

Der praktische  
**Oldtimer-Ratgeber**



Eine Gemeinschaftsaktion mit



THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD



*Es wirkt!*

**Das einzige Universalöl,  
das dermatologisch mit  
„Sehr Gut“ getestet  
wurde.**



**BALLISTOL schmiert, konserviert, desinfiziert und schützt vor Rost. Es verharzt nicht, löst Fette, Teer, Schmutz, Klebstoffreste und andere ungeeignete Öle.**

- ✓ **Pflegt und schützt Chromteile, Zierleisten sowie Felgen**
- ✓ **Verhindert das Fest- und Einfrieren von Türgummis und -schlossern**
- ✓ **Die ideale Cockpit-Pflege, für Leder, Kunststoff, Holz**
- ✓ **Auf Kühlergrill und Front aufgebracht, erleichtert es die Entfernung des Insektenbeschlags**

**Erhältlich im gut sortierten Fach- und Versandhandel.  
Weitere Informationen unter [www.ballistol.de](http://www.ballistol.de)**

# Kompetenz

## Oldtimerbesitzer erwarten Qualität

Der Oldtimerszene geht es in Deutschland derzeit recht gut. Wir haben diverse Zulassungsmöglichkeiten, Befreiungen von Fahrverboten in Umweltzonen, günstige Oldtimerversicherungen und stellen einen Wirtschaftsfaktor dar, der den Wettbewerb zugunsten der Konsumenten beeinflusst. Doch dieses Glück ist zerbrechlich. Ein Umdenken in der Gesellschaft und Politik kann dazu führen, dass die Gesetzgebung die Erhaltung, Pflege und Nutzung des automobilen Kulturgutes nachteilig beeinträchtigt. Um das zu verhindern, ist eine Interessenvertretung erforderlich, die Erfahrung auf diesem Gebiet besitzt. Das setzt der Bundesverband für Clubs Klassischer Fahrzeuge DEUVET e.V. seit 1976 um. Keine Abgasuntersuchung für Oldtimer vor Baujahr 1969 (Benziner) und 1977 (Diesel), 07er-Kennzeichen, H-Kennzeichen, Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen und vieles mehr sind die Leistungen des DEUVET in den letzten Jahren. Mit Kompetenz und Kontinuität setzen wir uns dafür ein, damit mobile Vergangenheit eine Zukunft erhält. Das Oldtimerhobby muss für den Fahrzeugbesitzer zu erträglichen Kosten und Nutzungsmöglichkeiten gesichert werden.



Peter Schneider,  
Präsident des DEUVET

Genauso wie auf diesem Gebiet erwartet der Oldtimerbesitzer bei der Pflege und Wartung seines Fahrzeuges Kompetenz und Qualität. Die Oldtimersachverständigen der GTÜ gewährleisten dies in Bezug auf Gutachten und Hauptuntersuchungen. Der GTÜ-Ratgeber ist ergänzend dazu ein nützliches Nachschlagewerk, um bei der Nutzung des Liebhaberfahrzeuges die richtige Auswahl bei Pflege, Wartung und Zulassungsarten hilfreich zu unterstützen.

**In diesem Sinne wünschen wir Ihnen allzeit gute Fahrt!**

*Ihr Peter Schneider*

[www.gtue.de/oldtimerratgeber](http://www.gtue.de/oldtimerratgeber)



## Inhalt

<b>Wunsch und Wirklichkeit</b> – die Suche nach dem Traumwagen .....	4
<b>Eile mit Weile</b> – worauf beim Oldtimerkauf zu achten ist .....	9
<b>Was ist Ihr Fahrzeug wert?</b> Wert ist nicht gleich Wert .....	12
<b>Startgebühren</b> – die Qual der Wahl – Oldtimer richtig anmelden .....	15
<b>1 x 1 der Oldtimer-Versicherungen</b> .....	18
<b>Der Vetter aus Amerika</b> Importfahrzeuge und EU-Zulassungen .....	21
<b>Pflegedienst</b> – Wartung, Reparatur und Pflege von Oldtimern ....	24
<b>Qualität und Sicherheit</b> An- und Umbauten im zeitgenössischen Stil .....	28
<b>Klassiker im Visier</b> – GTÜ bietet Rundum-Service für Oldtimer ....	30



## IMPRESSUM



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung GmbH  
Vor dem Lauch 25 · 70567 Stuttgart

Fon: 0711 97676-0 E-Mail: [info@gtue.de](mailto:info@gtue.de)  
Fax: 0711 97676-199 [www.gtue.de](http://www.gtue.de)

Redaktion: Hans-Jürgen Götz, GTÜ, (V. i. S. d. P.)  
Text: Herbert F. Schulze  
Redaktionelle Beratung: Bastian Schonauer  
Gestaltung und Druck: kom|werb Agentur  
Fotos: GTÜ, fotolia.com, Archiv

Modellauto so  
unscharf wie  
Vorlage einkopieren



# Wunsch und Wirklichkeit

## Die Suche nach dem Traumwagen

Was vor rund 20 Jahren noch die Domäne eingefleischter Enthusiasten war, ist mittlerweile zum alltäglichen Erscheinungsbild geworden, dominiert die Werbung exklusiver Produkte als sinngebender Beipack und hat in der Kreditwirtschaft und Bankenwerbung das Einfamilienhaus als Wunschlistengegenstand verdrängt. Die Rede ist vom Oldtimer, vom Traumwagen schlechthin, der mittlerweile groß aufgemacht in den Wirtschaftszeitungen die

Frage nach der geeigneten Kapitalanlage anführt. Abzulesen ist diese „Karriere des Außergewöhnlichen“ selbstverständlich auch in den Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Nahezu 300.000 Fahrzeuge tuckern mit dem steuerbegünstigten H-Kennzeichen über die Straßen und gemeinsam mit den etwa 20-jährigen Youngtimern bringt es der Markt der Old- und Youngtimer auf Größenordnungen von mehr als drei Millionen Fahrzeugen. Wen wundert es also,

dass jeder an diesem Boom teilhaben möchte – und ganz vorne natürlich die Handelsplattformen „Fachpublikationen“ und „Internetportale“, die das Objekt der Begierde anbieten.

### Internet und Onlineportale als „Aladins Wunderlampe“

Als zeitsparende, schnelle und relativ unkomplizierte Alternative zu zeitraubenden Messe- und Ausstellungsbesuchen haben sich hier die Onlineplattformen mobile.de, autoscout24.de,



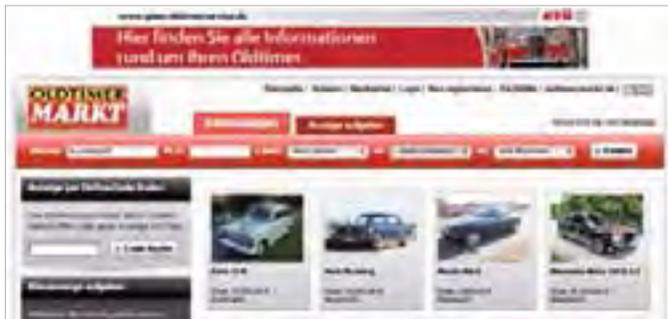
Herbert F. Schulze, Oldtimerbeauftragter der GTÜ

