



**Dieser Stern weckt Begehrlichkeiten:** Deutsche Nobelmarken wie Mercedes sind beliebt bei Oldtimer-Fans.

# Chrom und Leder für Liebhaber

**Rekordpreise bei Oldtimer-Auktionen machen alte Autos auch für Anleger interessant. Sogar Fonds entdecken die automobile Anlageklasse. Doch ein solches Investment birgt viele Besonderheiten und ist nicht mit einem Aktien- oder Zertifikate-Engagement vergleichbar.**

Die Zahl klingt schier unglaublich: eine Rendite von 35.000 Prozent! Zugegeben, der betrachtete Anlagezeitraum ist mit 41 Jahren als langfristig einzustufen. Investoren wie Autoliebhabern bleibt beim Anblick des renditeträchtigen Anlageobjekts schon mal die Luft weg. Es handelt sich um ein Auto mit Schleudersitz und eingebauten Maschinengewehr-Attrappen: den Aston Martin DB5, Fahrzeug aus dem Jahr 1964 des wohl berühmtesten Geheimagenten der Welt – James Bond. Im vergangenen Jahr wechselte das Agentenauto für rund drei Millionen Euro (4,2 Millionen US-Dollar) die Garage. Gekauft hatte Radiosprecher Jerry Lee das Fahrzeug 1969 für 12.000 US-Dollar. Damit lag der Verkaufspreis, den Lee erzielte, rund 350 Mal über seinem Einkaufspreis.

Der Aston Martin DB5 ist kein Einzelfall – der Markt für hochpreisige Oldtimer boomt. Ob ein Ferrari 250 GT, der im vergangenen Jahr für 7,26 Millionen US-Dollar versteigert wurde, oder der teuerste je verkaufte Porsche 917 Inter für 3,97 Millionen US-Dollar: Die Meldungen über Rekordpreise für alte Autos überschlugen sich im vergangenen Jahr regelrecht. Zwar hatte 2009 die Finanzkrise auch den Oldtimer-Markt ausgebremst, aber im Hochpreissegment gab es so gut wie keine nachhaltigen Geldverluste.

## Emotionen treiben die Preise

Trotz Krise ließen sich in den vergangenen zehn Jahren auch in niedrigeren Preisklassen durchaus ansehnliche Renditen erzielen. „Als Faustregel gilt bei den meisten Oldtimern: Was Käufer Ende der 1990er-Jahre in D-Mark bezahlen mussten, kosten die Wagen heute in Euro“, weiß Marius Brune, Leiter der Marktbeobachtung beim Oldtimer-Experten Classic Data. „Inzwischen ist es selbst bei jüngeren Modellen kaum möglich, für weniger als 5.000 Euro zu kaufen, wenn das Auto in gutem Zustand ist.“

Diese Einschätzung bestätigt auch der Deutsche Oldtimer Index, den der Verband der Automobilindustrie (VDA) alle sechs

Monate veröffentlicht. Für den Index beobachten Experten die Preisentwicklung von 88 Fahrzeugtypen aus sieben Nationen, die möglichst repräsentativ für den deutschen Oldtimer-Markt sind. Seit 1999 verbuchte demnach ein Durchschnitts-Oldtimer in Deutschland eine Wertsteigerung von 77,6 Prozent.

Die größte Wertsteigerung innerhalb des Index verbuchte allerdings kein glamouröser Sportwagen, sondern ein kleiner Franzose. Der Citroën 2CV6, besser bekannt unter seinem Spitznamen „Ente“, war sowohl 2009 als auch 2010 das Automobil mit dem prozentual größten Wertzuwachs. Auch die Liebhabervehikel Fiat 500 und Renault R4, die zu ihrer Produktionszeit für kleines Geld zu haben waren, machten im Jahr 2010 große Preissprünge. „Die Geschichte des Renault R4 zeigt, wie stark auch solche Autos im Wert zulegen können“, sagt Franz Graf zu Ortenburg, Vizepräsident des Automobilclubs von Deutschland (AvD). „Vor zehn Jahren bekamen Sie den Wagen nachgeschmissen, 2010 lag der Durchschnittspreis bei 4.500 Euro.“ Seine Erklärung: Solange die Käufer eine gute Geschichte und Emotionen mit einem Auto verbinden würden, gebe es auch Potenzial für Wertsteigerungen.

