

# Oldtimer-Kauf Fehler vermeiden

Ein umfassender Ratgeber

Michael Held



# Oldtimer-Kauf - Fehler vermeiden

*Klassische Automobile richtig auswählen und kaufen*



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

## Impressum

Herstellung und Verlag:  
Michael Held - [oldtimer-veranstaltung.de](http://oldtimer-veranstaltung.de)  
*1. Ausgabe Stand: April 2015*

© Keine Veröffentlichung in Auszügen oder Weitergabe an Dritte ohne mein schriftliches Einverständnis gestattet.

---

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung Ratgeber .....	6
Einordnung der Fahrzeuge.....	7
Bekannte Oldtimer-Märkte .....	9
Online Marktplätze und Anzeigen .....	9
Webseiten der Markenclubs und Interessengemeinschaften .....	9
Zeitschriften und Anzeigen .....	10
Ausstellungen und Messen .....	10
Vereins- bzw. Club-Zeitschriften .....	10
Bücher .....	10
Fotos und Abbildungen .....	11
Beschreibung des Fahrzeugs .....	12
Auswahl des Fahrzeugs.....	12
Eigenen Bedarf ermitteln.....	12
Typ und Modell.....	13
Preisrahmen.....	14
Unterbringung des Fahrzeugs .....	15
Pkw .....	15
Nutzfahrzeug.....	15
Zweirad.....	15
Was ist ein originaler Oldtimer?.....	16
Replikat bzw. Special.....	16
Gefälschte Klassiker .....	18
Scheunenfund.....	19
Oldtimer „Neuwagen“ aus Sammlungsauflösung.....	20

Ersatzteile, Werkstatt und Kosten.....	21
Wertsteigerungen.....	22
<b>Händler oder Privatanbieter .....</b>	<b>23</b>
Händler - Verkauf auf eigene Rechnung.....	23
Händler - Verkauf auf Kommission .....	23
Auktion .....	24
Privatanbieter .....	24
Weitere Kriterien für die Auswahl.....	24
<b>Besichtigung vor Ort .....</b>	<b>25</b>
Checkliste .....	25
Vertrauen.....	26
Sachkundige Beratung.....	26
Termin und Witterung .....	26
Probefahrt.....	27
Transport mit Anhänger .....	27
<b>Sachverständigengutachten.....</b>	<b>27</b>
Zustandsnoten .....	28
Fallbeispiel - Wertermittlung .....	29
Marktpreis vs. Wiederbeschaffungswert .....	30
<b>Vertrag Käufer - Verkäufer .....</b>	<b>30</b>
<b>Versicherungen.....</b>	<b>30</b>
Versicherungskonditionen vergleichen .....	31
Transport-Versicherung - Spediteur.....	32
Schutzbrief.....	32
Schaden bei abgemeldetem Oldtimer .....	33
<b>Zulassung in Deutschland .....</b>	<b>35</b>

Saison-Kennzeichen .....	35
H-Kennzeichen .....	36
Wechselkennzeichen für Oldtimer .....	42
Wiedereinführung der alten Kreiskennzeichen.....	43
Stilllegen eines Oldtimers.....	44
<b>Oldtimer und Reisen .....</b>	<b>44</b>
<b>Beliebte Oldtimer in Deutschland.....</b>	<b>46</b>
<b>Zusammenfassung der Tipps .....</b>	<b>48</b>

# Einleitung Ratgeber

Sie wollen sich einen Oldtimer zulegen? Denn klassische Fahrzeuge sind begehrtter denn je.

Na, dann los, denn dieses eBook möchte Ihnen als zukünftiger Besitzer eines Oldtimers einige in der Praxis erprobte Hinweise für die Auswahl und den Kauf eines Oldtimers anbieten.

Setzen Sie Ihren Traum in die Tat um, zügeln Sie die Emotionen, denn man kann sehr viel bei der Auswahl eines klassischen Fahrzeugs falsch machen. Der Kauf eines Oldtimers spielt sich oft in dem „Bermudadreieck“ Fehleinschätzungen, nicht ausreichende finanzielle Mittel und dem auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugbestand ab.

Mein Ratgeber hilft Ihnen dabei, Fehler zu vermeiden. So habe ich unterschiedlichste Themen und Erläuterungen zu Sachverhalten zusammen gestellt, die mehr umfassen als einfache Regeln. Das Risiko beim Klassiker-Kauf soll nach dem Lesen des eBooks minimiert sein.

Vor dem Kauf und beim Kauf eines Oldtimers sind sehr viele Dinge zu betrachten und zu beachten, um Reinfälle mit dem „neuen alten Fahrzeug“ zu vermeiden.

Auf jeden Fall sollte bei der Betrachtung und Auswahl berücksichtigt werden, dass es sich nicht um neue Fahrzeuge mit Garantie oder Gewährleistung handelt, sondern es sind Fahrzeuge mit vier, drei oder zwei Rädern, die mehr als 30 Jahre alt sind und bereits ein oder zwei „Autoleben“ des natürlichen Verfalls hinter sich gebracht haben. Sie wurden mehr oder weniger beim letzten Eigentümer gepflegt oder gewartet.

**Alle unterstrichenen Wörter enthalten Links und führen durch „Anklicken mit der Maus“ zu einem Beitrag auf einer Webseite.**

# Einordnung der Fahrzeuge

Zur Bezeichnung von klassischen Kraftfahrzeugen oder „automobilem Kulturgut“ werden in den Druck- und Online-Medien unterschiedliche Begriffe verwendet. Diese variieren je nach Sprache, Kulturkreis in der Bedeutung, Zuordnung zu Gruppen und besitzen daher voneinander abweichende Bezeichnungen.



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

**Die folgenden gebräuchlichen Begriffe beinhalten teilweise eine zeitliche Einordnung:**

### *veteran car*

Im englischen Sprachgebrauch werden Fahrzeuge bis zum Baujahr 1918 als „veteran car“ bezeichnet.

### *vintage car*

Im englischen Sprachgebrauch werden Fahrzeuge, die zwischen 1919 und dem Ende des Jahres 1930 gebaut wurden als „vintage car“ oder der Zeitraum als „vintage era“ bezeichnet.

### *pre war car*

Das ist eine Gattungsbezeichnung für Klassiker aus der Produktionszeit vor dem zweiten Weltkrieg (WWII).

### *post war classic*

Das ist eine Gattungsbezeichnung für Klassiker aus der Produktionszeit nach dem zweiten Weltkrieg (WWII).

### *antique car*

In den USA wird ein Fahrzeug als „antique car“ bezeichnet, wenn es über 45 Jahre alt ist.

### *classic car*

In den USA ist ein „classic car“ ein älteres Fahrzeug und der Zeitraum ist variabel. Das moderne Auto wird in den Publikationen als „modern classic“ bezeichnet.

### *Youngtimer*

Ist die Bezeichnung für ältere Kraftfahrzeuge, die als Liebhaberfahrzeuge genutzt werden, aber noch keine Oldtimer sind und vor ca. 15 – 20 Jahren produziert wurden. Der Begriff ist mit „classic car“ vergleichbar. Das Wort Youngtimer ist in der englische Sprache unbekannt (Pseudoanglizismus).

### *Oldtimer*

Ein Oldtimer ist im deutschen Sprachgebrauch ein Kraftfahrzeug, das älter als 20, 25 oder 30 Jahre, je nach Definition. Das Wort Oldtimer ist in der englische Sprache in unserer verwendeten Form (Pseudoanglizismus) unbekannt. An die Regel 30 Jahre orientiert sich auch die Vergabe des H-Kennzeichens in Deutschland. Andere Begriffe sind historisches Fahrzeug, technisches und kulturelles Erbe.

### *FIVA-Bezeichnungen*

Die FIVA ((Fédération Internationale des Véhicules Anciens) hat folgende Definitionen für ihre Veranstaltungen und Einteilung von automobilem Kulturgut in sieben Klassen fest gelegt:

Klasse A (Ancestor) Fahrzeuge gebaut bis 31. Dezember 1904

Klasse B (Veteran) Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1905 bis 31. Dezember 1918



Klasse C (Vintage) Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1919 bis 31. Dezember 1930

Klasse D (Post Vintage) Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1931 bis 31. Dezember 1945

Klasse E (Post War) Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1946 bis 31. Dezember 1960

Klasse F Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1961 bis 31. Dezember 1970

Klasse G Fahrzeuge gebaut vom 1. Januar 1971 bis zum FIVA Alterslimit

## Bekannte Oldtimer-Märkte

Oldtimer- bzw. Classic-Car-Marktplätze, Oldtimer-Börsen, Auktionen und Kleinanzeigen sind im Internet zahlreich zu finden. Doch wenn ein Interessent nach einem bestimmten Automobil oder Zweirad sucht, ist ein Wegweiser zu den diversen Webseiten und Oldtimer-Angeboten sehr hilfreich. Sie finden hier eine Zusammenstellung mit Beiträgen zu [Marktplätzen](#) und [Oldtimer-Börsen](#) für Oldtimer und Classic Cars.

## Online Marktplätze und Anzeigen

Online-Marktplätze gibt es inzwischen zahlreich und deren Wettbewerb untereinander ist groß. Viele haben sich auf bestimmte Fahrzeuge bzw. Altersgruppen beschränkt. Für die Suche nach dem Wunsch-Oldtimer sind die wichtigsten und die bekanntesten Onlineangebote in folgenden Ländern zu finden:

[Deutschland](#), [Frankreich](#), [Großbritannien](#), [Italien](#), [Niederlande](#), [Österreich](#), [Schweden](#), [Schweiz](#) und [USA](#). Auf einer sehr informativen Webseite finden sich [Sammlerfahrzeuge](#).

Viele Anzeigen sind extrem kurz gehalten und bieten wenig Aussagekraft über die Qualität des angebotenen Fahrzeugs. Auf Fotos sehen Fahrzeuge immer gut aus! Wer übers Internet einen Oldtimer sucht, muss sich auf so manche Überraschung gefasst machen!

Die Preise sind meist auf den Marktplätzen in den Landeswährungen angegeben. Bei einem Import kommen noch die Transportkosten und aus nicht EU-Ländern gegebenenfalls Importzoll, Einfuhrumsatzsteuer in das jeweilige Land und die Differenzen bei der Umrechnung der Währungen zum Endpreis frei eigener Garage hinzu.

## Webseiten der Markenclubs und Interessengemeinschaften

Eine weitere Quelle der Information sind Markenclubs und Interessengemeinschaften bestimmter Modelle hinsichtlich Erhalt und Pflege. Meist werden Verkaufsanzeigen auch in

Marken- oder Typen-Foren angeboten. Die Foren geben zu speziellen technischen Themen Auskunft und man kann Ansprechpartner für spezielle Fragen finden.

## Zeitschriften und Anzeigen

Eine weitere Quelle zur Information sind die zahlreichen deutschen und internationalen Fachzeitschriften mit dem Schwerpunkt Oldtimer. Hier finden sich mehr oder weniger Anzeigen von Privaten und Händlern mit leider oft lediglich „briefmarkengroßen“ Fotos, einer Telefonnummer oder im günstigsten Fall der URL zu einer Webseite mit ausführlicheren Informationen.