Marke (z. B. Volkswagen)	Modell (z. B. Golf)	Modellserie (z. B. GTI)
Alfa Romeo	116	
Alfa Romeo	117	
Alfa Romeo	118	
Alfa Romeo	119	
Alfa Romeo	120	
Alfa Romeo	121	
Alfa Romeo	122	
Alfa Romeo	123	
Alfa Romeo	124	
Alfa Romeo	125	
Alfa Romeo	126	
Alfa Romeo	127	
Alfa Romeo	128	
Alfa Romeo	129	
Alfa Romeo	130	
Alfa Romeo	131	
Alfa Romeo	132	
Alfa Romeo	133	
Alfa Romeo	134	
Alfa Romeo	135	
Alfa Romeo	136	
Alfa Romeo	137	
Alfa Romeo	138	
Alfa Romeo	139	
Alfa Romeo	140	
Alfa Romeo	141	
Alfa Romeo	142	
Alfa Romeo	143	
Alfa Romeo	144	
Alfa Romeo	145	
Alfa Romeo	146	
Alfa Romeo	147	
Alfa Romeo	148	
Alfa Romeo	149	
Alfa Romeo	150	
Alfa Romeo	151	
Alfa Romeo	152	
Alfa Romeo	153	
Alfa Romeo	154	
Alfa Romeo	155	
Alfa Romeo	156	
Alfa Romeo	157	
Alfa Romeo	158	
Alfa Romeo	159	
Alfa Romeo	160	
Alfa Romeo	161	
Alfa Romeo	162	
Alfa Romeo	163	
Alfa Romeo	164	
Alfa Romeo	165	
Alfa Romeo	166	
Alfa Romeo	167	
Alfa Romeo	168	
Alfa Romeo	169	
Alfa Romeo	170	
Alfa Romeo	171	
Alfa Romeo	172	
Alfa Romeo	173	
Alfa Romeo	174	
Alfa Romeo	175	
Alfa Romeo	176	
Alfa Romeo	177	
Alfa Romeo	178	
Alfa Romeo	179	
Alfa Romeo	180	
Alfa Romeo	181	
Alfa Romeo	182	
Alfa Romeo	183	
Alfa Romeo	184	
Alfa Romeo	185	
Alfa Romeo	186	
Alfa Romeo	187	
Alfa Romeo	188	
Alfa Romeo	189	
Alfa Romeo	190	
Alfa Romeo	191	
Alfa Romeo	192	
Alfa Romeo	193	
Alfa Romeo	194	
Alfa Romeo	195	
Alfa Romeo	196	
Alfa Romeo	197	
Alfa Romeo	198	
Alfa Romeo	199	
Alfa Romeo	200	
Alfa Romeo	201	
Alfa Romeo	202	
Alfa Romeo	203	
Alfa Romeo	204	
Alfa Romeo	205	
Alfa Romeo	206	
Alfa Romeo	207	
Alfa Romeo	208	
Alfa Romeo	209	
Alfa Romeo	210	
Alfa Romeo	211	
Alfa Romeo	212	
Alfa Romeo	213	
Alfa Romeo	214	
Alfa Romeo	215	
Alfa Romeo	216	
Alfa Romeo	217	
Alfa Romeo	218	
Alfa Romeo	219	
Alfa Romeo	220	
Alfa Romeo	221	
Alfa Romeo	222	
Alfa Romeo	223	
Alfa Romeo	224	
Alfa Romeo	225	
Alfa Romeo	226	
Alfa Romeo	227	
Alfa Romeo	228	
Alfa Romeo	229	
Alfa Romeo	230	
Alfa Romeo	231	
Alfa Romeo	232	
Alfa Romeo	233	
Alfa Romeo	234	
Alfa Romeo	235	
Alfa Romeo	236	
Alfa Romeo	237	
Alfa Romeo	238	
Alfa Romeo	239	
Alfa Romeo	240	
Alfa Romeo	241	
Alfa Romeo	242	
Alfa Romeo	243	
Alfa Romeo	244	
Alfa Romeo	245	
Alfa Romeo	246	
Alfa Romeo	247	
Alfa Romeo	248	
Alfa Romeo	249	
Alfa Romeo	250	
Alfa Romeo	251	
Alfa Romeo	252	
Alfa Romeo	253	
Alfa Romeo	254	
Alfa Romeo	255	
Alfa Romeo	256	
Alfa Romeo	257	
Alfa Romeo	258	
Alfa Romeo	259	
Alfa Romeo	260	
Alfa Romeo	261	
Alfa Romeo	262	
Alfa Romeo	263	
Alfa Romeo	264	
Alfa Romeo	265	
Alfa Romeo	266	
Alfa Romeo	267	
Alfa Romeo	268	
Alfa Romeo	269	
Alfa Romeo	270	
Alfa Romeo	271	
Alfa Romeo	272	
Alfa Romeo	273	
Alfa Romeo	274	
Alfa Romeo	275	
Alfa Romeo	276	
Alfa Romeo	277	
Alfa Romeo	278	
Alfa Romeo	279	
Alfa Romeo	280	
Alfa Romeo	281	
Alfa Romeo	282	
Alfa Romeo	283	
Alfa Romeo	284	
Alfa Romeo	285	
Alfa Romeo	286	
Alfa Romeo	287	
Alfa Romeo	288	
Alfa Romeo	289	
Alfa Romeo	290	
Alfa Romeo	291	
Alfa Romeo	292	
Alfa Romeo	293	
Alfa Romeo	294	
Alfa Romeo	295	
Alfa Romeo	296	
Alfa Romeo	297	
Alfa Romeo	298	
Alfa Romeo	299	
Alfa Romeo	300	

ebay.de und seit kurzer Zeit auch die Online-Anzeigen der Fachpublikationen Oldtimer Markt und Motor Klassik etabliert. Diese Onlineangebote wirken sozusagen wie „Aladins Wunderlampe“ und sind die erste Adresse bei Käufen und Verkäufen über „1, 2, 3, meins“ und „Klick Dir Deinen Klassiker“. Aber nicht nur „komplette Fahrzeuge“ finden hier das Interesse, sondern ebenfalls die Suche nach neuen Zierleisten, Chromfassungen, Ersatzteilen jeder Art oder kompletten Antriebssträngen.

### Europäische Urlaubsmitbringsel

Hinzu kommt der freie Warenhandel innerhalb Europas, der als ganz selbstverständlich auch die Dienstleistungen und Produkte rund um klassische Fahrzeuge ohne nennenswerte bürokratische Hürden ermöglicht. Und da in Deutschland ja bereits jedes Dorf, jede Scheune und jeder Autofriedhof nach dem begehrten Altblech durchkämt wurde, stellt der europäische Markt für den Kauf von Oldtimern einen attraktiven Markt und eine gute Alternative dar. Nicht selten haben deshalb private Urlaubsreisende sich eine Giulia in Italien oder einen Delage in Frankreich zugelegt, zumal gerade in den Heimatländern der Oldtimer besonders gefragter Modelle deutlich günstiger zu haben ist als im Mutterland der überteuerten Automobile. Der Handel mit klassischen Fahrzeugen boomt und damit auch die Zahl der Fahrzeughändler. Nicht nur private Anbieter haben hier ihr „Betätigungsfeld“ gefunden, sondern insbesondere die Anzahl der „professionellen“ Händler ist sprunghaft nach oben geschneilt. Und damit auch die Gefahr, im Planschbecken der lukrativen Geschäfte auch Haien zu begegnen.



Es gibt allerdings eine Reihe von „Schwimmhilfen und Verhaltensregeln“ beim Kauf von Oldtimern, damit die Suche nach dem Traumwagen nicht zum Albraum wird.

**Garantie und Gewährleistung**

Ein wesentlicher Unterschied beim Kauf eines Oldtimers ergibt sich schon beim Kauf von privat oder vom Händler. Während der „private Verkäufer“ hier weder Garantie noch Gewährleistung beim Verkauf einräumen muss, dürfen beim „gewerbsmäßigen Handel und Verkauf“ Garantie und Gewährleistung nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Gesetzgeber unterscheidet hier zwischen Sachmängelhaftung und Garantie. Die Sachmängelhaftung (Gewährleistung) bedeutet allerdings nur, dass der Verkaufsgegenstand bei der Übergabe frei von Mängeln war, bei einer Garantie hingegen werden auch Mängel berücksichtigt, die zwar beim Verkauf oder der Übergabe der Ware noch nicht vorhanden waren, die aber innerhalb der vereinbarten Garantiezeit auftraten und damit unter die Garantie fallen. Gesetz-



lich vorgeschrieben bei „Gebrauchtgegenständen“ ist aber lediglich die Gewährleistung, eine Garantie ist freiwillig oder verhandelbar.

**Einschränkung und Ausnahmen**

Verkauft beispielsweise ein Händler einen Oldtimer an einen Privatmann, kann die zweijährige gesetzliche Gewährleistung nicht ausgeschlossen werden, aber eine Reduzierung auf ein Jahr ist statthaft. Verkauf der Händler den Oldtimer hingegen an einen anderen, ebenfalls gewerbs-

mäßigen Händler, ist ein vollständiger Ausschluss der Gewährleistung möglich. Anders als beim erstgenannten „Verbrauchergeschäft“ (privat/Händler) ist für den Gesetzgeber der Verkauf unter Händlern nicht besonders schutzwürdig, da gleichwertige Partner das Geschäft tätigen. Diese gesetzlichen Vorschriften haben dazu geführt, dass Händler in der Regel nur noch sehr gut erhaltene oder restaurierte Fahrzeuge an privat verkaufen oder aber andere Wege zur Umgehung der Gewährleistung nutzen.

Sehr verbreitet und tendenziell beliebt ist der „Verkauf im Kundenauftrag“, also eine Art Vermittlungstätigkeit des Händlers, der das Fahrzeug eines Kunden (privater Verkäufer) an einen privaten Käufer weitervermittelt. Grundsätzlich sind solche



*Oldtimer im Netz:  
Auf zahlreichen Internetseiten suchen Fahrzeuge aller Altersklassen und Preislagen einen neuen Besitzer.*

Vermittlungsgeschäfte zwar zulässig, doch haben der Gesetzgeber und insbesondere die aktuelle Rechtsprechung an „wirksame“ Vermittlungsgeschäfte sehr hohe Anforderungen gestellt. Hier sollten insbesondere die Vermittler den Kaufvertrag juristisch prüfen lassen, um nicht doch unter die Händlergewährleistung zu fallen.

### Wunsch und Wirklichkeit

Neben diesen zuvor genannten und lange nicht vollständigen Tipps und Tricks zum Oldtimerkauf im Vertragsbereich sollten vor allem die Beschreibungen und zugesicherten Eigenschaften genau gelesen werden. Verwenden Sie bei der Kaufabwicklung am besten Kaufvertragsmuster von zertifizierten Organisationen (z.B. ADAC) oder lassen Sie

die Kaufverträge notfalls juristisch prüfen. Achten Sie insbesondere auf die zugesicherten Eigenschaften des angebotenen Oldtimers und fertigen Sie am besten eine Liste der mitgeteilten oder bei der Besichtigung und Probefahrt festgestellten Mängel, die dann als Anlage zum Kaufvertrag dienen sollten.