## Prestige für jedermann

Im Hochpreissegment sind vor allem alte Modelle der Sport- und Nobelmarken gefragt, in Deutschland zum Beispiel Mercedes oder Porsche. Besonders viel Geld gibt es für Fahrzeuge mit Rennhistorie, insbesondere dann, wenn sie auch Rennen gewonnen haben. Dabei gilt als Faustregel, dass das gleiche Auto als Cabrio mehr kostet als ein Coupé oder eine Limousine, am günstigsten gibt es meist die Kombis. Eine berühmte Vergangenheit muss sich dabei nicht nur auf das Auto beziehen. Auch ein prominenter Vorbesitzer kann für eine Wertsteigerung sorgen. Selbst ein zeitgenössisches Auto kann dadurch einen deutlich höheren Preis erzielen, wie das Beispiel eines VW Golf zeigt, der einst Papst Benedikt XVI. gehörte.

Im Jahr 2005 versteigerte der Nachbesitzer den sechs Jahre alten Wagen für knapp 190.000 Euro bei der Internetauktionsplattform eBay. Bezahlt hatte er ursprünglich 10.000 Euro. „Auch bei Oldtimern kann ein berühmter ehemaliger Besitzer den Preis deutlich nach oben treiben“, berichtet AvD-Vizepräsident zu Ortenburg. Der Käufer sollte sich aber die Geschichte des Autos belegen lassen, die Autopapiere müssen die Vergangenheit lückenlos bezeugen.

## Wagen sorgfältig prüfen

Dieser Grundsatz gilt für alle Käufe von Oldtimern. Ideal ist zudem ein Scheckheft, in dem alle Wartungen und Umbauten am Auto dokumentiert sind. Darüber hinaus können Prüforganisationen wie TÜV oder Dekra das Auto testen und ihm eine Note zwischen 1 und 5 in einem sogenannten Oldtimer-Gutachten zuweisen. Dieses fungiert nicht nur als Qualitätsindikator, sondern ist auch Voraussetzung für ein H-Kennzeichen, mit dem sich das alte Schätzchen deutlich günstiger anmelden und versichern lässt. „Wer kein Bastler ist, fährt meistens deutlich besser mit einem Auto, das mit Note 1 oder 2 bewertet ist“, rät Experte zu Ortenburg. „Eine Restaurierung ist meist sehr aufwendig und kann schnell teurer werden als der Mehrpreis, der für ein Auto in gutem Zustand bezahlt werden muss.“

## Originalzustand bevorzugt

Generell ist der Oldtimer-Kauf eine Wissenschaft für sich. Besonders wichtig für den Werterhalt ist, dass der Zustand des Autos so genau wie möglich seinem ursprünglichen ähnelt – oder auch dem Zustand, in dem es berühmt geworden ist. Als großes Manko kann sich zum Beispiel ein ausgetauschter Motor herausstellen. Viele Klassikparten der großen Autohersteller bieten deshalb inzwischen einen Informationsservice, bei dem Oldtimer-Käufer die Seriennummern von Autos oder Motoren überprüfen lassen können, um herauszufinden, ob es sich um ein Original handelt.



**Begehrter Flitzer – damals wie heute:** Der Sportwagen Mercedes 300 SL wurde 1999 von der Oldtimer-Zeitschrift Motor Klassik zum „Sportwagen des Jahrhunderts“ gekürt.