Spezielle ausführliche Fachartikel in älteren Ausgaben helfen auf jeden Fall sich mit dem Typ oder Modell, Änderungen in der Serie während der Bauzeit, zu informieren. Wer Wert auf Originalität legt, sollte vor einem Kauf ausführliche Marken- und Typenkunde betreiben.

## Ausstellungen und Messen

Es ist äußerst wichtig, die Märkte aufmerksam studieren, Fachwissen auf Ausstellungen und Messen zu sammeln. Den Wunsch-Oldtimer findet man nicht eben schnell, denn bis ein klassisches Fahrzeug zu einem gefunden hat, können Monate und Jahre vergehen.

## Vereins- bzw. Club-Zeitschriften

Nur Mitgliedern sind die oft sehr informativen und gedruckten Vereins- bzw. Club-Zeitschriften mit Inseraten zugänglich.

## Bücher

Bücher sind auch in Zeiten des Internet ein zusätzliches Mittel sich mit Typ und Modell zu beschäftigen und mit unterhaltsamer Lektüre Typenkunde anzulesen.

Auto-Bücher enthalten in der Regel keine Anzeigen. Hilfreich sind jedoch Bücher, die speziell über einen Hersteller oder gar Typ ausführlich berichten. Ob solch ein spezielles Buch für die eigenen Zwecke brauchbar ist, kann man oft in den Kundenrezensionen der Käufer eines Buches erfahren.

Über die Komplexität eines Modells geben auch spezielle Reparaturhandbücher Auskunft, wenn sie neu oder antiquarisch verfügbar sind.

## Fotos und Abbildungen

In Anzeigen werden mehr oder weniger Fotos des Verkaufsobjektes in unterschiedlichen Größen gezeigt. Die Qualität der Fotos und Details ist je nach Erfahrung der Fotografen sehr unterschiedlich. Doch auch Fahrzeuge in schlechtem Zustand lassen sich noch vorteilhaft fotografieren. Ein gutes Beispiel sind die Fotoserien von manchen Autohändlern, die für die erste Einschätzung am Bildschirm sehr viele Fotos, auch von Details, dem Interessenten zur Verfügung stellen. So kann man den ersten oberflächlichen Eindruck vom Fahrzeug in Detailansichten im Verhältnis zum Preis gewinnen. Das vermeidet manchmal viele unnötige Kilometer zu einer Besichtigung.

Anhand vieler Detailfotos lässt sich der Pflegezustand bzw. die Aufbereitung des Fahrzeugs schon recht gut erkennen. Sieht der Innenraum sauber oder abgenutzt aus? Wurden bei einer Nachlackierung die Türschlösser, Zierleisten etc. oder Details einfach überlackiert? Auch die Ansichten vom Unterboden, aus einer Grube aufgenommen oder unter einem angehobenen



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Fahrzeug geben erste optische Aufschlüsse über den Zustand. Wann wurden die Fotos aufgenommen? Sind sie aktuell oder schon vor Jahren produziert worden?

Interessiert man sich für ein restauriertes Fahrzeug, so ist heute für eine ordentliche und nachvollziehbare Restauration eine umfangreiche Fotosammlung über alle Details der Arbeiten, beim Eigentümer vorhanden.

## Beschreibung des Fahrzeugs

Lassen die angebotenen Fotos eine erste Einschätzung des Objektes zu, so ist die ausführliche Beschreibung des Verkaufsgegenstandes ein wichtiges Merkmal. Hier zählt nicht die prosahafte Beschreibung des Modells und Typs, sondern wichtig sind die harten Fakten zum Fahrzeug wie zum Beispiel: Vorhandene HU-Berichte wegen der langjährigen Nachweise der „echten Fahrleistung“, Dokumente zu erfolgten Reparaturen (Rechnungen) und ggfs. mehr oder weniger ausführliche Zustandsberichte.

## Auswahl des Fahrzeugs

Jeder Interessent, der sich mit klassischen Fahrzeugen beschäftigt, hat eine Vorliebe für ein Fabrikat, Modell und Typ. Doch ob sich die Wünsche erfüllen lassen, begrenzt das zur Verfügung stehende Budget nach oben. Weiterhin muss bei der Auswahl berücksichtigt werden, dass „alte Autos“ nicht den Sitzkomfort bieten wie viele aktuelle Modelle. Das Lenkrad ist groß und die Sitzposition ist oft unbequemer als in heutigen Produkten. Gerade in Modellen aus britischer, italienischer und japanischer Produktion finden groß gewachsene Fahrer oft keine angenehme Sitzposition. Manche Modelle sind für längere Strecken oder Fahrten auf heutigen Autobahnen völlig ungeeignet. Gründe sind zu geringe Höchstgeschwindigkeit, schlechte Beschleunigung, verzögert reagierende Trommelbremsen und miserable Beleuchtung bei 6-Volt Bordelektrik.

Möglichkeiten das Modell der Wahl zur Probe zu fahren, findet jeder bei einer der zahlreichen Oldtimer-Vermietungen. Das ist jedoch nur bei populären Modellen möglich, die auch im „Mainstream der Printmedien“ immer wieder besprochen werden.

## Eigenen Bedarf ermitteln

Aktuell geht der Verkauf von Neuwagen an Private in Europa zurück. Jedoch scheint der Handel mit Oldtimern (Oldies) ungebrochen zu sein. Immer mehr Händler und Werkstätten versuchen sich in diesem Marktsegment. Auch die Ausstellungsflächen in geeigneten und für den Zweck umgestalteten historischen Gebäuden als Dienstleistungszentren vermehren sich.

Europaweit ist aus dem „rostigen Hobby“ in den letzten Jahren ein wachsender Wirtschaftszweig geworden. Laut einer Marktanalyse, veröffentlicht vom Verband der Deutschen Autoindustrie (VDA), betragen die Umsätze aus Handel und Gewerbe mit Oldtimern weit mehr als 5 Mrd. Euro im Jahr 2011. Einige Betriebe gingen an das Geschäftsmodell Oldtimer recht naiv heran und verärgerten die Kunden wegen schlechter Dienstleistung oder fehlerhafter Ware aus den unterschiedlichsten Gründen.

Doch wie gehe ich heran, um den für mich passenden Oldtimer zu kaufen. Grundsätzlich sollte ich mir vorher klar werden, was ich eigentlich für ein Typ Oldtimer möchte, ob eine Limousine, Cabrio oder Nutzfahrzeug.

## Typ und Modell

Über den ausgewählten Typ und Modell sollte man sich vorher in Literatur und Internet eingehend Informationen sammeln, um Original, Replikate und verbastelte Fahrzeuge identifizieren zu können. Unter „verbastelt“ verstehe ich Fahrzeuge, die optische Teile eingebaut haben, die zur Zeit der Auslieferung nicht lieferbar waren oder Karosserie Reparaturen schlecht ausgeführt wurden.

Doch mancher liebt „Engländer“ und ein Anderer kann sich mit den Eigenheiten überhaupt nicht anfreunden, denn die Geschmäcker und Vorstellungen sind unterschiedlich. Ich habe einige Punkte zusammengefasst, das Thema Oldtimer ein wenig realistischer zu betrachten:

- Eine Bedarfsanalyse durchführen, denn die Teilnahme an Oldtimer-Rallyes (Motorsport) erfordert ein anderes Fahrzeug als die Verwendung zum Sonntagsausflug.
- Wie viele Menschen sollen in der Regel in dem Klassiker mitfahren?
- Ist der Klassiker familientauglich oder bietet er nur Platz für zwei?
- Nicht jeder Oldtimer ist eine gute Geldanlage, auch wenn viele Medien das behaupten!
- Je kleiner die Produktion eines Modells gewesen ist, desto überschaubarer ist der Markt und die Begehrlichkeit oft größer.
- Klassiker mit technischen Innovationen, zum Beispiel Gitterrohrrahmen, Motoren mit Kompressor, Hydropneumatik, Wankelmotor (?) oder sehr leichten Karosserien aus Aluminium lieben Sammler.
- Elegante Oldtimer mit Karosserien bekannter Stylisten erzielen höhere Preise.
- Cabriolets sind meist teurer als Coupés und begehrt als Limousinen.
- Eine lückenlose Belegung der Historie mit sehr vielen Dokumenten ist nützlich, wie Kaufpreisrechnung, Berichte der Hauptuntersuchungen und Reparaturrechnungen.

- Bei renovierten oder restaurierten Fahrzeugen auf eine ausführliche Bilddokumentation achten, die zum angebotenen Wagen passt.
- Alte Autos mit Geschichten und prominenten Vorbesitzern sind in der Regel teurer als „normale Klassiker“.
- Frühere Massenprodukte bereiten viel Fahrfreude. Die Preise und Preissteigerungen halten sich bis auf Ausnahmen in engen Grenzen, auch wenn Medien die Preissteigerungen „hoch schreiben“.
- Der Klassiker befindet sich im Auslieferungszustand, also weitestgehend mit Erstlack und originaler gepflegter Innenausstattung. Das ist teurer als ein restauriertes Exemplar.
- Ein wenig Patina schadet nicht, ein vergammeltes Fahrzeug und nicht komplettes Fahrzeug (Ersatzteilsponder) ist kaum einen Blick wert.
- Exoten können sehr viel Geld verschlingen, daher sollte der Einsteiger einen Oldtimer einer bekannten Marke wählen. Wer nicht dem Massengeschmack der Medien folgt, kann sehr viel Geld sparen und die Freude kann trotzdem groß sein.
- Viele Veteranen aus der Vorkriegszeit sind heute nicht mehr so populär bei Neueinsteigern.
- Platz muss in einer trockenen Garage vorhanden sein.
- Das Fahrzeug sollte seine letzte Hauptuntersuchung wenige Monate oder Wochen vor dem Kauf bekommen haben.
- Sitzposition für persönliche Größe und Figur prüfen, denn die Höhe der Frontscheibe, Lenkrad, Fußraum, Sitze und Lehnen passen nicht für jede Figur.
- Auch bereits an den Wiederverkauf beim Kauf denken wie Typ, Farbe, Innenausstattung, Zustand etc. Modifarben und heute seltsam anmutende Farbkombinationen von Lackierung und Innenausstattung müssen später auch einen Liebhaber finden.
- Verstand einschalten und mindestens vor einer Entscheidung 24 Stunden nachdenken und Folgekosten kalkulieren (Garage, Reparaturen, Wartung, Steuer, Versicherung etc.).

**Fazit:** Lieber mehr Geld für ein richtig gut erhaltenen Oldtimer investieren, als später eine Rostlaube mit „Verkaufslackierung“ Karosserie und Technik sanieren zu müssen. Das kostet in der Regel mehr Geld als auf dem Markt nach den erforderlichen Arbeiten erzielbar sein wird.

## Preisrahmen

Der Suchende tut gut daran, sich vor dem Abenteuer Oldtimer einen Preisrahmen für die kommende Ausgabe zu setzen. Hierbei gilt es, nicht nur den Kaufpreis zu sehen, sondern auch

eine Rücklage für die Restauration, Reparaturen und Wartung vorzuhalten. Es wird aus Erfahrung immer teurer als man vorher denkt ...

Hilfreich ist auch, sich die in Anzeigen notierten Preisspannen für das ausgewählte Fahrzeug, Typ und Zustand (Fahrzeug-Bewertung) zu ermitteln.