Generell ist aber die Hinzuziehung von Sachverstand die beste Lösung, denn ein unabhängiger Sachverständiger betrachtet Wertmerkmale anders als der Suchende eines Traumwagens. Und ein unabhängiger Jurist findet die Vertragsfallstricke schneller als der nach einem Klassiker Ausschau haltende Käufer. Die GTÜ bietet hier weite-

re sinnvolle Ratgeber zum Kauf von Kraftfahrzeugen und steht mit ihren Vertragspartnern für Kaufberatungen und Fahrzeugüberprüfungen gerne zur Seite.

---

Autor:  
Herbert F. Schulze  
Oldtimerbeauftragter der GTÜ  
Vor dem Lauch 25  
70567 Stuttgart  
Fon 0221/5060269-0



*Expertenwissen ist gefragt: Auf der Suche nach dem Traumwagen ist die Hinzuziehung eines Sachverständigen die beste Lösung. Hier hilft die GTÜ gerne weiter.*





## Die Oldtimer-Experten

Die Gutachten der GTÜ-Sachverständigen machen aus Ihrem Fahrzeug mit Geschichte einen anerkannten Klassiker. Ihren freundlichen GTÜ-Oldtimer-Experten finden Sie unter: [www.gtue.de](http://www.gtue.de)



# Eile mit Weile

## Worauf beim Oldtimerkauf zu achten ist

**G**anz gleich, ob Oldtimer oder Youngtimer – für viele geht mit dem Kauf eines solchen Fahrzeugs ein lang gehegter Traum in Erfüllung. Vor dem Kauf gilt allerdings: Wer sich vorab gut informiert, liegt letztendlich mit seiner Entscheidung auf der sicheren Seite. Neben der Kostenfrage gilt es auch, die Zeitfrage im Vorfeld zu klären. Ob Restaurationsobjekt, Bastlerfahrzeug oder voll restaurierter Oldtimer – das Liebha-

berfahrzeug will gehegt und gepflegt sein. Damit auch Wind und Wetter dem Kleinod nichts anhaben kann, empfiehlt sich eine beheizte Garage, denn je besser der Zustand und je weniger am Fahrzeug restauriert werden muss, desto höher ist der Wert. Nächster Punkt wäre die Frage: Welche Stärken und Schwächen sind für die einzelnen Fahrzeugtypen bekannt und wie kann man sie erkennen? Gibt es bestimmte Merkmale, die einen Klassiker zur Rarität machen?

In einschlägigen Zeitschriften wie auch im Internet finden sich umfassende Antworten. Auch beim Insider-Austausch auf Oldtimermessen kann man von unterschiedlichen Erfahrungswerten profitieren. Zudem stehen GTÜ-Sachverständige in ganz Deutschland mit ihrem Expertenwissen gerne für Auskünfte bereit.



Alexander Mandel,  
ISO Looft  
GmbH

### Sachverständigenrat beim Oldtimerkauf

Eine große Anzahl an Fahrzeugen aus der nunmehr knapp 130-jährigen Automobilgeschichte tummelt sich auf dem Markt. Darunter finden sich Großserien, Kleinserien oder auch Unikate und Prototypen. Fahrzeugtypen wie der VW Käfer haben ganze Generationen geprägt. Bastler und Tuner haben hier und da Hand angelegt, ohne die Fahrzeuge originalgetreu zu restaurieren. Neulinge in der Oldtimerszene sollten daher



unbedingt einen kompetenten Dritten in die Kaufberatung und -entscheidung einbeziehen. Nur ein Fachmann kann den technischen Zustand beurteilen oder erkennen, ob das Schätzchen unfallfrei ist. Falls nicht, sieht der Kenner sofort, ob Reparaturen sach- und fachgerecht durchgeführt wurden. In jedem Fall sollte ein Fachmann einen Blick in und auch unter das Fahrzeug werfen, um bösen Überraschungen vorzugreifen. Guter Rat muss dabei nicht teuer sein. Die Beratung des GTÜ-Sachverständigen ist zwar nicht kostenlos, kann aber im Zweifelsfall eine Menge Geld sparen.

### Mit einer umfangreichen Dokumentation auf der sicheren Seite

Fällt der erträumte Klassiker einem Raub oder den Flammen zum Opfer, stellt sich die Frage nach dem Wert. Wie kann man der Haftpflichtversicherung den meist unschätzbaren Wert des Fahrzeugs nachweisen? GTÜ-Sachverständige gehen bei der Oldtimerbewertung systematisch vor: Zunächst wird der äußere Zustand des Fahrzeugs unter die Lupe genommen. Fahrzeughistorie und nachweisbare Reparaturen sind die nächsten Schritte, die der Experte für seine

detaillierte Dokumentation erkundet. Zusätzlich spürt er alle Unterlagen auf, die von dem Fahrzeug existieren. Dazu gehören der Fahrzeugbrief und/oder -schein, Rechnungen für Reparaturen oder Restaurationskosten sowie Fotos vor, während und nach der Restauration und nach Möglichkeit die Höhe des Kaufpreises und der Ausstattungsmerkmale zum Zeitpunkt der Erstzulassung. Weitere historische Merkmale können den Wert eines Liebhaberobjekts zusätzlich erhöhen. Eine Wertsteigerung für ein seltenes Exemplar, womöglich aus dem Besitz einer prominenten Person, schlägt allerdings nur dann zu Buche, wenn sich der besondere Status nachweislich belegen lässt. Um den Marktwert möglichst genau zu ermitteln, greift der GTÜ-



*Kenner-Blick: Der GTÜ-Fachmann sieht sofort, ob Reparaturen sach- und fachgerecht durchgeführt wurden. Die Beratung durch einen Sachverständigen kann im Zweifelsfall eine Menge Geld sparen.*



Sachverständige auf eine einzigartige Sammlung von Oldtimerdaten zurück, die auf weltweit erzielten Auktionsergebnissen beruhen. Auch bei der Prüfung von Fahrzeugunterlagen und zugesicherten Eigenschaften ist auf den GTÜ-Sachverständigen jederzeit Verlass.

Autor:  
Alexander Mandel, GTÜ-Partner  
ISO Looft GmbH  
Emmy-Noether Straße 1  
25524 Itzehoe  
Fon 04821/4083897  
E-Mail a.mandel@iso-looft.de  
www.iso-looft.de

## Der GTÜ-Oldtimerservice im Internet

Auf der Internetplattform des GTÜ-Oldtimerservice finden Interessierte eine Vielzahl an **Fachartikeln**, **technischen Beschreibungen** und **Datenblättern**. Auch Persönlichkeiten aus den Bereichen Automobil, Motorrad und Nutzfahrzeug lassen sich hier entdecken. Aktuelle **Marktwerte** zu rund 14.000 Modellen und etwa 2.800 Auktionswerte stehen ebenso zur Ansicht wie GTÜ-Oldtimerdatenblätter mit strukturierten

Informationen über das gesuchte Oldtimer- oder Youngtimermodell. Alle Datenblätter, Fachartikel oder Marktwerthanalysen können über das Portal kostenpflichtig bestellt werden.

Unter **ClassicTogs® Oldtimernews** bietet das Portal ständig Neuigkeiten direkt aus der Oldtimerszene. Berichte und Einladungen zu Oldtimertreffen und -messen und Veran-

staltungen rund um das kraftfahrzeugtechnische Kulturgut ergänzen die umfangreichen Informationen.

Derzeit bietet der GTÜ-Oldtimerservice den **„direkten Draht zu über 1.000 Clubs und Einrichtungen“**, die mit ihren Experten und Typenreferenten das geballte Wissen zu Ihrer Fahrzeugmarke bereithalten.

[www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de)

# Was ist Ihr Fahrzeug wert?

## Wert ist nicht gleich Wert

Den Wert eines Oldtimers bestimmen ganz unterschiedliche Komponenten. Fragt man den Besitzer eines historischen Fahrzeugs, so setzt er sich aus dem Anschaffungspreis zuzüglich der anschließend investierten Kosten sowie der jährlichen Wertsteigerung zusammen. Das klingt zunächst logisch, berücksichtigt aber nicht alle Faktoren, die letztendlich über einen Kaufpreis entscheiden. Züngeln an der Waage ist dabei auch die jeweilige Marktlage, aus der sich Angebot und Nachfrage eines Klassikers ergeben.

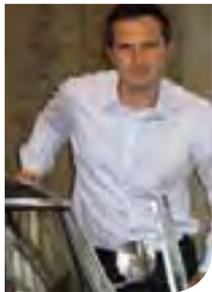
Versicherungen differenzieren bei den Fahrzeugwerten nach der Art des Versicherungsfalles. Während im gewöhnlichen Kaskofall der Marktwert zu Grunde liegt, haben einzelne Assekuranzen die Möglichkeit geschaffen, den Wiederherstellungswert versichern zu können.

Besonders bei professionell durchgeführten, kostspieligen Restaurierungen ist es ratsam, den Wiederherstellungswert zu versichern. Dabei werden die Anschaffungskosten eines Basisfahrzeuges sowie die zusätzlichen erforderlichen Kosten versichert, die bei Diebstahl oder Totalschaden aufzubringen wären, um ein Fahrzeug in einen vergleich-

baren Zustand zu versetzen. Im Haftpflichtfall wiederum erfolgt die Regulierung eines Schadens anhand des Wiederbeschaffungswertes gemäß Schadensersatzrecht nach dem BGB. Wer sein Fahrzeug als Sicherheitskapital einsetzen möchte, sollte beachten, dass für Banken der Wiederbeschaffungswert bedeutungslos ist. Hier zählt üblicherweise der Händlereinkaufswert, wie



*Wertermittlung: Bei kostspieligen Restaurierungen ist es ratsam, den Wiederherstellungswert zu versichern.*



*Martin Heckendorf,  
Ingenieurbüro Heckendorf*



er am Gebrauchtwagenmarkt gängig ist. Dabei werden, ähnlich wie bei Abschreibungen, die Fahrzeugwerte anhand von Abwertungskurven unter Berücksichtigung eventuell vorhandener Beschädigungen ermittelt. Ein Procedere, das bei historischen Fahrzeugen aufgrund der aktuellen Wertsteigerungen anstelle des Wertverlustes bei herkömmlichen Gebrauchtwagen nicht möglich ist. Deshalb verlangen Banken bei historischen Automobilen den Marktwert.