Was Verkäufer teilweise versuchen, um höhere Preise für ihre Oldtimer zu erzielen, zeigt das Exempel des vor rund 80 Jahren gebauten Mercedes SS. Von dem Sportwagen wurden nur rund 70 Stück gebaut, später produzierte Mercedes eine kürzere Version des Autos in noch kleinerer Stückzahl nach, da die originale Karosserie zu lang für Rennen war. „Ein Auto in kürzerer Version kostet wegen der Rennvergangenheit mehrere Millionen Euro“, weiß Werner Klaas, Präsident des Deutschen Automobil-Veteranen-Club (DAVC). „Es sind aber schon Fälle bekannt geworden, in denen ein Verkäufer die lange Version einfach gekürzt hat, um den höheren Rennwagen-Preis erzielen zu können.“ Deshalb warnt er vor Angeboten, die zu schön klingen, um wahr zu sein: „Speziell wenn ein Auto frisch lackiert ist, lässt sich der Zustand nur schwer einschätzen. Alte Autos dürfen ruhig Gebrauchsspuren haben. Da weiß man als Käufer eher, was man bekommt.“

#### **Fonds will professionell investieren**

Auch nach dem Kauf verursacht ein Oldtimer laufend Kosten. Neben den Lagerkosten müssen Besitzer vor allem für Reparaturen und Instandhaltung bezahlen. Die Unterschiede je nach Modell sind immens. Ratsam ist, auf die Lage bei den Ersatzteilen zu achten. Denn bei einigen Modellen müssen die Besitzer teure Sonderanfertigungen bezahlen, wenn sie Austauschteile brauchen. Ein teures Gefährt einfach in die Garage zu stellen und nicht zu bewegen, also quasi einzumotten, ist übrigens nicht unproblematisch. Das macht es später schwierig, das Auto wieder in Be-

trieb zu nehmen, da zum Beispiel Reifen und Motor bei langem Stehen leiden können. Das muss zwar keine unwiderbringlichen Verluste bedeuten, kann aber zu Kosten führen, etwa um die Zündung neu einzustellen.

Bisher bewegen sich auf dem Oldtimer-Markt nicht zuletzt wegen der zahlreichen Fallstricke fast nur Enthusiasten oder wohlhabende Investoren. Das Count of Custoza Family Office aus der Schweizer Hauptstadt Zürich hat den Classic Car Fund (ISIN LI0117063490) aufgelegt. Das Ziel des Teams um Fondsmanager Dr. Filippo Pignatti di Custoza ist, mit dem Kauf, der Vermietung und dem Handel mit Oldtimern eine neue Anlageklasse auch für Privatanleger zu erschließen. „Der Fonds bietet eine Plattform für Anleger, die ihr Portfolio diversifizieren möchten“,

kommentiert Pignatti. Zurzeit sammelt der Fonds noch Anlegergelder ein, um mit genügend Kapital in den Markt starten zu können.

Auch Pink-Floyd-Schlagzeuger Nick Mason arbeitet nach der Musikkarriere für einen Oldtimer-Fonds. Als Autosammler und Motorsportfan ist der 67-Jährige schon länger bekannt, nun berät er die Investmentgesellschaft IGA Automobile mit Sitz auf der Kanalinsel Guernsey. Der geschlossene Fonds, der im Frühjahr an den Start ging, ist auf sieben Jahre ausgelegt und wird vom ehemaligen Rennfahrer Ray Bellm verwaltet. Der IGA-Fonds will begehrte Sammlerstücke kaufen, restaurieren und mit Gewinn wieder verkaufen.

Die benötigte Summe für solche Vorhaben ist natürlich hoch. Classic-Data-Spezialist Marius Brune sieht das Investmentsegment