Ein entscheidender Wertfaktor für ein Typ und Modell ist dessen Beliebtheit in der Szene und nicht der Nutzwert. Weiterhin ist der Zustand entscheidend, egal wie viel Sie in den Klassiker gesteckt haben. Der Zustand birgt Konfliktpotential. Es ist in der Regel ein altes Fahrzeug, das aus vielen Teilen zusammen gebaut wurde und technisch mehr oder weniger komplex ist.

Fahrzeuge mit Rechtslenkung aus Großbritannien, Südafrika und Australien sind meist preiswerter als Fahrzeuge mit Linkslenkung.

## Unterbringung des Fahrzeugs

Wer sich einen Klassiker zulegt, der sollte unbedingt zur Abstellung eine Garage oder Halle zur Verfügung haben, denn im Freien das Fahrzeug abzustellen macht wegen der schädlichen Witterungseinflüsse und möglichem Diebstahl keinen Sinn. Fahrzeuge ohne Zulassungen dürfen in Deutschland nicht im öffentlichen Verkehrsraum abgestellt werden.

## Pkw

Grundsätzlich können unterschieden werden: Limousine, Coupé, Cabriolets und die Gattung Sportwagen. Jeder Interessent muss für sich selbst entscheiden, welche Karosserieform er für sich und seine Familie bevorzugt. Bevorzugt werden bei der Gattung klassische Fahrzeuge Coupés, Cabriolets und Sportwagen. Limousinen werden in der Regel nicht so hoch bewertet wie die genannten Gattungen.

## Nutzfahrzeug

Wer etwas Anderes mag, der hat vielleicht an einem Kombi Interesse. Wer Lastkraftwagen, zum Beispiel ausgemusterte Feuerwehrfahrzeuge, Baufahrzeuge oder Fernlaster vorzieht, der muss natürlich genügend trockenen Abstellplatz (Halle) zur Verfügung haben.

## Zweirad

Historische Zweiräder haben einen sehr großen Vorteil. Ein Zweirad, ob Fahrrad, Roller, Moped oder Motorrad benötigt weniger Platz als ein kleiner Pkw. Das Angebot ist vielfältig in jedem Zustand und Preisrahmen.

## Was ist ein originaler Oldtimer?

Das Thema Originalität ist im Blätterwald der Fachzeitschriften aktuell ein Thema, denn da für einige Oldtimer die Nachfrage und damit die Preise gestiegen sind, macht es für Fälscher Sinn und Profit nach gestaltete Originale zu schaffen. Dafür gibt es viele Begriffe wie Neubau, Nachbau, Replikat, Special, "Recreation", Projekt ... und noch andere kreative Begriffe aus dem Fundus des Marketing.

Was sicherlich auf Dauer wert geschätzt wird, sind Originale mit Matching Numbers von Karosserie, Motor und Getriebe. Das Wort stammt aus dem lateinischen "Origo" und bedeutet Ursprung, Abstammung. Davon abgeleitet wurde das Fremdwort Original und das Adjektiv original. Ein Original, auch mit Patina der Zeit, ist daher immer ein Einzelstück.

Gerade bei historischen Rennwagen und Sportfahrzeugen ist Originalität fast unmöglich, denn diese wurden beim Sport hart ran genommen, verbraucht und die Hersteller sollen es auch mit den Fahrgestellnummern nicht so genau genommen haben.

Es muss also exakt bestimmt werden, was Original und wie hoch der Grad der Originalität bei einem historischen Fahrzeug ist. Das ist oft ohne bekannte umfassende Historie, Dokumentation und Fotos sehr schwer möglich.

Zwischen Originalität und Replikat liegen Welten in der Preisgestaltung. Das hat natürlich auch Einfluss auf den versicherten Wert bei Haftpflichtversicherung und Kaskoversicherung im Falle eines möglichen Schadens.

Zur Klärung von Originalität sind zweifelsfrei: Identität des Fahrzeuges, Nummern für Chassis, Motor, Karosserie, Zustand und "Extras" gemäß Auslieferung zum Zeitpunkt der Erstzulassung, originale Farbe gemäß damaliger Farbskala und ursprüngliche Materialien.

"Gefälscht" werden von den Profis Fahrzeuge, die einen hohen Wert beim Verkauf erzielen können und sich die Arbeit der Fälschung lohnt. Beispiele dafür sind BMW 2002 tii, diverse Bugatti Modelle, Mercedes SSK, Mercedes 300SL, NSU TT, Porsche aus limitierten Sonderserien, Volkswagen Samba Bus, FIAT Abarth, FIAT Giannini und andere Modelle.

Grundsätzlich ist nichts gegen eine Replikat einzuwenden wenn der Händler und spätere Eigentümer zur Wahrheit steht.

## Replikat bzw. Special

Ein «Vintage Special» ist auf jeden Fall ein individuelles Auto. Vorbild sind kleine leichte Flitzer, die aus einer Verschmelzung von Motorrad und Automobil entstanden, ähnlich der Gattung



Cyclecars. Ein Cyclecar sind kleine, damals billige Automobile, die hauptsächlich zwischen 1912 und Ende der 1920er-Jahre gebaut wurden. Ganz frühe Exemplare hatten Rahmen aus Eschenholz, später Metall. Zu den prominenten Vertretern dieser Spezies gehört der Morgan Three Wheeler mit V2-Maschinen von J.A.P. (JA Prestwich Industries).



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Eigentlich ist ein Special kein originaler Veteran Car, auch keine Kopie eines historischen Automobils (Replikat). Vielmehr wird ein Chassis aus der Vorkriegszeit mit passender Technik und mit einer zeitgenössischen Karosserie, ähnlich dem Stil damaliger Rennwagen, zusammengebaut. Es kann auch Technik sein, die vor dem ersten Weltkrieg produziert wurde! Der technisch Geschickte muss die Komponenten alltagstauglich aufbereiten und verbessern. Dazu gehört ein Blechkünstler, der über einem Holzrahmen oder Gerüst aus Metall die passende Karosserie nach historischem Vorbild biegt. Die meisten Karosserien der Veteran Cars hatten Karosserien, die vielfach aus einem Holzgerüst bestanden und im Laufe der Zeit verrotten waren. Somit sind die stabilen Fahrwerke und die Technik eine Art Recycling! Die Besitzer dieser im wahrsten Sinn einmaligen Fahrzeuge stehen sicherlich dem Fortschritt nicht feindlich gegenüber.

Das Fahrzeug sollte im Verhältnis zur Leistung des Motors leicht sein, um ein günstiges Leistungsgewicht pro PS (Masse-Leistungs-Verhältnis) zu erreichen.

Ein Special ist keine Alltagsautos, sondern in der Regel ein Unikat, das von kreativen und handwerklich geschickten Handwerkern gebaut wurden und werden. Es sind Fahrzeuge für Menschen, die der Auffassung sind, dass in den letzten 90 Jahren nur fragwürdige Komfortmerkmale von der Autoindustrie kreiert worden sind. Ein Fahrer eines Special benötigt keine Einzelradaufhängung, Verdeck, Scheiben, Heizung oder gar Breitreifen. Vier Gänge und

ein Rückwärtsgang sollten es schon sein, um im dichten Verkehr weniger zum Problemfall zu werden. Ob der Antrieb vom Motor über eine Motorradkette oder Kardanwelle auf die Hinterräder erfolgt, ist gleichgültig. Flugzeugmotoren sind sehr begehrt, da sie eine leichte Bauweise hatten und schon zur damaligen Zeit bei niedrigen Drehzahlen recht leistungsfähig waren. Specials auf Basis der Austin Seven bzw. dem Lizenzbauten DIXI in Deutschland und in anderer Typen sind sehr beliebt. Viele Beispiele zeigt die Webseite des Austin Seven Special Register. Auch andere Fahrgestelle und Technik wurden verwendet, zum Beispiel von Bentley, Riley und FIAT.

Der bekannte Oldtimer-Blogger "michix2002" berichtete öfters ausführlich über seinen FIAT 509 Adams Special aus Australien/Victoria. Viele historische und aktuellen Bilder des herrlichen FIAT 509 Adams Special finden sich auf [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/michix2002/). Es ist nach seinen Angaben ein echter Special aus den 1920er Jahren!

Wer so etwas nicht in seiner heimischen Garage bauen kann, aber das nötige Geld besitzt, kann sich, zum Beispiel bei manchen Spezialisten, seinen individuellen Special nach historischen Vorlagen bauen lassen. Sicherlich gibt es auch noch andere Karosseriebauer, die das handwerkliche Geschick und die Maschinen zur Blechbearbeitung besitzen.

Specials wurden bereits in den 20er, 30er und 50er Jahren nach Beseitigung der ursprünglichen Karosserien gebaut. Auch wurden damals auf Werkschassis bereits Specials, direkt ab Fabrik, in kleinen Serien gebaut. Es ist durch diese Historie ganz schwer zwischen Original und Replikat zu unterscheiden. Auf jeden Fall gibt es immer mehr sehens- und hörensweite «Specials» bei historischen Rennen. Wer sich für den Aufbau eines Special auf einem historischen Fahrgestell interessiert, findet im Blog „A Special Builder's Notes“ Anregungen.

## Gefälschte Klassiker

In den 1960er- und 1970er-Jahren gab es neben den Basismodellen einer Baureihe auch leistungsstarke Topmodelle. Zu nennen sind der Porsche 911 Carrera RS 2,7, der BMW 2002 ti, der BMW 2002tii (Alpina) oder der NSU TT/TTS. Spezies dieser Baureihen sind gesucht und die Käufer sind bereit, dafür deutlich höhere Preise als für Basismodelle zu bezahlen. Gerade von diesen Modellen gibt es inzwischen mehr als je gebaut wurden!

Da noch genügend Basismodelle vorhanden sind, werden diese aufwendig in eben diese gesuchten Modelle aufgerüstet und verwandelt. Grundsätzlich sind solche Umbauten zulässig und stehen der Einstufung des Fahrzeugs als Oldtimer nicht im Wege. Wird bei einem solchen Umbau die ursprüngliche Fahrzeug-Ident-Nummer (FIN) unverändert belassen, so ist auf Grundlage der Herstellerdokumentation jederzeit erkennbar, dass das Fahrzeug umgebaut wurde.

Häufiger werden Original-Kfz-Briefe von diesen Fahrzeugen jedoch ohne Fahrzeug verkauft. Dann werden vom Umbauer das Fahrzeug auch gleich mit der aus dem gekauften Brief stammenden FIN versehen. Dadurch soll der Preis für ein solches Fahrzeug vervielfacht werden. Derartige gefälschte FIN in einer Karosserie sind meist anhand vom Original abweichender Schlagtiefe und Gravur erkennbar.

Schwieriger zu erkennen ist es, wenn zum Beispiel bei einem Porsche 911 ein Stück des Gepäckraumbodens mit der original eingeschlagenen FIN in das Umbaufahrzeug eingeschweißt wurde. Gravur und Schlagtiefe der FIN stimmen mit dem Original überein. Festzustellen sind solche Fälschungen nur über Bearbeitungsspuren im Bereich der FIN.