## Die Werte im Überblick

### Marktwert

Der Marktwert, der kleinste der drei genannten Werte, spielt bei Kaskoversicherungen eine Rolle. Definiert ist er im Versicherungsvertragsgesetz (VVG) §57 und berücksichtigt nur bedingt eine Händlergewinnspanne. Bei einem selbstverschuldeten Unfall muss die Kaskoversicherung vertragsgemäß nur den Wert ersetzen, den ein Händler oder eine Privatperson beim Kauf des Klassikers bezahlt hätte. Mehrwert- sowie Umsatzsteuer spielen beim Marktwert keine Rolle.

Zur Ermittlung des Marktwertes werden Listen von dokumentierten Fahrzeugverkäufen und Auktionen unterschiedlicher Organisationen verglichen. Allerdings sind in den Marktwertlisten keine aktuellen Werte erfasst. Entscheidend bei der Erstellung eines Gutachtens ist jedoch, dass diese Marktwertlisten nicht den aktuellen Wert darstellen können. Sie laufen dem Markt sprichwörtlich hinterher, da nur in der Vergangenheit erfolgte Verkäufe recherchiert werden können. Da ist der Sachverständige gefragt, der sich schlaumachen muss, was gerade am Markt gefragt ist. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass für den Marktwert Händleraufschläge



*Marktwert: Der kleinste aller Werte spielt bei der Kaskoversicherung die entscheidende Rolle.*

von Verkaufswert abzuziehen sind. Würden aktuelle Angebote zu Grunde gelegt, würde nicht nur der Aufschlag des Kommissionärs den Wert erhöhen, sondern auch die naturgemäß berücksichtigte Handelsspanne.

### Wiederbeschaffungswert

Bei Haftpflichtschäden wird der Wiederbeschaffungswert wirksam. Im Fall eines Schadensersatzanspruches gemäß §249 BGB hat der Geschädigte das Recht, ein vergleichbares Fahrzeug bei einem seriösen Händler zu erwerben. Während der Händleraufschlag berücksichtigt wird, fallen sämtliche Restaurierungskosten des historischen Automobils beim Wiederbeschaffungswert nicht ins Gewicht. Bei historischen Automobilen ist von Bedeutung, dass beim Wiederbeschaffungswert Restaurierungskosten nicht berücksichtigt

werden. Demnach gilt es, ein weitestgehend vergleichbares Fahrzeug zu Grunde zu legen, wie es bei einem seriösen Händler angeboten wird. Hinzu kommt, dass stets eine Handelsspanne in den Angebotspreisen enthalten ist. Der tatsächliche Preis für ein Fahrzeug ergibt sich am Markt üblicherweise aus Angebot und Nachfrage.



*Wiederbeschaffungswert: Bei Haftpflichtschäden aller Art ist dieser Wert gefragt.*

## Wiederherstellungswert

Den höchsten der drei Werte stellt der Wiederherstellungswert dar. Ohne gesetzliche Grundlage wird diese Variante nur von einzelnen Versicherungen in ihren Kaskoverträgen aufgenommen. Wenn etwa historische Rennfahrzeuge für derart hohe Kosten restauriert wurden, die der Markt in keinem Fall erzielt, sind hohe Gebühren für eine Kaskoversicherung fällig. Der Wiederherstellungswert ergibt sich dann aus den Kosten, die entweder für den Wiederaufbau des beschädigten Fahrzeugs erforderlich sind oder die bei der Beschaffung eines ähnlichen, gebrauchten Fahrzeugs nach einem Schadensfall entstehen würden.

## Wertermittlung

Etablierte Zustandsnoten sind letztlich die entscheidenden Kriterien zur vergleichenden Bewertung historischer Fahrzeuge. Dabei ermitteln Sachverständige die jeweilige Zustandsnote des zu bewertenden Fahrzeugs. In der Praxis weichen die Definitionen der verschiedenen Bewertungsorganisationen leicht vonein-



**Mercedes-Benz 900 K C-Cabrio**



**825.000 EUR**  
Netto, nicht steuerbar

Cabrioletmodell, Oldtimer  
 Fahrzeugnummer: 900KC-Cabrio

02.08/1925  
 999.999 km  
 Benzol  
 119 kW (160 PS)  
 Schaltgetriebe





ander ab. Im Wesentlichen gleichen diese jedoch alle dem deutschen Schulnotensystem. Auf Basis der Wertelisten wird anschließend der Markt unter die Lupe genommen, um den ermittelten Wert zu verifizieren. Die Erstellung eines verkehrsfähigen Gutachtens setzt bei Sachverständigen für historische Automobile genaue Kenntnis über die üblichen Qualitätsstandards von Restaurierungen, Defini-

tionen der unterschiedlichen Werte sowie über die aktuellen Gegebenheiten am Markt voraus.

Autor:

Martin Heckendorf, GTÜ-Partner  
 Ingenieurbüro Heckendorf  
 Paderborner Straße 315  
 33689 Bielefeld  
 Fon 05205/72909 30  
 E-Mail: info@heckendorf.de  
 www.ingenieurbüro-heckendorf.de

# TIPP

## Wann welches Gutachten?

Grund des Gutachtens	Empfohlenes Gutachten
Beim Abschluss einer Kaskoversicherung	Marktwertgutachten
<b>Kurzbewertungen</b> nicht bei hochwertigen Fahrzeugen, sondern stets ein vollständiges Wertgutachten, da im Versicherungsfall mit einer Kurzbewertung der hohe Wert nicht ausreichend nachvollzogen werden kann.	
Sonderfall Kaskoversicherung	Gutachten über den Wiederherstellungswert
Bei einem Haftpflichtschaden	Schadengutachten mit Wiederbeschaffungswert
Gutachten als Sicherheit	Händlereinkaufswert bzw. Marktwert
Gutachten als Verkaufsargument	Wiederbeschaffungswert
Restaurierungsbegleitung: Außerdem besteht die Möglichkeit, eine vollständige Restaurierung von einem Sachverständigen begleiten und dokumentieren zu lassen. Dadurch ist eine objektive Kontrolle der durchgeführten Maßnahmen gewährleistet und eine Basis für ein abschließendes Wertgutachten geschaffen.	

# Startgebühren

## Die Qual der Wahl - Oldtimer richtig anmelden

Über die Nebenkosten eines Oldtimers entscheidet der Verwendungszweck. Wird der geliebte Klassiker nur für Ausfahrten bei schönem Wetter oder zu Veranstaltungen genutzt, dann sind die Unterhaltskosten deutlich geringer als bei täglichem Einsatz. Dazu kommen Reparatur- und Restaurationskosten sowie Pflege-, Instandhaltungs- und Betriebskosten für Versicherung, Steuer, Kraftstoff und Verschleißteile und nicht zuletzt die Garagenmiete. Auch die Zulassung trägt nicht unerheblich zu den laufenden Kosten bei.



### Das reguläre Kennzeichen

Unter bestimmten Voraussetzungen ist die reguläre Zulassung auch für klassische Fahrzeuge interessant. Bei geringem Hubraum etwa – derzeit bei unter 700 cm<sup>3</sup> – fällt der normale Steuersatz geringer aus als der reduzierte bei einer H-Zulassung, die Hubraum-unabhängig bei 192 EUR/Jahr liegt. Ein Nachteil können bei historischen Fahrzeugen sowohl die

Hubraumgröße als auch die Schadstoffklasse sein. Das reguläre Kennzeichen für Oldtimer macht keinen Sinn, wenn der Hubraum über 700 cm<sup>3</sup> liegt und daher keine grüne Feinstaubplakette erhält. Das reguläre Kennzeichen ist der Art nach eine permanente Anmeldung und unterliegt der zweijährigen Hauptuntersuchung.



### Das H-Kennzeichen

Das H-Kennzeichen (Historische Kennzeichen) ist eine gute Alternative für das reguläre Kennzeichen, das für alle Fahrzeugarten gilt. Die steuerlich günstigere H-Zulassung dient dem historischen Erhalt von Klassikern und liegt derzeit bei 192 EUR/Jahr für Lkw, Pkw und Anhänger sowie 46 EUR/Jahr für Motorräder. Historisch zugelassene Oldtimer unterliegen nicht der Feinstaubplakettenpflicht, dürfen aber dennoch in



Umweltzonen unterwegs sein. Zudem bieten die meisten Versicherungsgesellschaften für die Veteranen auf der Straße vergünstigte Tarife an. Die historische Zulassung setzt neben der Hauptuntersuchung ein sogenanntes Gutachten für die Einstufung als Oldtimer voraus (§ 23 StVZO).