**Formschöne Heckpartie:** Das Mercedes-Modell wurde als Roadster in den Jahren 1957 bis 1963 gebaut.

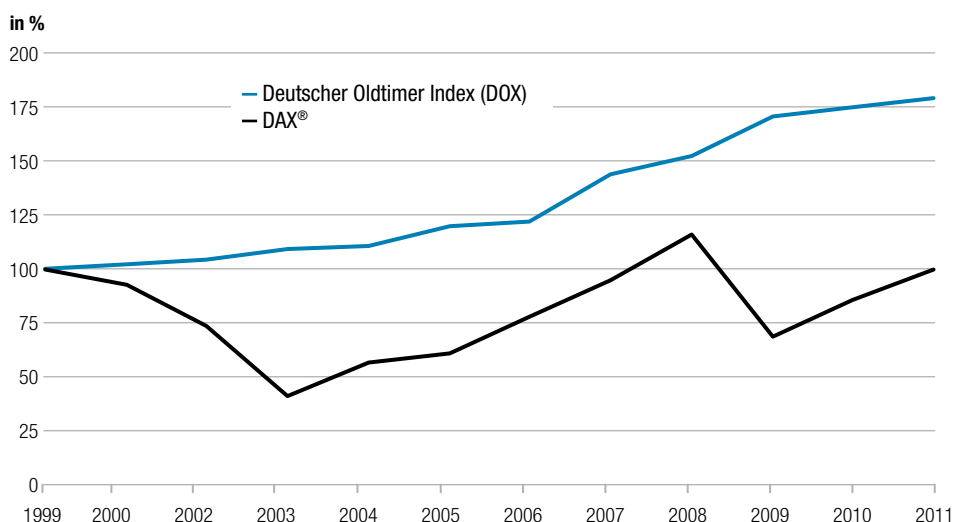
## Über Oldtimer und Youngtimer

Ein Oldtimer ist ein Kraftfahrzeug, das – je nach Definition – älter als 20, 25 oder 30 Jahre ist. Üblicherweise wird der Begriff für Autos, Lastwagen, Busse, Motorräder sowie Traktoren verwendet. Liebhaberfahrzeuge, die dieses Alter noch nicht erreicht haben, werden häufig Youngtimer genannt. Ein historisches H-Kennzeichen erhalten in Deutschland Vehikel, die vor mindestens 30 Jahren gebaut wurden und eine technische Untersuchung bestanden haben. Ihre Besitzer können bestimmte Vergünstigungen bei Steuern und Versicherungen bekommen.

vor allem bei Preisen von einer halben Million Euro und mehr: „Die Finanzströme sind international, folglich gibt es in diesem Preissegment eine weltweite Nachfrage. Versteigerungen wie die des James-Bond-Aston-Martin zeigen, dass die Käufer bereit sind, wirklich hohe Summen für Autos zu bezahlen.“

Dass Gewinn und Verlust jedoch auch bei Oldtimern nah beieinanderliegen können, zeigt ebenfalls das Fahrzeug des britischen Superagenten. Ursprünglich hatte Aston Martin zwei Autos gebaut, die tatsächlich im Film zu sehen waren. Während das erste im vergangenen Jahr rund drei Millionen Euro erlöste, ging der Besitzer des zweiten völlig leer aus. Sein Wagen wurde 1997 in Florida gestohlen – und ist seither trotz eingebauter Radaranlage verschollen.

## Preise für Oldtimer steigen



Dargestellter Zeitraum: 1.1.1999 bis 31.12.2010. Die Indexstartwerte wurden auf 100 indexiert. Historische Betrachtungen stellen keine Garantie für zukünftige Entwicklungen dar.  
Stand: 14.3.2011

Quelle: Verband der Automobilindustrie (VDA)

## Größte Wertsteigerungen im Deutschen Oldtimer Index

Rang	Hersteller	Typ	Wert 2011 in EUR	Wertsteigerung seit Indexaufgabe 1999 in %
1	Citroën	2CV6	7.900	295,00
2	Fiat	500 F	8.400	265,22
3	Porsche	924	7.800	188,89
4	Cadillac	de Ville	26.200	184,78
5	Renault	R4	4.500	181,25
6	Cadillac	Eldorado Cabrio	28.000	166,67
7	Mercedes-Benz	280 SE (W116)	9.900	153,85
8	Lancia	Fulvia 1,3 S	10.600	152,38
9	Porsche	911 SC	29.000	147,86
10	Ferrari	Dino 246 GT	120.000	139,52

Stand: 8.4.2011

Quellen: VDA, classic-car-tax

