In erster Linie soll der Spaß an dem schönen Hobby Oldtimer im Vordergrund stehen.

### 5.4. Oldtimer als Leasingfahrzeug

Wer seinen Oldtimer nicht nur in der Freizeit bewegen möchte, sondern auch bei dienstlichen Fahrten klassisch unterwegs sein will, kann über Oldtimerleasing nachdenken. Denn dann sind die Leasingraten steuerlich abzugsfähig und am Ende des Vertrages kann das Fahrzeug bei den spezialisierten und zuverlässigen Anbietern übernommen werden. Außerdem wird für die Besteuerung der privaten Nutzung nicht der heutige Kaufpreis, sondern der meist viel geringere historische Listenpreis angesetzt.

### 5.5. Der Oldtimer im Alltag

Den Oldtimer täglich fahren – warum eigentlich nicht? Vor 30, 60 und auch jenseits von 100 Jahren waren das die üblichen Fortbewegungsmittel, die bei jeder Witterung, natürlich auch im Winter, bei kaum vorstellbaren Straßenverhältnissen fürs Fortkommen sorgten. Es gibt Besitzer, die ihre Fahrzeuge genau so bewegen und teilweise ganz erstaunliche Jahres-Fahrleistungen zurücklegen.

Ist das Alltagsauto also überflüssig? Diese Frage kann einen Oldie-Fan, der mit dem Einstieg ins Hobby liebäugelt, schon beschäftigen. Immerhin hat sich das Auto über die Jahrzehnte ständig weiterentwickelt, gerade die letzten 30 Jahre waren besonders innovativ. Verzicht üben muss man nicht nur bei all den technologischen Errungenschaften wie etwa Airbag, ABS, ESP oder ASR. Schwerer wiegt, dass auch solche zur Selbstverständlichkeit gewordenen Helfer und Sicherheitsstandards wie Servolenkung, Sicherheitsgurte, Halogenlicht oder Bremskraftverstärker bei den Oldtimern meist



nicht mit an Bord sind. Das lässt einen einerseits die Technik von damals hautnah erleben, erfordert im Vergleich zum modernen Auto aber auch Kompromisse und Vorsicht.

Das gilt auch für den Wartungsaufwand: Ein- bis zweijährige Inspektionsintervalle waren zu damaliger Zeit in weiter Ferne. Im Gegenteil: Besitzer von Modellen aus der „Schmiernippel“-Ära kennen die in kurzen Abständen durchzuführenden fett- und schweißtreibenden Arbeiten bestens. Ein Blick in alte Bedienungsanleitungen zeigt: Das Thema „Pflege“ ähnelt hier bei manchen Modellen oft einem umfangreichen Werkstatt-Handbuch.

### **Winterbetrieb**

Der Winterbetrieb birgt einige Probleme – vorrangig schon einmal beim Fahren. Hinzu kommt die mittlerweile geltende Verordnung, dass bei Eis und Schneematsch nur mit Winterreifen gefahren werden darf. Was darauf hinausläuft, dass es zwar keinen Zwang gibt, Winterreifen zu montieren, dass man aber sein Auto bei Schnee und Eis stehen lassen muss, um kein Bußgeld zu riskieren. Teilnahmen an Winterrallyes muss man entsprechend planen.

ADAC Tests zeigen, dass Winterreifen bei entsprechenden Straßenverhältnissen erheblich sicherer sind – und das nicht nur aufgrund ihres speziellen Lamellenprofils. Sommerpernen haben die Eigenschaft, dass ihre Gummimischung bei niedrigen Temperaturen verhärtet – bei Eis und Schnee fehlt dann der „Grip“. Vier Millimeter sollte das Profil von Winterreifen, drei Millimeter von Sommerreifen nicht unterschreiten, empfiehlt der ADAC aus Sicherheitsgründen.

Auch das Material wird stärker beansprucht, das Standardthema heißt hier „Korrosion“. Das „selbsttragende“ Karosserieprinzip ab den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts bot und bietet mit seinen vielen unzugänglichen Hohlräumen reichlich Angriffspunkte, was auch nachträglich eingebrachte Hohlraumversiegelungen nicht immer vollständig verhindern können – Sonderfälle von Restaurierungen „besser als neu“ mal ausgenommen.

### **Umweltschutz**

Soll der Oldtimer oder Youngtimer regelmäßig im Alltag eingesetzt werden, ist aus Umweltschutzgründen, aber auch zur Umgehung von Fahrverboten („Feinstaubverordnung“) eine Kat-Nachrüstung nach wie vor empfehlenswert, soweit dies technisch machbar und konform ist.