### Das rote 07er-(Sammler-) Kennzeichen

Vor Einführung des neuen Wechselkennzeichens war die rote 07er-Zulassung die einzige Möglichkeit für Sammler, mehrere historische Fahrzeuge gleichzeitig anmelden zu können. Damit auch künftig alle gemeldeten Oldtimer eines Liebhabers im Straßenverkehr abwechselnd unterwegs sein können, steht das Sammlerkennzeichen derzeit unter Bestandsschutz. Ebenso wie beim H-Kennzeichen gilt für das rote 07er-Kennzeichen eine strenge Regulie-

rung seitens der Zulassungsstellen. Mindestens eine „reguläre Zulassung“ muss schon vorliegen, bevor ein „echter Sammler“ das begehrte Sammlerkennzeichen bekommt. Doch das ist nicht die einzige Voraussetzung. Zum eigenen, mittels Führungszeugnis nachweisbar guten Leumund muss der Oldie-Sammler belegen, dass seine Fahrzeuge dem „Kulturgut historische Fahrzeuge“ entsprechen.



### Das Saison-Kennzeichen

Das Saison-Kennzeichen bietet sich für alle Fahrzeuge an, die nicht das ganze Jahr genutzt werden sollen. Diese temporäre Zulassung gilt für eine einjährige Nutzungsperiode mit bis zu elfmonatiger Dauer. Dabei ist der Zeitraum frei wählbar und kann beispielsweise jedes Jahr von April bis Oktober in Anspruch genommen

werden. Die zweijährige Hauptuntersuchung ist Pflicht. Dagegen entfällt der einst obligatorische Gang zum Zulassungsamt für die jeweilige An- und Abmeldung.

Mit dem Startmonat ist das Fahrzeug heute automatisch zugelassen. Um jedoch den Schadensfreiheitsrabatt der Versicherung zu erhalten, sollte der Nutzungszeitraum nach Anmeldung mindestens sechs Monate andauern. Während der Stilllegungsphase sollte der Klassiker auf einem sicheren Platz geparkt werden. Parkplätze auf öffentlichen Straßen sind tabu.



### Das Kurzzeit-Kennzeichen

Ähnlich wie das Saison-Kennzeichen ist das Kurzzeit-Kennzeichen für klassische Fahrzeuge geeignet, die nur kurzfristig an einem Wettbewerb, einer Ausfahrt oder anderen



zeitlich befristeten Aktionen zugelassen werden sollen. Die 03er- oder 04er-Kennzeichen gelten bis zu fünf Tagen. Eine Hauptuntersuchung ist nicht verpflichtend. Allerdings muss zur Anmeldung eine gültige Versicherungs-Bestätigungskarte vorgelegt werden.



### Das Wechselkennzeichen

Seit 2012 gibt es in Deutschland auch das Wechselkennzeichen, und jetzt ganz neu auch als H-Kennzeichen. Damit dürfen zwei Fahrzeuge der gleichen EU-Fahrzeugklasse wechselseitig mit nur einem Nummernschild auf öffentlichen Straßen fahren. So können etwa zwei Pkw, zwei Oldtimer oder zwei Motorräder mit einer Zulassung mobil sein; darüber hinaus ist auch die Kombination Pkw/Wohnmobil möglich. Das Wechselkennzeichen wird zwar für beide Fahrzeuge zugeteilt, darf aber jeweils

nur an einem der beiden geführt werden. Erkennbar ist das Wechselkennzeichen an dem kleinen, ins Blech gestanzten „W“ über dem Siegel des Hauptkennzeichens. Ein kleines Schild kennzeichnet zusätzlich das Fahrzeug, das gerade in Betrieb ist. Für Halter zweier Fahrzeuge, von denen sie jeweils nur eines nutzen, ist das Wechselkennzeichen die optimale Zulassungsart. Beide Fahrzeuge unterliegen der zweijährigen Hauptuntersuchung.



*Saisonkennzeichen: Ideal für Fahrzeuge, die nicht das ganze Jahr genutzt werden.*

Neben den aufgeführten Zulassungsarten für den Betrieb von Oldtimern und Youngtimern ergeben sich für klassische Fahrzeuge auch bei der Kfz-Haftpflichtversicherung Einsparmöglichkeiten. Etliche Versicherungsgesellschaften bieten inzwischen schon für 20 Jahre alte Fahrzeuge günstigere Tarife an. Auf jeden Fall lohnt sich ein Vergleich bei der Typenklasseneinstufung in Kombination mit den freiwilligen Versicherungsarten wie Teilkasko oder Vollkasko.

Zur Liste der Nebenkosten gehört auch die Kfz-Steuer. Youngtimer-Fahrzeuge (ab 20 Jahren) nehmen im Hinblick auf den Gesetzgeber keine besondere Stellung ein. Für sie gilt der „Standard“-Kfz-Steuersatz. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Jahressteuerbeiträge.

– Herbert F. Schulze



## INFO

### Kfz-Steuer Jahresbeiträge Pkw je 100 cm<sup>3</sup> in den Schadstoffklassen

Kfz-Steuer Benzinmotoren					
bedingt schadstoffarm	schadstoffarm	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4
25,36 €	21,07 €	15,13 €	7,36 €	6,75	6,75
Kfz-Steuer Dieselmotoren					
bedingt schadstoffarm	schadstoffarm	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4
37,58 €	33,28 €	27,35 €	16,05 €	15,44 €	15,44 €



# 1 x 1 der Oldtimer-Versicherungen

**O**ldtimer haben den Frondienst des alltäglichen Transports hinter sich gelassen und führen ein geruhames Leben als umhagte Klassiker – sie dienen „der Pflege und dem Erhalt von kraftfahrzeugtechnischem Kulturgut“, wie es im sperrigen Amtsdeutsch heißt. Angesichts des Enthusiasmus vieler Veteranenfreunde hatte Mitte der neunziger Jahre sogar der Gesetzgeber ein Einsehen: Um die Härten der schadstoffabhängigen Kfz-Steuer für Oldtimer abzumildern, schuf er das pauschal mit 191 (Motorräder: 46) Euro besteuerte

H-Kennzeichen für mindestens 30 Jahre alte, originale und gut erhaltene Klassiker. Kurz darauf sprangen auch einige Versicherungen auf den Zug auf und boten Oldie-Tarife an, deren günstige Prämien der geringen Jahresfahrleistung Rechnung trugen. Das H-Kennzeichen ist jedoch keine Voraussetzung für den Abschluss einer Oldtimer-Police.

Inzwischen sind es 18 Anbieter von Oldtimer-Versicherungen, die sich in der Marktübersicht tummeln, welche die Zeitschrift **OLDTIMER MARKT** jedes Jahr zum Saisonbeginn in der April-Ausgabe veröffentlicht. Dazu kommen weitere Versicherer, die das Geschäft „im Stillen“ für gute Kunden betreiben, aber nicht offensiv bewerben. Auf der Suche nach einer Klassiker-Versicherung kann es also sinnvoll sein, zuerst bei jenen Assekuranten anzufragen, bei denen man bereits Kunde ist – idealerweise mit „teuren“ Kranken- oder Lebensversicherungsverträgen. Denn angesichts

einer hohen monatlichen Gesamtprämie sind die Versicherer im Streitfall eher zu Kulanz bereit.

## Individuelle Jahresprämien

Wie im normalen Kraftfahrt-Geschäft auch, werden die Prämien bei Oldtimerversicherungen individuell kalkuliert. Sie richten sich nach der Jahresfahrleistung (die bei einigen Anbietern begrenzt ist), der Unterbringung sowie dem Alter und Zustand des Klassikers. Faustformel: Je weniger gefahren wird, je sicherer die Garage ist und je älter der Oldie und besser der Zustand, desto geringer die Prämie. Wer ein mindestens 30 Jahre altes, originales Fahrzeug sein Eigen nennt, sollte bei allen Assekuranten unverbindliche Angebote einholen, denn die Preisunterschiede können erheblich sein.

Dies trifft vor allem auf die Kaskoversicherung zu, die selbst verschuldete Schäden übernimmt, während die Haftpflicht Schäden begleicht, die



*Dirk Ramackers, stell. Chefredakteur  
OLDTIMER  
MARKT*

man Dritten zugefügt hat. Bei einem billigen Alltagsauto kann man sehr gut ohne Kaskovertrag leben, für Klassiker ist er dringend anzuraten, und ganz besonders für Youngtimer, also angehende Oldies im Alter zwischen 20 und 30 Jahren. Bei unverschuldeten Unfällen neigen die gegnerischen Versicherungen nämlich dazu, diese Autos wie schnöde Gebrauchtwagen zu behandeln und die Geschädigten mit jenen Spottbeträgen abzuspeisen, die am Markt für verbrauchte Siebthand-Autos gleichen Typs üblich sind. Wer jedoch eine Vollkasko hat, kann den Schaden darüber abrechnen und überlässt seiner Versicherung den Rechtsstreit mit der Assekuranz des Unfallgegners.

Dringend zu empfehlen ist die Kasko für Oldtimer, die ohne Rücksicht auf (finanzielle) Verluste mit größtem Aufwand von Grund auf restauriert wurden, spricht: deren Restaurierungskosten weit über dem Marktwert des fertigen Fahrzeugs liegen. Für solche Fälle bieten einige Versicherer sogenannte „Wiederherstellungspolice“ an. Wer sie abschließt, kann Schäden mit jener Perfektion reparieren lassen, mit der das Fahrzeug aufgebaut wurde. Erleidet der Oldtimer einen Totalschaden oder wird er gestohlen, lässt sich der Versicherungsnehmer ein vergleichbares Modell mit derselben Akribie wieder aufbauen.