Ist bei einem derartigen Topmodell die Fahrzeughistorie lückenlos nachvollziehbar dokumentiert und ist gerade die Lackierung im Bereich der FIN noch im Auslieferungszustand, dann wird das Risiko einer Fälschung dadurch deutlich geringer. Ist die Fahrzeughistorie nicht oder nur unvollständig dokumentiert und wurde die Karosserie erkennbar umfangreich „restauriert“, dann ist das Risiko einer Fälschung hoch.

## Scheunenfund

Es werden erstaunlicherweise immer noch sogenannte Scheunenfunde von klassischen Fahrzeugen entdeckt oder der Begriff wird für Marketingzwecke von findigen Händlern oder Auktionshäusern missbraucht. Zu dem Thema hatte bereits der verstorbene Fritz B. Busch einen lesenswerten Artikel vor vielen Jahren mit dem Titel Märchenhaft ... verfasst.



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Restaurationsobjekte sind speziell für Firmen begehrt, wenn für das rekonstruierte fertige „fabrikneue“ klassische Automobil Preise erzielt werden können, die die Kosten für die Wiederherstellung merklich überschreiten. Typische Beispiele sind zurzeit VW T1 (Bulli), Mercedes 190SL, Pagode und 300SL und manche italienischen und französischen Fahrzeuge aus Kleinserien.

Oft stellt sich beim wieder auferstandenen Endprodukt die Frage, ist es ein Original, eine Kopie ein Replikat oder Nachbau nach vorhandenen Plänen?

## Oldtimer „Neuwagen“ aus Sammlungsauflösung

In der Serie der Kfz-Kennzeichen für Oldtimer möchte ich noch eine weitere Besonderheit ansprechen. Fast „Neuwagen“, die noch nie zugelassen wurden, aber bereits 30 Jahre alt sind, haben mit den Zulassungsbestimmungen zum Straßenverkehr möglicherweise ein Problem. Ich habe in diesem Beitrag einige bekannte Sachverhalte dargestellt.

Es wird ein „Neuwagen“ mit einem Originalfahrzeugbrief Kfz.-Brief aus dem Jahr 1983 im unberührten Originalzustand und ohne Zulassung in einer Anzeige zum Verkauf angeboten. Nach Auslieferung wurde der damalige Neuwagen in eine Garage überführt und unter optimalen Bedingungen eingelagert. Der Oldtimer wurde nie zugelassen und hat 25 Kilometer auf dem Tacho. Die ABE beim KBA für das Fahrzeug stammt aus dem Jahr 1983 und 5 Jahre nach Einstellung der Produktion eines Typs erlischt automatisch die erteilte ABE.

Nun ist die Frage, ob der noch nie zugelassene Neuwagen überhaupt heute für den Straßenverkehr zugelassen werden kann und gegebenenfalls auch ein H-Kennzeichen bekommt. Grundsätzlich ist eine erste Zulassung heute nicht mehr möglich, weil er die heutigen Abgasvorschriften nicht erfüllen kann.

Beispiel: Wenn ich mich erinnere, dann waren im letzten oder vorletzten Jahr Bemühungen gescheitert, den damals noch produzierten Volkswagen Bus T2 aus Brasilien in Deutschland als Neufahrzeug zu zulassen. Der VW T2 besitzt einen 80 PS-Motor. Der T2 wurde zunächst nach Großbritannien importiert und dort zugelassen. Dann kam er als „Gebrauchtfahrzeug“ nach Deutschland. In Großbritannien war die Euro 5 Abgasnorm noch nicht gültig. Später ist auch das Verfahren über den Weg über Großbritannien gescheitert.

Ähnliche Probleme gab es 2002 mit dem BMW 2002 tii, der aus einer neuen Rohkarosserie, neuen Ersatzteilen und sehr gut erhaltenen zugekauften Teilen in der Klassik Werkstatt von BMW aufgebaut wurde. Jedoch gab es ein Basis-Fahrzeug mit Fahrzeugbrief! Der Wagen hatte damals ein normale HU bekommen und wurde mit normalen Kfz-Kennzeichen ohne „H“ und

mit einer Sondergenehmigung zugelassen. Der 02er läuft unter den Bedingungen eines roten 07er-Kfz-Kennzeichen, denn prinzipiell war es ein Neuwagen mit dem Herstellungsdatum 2002.

Ein weiteres Beispiel ist ein Volkswagen T1 „Neuwagen“ aus dem ehemaligen Westfalia-Werksmuseum. Meines Wissens hat der Wagen nach dem Verkauf keine Zulassung erhalten.

In einem früheren Artikel einer Fachzeitschrift war zu lesen, dass für die Vergabe des H-Kennzeichens das Zulassungsdatum ausschlaggebend ist und nicht das Produktionsdatum. Somit gelten also bei der ersten Zulassung die aktuell gültigen Abgasnormen.

Gemäß dem per 01.11.2011 geänderten Katalog für die Vergabe eines H-Kennzeichens soll das Produktionsdatum und nicht mehr das Datum der Erstzulassung entscheidend sein.

Anzumerken ist noch, dass bei der Abgasuntersuchung von Oldtimern der Tag der Erstzulassung für die zu erreichenden Werte ausschlaggebend ist. Bei Ottomotoren wird das Abgas für Fahrzeuge ab 0.1.07.1969 und bei Dieselfahrzeugen ab 01.01.1977 geprüft. Eine Pflicht für Sicherheitsgurte besteht seit 01.04.1970 und für Gurte auf der Rückbank seit 01.05.1979. Dann gibt es noch Fristen für die Notwendigkeit von Nebelschlussleuchten und Leuchtweitenregulierung.

Auf jeden Fall sollte ein Interessent vor dem Kauf eines „Neuwagens“, der mehr als 30 Jahr alt ist, die Modalitäten für die Zulassung nach den aktuellen Bestimmungen beim TÜV und der Zulassungsstelle klären, um nicht nur ein „immobiles“ Museumsstück zu kaufen, das im Straßenverkehr ohne Auflagen nicht bewegt werden kann.

## Ersatzteile, Werkstatt und Kosten

Auf den Märkten werden viele ehemalige Oberklasse-Fahrzeuge angeboten, die in der ersten Emotion recht viel Geld für den Luxus auf Rädern bieten. Doch Vorsicht, denn eine komplette Inspektion oder gar Motorreparatur, zum Beispiel eines Jaguar V12-Motors bzw. eines Bentley, Rolls-Royce oder anderen Fabrikats kann ganz schnell den aktuellen Wert eines Fahrzeugs übersteigen. Fragen Sie einmal nach dem Preis eines Türschlosses bei Rolls-Royce nach!

Historische Automatik-bzw. Halbautomatik-Getriebe können höhere Kosten verursachen als Schaltgetriebe.

Während der Auswahl sollte auch einmal geprüft werden, ob es für den Typ überhaupt Ersatzteile für Karosserie und Technik verfügbar sind. Gibt es Fachbetriebe, die das exotische Fahrzeug überhaupt reparieren können? Als Beispiel möchte ich hier einmal einen Citroën nennen, der von 1970 - 1975 gebaut wurde und eine Mischung aus Maserati und Citroën darstellt. Bereits in den 70er Jahren waren die Werkstätten mit diesem Wagen völlig überfordert und heute gibt es nur ganz wenige Experten für das Fahrzeug.

## Wertsteigerungen

In diversen Print- und Onlinemedien wird immer wieder von sicheren Wertsteigerungen bei diversen Classic Car berichtet. Begehrt sind in der Regel Cabrios, Coupés und Sportwagen mit positivem Image. Zu dieser Auswahl gehören auch historische Automobile, die in geringer Stückzahl gebaut wurden, Sonderserien, bereits als Neuwagen begehrt, mit nachvollziehbarer Geschichte und aktuell mit “originaler Patina”. Wenn das Fahrzeug eine Geschichte erzählen kann, originale Patina vorweist und noch einen prominenten Vorbesitzer hatte, ist das einen erheblichen Preisaufschlag bei Auktionen wert. Grundsätzlich werden vom gleichen Modell Cabrios bei Käufern höher bewertet als Coupés.

Gepflegte Klassiker ohne Reparaturstau haben in der Regel keinen Wertverlust mehr.

Bei manchen Classic Cars gibt es im Moment einen Hype, der getrieben wird durch Artikel in Print- und Onlinemedien. Dazu zählen Citroën 2CV, FIAT 500, Porsche 911 (luftgekühlt), VW Käfer, VW T1 und T2, Mercedes, Pagode, 190SL, 300SL und Kleinwagen wie BMW Isetta und Messerschmitt Kabinenroller. Ob die gezahlten Preise Bestand haben oder die Blase der Spekulation platzt, wird die Zukunft zeigen. Manche Oldtimer werden heute als Kunst angesehen und erzielen deshalb bei Auktionen besonders hohe Preise.

Der Großteil der Alltagsautos (Butter- und Brot-Autos) aller Jahrzehnte, Vorkriegszeit, auch aus den 50er Jahren werden keine sehr hohen Werte beigemessen. Das war in den vergangenen Jahren bereits so und sie werden vermutlich auch nie besonders wertvoll werden.

Nur wenige Interessenten sollte sich von den erzielten Preisen der Auktionshäuser mancher Auktionsergebnisse in den USA und Großbritannien verleiten lassen. Offensichtlich haben die dortigen Käufer ein anderes Verhältnis zum Wert und viel zu viel Geld auf dem Konto. Der Trend zu immer höheren Rekordergebnissen bei einzelnen Modellen wird noch durch die andauernden niedrigen Zinsen begünstigt, denn Spargeld auf dem Konto allein bringt kein Ertrag. So sind einzelne Fahrzeuge reine Spekulationsobjekte.

Selbst heute seltene und nicht verbastelte Modelle wie Opel Rekord, Kadett, Olympia, Manta, Kapitän, Admiral und Diplomat haben seit Jahren keine Wertsteigerung. Das gilt auch für die meisten Ford Modelle. Mercedes Fahrzeuge wie Ponton, Heckflosse oder /8 sind teurer im Vergleich. Bei BMW fallen der BMW 507 und die M-Modelle aus dem normalen Preisrahmen.

Bei Volkswagen führte immer der Käfer die Preisliste bei guten Modellen an, während Typ 3, Typ 4, Passat, K 70 nur echte Fans der Modelle zum Kauf lockt. Bei Citroën tummeln sich lediglich die exotischen ID, DS Modelle preislich in höheren Regionen als Ami, CX und GS. NSU Ro80 waren wegen des Wankelmotors exotisch und sind es heute noch mehr, liegen in der Exotik in der gleichen Klasse wie ein Citroën DS-Modell, aber Ro80 sind beim Verkauf nur einen Bruchteil wert. Auch gut erhaltene FIAT Modelle, mit Ausnahme des FIAT DINO,

bewegen sich im normalen Preisregionen. Ein FIAT Millecento ist seltener als mancher Ferrari, doch der Preis für ein seltenes und gut erhaltenes Exemplar ist ziemlich gering.