### Detailliertes Wertgutachten

Bei der Ermittlung des Wiederherstellungswertes bestehen manche Versicherer auf Werkstattrechnungen, andere kalkulieren auch Eigenleistungen des Restaurierers mit ein. In jedem Fall muss der außergewöhnliche Zustand des Fahrzeugs mit einem detaillierten Wertgutachten, dessen Kosten sich nach der Komplexität des Fahrzeugs richten, geschätzt werden.



### Werte sichern mit Gutachten

Stichwort Gutachten: Viele Oldtimerbesitzer schrecken vor dieser Investition zurück, weil sie den finanziellen Vorteil einer Klassiker-Versicherung gleich wieder auffrisst. Die Anbieter haben darauf reagiert und verlangen Vollgutachten überwiegend erst ab einem Fahrzeugwert von 40.000 und mehr Euro, darunter reichen ihnen auch Kurztaxierungen (ca. 150 Euro) oder sogar Eigenbewertungen des Besitzers. Was viele Oldie-Fans dabei jedoch übersehen: Das Gutachten ist nicht nur Nachweis gegenüber der eigenen Assekuranz. Vor allem bei unverschuldeten Unfällen dient es als wichtiges Faustpfand gegenüber

gegnerischen Versicherungen. Wer auf Nummer sicher gehen will, sollte daher anfangs in ein Vollgutachten investieren und danach alle zwei bis drei Jahre eine Kurzbewertung vornehmen und diese seiner Versicherung zukommen lassen.

Damit ist auch die Gefahr einer Unterversicherung gebannt. Zu der kann es kommen, wenn der Besitzer seinem Klassiker im „laufenden Betrieb“ etwa eine Neulackierung oder Motorrevision spendiert, ohne diese wertsteigernden Investitionen seiner Versicherung anzuzeigen. Oft ist aber auch die Wertentwicklung eines Fahrzeugtyps Grund für eine Unterversicherung. Prominentes Bei-

*Gut versichert unterwegs: Spezielle Oldie-Tarife der Assekuranzen sorgen mit günstigen Prämien für ungetrübten Fahrspaß.*



spiel: der Porsche 911. Das jährlich erscheinende „Preise“-Sonderheft der Zeitschrift OLDTIMER MARKT notiert für Neunelfer der ersten Serie im Zustand drei bis zu 67 Prozent Wertzuwachs in den vergangenen fünf Jahren. Im Fall eines Totalschadens bekommen manche Elfer-Besitzer also womöglich nur ein Drittel jener Summe, die ihnen der Verkauf des Wagens eingebracht hätte.

Wer einen originalen, gut erhaltenen und 30 oder mehr Jahre alten Klassiker sein Eigen nennt, hat meistens die volle Auswahl zwischen allen Oldtimerversicherern. Deutlich kleiner wird der Kreis der Anbieter, wenn es um Spezialfälle geht, etwa die immer beliebteren „Youngtimer“. Viele Gesellschaften lehnen die kommenden Klassiker ab, weil sie fürchten, dass diese voll alltagstauglichen Autos eben auch wie Alltags-Pkw genutzt werden – mit all den damit verbundenen Risiken. Auf die oft angebotene Alternative einer normalen Kfz-Versicherung sollte man sich nicht vorschnell einlassen, sie kommt meist deutlich teurer als ein spezieller Youngtimer-Vertrag, den inzwischen einige Assekuranzen anbieten.



### Sonstige Fahrzeuge versichern

Schwierig kann auch die Versicherung eines zeitgenössisch modifizierten Klassikers werden, etwa eines im Stil der Zeit frisierten BMW 2002. Nach Erfahrung der Versicherer wollen Sportumbauten auch im Fahrbetrieb „erlebt“ werden, wobei manche Fahrer dann die Grenzen der Physik überschreiten und teure Schäden produzieren. Aber nicht nur die Häufigkeit, sondern auch die Höhe der Schäden bereitet den Gesellschaften Kopfzerbrechen: Oft bleibt nur die Einzelanfertigung, wenn unwiederbringliches Sportzubehör ersetzt werden muss – zu kaum kalkulierbaren Kosten.

Dass klassische Campingfahrzeuge bei den Oldie-Versicherern nicht gern gesehen werden, hat einen einfachen Grund: Die Wohnmobile werden meist nicht als Liebhaber-, sondern als Urlaubsvehikel genutzt, kurven durch ganz Europa, und mit offener Flamme gekocht wird auch noch in ihnen. Entsprechend hoch ist die Schadenquote, nur ganz wenige Anbieter trauen sich an das Thema Camping-Oldie ran.

Eine hohe Schadenquote weist auch die Gruppe der Führerschein-Neulinge auf, weswegen alle Versicherer auf ein Mindestalter von 25 Jahren bestehen. Wenn Mama oder Papa den Filius ans Oldtimer-Steuer lassen und es zum Unfall kommt, ist Ärger mit der Versicherung daher programmiert.




---

Autor:  
 Dirk Ramackers  
 Redaktion OLDTIMER MARKT  
 Lise-Meitner-Straße 2  
 55129 Mainz  
 Fon 06131/992-0  
 E-Mail: d.ramackers@vmfz.de

# Der Vetter aus Amerika

## Importfahrzeuge und EU-Zulassungen



Seit Jahrzehnten sind US-Fahrzeuge in Deutschland beliebt, die Zahl der importierten Fahrzeuge hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Günstiger Dollarkurs, eine verhaltene Wirtschaftslage in den

USA und die immer einfachere Abwicklung des Autokaufs haben dies unterstützt.

Doch beim Import von US-Young- und -Oldtimern heißt es aufgepasst.

### Qualität und Zustand

Fahrzeuge aus den USA haben oftmals einen schlechteren Zustand, als wir es von Fahrzeugen aus Deutschland her kennen. Den Fahrzeugen fehlt es meist an fach-

kundiger und regelmäßiger Wartung, Reparaturen werden tendenziell in schlechterer Qualität ausgeführt. Zudem gibt es in vielen US-Staaten keine technische Überwachung. Deshalb sollte man US-Fahrzeuge vor dem Kauf gründlich prüfen oder von einem Kfz-Sachverständigen checken lassen und

ein Fahrzeug keinesfalls nur auf Basis von übermittelten oder veröffentlichten Bildern kaufen.

### Import und Zoll

Fahrzeuge, die außerhalb der EU gekauft wurden, müssen bei der Einfuhr in die EU verzollt werden. Die Importzölle variieren zwischen den einzelnen



E U - L ä n d e r n . Der Kunde kann jedoch selbst bestimmen, in welchem Land das Fahrzeug per Schiff ankommt und zu verzollen ist. Gängig und günstig sind dafür die Niederlande, denn innerhalb der EU ist dann kein weiterer Zoll zu bezahlen. Das Fahrzeug kann nach dem Verzollen aus den Niederlanden direkt nach Deutschland verbracht werden.



Alex Piat-scheck, Kfz-Prüfstelle Brandshof, OHG

Für eine erste Zulassung in Deutschland ist der Zollnachweis dann zwingend erforderlich. GTÜ-Tipp: Sollte dieser (auch bei Verlust) nicht (mehr) erbracht werden können, müsste unter Umständen das Fahrzeug ein weiteres Mal verzollt werden. Im Regelfall übernimmt die Importfirma, die den Transport über den großen Teich organisiert, auch die Zollformalitäten.

### Fahrzeugpapiere

Fahrzeuge aus den USA haben aus dem Bundesstaat, in dem sie zuletzt zugelassen waren, einen sogenannten „Title“ (Zulassungsdokument). Dieser entspricht dem Fahrzeugbrief und dient in Deutschland u.a. als Nachweis für das Datum



der Erstzulassung. Der Title enthält keine technischen Daten, lediglich die Marke und die Fahrgestellnummer. Leider ist oftmals nur das Baujahr und nicht das genaue Erstzulassungsdatum enthalten. In diesem Fall wird durch die Zulassungsstelle in Deutschland der 01.07. als fiktives Datum des entsprechenden Baujahres festgelegt. Wichtig ist, dass der Title vorhanden ist und die Fahrgestellnummer des Fahrzeuges mit der des Title exakt übereinstimmt. Zudem wird ein korrekter Kaufvertrag benötigt.

### Fahrgestellnummer

Amerikanische Fahrzeuge haben bis in die 80er Jahre hinein keine eingeschlagene Fahrgestellnummer. In der Regel ist die Fahrgestellnummer auf dem Fabrik Schild im Motorraum, der A-Säule oder der Fahrertür angebracht. Wichtig ist, dass dieses Fabrik Schild vorhanden und gut lesbar ist. Oftmals wird es überlackiert oder nach Blecharbeiten nicht wieder angebracht. Ab den 70er Jahren wurde die Fahrgestellnummer hinter der Windschutzscheibe gut sichtbar auf einem Blech angebracht, um so Kontrollen zu vereinfachen. Ab Erstzulassung 01.10.69 muss die Fahrgestellnummer – falls nicht vorhanden

– vorne rechts im Motorraum nachträglich eingeschlagen werden.