In der Regel ist es gleichgültig, wie selten ein Modell heute ist, denn das hat auf die Wertentwicklung wenig Einfluss. Prestige und Image bereits zu Zeiten, als die Modelle Neuwagen waren, zählt auch heute noch. Der statistisch (?) ermittelte durchschnittliche Preis für einen Oldtimer soll bei 15.000 Euro liegen. Auch das zeigt, dass die publizierten Ergebnisse von Auktionen und deren astronomischen Preisen nicht zu verallgemeinern sind. Doch hier trennen sich die Interessen, denn ein Teil hat Freude am Hobby Oldtimer und der andere Teil sieht diese Spezies als Wertanlage oder als Kunstobjekt.

## Händler oder Privatanbieter

Der Kauf eines Oldtimers ist Sache des Vertrauens und so stellt sich die Frage: Kaufe ich bei einem Händler oder vom privaten Eigentümer? Gut zu wissen ist, Händler kaufen Fahrzeuge nur dann an, wenn der Einkaufspreis zuzüglich der Händlerspanne einen Verkauf vermutlich in kurzer Zeit ermöglicht. Natürlich benötigt der Händler für seine Räumlichkeiten, Verkaufspersonal und Werbung einen Aufwandsersatz und Gewinn. Grundsätzlich ist bei Händlern und Privatpersonen der angegebene Verkaufspreis in der Regel, je nach Objekt, nach unten verhandelbar. Händler achten bei der Anpreisung der Ware mehr auf die Optik als auf die Technik. Manche Oldtimer-Händler haben sich auf eine spezielle Marke oder Typ spezialisiert.

## Händler - Verkauf auf eigene Rechnung

Beim Verkauf auf eigene Rechnung ist der Händler Eigentümer des Fahrzeugs. Er verkauft auf eigene Rechnung. Hier ist der Händler nicht nur für den verkehrssicheren Zustand des Fahrzeugs zuständig, sondern auch für alle schriftlichen Zusicherungen im Kaufvertrag. Der Halterwechsel beim Verkauf sollte immer zwischen Händler und Käufer direkt abgewickelt werden.

## Händler - Verkauf auf Kommission

Viele Händler nehmen gerne Oldtimer zum Verkauf in Kommission. In der Regel wird dann zwischen Eigentümer und Verkäufer ein Maklervertrag für eine bestimmte Zeit geschlossen. In diesem wird der Mindestverkaufspreis, Versicherung für die Zeit beim Händler und weitere Absprachen mit dem Händler geregelt.

Beim Verkauf eines Fahrzeugs durch einen Händler auf Kommission tritt dieser lediglich als Mittelsmann des privaten Anbieters auf. Auf diese Weise wird immer wieder versucht, die gesetzliche Gewährleistung eines Händlers für den von ihm angebotenen Wagen zu umgehen.

Gerne nimmt der Händler auf Kommission sehr hochpreisige Fahrzeuge zum Verkauf entgegen, denn das ist fürs eigene Image gut und andererseits wird bei solchen Fahrzeugen recht großzügig der Verkaufspreis kalkuliert.

## Auktion

Bekannt sind Auktionshäuser für Fahrzeuge aus USA, Großbritannien, Schweiz und anderen Ländern. Der Verkauf von Fahrzeugen über stationäre Auktionen ist in Deutschland aus verschiedenen Gründen noch nicht so populär. Auch Online-Auktionen werden populärer.

Es besteht die Möglichkeit vor dem Auktionstag die Fahrzeuge in einem Ausstellungsraum des Auktionshauses zu besichtigen und sich ein technisches und optisches Urteil zu bilden. Auch werden in der Regel die Fahrzeuge ausführlich auf der Webseite des Auktionshauses vorgestellt. Hier sehen die Fahrzeuge immer gut aus! Bei Interesse ist eine Besichtigung des Objektes sehr zu empfehlen.

## Privatanbieter

Der Kauf vom Privatanbieter hat aus der Sicht des Autors Vorteile. Man hat durch die Antworten auf eigene Fragen ein direktes Feedback vom Verkäufer und kann die Antworten auf die Fragen direkt einschätzen und bewerten. Ebenso lernt man das Umfeld des Verkäufers kennen und setzt es in Beziehung zum angebotenen Fahrzeug.

Ob nun der Kaufpreis beim Privatanbieter günstiger ist, da die Händlerspanne für die Miete der Gewerberäume, notwendige Werbung und kalkulatorischer Gewinn entfällt, können nur Vergleiche unter gleichwertigen Modellen ergeben. Doch wo liegt der qualitative Unterschied, zum Beispiel bei einem Jaguar E-Type, der für 80.000 Euro und 100.000 Euro angeboten wird?

## Weitere Kriterien für die Auswahl

Fahrzeuge mit sehr seltenen zeitgenössischen Modelfarben außen und innen, haben es schwer einen Käufer zu finden. War das Fahrzeug bereits Mauerblümchen zum Zeitpunkt des Neuwagenverkaufs oder mit geschmacklosem Karosseriedesign ausgestattet, erzielen diese nur selten hohe Preise.

Wurde ein bereits gestern wertvolles Fahrzeug nur in kleinen Stückzahlen gebaut oder auch ein Fahrzeug aus einer Sonderserie eines Herstellers treibt den Preis nach oben. Hierbei gilt die Regel, dass die Rarität und Käufer passen müssen.

Dann gibt es auch große und schwere Fahrzeuge mit unpassender flauer Motorisierung. Sie wurden zwar nicht oft gebaut, aber sind wegen der schwachen Motorisierung auch unbeliebt.



Wenn diese Fahrzeuge auch noch mit Automatik-Getriebe ausgestattet sind, dann kann es lange dauern bis ein Käufer gefunden wird.

Versteckte Unfallschäden gilt es vor dem Kauf aufzudecken. Fachgerecht mit Originalteilen reparierte Fahrzeuge und vorhandene Fotodokumentation sind kein Grund sich gegen den Kauf zu entscheiden.

Ob ein neuer Motor eingebaut wurde, lässt sich beim Hersteller anhand der Motornummer abgleichen. Vor einiger Zeit wurde das in einem Gerichtsverfahren für einen speziellen Fall geklärt.

Nachbauten sind ein Fall für sich. Es gibt Werkstätten, die auf komplette Nachbauten spezialisiert sind. Wer kein „Fake“ erwischen will, sollte sich die Geschichte des Wagens erzählen lassen, Unstimmigkeiten herausfinden, Wartungsunterlagen einsehen, Restaurierungsnachweise und Fahrgestellnummer beim Hersteller überprüfen. Grenzwertig sind Fälle wie ein Jaguar E-Type, der eine Fahrgestellnummer eines Coupés besitzt und mit einer Karosserie eines Cabrios verkauft werden soll.

## Besichtigung vor Ort

Für die Besichtigung gibt es einige Regeln. Die Besichtigung eines Oldtimers sollte im Freien nur bei trockenem Wetter stattfinden, um den Lack im trockenen Zustand zu beurteilen. Die Begutachtung des Objekts der Begierde sollte bei Tageslicht stattfinden, um eine optimale Beleuchtung von allen Seiten zu haben. Es muss für die Besichtigung eine Grube oder Hebebühne zur Verfügung stehen, um den Unterboden, Motor, Getriebe, Differential, Auspuff und Achsen zu inspizieren. Was nutzt es, wenn das Fahrzeug von oben einen gepflegten oder aufbereiteten Zustand vorweist, der Unterboden dick mit „neuem Unterbodenschutz“ bearbeitet wurde, die Achskomponenten und Bremsen sichtbar sehr lange keinerlei Zuwendung genossen haben.

Mit einem Autolack-Tester sollte unbedingt getestet werden, wie dick der Lack aufrägt und die Spachtelschicht unterhalb des Lacks ist. Nachträgliche Lackierungen sind immer dicker als die ursprüngliche Lackierung ab Werk! Auch sind Lackstärken keineswegs immer gleich gewesen. An Karossen von hochwertigen Einzelanfertigungen wurde immer mehr Teile gezinnt und gespachtelt als in der Großserie. Zinn ist nun mal nicht magnetisch ...

## Checkliste

Jeder Interessent sollte sich anhand der Erkenntnisse, die er im Vorfeld mit seinen Recherchen über Modell und Typ gewonnen hat, eine [Link zum Download](#) der zu prüfenden Punkte am

Fahrzeug bei der Besichtigung zusammenstellen. Kaufberatungen zu einzelnen Modellen findet der Interessent im Internet, Fachzeitschriften und in Vereins- bzw. Club-Nachrichten diverser modellspezifischer Vereine und Interessengemeinschaften.

## Vertrauen

Während der Besichtigung beim Händler oder privaten Verkäufer muss ein gewisses persönliches Vertrauensverhältnis aufgebaut werden, sonst sollte man die Besichtigung abbrechen. Mit ein wenig Übung merkt man schnell, ob ein Fahrzeug schön geredet werden soll oder auf spezielle Fragen keine oder nur ausweichende Antworten vom Verkäufer kommen. Ein Oldtimer-Kauf ohne selbst Schrauber zu sein und sich vorher gründlich einzulesen erfordert in erster Linie eine dicke Briefftasche und guten Glauben.

## Sachkundige Beratung

Wer unsicher in der Beurteilung des Fahrzeuges ist, sollte zur Besichtigung bei einem Händler oder privatem Verkäufer einen Experten mitnehmen, der technische Erfahrungen besitzt. Schnäppchen gibt es nur selten und Lehrgeld haben die meisten Eigentümer eines Oldtimers bereits bezahlt. Denn seltsamerweise schaffen die meisten zum Verkauf stehenden Oldtimer eine kurze Probefahrt ohne Störung!

Sachverständiger kann ein Kfz.-Meister sein, der zur Besichtigung gegen Kostenerstattung mitfährt und sich mit Modell und Typ gut auskennt. Das Geld ist möglicherweise gut angelegt, um teure Reinfälle vor einem Kauf zu vermeiden.

Selbst ein Fachmann kann niemanden davor schützen, dass in Zukunft der Motor, Getriebe, Differenzial oder ein anderes Bauteil seinen Dienst in Zukunft einstellt. Ein mehr oder weniger großes Restrisiko ist auch bei sorgfältiger Auswahl, gerade bei nicht sichtbaren Dingen, immer dabei.

## Termin und Witterung

Der Termin der Besichtigung sollte so gewählt werden, dass genügend Zeit für eine ausgiebige Begutachtung und Probefahrt eingeplant wird. Die Witterung sollte trocken sein, denn nasse Lacke verbergen Mängel und die Besichtigung sollte bei guter Helligkeit im Tageslicht stattfinden. Auch bei Licht gesehen, ist der äußere Zustand besser einzuschätzen.

## Probefahrt

Zur Besichtigung gehört unbedingt eine Probefahrt. Hier können alle Funktionen getestet werden. Vorsicht, wenn das Fahrzeug bereits vor der Besichtigung warm gefahren wurde. Soll möglicherweise die Kaltstart-Schwierigkeiten oder andere Mängel verschwiegen werden?

Zu einer Probefahrt gehören aus meiner Sicht auch die Besichtigung des Fahrzeugunterbodens und der Achsen auf einer Hebebühne oder Grube. Wer keine Grube zur Verfügung hat, einfach mal mit dem Fahrzeug zu einer Stelle, die Hauptuntersuchungen durchführt, hinfahren und fragen, ob man die Grube zur Inspektion der Technik kurzfristig nutzen darf.

Selbst wenn es eine Prüf-Gebühr kosten sollte, ist das Geld gut angelegt, um vor unliebsamen Überraschungen sicherer zu sein. Aus Sicht des Autors ist eine solche Art Untersuchung mehr wert als ein einfaches Sachverständigengutachten für etwa 150 Euro.

## Transport mit Anhänger

Wird der Oldtimer auf einem Anhänger nach dem Kauf transportiert, ist ein Anhänger mit Tandem-Achsen wegen der Fahrsicherheit zu bevorzugen. Beim Anhänger ist die Tragfähigkeit und Schräge der Rampe zu beachten, denn manche Fahrzeuge haben sehr wenig Bodenfreiheit und können bei der Auffahrt auf den Anhänger durch Schrägstellung am Unterboden, zum Beispiel Ölwanne oder Auspuff, Schaden erleiden. Auch ist die genehmigte Anhängelast des Zugfahrzeugs und das Gewicht der zulässigen Auflage auf der Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs zu berücksichtigen.

## Sachverständigengutachten

Sachverständigengutachten werden heute von diversen Organisationen und selbstständigen Sachverständigen angeboten. Einfache Kurzgutachten kosten etwa 150 Euro, sind „oberflächlich“ und wenig fundiert. Sie bewahren niemanden vor hohen Reparaturrechnungen nach dem Kauf, auch nicht bei Zustandsnote 2+! Die erhobenen Daten sind nützlich zur Aktualisierung der Preisnotierungen für Modelle der Bewertungsorganisationen. Versicherungen sind bis zu unterschiedlichen Werten auch mit mehreren eigenen Fotos des Fahrzeugs vor Abschluss einer Vollkaskoversicherung zufrieden. Im Falle des Falles bestellt die Versicherung einen eigenen Sachverständigen und dieser schätzt Wert und Schaden.

Mir ist bereits zweimal aufgefallen, dass Sachverständigengutachten für historische Fahrzeuge manchmal nicht den wirklichen Sachverhalt wiedergeben. Ob dabei eine Nähe der Beteiligten, mangelnde Sachkenntnis oder ausreichende Zeit für die erforderliche optische und technische Untersuchung die Ursachen sind, möchte ich nicht beurteilen. Vielleicht sind es auch

verbraucherfreundliche Fahrzeugexperten, die ihren Kunden falsche Hoffnungen über Wert und Verkaufspreis machen wollen. Auch in Foren im Internet lese ich immer wieder von zweifelhaften Gutachten.

In einem Fall waren schlechte Spaltmaße, nicht nur Rost am Kofferraumboden und eine teilweise erneuerungsbedürftige Innenausstattung fest zustellen. Weiterhin war der Roadster vor mehr als 10 Jahren mit einer „Verkaufslackierung“ versehen worden. Der Verkäufer bestätigte mir auch bei der Besichtigung, dass der Gutachter nicht in den Kofferraum geschaut hat! Der Zustand bei der Besichtigung entsprach nicht dem schriftlichen Gutachten. Die Benotung im Gutachten und der geforderte Verkaufspreis für den Oldtimer korrespondierten jedoch.

In einem anderen Fall wurde das zum Verkauf stehende Fahrzeug mit Zustand 2+ in einer Verkaufsanzeige angepriesen: „Gutachten: Gesamtzustand 2+, TOP Zustand, ... Karosserie keine Durchrostungen, ... alle Dokumente vorhanden“. Am Unterboden fanden sich auf aktuellen Fotos sichtbarer Rost und teilweise frisch aufgebrachter Unterbodenschutz, der vermutlich wegen Unterrostungen bereits wieder aufgebrochen war. Der geforderte Preis entsprach dem Zustand 2+ für den Oldtimer! Bei einem historischen Auto mit Zustand 2+ sollen keinerlei Rostschäden vorhanden sein. Sichtbare Rostschäden dürften allenfalls einen Zustand 3 rechtfertigen.

## Zustandsnoten

Klassische Fahrzeuge können je nach Beschaffenheit in die Zustandsnoten von 1-5 eingeteilt werden. Dabei bedeuten die einzelnen Noten:

### *Makelloser Zustand ~ Zustandsnote 1*

Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse ohne Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Unbenutztes Original (Museumsauto) oder komplett und perfekt restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu oder besser nach Vollrestauration. Ein Fahrzeug, bei dem man auch bei genauester Prüfung keine Mängel feststellen kann. Entspricht der nach heutigem Standard technisch und handwerklich höchsten Güte. Sehr selten!

### *Guter Zustand ~ Zustandsnote 2*

Fahrzeug ist mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren, original, oder fachgerecht und aufwändig restauriert. Es hat keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile mit Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt bezogen, würde es einem 3 bis 5 Jahre alten, optimal gepflegten Fahrzeug entsprechen.

### *Gebrauchter Zustand ~ Zustandsnote 3*

Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig. Ein Fahrzeug, das von weitem zwar mängelfrei, aber dennoch gebraucht aussieht. Bei näherer Betrachtung erkennt man unschwer Gebrauchsspuren und diverse kleinere Mängel.

Auf den Gebrauchtwagenmarkt bezogen würde es einem 8 bis 12 Jahre alten, durchschnittlich gepflegten Fahrzeug entsprechen.

### *Verbrauchter Zustand ~ Zustandsnote 4*

Das Fahrzeug ist nur bedingt fahrbereit und sofortige Arbeiten sind notwendig. Es hat leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Das Fahrzeug ist teil restauriert, leicht zu reparieren bzw. zu restaurieren. An dem Fahrzeug erkennt man die Mängel schon aus der Entfernung. Eine oberflächliche Prüfung zeigt bereits notwendige Reparaturen.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt entspricht dies einem Fahrzeug im Alter zwischen 14 und 20 Jahren bei nachlässiger Pflege entsprechen.

### *Restaurierungsbedürftiger Zustand ~ Zustandsnote 5*

Das Fahrzeug befindet sich in restaurierungsbedürftigem Zustand, nicht fahrbereit, schlecht restauriert bzw. teilweise oder komplett zerlegt. Größere Investitionen sind nötig, aber noch restaurierbar und es fehlen möglicherweise Teile. Ein Fahrzeug, das aufgrund seiner optischen Erscheinung klar als Restaurationsobjekt eingestuft wird.

Auf dem Gebrauchtwagenmarkt entspräche der Zustand einem über 20 Jahre alten, schlecht gepflegten Wagen bei dem gerade der anstehende Prüftermin nach §29 das "Aus" bedeutet, bzw. technische Defekte die bisherige Benutzung aus wirtschaftlicher Sicht beenden.

## Fallbeispiel - Wertermittlung

In der Verhandlung vor Gericht ging es um einen Porsche 911 Targa, Erstzulassung 2/1973 mit Kilometerstand 95.000. Der Porsche 911 Targa wurde als Oldtimer mit Macken und fahrbereit verkauft.

In dem Sachverhalt verwies der Verkäufer als Beklagter den Käufer als Kläger auf ein vorhandenes Sachverständigengutachten. Es hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Bewertung des Fahrzeugs mit der Zustandsnote 3 minus nur eine oberflächliche Untersuchung zugrunde lag. Der Sachverständige hielt es für möglich, dass eine genauere Untersuchung des Porsche 911 Targa zu einer Abwertung um 0,5 Punkte führen könnte. Das würde auch zu einem erheblich geringeren Marktwert führen.

Der Käufer vertraute auf die Einstufung des Fahrzeugs mit Note 3 minus. Das Gericht meinte, dass er sich grob fahrlässig verhielt, da ihm somit ein schlechterer Fahrzeugzustand als der im

Gutachten beschriebene verborgen blieb. Mit einem Urteil vom 11.4.2013 – I-3 U 31/12 hat das OLG Düsseldorf den Fall “Oldtimer mit Macken” entschieden.

Jeder Käufer muss für sich selbst entscheiden, ob ihm das angebotene Fahrzeug den vom Verkäufer geforderten Preis wert ist. Möchte ich zum Beispiel für eine BMW Isetta mit subjektiv geringem Gebrauchswert mehr als 30.000 Euro zahlen oder für einen ordentlichen Triumph TR6 mit hohem Spaßfaktor im Sommer lediglich 20.000 Euro? Es lassen sich weitere Beispiele hinzu fügen: Warum ist ein guter Austin Healey mit dem Komfort eines 50er Jahre Autos mehr als doppelt so teuer als ein TR6?

Wie an anderer Stelle angedeutet, spielen Nachfrage und Emotionen eine große Rolle auf dem Oldtimer-Markt und oft ist es erschreckend, dass für viel Geld wenig gut Ware verkauft wird.

## Marktpreis vs. Wiederbeschaffungswert

Als Marktpreis bezeichnet man in der Wirtschaftswissenschaft den Preis eines Gutes, der sich auf einem Markt, das heißt durch das Zusammentreffen von Angebot und Nachfrage, bildet (Quelle: Wikipedia). Der Wiederbeschaffungswert oder Wiederbeschaffungskosten sind die Kosten, die nötig sind, um ein aus dem Betrieb ausgeschiedenes Wirtschaftsgut zu ersetzen. Diese Preise können voneinander abweichen.

## Vertrag Käufer - Verkäufer

Viele Verkäufer ködern Interessenten mit mündlichen Versprechungen. Diese haben im Falle eines Falles jedoch nur dann Gültigkeit und Beweiskraft vor Gericht, wenn sie im Kaufvertrag schriftlich und nachvollziehbar niedergelegt wurden.

Der Kauf eines Fahrzeugs, ob im Inland oder Ausland muss immer durch einen schriftlichen Kaufvertrag beurkundet werden. Dazu gehören der Kfz.-Brief, Zulassung und ggfs. die Zolldokumente. Wichtige Bestandteile eines Kaufvertrages sind, die Adresse des Verkäufers (Ausweis) und Käufers, die Beschreibung des Gegenstandes und des Zustandes. Mängel müssen schriftlich festgehalten werden, besonders getroffene Vereinbarungen und Zubehör. Zum Schluss kommen Datum und Uhrzeit der Übergabe wegen des Übergangs der Risiken vom Verkäufer auf den Käufer und die Unterschriften der Vertragspartner hinzu.

## Versicherungen

Der Kaufpreis ist ein Wert für das Fahrzeug, der fest steht. Dieser kann auch als Wert für die Vollkaskoversicherung angenommen werden. Der Wiederbeschaffungswert kann einen anderen Preis haben. Um diese Unsicherheiten im Falle eines Falles abzudecken, macht es Sinn, eine Vollkaskoversicherung für das Fahrzeug in Höhe des Wiederbeschaffungswertes abzuschließen und dafür die erhöhte Prämie zu bezahlen. Das kann, zum Beispiel bei einem Unfall, Brand oder Diebstahl vor erheblichem finanziellen Schaden schützen.

Beim Abschluss einer Haftpflicht-Versicherung, Teilkasko-Versicherung oder Vollkasko-Versicherung für einen Oldtimer sind einige Dinge vor Unterzeichnung eines Vertrags beim Versicherungsvertreter, Versicherungsmakler oder im Vergleichsportal zu beachten.