### Umrüstungen

Je nach Baujahr des Fahrzeuges sind für den Verkehr in Deutschland einige Umrüstungen notwendig. Von einigen Vorschriften kann die Zulassungsstelle dann eine Ausnahme genehmigen, wenn der Umbauaufwand als überproportional teuer und damit unverhältnismäßig dargestellt werden kann. Generell müssen alle Fahrzeuge mit einer Warnblinkanlage ausgerüstet sein. Diese muss gegebenenfalls nachträglich eingebaut werden. Auch sind in Deutschland amerikanische Scheinwerfer (sog. Sealed Beams) nicht zulässig und müssen gegen europäische Scheinwerfer



getauscht werden. Dies ist in der Regel auch eher unproblematisch. Ab dem 01.01.70 dürfen Fahrzeuge in Deutschland hinten nicht mehr rot blinken. Bei Pkw bis Erstzulassung am 12.02.1981 befürwortet die entsprechende StVZO-Richtlinie eine Ausnahmegenehmigung, die jedoch von der Zulassungsstelle erteilt werden muss. Nach diesem Stichtag muss generell auf gelbe Blinker umgerüstet werden. Unter Umständen werden zusätzlich aufwendige Gutachten z. B. für Licht, Abgas oder EMV benötigt.

Achtung: Die Erstellung derartiger Gutachten für ein Fahrzeug kann sehr aufwendig werden und sogar den Kaufpreis übersteigen.



*Von der neuen Welt in die alte Welt: Im Container geht es über die Weltmeere nach Europa.*



### Vollabnahme

US-Fahrzeuge benötigen in Deutschland für die Zulassung eine „Vollabnahme“ gemäß §21 StVZO, da sie in der Regel keine Allgemeine Betriebserlaubnis besitzen. Hierzu wird durch die Technische Prüfstelle des entsprechenden Bundeslandes ein Gutachten nach §21 StVZO gefertigt, das die technischen Daten des Fahrzeugs beschreibt und eine Aussage über dessen Verkehrssicherheit enthält. Dieses Gutachten dient als Grundlage zur Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis für das

entsprechende Fahrzeug durch die Zulassungsstelle. Neben der Betriebserlaubnis kann bei Fahrzeugen ab einem Alter von 30 Jahren auch ein H-Kennzeichen-Gutachten nach §23 StVZO erstellt werden. Da seit einiger Zeit die Gutachten nach §21 und §23 auch getrennt voneinander gefertigt werden können, kann das H-Kennzeichen-Gutachten auch von einem GTÜ-Prüfingenieur erstellt werden. Ebenso kann die GTÜ mit ihrem umfangreichen Oldtimerarchiv bei der Beschaffung von fehlenden technischen Daten oder Nachweisen

behilflich sein. Da dort auch sehr exotische Fahrzeuge archiviert sind, kann die GTÜ oftmals auch weiterhelfen, wenn andere Anbieter keine Daten mehr ermitteln können.

Autor:

Alex Piatscheck, GTÜ-Partner  
Kfz-Prüfstelle Brandshof OHG  
Piatscheck & de Boer GmbH  
Billhorne Röhrendamm 4  
20539 Hamburg  
Fon 040/782564  
alex@pruefstelle-brandshof.de  
www.tankstelle-brandshof.de



Foto: Johanna Klier/www.dorfmuellerkroegerklier.de/Maria Feck

# Pflegedienst

## Wartung, Reparatur und Pflege von Oldtimern

Feuchtigkeit ist der Feind jedes klassischen Fahrzeuges, ob Automobil, Motorrad oder Nutzfahrzeug. Wer seinen Oldtimer wirklich schätzt, der gönnt ihm trockene, gut durchlüftete Stellplätze und beugt mit regelmäßiger Wartung Schäden vor.

Mehr als bei jedem anderen Gebrauchsgegenstand ist beim Oldtimer gute Vorsorge der Garant für lange Lebensdauer und geringen Verschleiß der Bauteile. Erstellen Sie deshalb als Erstes einen individuellen Serviceplan für ihr rollendes Schmuckstück, der alle wesentlichen Komponenten umfasst, und berücksichtigen Sie dabei auch Wartungsarbeiten und die Kontrolle solcher Bauteile, die sich einer oberflächlichen Kontrolle entziehen.

### Wer gut schmiert ...

Zu einem individuellen, auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmten Serviceplan gehören unter anderem die regelmäßige Schmierung von beweglichen Teilen und die Konservierung von Lackoberflächen oder Chromteilen mit Spezialölen, die niedrig oder gar nicht legiert sind, wenn dies der Schmierkreislauf des historischen Fahrzeuges erfordert.

Generell sollten Reinigungs- und Pflegemittel ungiftig, biologisch abbaubar und nicht wassergefährdend sein. Achten Sie beim Einsatz von Schmiermittel und Korrosionsschutz vor allem auf den Alkohol-

gehalt im Hinblick auf desinfizierende oder konservierende Wirkung zum Beispiel bei Leder oder Stoffen, die atmungsaktiv sind. Wichtig ist auch die Wasser verdrängende oder Schmutz lösende Wirkung der Pflegemittel oder Emulsionen, die am einfachsten über den pH-Wert (alkalische Eigenschaften) der Herstellerangaben zu ermitteln ist.





Im Hinblick auf die genannten Eigenschaften schwören viele Oldtimerfreunde auf Ballistol, einen über 100 Jahre alten Klassiker unter den Universalölen. Ballistol wird aus medizinisch reinem Weißböl gewonnen und ist vollständig biologisch abbaubar. Obendrein zählt es mit einem pH-Wert von 8 bis 8,5 zu den leicht alkalischen Ölen, das aufgrund seiner Zusammensetzung nicht verharzt und praktisch unbegrenzt hält.



Neben der Konservierung von Oberflächen und technischen Teilen spielt bei Oldtimern auch die Auffrischung strapazierter Lacke eine große Rolle. Dies umso mehr, als bei älteren Baujahren nicht immer ein



*Bild oben: Spezielle Pflegemittel und Öle konservieren alte und hochwertige Ledersitze und halten sie geschmeidig.*

*Bilder Mitte, unten und links: Auf Hochglanz poliert: Besonders bei Oldtimern ist die Auffrischung aller strapazierten Lackoberflächen und Chromteile angesagt.*

strapazierfähiger Klarlack die Farbschicht zusätzlich schützt. Wer auch mal selbst Hand anlegt, der kann sich entsprechender Polituren bedienen. Die GTÜ hat im Frühjahr 2013 acht Produkte für den Endverbraucher verglichen. Testsieger wurde A1 Speed Polish von Dr. Wack, mit dem sich auf einem betagten Golf 2 mit roter Standardlackierung bei der Wirkungsprüfung die mit Abstand besten Werte für Tiefenglanz, Farbauffrischung, Gleichmäßigkeit und Glanzgrad erzielen ließen.

### **Lufffeuchtigkeit und wechselnde Temperaturen meiden**

Das Problem Lufffeuchtigkeit sollte im Rahmen der Unterbringung des Fahrzeuges gelöst werden. Hierbei sind unbedingt ein paar wichtige Umgebungsvariablen zu beachten: Der beste Stellplatz ist eine sehr gut belüftete Garage, die vor allem in den kalten Wintermonaten mit starken Temperaturschwankungen für eine kontinuierlich trockene Umgebung sorgt. Längere Standpausen sollten zudem entlastend auf die Federung des Fahrzeuges wirken, was mit Unterstellböcken gut zu bewerkstelligen ist. Ausnahmen bilden hier vor allem die alten Porsche- und VW-Modelle, bei denen beim Aufbocken die Drehstabfederung beschädigt werden kann. Weitere Schwachstellen bei der saisonalen Einlagerung sind eventuell vorhandene Scheibenwaschanlagen, Kühler oder andere mit Flüssigkeit befüllte Behälter wie etwa Klimaanlage. Hier ist es ratsam, die Behältnisse komplett zu leeren und mit Brennspritus (Scheibenwaschanlage), Frostschutzmittel oder anderen geeigneten Flüssigkeiten zu befüllen. Vermeiden Sie die Bildung von Kondenswasser durch gleichmäßige Temperaturen und vermeiden Sie Temperaturschwankungen. Um die Fahrzeugumgebung trocken zu



halten, haben sich einfache Silikatbehälter aus dem Baumarkt bewährt, die der Luft Feuchtigkeit entziehen. Zwei oder drei solcher Behälter sind für eine normale Garage vollkommen ausreichend.