In der Regel richten sich die Prämien der Haftpflicht-Versicherungen nach dem Jahr der Erstzulassung des Fahrzeugs, der maximal zu fahrenden Kilometerleistung pro Kalenderjahr bei Zulassung mit einem H-Kennzeichen und dem Wert des Autoklassikers. Bei einigen Versicherungen wird auch noch das Alter des Halters bzw. weitere Fahrer berücksichtigt. Wegen des bei guter Pflege gleichbleibenden Wertes eines Autoklassikers oder im Laufe der Jahre gar steigenden Wiederbeschaffungskosten ist es ratsam, immer eine Vollkasko-Versicherung abzuschließen.

Weiterhin können bei der Höhe der Prämie Faktoren, je nach Versicherung, Einfluss haben: Alter des Fahrzeugs, Unterbringung in Einzelgarage, Halle Carport, Hersteller und Modell, Alter des Versicherungsnehmers, abgeschlossene Wohngebäude-Versicherung, Club- oder Vereinsmitgliedschaft etc.

Manche Versicherungen verlangen grundsätzlich oder ab einem bestimmten Fahrzeugwert für die Vollkaskoversicherung ein Gutachten über den Fahrzeugwert. Andere Versicherungen sind mit aktuellen und guten Bildern, Selbsteinschätzung des Zustandes und Angabe eines Versicherungswertes einverstanden, so dass die Prämie für den Gutachter entfällt. Richtlinien können bei der Selbsteinschätzung des Fahrzeugwertes die Zustandsnoten 1 – 3 geben.

## Versicherungskonditionen vergleichen

In jedem Fall sollte jeder Versicherungsnehmer vor Abschluss einer Oldtimer Versicherung mehrere Angebote einholen und diese prüfen. Nicht immer ist der Abschluss über ein Online Portal einer Versicherung oder eines Versicherungsmaklers die günstigste Möglichkeit. Gerade bei Versicherungsmaklern bzw. Online Vergleichsportalen sind nicht immer “alle Versicherungsgesellschaften” mit einbezogen. Ein direkter Abschluss ist oft günstiger als über einen Vermittler.

Grundsätzlich sind die einzelnen Angebote der Versicherungen für Autoklassiker nur schwer zu vergleichen, da die Anforderungen und Bedingungen für die Ermittlung der Preise in den

einzelnen Tarifen der Haftpflicht-Versicherung, Teilkasko-Versicherung oder Vollkasko-Versicherung recht unterschiedlich ausfallen.

Eigene intensive Versicherungs-Vergleiche bringen in der Regel den besten Erfolg. Mittels Papier, Bleistift oder mittels Tabellenkalkulation erhält man schnell einen aussagefähigen Überblick beim Vergleich der Anforderungen und den Angeboten der vielen Oldtimer-Versicherungen.

Nicht vergessen sollte man die eingehende Prüfung der AGB der jeweiligen Versicherung. Diese sind meist mehrere Seiten lang und sehr klein gedruckt. Es ist ratsam diese vor Abschluss eines Vertrages zu lesen! In der Regel weichen die Bedingungen und Einschränkungen bei einem möglichen Ausgleich des Schadens voneinander ab. Einschränkungen bei notwendigen Leistungen werden heute mit Maximalwerten für Entschädigungszahlungen oder mit geschickten Formulierung des Textes erreicht.

Eine besondere Versicherung ist die Allgefahren-Versicherung, die Bruchschäden, Getriebeschäden und Motorschäden in gewissen Umfang abdeckt und nur von manchen Gesellschaften angeboten wird.

Bei allen abgeschlossenen Versicherungen daran denken, spätestens im 4. Quartal eines Jahres mit anderen Angeboten vergleichen und bei besseren Konditionen bis zum 30. November kündigen.

**Merke:** Versicherungen erzielen den Gewinn durch das Inkasso von Prämien und die Bezahlung von Schäden mindern den jährlichen Gewinn einer Gesellschaft!

## Transport-Versicherung - Spediteur

Müssen nicht zum Straßenverkehr zugelassene Fahrzeuge transportiert werden, ob im Container oder auf einem Anhänger, sollte für diesen Transport eine Versicherung abgeschlossen werden.

Als Transportversicherung wird der Versicherungsschutz für Transportgüter (Güterversicherung) und Transportmittel (Kaskoversicherung) hinsichtlich der Gefahren auf den Transportwegen angeboten.

Der Versicherungsmarkt hält ein breites Angebot bereit, um das Risiko eines Transportes zu mindern. Letztendlich ist der gekaufte Schutz eine Frage der Kosten.

## Schutzbrief

Angebote offerieren die Autoclubs, Versicherungen und Hersteller. Denn die Leistungen unterscheiden sich zum Teil erheblich. Wer einen Oldtimer besitzt, hat neben der Haftpflichtversicherung meistens eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen. Zusätzlich bietet es sich an, einen Schutzbrief gegen die Risiken von Störungen am Fahrzeug für unterwegs zu haben. Doch wie immer bei Angeboten von Autoversicherungen sollte jeder vor Abschluss eines



Versicherungsvertrages sorgfältig die unterschiedlichsten Angebote vergleichen. Jeder Oldtimer Eigentümer muss natürlich vor dem Vergleich festlegen, welche Leistungen und Radius der Hilfe individuell benötigt wird.



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Schutzbriefangebote wurden in letzter Zeit in den Medien öfters verglichen. Die Angebote der Autoclubs waren durchweg am teuersten, boten manchmal auch den besten Schutz mit wenigen Einschränkungen. Klar umfangreiche Leistungen gibt es nicht gratis!

Am preiswertesten sind die Leistungen bei Versicherungen und Herstellern. So kosten die Schutzbriefe bei Versicherungen zwischen sechs und zwölf Euro, sind in ganz Europa gültig und bieten einen Rundum-Schutz. Diese Art von Schutzbriefen sind ausschließlich als Option zu einer Kfz-Versicherung zu buchen.

## Schaden bei abgemeldetem Oldtimer

Welcher Oldtimer- oder Veteranen-Besitzer repariert in seiner Garage oder Halle und ist sich der Schäden, die durch sein Fahrzeug angerichtet werden können, möglicherweise gar nicht bewusst? Es geht hier um Schäden, die durch das abgemeldete Fahrzeug angerichtet werden!

Es gibt eine Versicherungslücke bei nicht angemeldeten Fahrzeugen. Genau diesen Sachverhalt hat das OLG Düsseldorf vom 27.06.2008 mit dem Aktenzeichen AZ I-4 U 191/07 entschieden. Bei einem abgemeldeten Auto in einer Garage entstand beim Starten des Motors ein Brand. In diesem Fall wurde nicht nur das Auto, sondern auch ein fremdes Gebäude durch den Brand beschädigt. Da das Kraftfahrzeug zum Zeitpunkt des entstandenen Schadens nicht zugelassen war, gab es natürlich auch für das Auto keine Haftpflichtversicherung. Auch die Privathaftpflichtversicherung des Kraftfahrzeughalters muss nach dem Urteil die Kosten des Schadens nicht übernehmen.

In der Privathaftpflichtversicherung gibt es eine „Benzinklausel“. Diese besagt, dass ein Privat-Haftpflichtversicherer nicht für einen Schaden haften muss, der beim Gebrauch eines Kfz entstanden ist. Die Benzinklausel dient der Vermeidung einer Doppelversicherung. In solchen Fällen, wenn das Fahrzeug einem Dritten einen Schaden zufügt, greift die Haftpflichtversicherung, die für das Fahrzeug abgeschlossen wurde.

In verhandelten Fall war das Fahrzeug nicht amtlich zugelassen und somit gab es keinen Versicherungsschutz für den angerichteten Schaden. Der Fahrzeughalter muss den Schaden selbst aus eigener Tasche bezahlen. Diesen Sachverhalt nennt man Deckungslücke solange das Fahrzeug nicht angemeldet ist.

Einige Beispiele für Schäden sind: Beim Starten entsteht ein Brand, während der Abstellzeit entsteht ein Kurzschluss, Kabelbrand, Benzin läuft aus, Öl verschmutzt den Erdboden oder das Grundwasser. Das Auto rollt gegen ein anderes Fahrzeug in der Garage. Das sind nur einige Beispiele für mögliche Schäden.

Für die Zeiten in denen ein Fahrzeug abgemeldet ist, repariert oder an ihm gebastelt wird, sollte jeder vorsorgen. Dazu gibt es mehrere Möglichkeiten:

Beitragspflichtige Garagen-Versicherung oder Ruheversicherung: Diese übernimmt Schäden durch Brand, Explosionen und Schäden beim Transport.

Eine beitragsfreie Ruheversicherung gibt es für maximal 18 Monate, wenn das Kraftfahrzeug bereits auf den Versicherungsnehmer zugelassen war und diese bei der Abmeldung beim Versicherer beantragt wurde. Nach Ablauf einer beitragsfreien Ruheversicherung, kann im Anschluss eine beitragspflichtige Ruheversicherung abgeschlossen werden.

Beim Saisonkennzeichen besteht eine beitragsfreie Ruheversicherung während der Ruhemonte für Haftpflichtschäden. Voraussetzung ist vorher der Bestand einer Kaskoversicherung.

Auf jeden Fall benötigt jeder bei Arbeiten am Auto, die nicht im Zusammenhang mit dem Betrieb des Fahrzeugs stehen, eine Privathaftpflichtversicherung!

# Zulassung in Deutschland

Wer sich einen Oldtimer oder Youngtimer gekauft hat, nach einer Renovierung oder Restaurierung wieder für den Straßenverkehr zulassen möchte, hat inzwischen ein recht großes Angebot bei der Auswahl an Kfz-Kennzeichen. Bei der Zulassung eines klassischen Fahrzeugs in Deutschland gibt es diverse Möglichkeiten. Zur Auswahl stehen für den privaten Sammler neben der "normalen Zulassung" mit dem schwarzen Kennzeichen und dem blauen Euro-Balken folgende Möglichkeiten:

## Saison-Kennzeichen

Da Oldtimer in der Regel nur in der Sommersaison bewegt werden, sollte man überlegen, ob ein Saisonkennzeichen als Kfz-Kennzeichen sinnvoll ist. Das Saisonkennzeichen wurde bereits im Jahr 1997 eingeführt und hat sich sehr bewährt.

Interessant ist es, wenn ein Fahrzeug nur eine bestimmte Anzahl von Monaten im Kalenderjahr genutzt werden soll. Die Zulassung ist auf den auf dem Schild angegebenen Monate beschränkt.

Dieser Zeitraum muss mindestens zwei Monate und höchstens elf Monate betragen. Der Zeitraum ist nicht erweiterbar. Falls der Zeitraum der Zulassung geändert werden soll, ist eine neue Zulassung und ein neues Saisonkennzeichen notwendig.

Das Saisonkennzeichen hat die Angaben eines normalen Kfz-Kennzeichens und zusätzlich den Zulassungszeitraum in Monaten. Die Zahl oberhalb des Strichs zeigt den Monat des Beginns der Zulassung an und die Zahl unterhalb des Strichs das Ende des Zulassungszeitraums.