### **Intelligente Ladegeräte**

Ein weiterer Schwachpunkt des Fahrzeuges stellt die Batterie dar. Es ist notwendig, die Batteriespannung auf einem ausreichenden Niveau zu halten. Zu geringe Spannung führt zu Sulfatierung und dem vorzeitigen Ausfall der Batterie. Auch falsch

geladene Batterien, etwa durch zu hohe Säurekonzentration und Überhitzung, können unbrauchbar werden und sich vollständig entladen. Darunter leidet die gesamte elektrische Ausstattung des Wagens. Abhilfe schaffen hier „intelligente“ Ladegeräte. Die liefern nicht nur über den gesamten Ladezyklus die richtige Ladespannung, sondern können auch den gesamten Winter oder Abstellzeitraum über an der Batterie angeschlossen bleiben. Eines dieser modernen Ladegeräte ist das CTEK MXS 5.0, das im GTÜ-Vergleichstest

*Volle Ladung: Intelligente Batterielader liefern über den gesamten Ladezyklus die richtige Spannung und passen sich automatisch an den Zustand der Batterie an.*





*Wer gut schmiert, der gut fährt: Zu dem auf das Fahrzeug abgestimmten individuellen Serviceplan gehört auch die regelmäßige Schmierung aller beweglichen Teile.*

2013 als klarer Sieger mit dem Prädikat „sehr empfehlenswert“ ausgezeichnet worden ist. Dieses Ladegerät passt sich vollautomatisch an den jeweiligen Zustand der Batterie an und regelt den Ladevorgang automatisch über verschiedene Programmpunkte. Die neueste Generation guter Ladegeräte bietet mittlerweile Funktionen wie eine Batteriediagnose, die anzeigt, ob die Batterie überhaupt Ladung aufnehmen und halten kann, eine spezielle Rekonditionierungsfunktion, die tief entladene Batterien wieder lädt und ein Überladen dabei unmöglich macht. Interessant ist insbesondere die sogenannte „Simula-

tionsfunktion“. Dabei simuliert das Ladegerät elektrische Abnehmer und entnimmt Ladestrom, um bei einem gewissen Ladezustand die Batterie wieder neu zu laden. So gewartet ist der Start in die Saison ein Kinderspiel – und die Lebensdauer einer Batterie wird damit in aller Regel verlängert.

#### **Originalität unbedingt erhalten**

Um den Wert eines Oldtimers zu erhalten, sollte man bei Reparaturen nach Möglichkeit ausschließlich originale Ersatzteile verwenden. Bauelemente, die nicht mehr im Original erhältlich sind, sollte man gegebenenfalls von einer Fachwerk-

statt individuell nachfertigen lassen. Die fachgerechte Wartung und Pflege von Oldtimern setzt meist tiefer gehende und spezielle Kenntnisse der Fahrzeugtechnik oder Materialbeschaffenheit voraus. Generell gilt: Wenn spezielle Werkstatthandbücher und Betriebsanleitungen vorhanden sind, sollte man zugreifen und die Erfahrungen von Gleichgesinnten und Besitzern ähnlicher Fahrzeuge nutzen. Das Wissen über die korrekte technische Funktion eines alten Fahrzeuges ist bei der Wartung und Pflege genauso wichtig wie die Erhaltung der Originalsubstanz und der gesamten optischen Erscheinung. Grundsätzlich sollte so viel Originalität erhalten bleiben wie möglich. Das gilt auch für die wertvolle, alte Patina des Wagens. Nur eines sollte immer berücksichtigt werden: Reparaturen und Wartungen an technischen oder sicherheitsrelevanten Bauteilen wie etwa Motor, Antrieb oder Bremsen sollten ausschließlich vom Fachmann oder einer Fachwerkstatt für klassische Fahrzeuge durchgeführt werden. Es bleiben noch genug weniger brisante Aufgaben bei der Pflege und Wartung des Klassikers übrig, die mit nicht weniger Sorgfalt und Hingabe durchgeführt werden müssen.



– Herbert F. Schulze

# Qualität und Sicherheit

## An- und Umbauten im zeitgenössischen Stil

**S**icherheitsgurte im Oldtimer? Umrüsten des schwachen 6-Volt-Bordnetzes auf ein leistungsstärkeres 12-Volt-Bordnetz? Wo liegen die Grenzen zeitgenössischer Autotechnik in Bezug auf den historischen Charakter des Kraftfahrzeuges? Durch welche Art von An- und Umbauten gefährde ich die steuerliche Begünstigung des historischen Kennzeichens? Fragen über Fragen, die vor jedem Umbau geklärt sein wollen. Als Grundsatz darf hier gelten: Die technischen Weiterentwicklungen von Kraftfahrzeugen und insbesondere die Sicherheitsstandards der letzten

Jahrzehnte können nicht zugunsten einer Historiendebatte wegdiskutiert werden. Die Aufrüstung mit modernen Alternativenantrieben wie Gas-, Elektro- oder Hybrid-Motoren ist bei einem Vorkriegswagen verständlicherweise nicht zeitgenössisch und hat die Aberkennung als historisches Kulturgut zur Folge. In die Kategorie „modern und bequem“ gehören jene Aufrüstungen, die zwar ein gewisses Maß an Komfort versprechen, aber nicht als Nachrüstung in Bezug auf Sicherheit durchgehen können. Die Rede ist von Klimaanlage, digitalen Radios und CD-Wechslern wie auch

elektronischen Einparkhilfen. Hier ist – trotz eventueller „zeitgenössischer Bauweise“ – im Sinne von historischem Kulturgut der Ein- und Umbau abzulehnen.

### Nachrüsten von Sicherheit

Was aber durchaus Sinn macht, ist das Nachrüsten von Sicherheit. Es ist zwar zulässig, einen Oldtimer ohne serienmäßig eingebaute Sicherheitsgurte auch weiterhin ohne Gurte zu fahren (Originalausstattung). Die allgemeinen Beförderungsvorschriften gelten aber auch für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Generell darf ein





# Klassiker im Visier

## GTÜ bietet Rundum-Service für Oldtimer

Den GTÜ-Sachverständigen sind die meist liebevoll gepflegten und häufig aufwendig restaurierten Schätzchen ein ganz besonderes Anliegen. Die GTÜ-Ingenieure sind echte Oldtimerexperten, die nicht nur die Technik, sondern auch die Seele eines Klassikers verstehen. Zur Palette der oldtimerspezifischen Dienstleistungen gehört die Begutachtung zur Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer (H-Kennzeichen gemäß §23 StVZO). Mit dem H-Kennzeichen können Oldtimerbesitzer ohne zeitliche Einschränkung nach Lust und Laune fahren und dabei auch noch Kfz-Steuern sparen. Hierzu verlangt der Gesetzgeber allerdings die Anerkennung des Fahrzeugs als „Kfz-technisches Kulturgut“. Ein Oldtimergutachten bescheinigt dem Besitzer den Originalzustand sowie einen guten Erhaltungszustand seines Klassikers. Aber auch Oldtimerbewertungen, Wertgutachten zur Versicherungseinstufung, Beweissicherungsgutachten sowie Kfz-Schadens- und Unfallgutachten zur Abrechnung mit den Versicherungen werden von den GTÜ-Partnern pünktlich und zuverlässig erledigt.

### Umfassende Datensammlung

Mit dem einzigartigen Oldtimer-Informationssystem [www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de) stellt die Prüf- und Sachverständigenorganisation allen Liebhabern historischer Fahrzeuge zudem eine breite Wissensbasis zur Verfügung. Das Datenbankangebot

reicht von aktuellen Nachrichten, Technik-Tipps und Informationen aus der Oldtimer-Szene über die Feststellung der Historie eines Fahrzeugs bis hin zu einer Expertendatenbank zur Ermittlung von Ersatzteillieferanten für klassische Automobile. Hinzu kommen detaillierte Auskünfte zu Baugruppen und historische Bewertungen.

Die GTÜ ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger in Deutschland. Über 2.000 selbstständige, hauptberuflich tätige Kfz-Sachverständige und deren qualifizierte Mitarbeiter prüfen bundesweit in mehr als 18.000 Kfz-Betrieben sowie in eigenen Prüfstellen.

– Hans-Jürgen Götz



## TIPP

### Fahrzeugdaten und Marktwertanalysen

Besonderes Highlight des **GTÜ-Oldtimerservice** sind die Fahrzeugdaten. Dazu zählen neben Marktwerten vor allem die Datenblätter. In diesen Blättern stellt die Stuttgarter Sachverständigenorganisation in komprimierter Form alle wichtigen Fahrzeugdaten zur Verfügung. Der Service wird abgerundet durch Marktwertanalysen zu rund 14.000 Modellen mit über 2.800 Auktionsergebnissen und Marktpreisen der letzten Jahre. Die GTÜ bietet damit allen Oldtimer- und Youngtimer-Freunden kompaktes Wissen aus über 125 Jahren internationaler Kraftfahrzeuggeschichte.

# Die Lack-Glanz-Sensation

Auto  
Bild

TESTSIEGER  
2012

Heft 14/2012

## 2 in 1 PFLEGE

- ▶ Perfekter Glanz und Schutz in einem Arbeitsgang
- ▶ Spielend leicht



Bildquelle: Audi Tradition

Exklusiv im Auto-Zubehör-Fachhandel



### Dr. Wack

„Seit Gründung meines Unternehmens 1975 habe ich mir als Chemiker immer zum Ziel gesetzt, zum Nutzen der Kunden nur technisch überlegene Produkte auf den Markt zu bringen. Zu diesem Versprechen stehe ich auch noch heute.“

Dr. rer. nat. O.K. Wack

Made in Germany  by

Dr.O.K.Wack  
Chemie GmbH 

[www.wackchem.com](http://www.wackchem.com)

**STÄRKE IST  
MEHR als nur  
PFERDESTÄRKE**

[www.ctek.com](http://www.ctek.com)

Mit einem Ctek Ladegerät  
ist Ihr Fahrzeug jederzeit  
startbereit und Sie können  
die Komfort- und Sicherheits-  
einrichtungen voll nutzen.

**CTEK®**

THE SMARTEST BATTERY CHARGERS IN THE WORLD

**KUNZER**  
Qualität verbindet

Tel 0 81 21 / 22 00  
[info@kunzer.de](mailto:info@kunzer.de) [www.kunzer.de](http://www.kunzer.de)