Die meisten Kfz-Zulassungsstellen erheben für ein Saisonkennzeichen Kosten in Höhe von etwa 27 Euro. Hinzu kommt ein Satz Kfz-Kennzeichen mit ungefähr 23 Euro. Die Preise können je nach Zulassungsstelle und örtlichem Autoschild Hersteller unterschiedlich sein. Vorteil des Saisonkennzeichens ist es, dass der Gang zur Zulassungsstelle zum vorübergehenden Stilllegen und wieder Anmelden entfällt. Das spart Zeit und Kosten.

Gerade bei Fahrzeugen, die noch nicht 30 Jahre alt sind, kann gerade bei großem Hubraum, Motoren ohne Katalysator oder Dieselmotoren sehr viel Kfz-Steuer pro Jahr eingespart werden.

Die Haftpflichtversicherung rechnet sich nach der Anzahl der Monate der Zulassung. Wird eine Vollkaskoversicherung abgeschlossen, gibt es bei vielen Versicherungsgesellschaften auch einen Schutz des Fahrzeugs während der "Ruhezeit" außerhalb der Zulassung zum Straßenverkehr. Außerhalb des Zulassungszeitraums muss das Fahrzeug auf privatem Boden abgestellt werden wie auch beim Wechselkennzeichen.

Für Oldtimer ab einem Alter von 30 Jahren, die eine Prüfung zum Führen eines H-Kennzeichens bestanden haben, ist das Saisonkennzeichen nicht geeignet, da die fällige Kfz-Steuer wegen des fehlenden Katalysators höher ausfällt als beim H-Kennzeichen. Es gibt jedoch auch hier eine Ausnahme. Alle Fahrzeuge mit einem Hubraum unter 800 cm<sup>3</sup> und Autos mit einem Wankelmotor (Gewichtsbesteuerung) fahren bei der Besteuerung mit einem Saisonkennzeichen günstiger.

Jedoch hat das Saisonkennzeichen den Nachteil, dass eine Umwelt- und Feinstaubplakette an der Windschutzscheibe erforderlich ist.

Viele Besitzer eines Cabrios und Wohnmobils benutzen das Saisonkennzeichen oder für ein "Verbrauchsfahrzeug" während der Wintersaison wenn das Cabrio geschützt abgestellt ist.

## H-Kennzeichen

Wenn man einen Oldtimer gekauft hat, also ein Fahrzeug, was älter als 30 Jahre ist, kann man unter bestimmten Umständen in Deutschland ein sogenanntes H-Kennzeichen bei der Zulassungsstelle beantragen. Dazu sind bestimmte Voraussetzungen zu erfüllen.

Das „Oldtimer-Kennzeichen“, im Volksmund auch H-Kennzeichen genannt, ist ein normales Kfz-Kennzeichen mit einem nachgestellten „H“. Es ist in Deutschland die Kennzeichnung für ein historisches Kraftfahrzeugs nach § 9 FZV. Voraussetzung ist vor der Zulassung eine Prüfung auf zeitgenössisch originalen Zustand. Ebenso muss das Fahrzeug nachweislich zurzeit mindestens 30 Jahre alt sein (§ 2 Nr. 22 FZV).

Das Kennzeichen folgt dem gleichen Schema wie reguläre Kfz-Kennzeichen. Die Einschränkung besteht darin, dass bei einzeiligen Kennzeichen die Gesamtzahl aller Zeichen ohne dieses „H“ nicht mehr als sieben betragen darf. Schmale Buchstaben und Ziffern lassen manche örtliche Zulassungsstellen nicht zu, so dass von der Buchstaben- und Zahlenkombination viele Varianten mit drei Zahlen vor dem H bereits durch die Haltung der örtlichen Behörde ausgeschlossen sind.

Wer ein Oldtimer-Kennzeichen an seinem Fahrzeug besitzt, hat freie Fahrt in alle Umweltzonen. Die Feinstaubplakette ist daher für Oldtimer nicht relevant

### *Kriterien zur Vergabe eines H-Kennzeichens*

Grundsätzlich sollte der Zustand des klassischen Fahrzeugs mindestens dem Zustand 3 entsprechen. Alltagsspuren, kleinere Mängel, vollständig fahrbereit und keine Durchrostungen sind wichtige Voraussetzungen. Gemäß § 2 Nr. 22 FZV wird ein guter Pflege- und Erhaltungszustand zum normalen alten Fahrzeug gefordert. Das fordert die Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern nach § 23 StVZO vom 6. April 2011.

Die Kriterien zur Vergabe eines H-Kennzeichens werden leider manchmal sehr eng und andererseits großzügig von den Prüfern ausgelegt. Manchmal werden Abweichungen vom Originalzustand geduldet, wenn diese bereits als zeitgenössische Umbauten damals bekannt waren. Das führt dazu, dass Replikat von damaligen Fahrzeugen, sofern das Datum der Erstzulassung beim Spenderfahrzeug mindestens 30 Jahre zurück liegt, auch ein H-Kennzeichen bekommen können. Bedingung ist, dass alle Anbau und Zurüstteile mit einem Dokument zur "Allgemeinen Betriebserlaubnis" (ABE) bei der Prüfung bescheinigt werden. Ob eine nachträglich eingebaute LPG-Anlagen in einem Oldtimer kompatibel mit einem H-Kennzeichen ist, ist strittig.

Das H-Kennzeichen wird von den Prüfern nicht erteilt, wenn deutlich jüngere Komponenten in das Fahrzeug eingebaut wurden, zum Beispiel Motoren, die es zum Zeitpunkt der Erstausslieferung noch nicht gegeben hat. Auch wenig gepflegte Fahrzeugen wird öfters der „H“-Status verweigert.

### *Kfz-Kennzeichen mit alter Schriftnorm (DIN 1451)*

Eine Besonderheit sind Kfz-Kennzeichen, geprägt mit der Schriftnorm (DIN 1451) und ohne blauen Euro-Balken. Diese Kennzeichen kosteten bei der Ausgabe eine zusätzliche Verwaltungsgebühr von 100 Euro! Diese Schilder wurden meines Wissens bisher nur in den Ländern Bremen und Hessen ausgegeben. Zwischenzeitlich wurde die Verordnung wieder zurückgezogen und keine neuen Schilder mit Schriftnorm DIN 1451 mehr ausgegeben.

Bei der Reaktivierung dieser bis zum 31.10. 2000 ausgegebenen Nummernschilder wurde der Anhang für den "Querbalken" zwischen den Ortskennung und der Buchstabenfolge nicht reaktiviert. Die Folge war, dass ein amtliches altes Kennzeichen mit dem Zusatz H keinen Querbalken besitzt. Oldtimer freundliche Zulassungsstellen haben auch schon den fehlenden Querbalken durchgehen lassen.

### *Steuer für Halter eines Fahrzeugs mit H-Kennzeichen*

Je nach Hubraum des Fahrzeugs entstehen Vorteile bei der Kfz-Steuer. Bereits ab einem Hubraum von 800 cm<sup>3</sup> greifen diese steuerlichen Vorteile, da die pauschale Besteuerung pro Fahrzeug unabhängig vom Hubraum pro Jahr 191 € kostet, unabhängig von der Abgasnorm. Das bedeutet, dass ein Kleinwagen bis 800 ccm Hubraum die normale Zulassung günstiger ist.

Eine Alternative, um Steuern zu sparen ist das Saisonkennzeichen. Auch für diese Spezies Kennzeichen wird die normale Steuer berechnet. Bis 1,3 Liter Hubraum ist so ein Sieben-Monats Saisonkennzeichen günstiger als das H-Kennzeichen.

Jedoch nur mit einem H-Kennzeichen ist es erlaubt, in die bestehenden Umweltzonen in Deutschland zu fahren! Somit scheidet das Saisonkennzeichen aus, wenn der Halter in einer Umweltzone wohnt und dort das Fahrzeug zulassen muss.

### *H-Kennzeichen kann entzogen werden*

Jeder Oldtimer mit einem H-Kennzeichen muss regelmäßig zur Hauptuntersuchung gemäß § 29 StVZO (HU). Diese Hauptuntersuchung umfasst die Prüfung auf Verkehrssicherheit und Vorschriftsmäßigkeit. Bei Oldtimern erstreckt sich die Prüfung auch auf die Anforderungen zur „Einstufung als Oldtimer“ zum Zeitpunkt der Hauptuntersuchung. Die neue Plakette wird nicht erteilt, wenn Mängel für den Prüfer ersichtlich sind, die den Status als Oldtimer (automobiles Kulturgut) nicht mehr rechtfertigen.

Als Beispiel mag zur Aberkennung und Verweigerung der Prüfplakette ein völlig ungepflegter und verrosteter Oldtimer dienen! Patina ist etwas anderes.

Dazu ist auf jeden Fall eine Änderung der Zulassungspapiere nach § 13 FZV notwendig. Die Zulassungsbescheinigung Teil I und die Angaben in Feld 14 mit dem Begriff « Oldtimer » und die Emissionsklasse « 0098 » werden geändert und die früheren Werte wieder eingetragen. Das geht jedoch nur im Zusammenhang mit der Zulassungsstelle. Eine andere Möglichkeit ist, die Mängel zu beseitigen oder das Fahrzeug still zu legen.

Die Aberkennung des H-Kennzeichens kann jedoch nach zwei Verfahren erfolgen, denn bis zum 31.10.2011 galt der alte Anforderungskatalog nach § 21c StVZO und seit dem 1.11.2011 gilt die neue Richtlinie zur Beurteilung eines Oldtimers nach § 23 StVZO.

Das bedeutet im Einzelfall die Prüfung der Eigenschaften nach unterschiedlichen Kriterien, je nachdem wann die erste Prüfung für das H-Kennzeichen erfolgte. In den Fällen vor dem 31.10.2011 war das Kriterium die « Zustandsnote 3 ». Für Fahrzeuge mit einer ersten Prüfung nach dem 1.11.2011 gelten ein « guter Pflege- und Erhaltungszustand ».

### *Kurzzeit-Kennzeichen (04-Kennzeichen)*

Wenn man seinen Oldtimer nicht per Anhänger transportieren möchte, sondern auf eigener Achse, dann ist ein Kurzzeit-Kennzeichen (04er-Kennzeichen) eine Wahl. Früher konnten auch Privatpersonen ein rotes Kennzeichen erhalten, um ein Fahrzeug zu überführen.

Der Private, der ein nicht zugelassenes Fahrzeug überführen möchte, bekommt nur noch ein sogenanntes Kurzzeitkennzeichen wenn eine gültige Hauptuntersuchung gemacht wurde. Dieses Nummernschild ist speziell für Probe- oder Prüfungsfahrten sowie für Fahrzeugüberführungen vorgesehen.

Für die Aushändigung benötigt die örtliche Kfz-Zulassungsstelle vom Halter einen gültigen Ausweis und eine elektronische Versicherungsbestätigungsnummer. Diese sogenannte eVB-Nummer erhält man beim Abschluss einer ebenfalls erforderlichen Überführungsversicherung bei einem der vielen Kfz.-Versicherungen. Dabei handelt es sich um eine reine Haftpflichtversicherung. Wer eine zusätzliche Kaskoversicherung für sein Auto oder Motorrad benötigt, muss mit dem jeweiligen Versicherer gesondert einen Vertrag abschließen. Das örtliche Gewerbe für Autoschilder erstellt das Überführungskennzeichen nach den Vorgaben der Kfz-Zulassungsstelle. Anschließend muss noch der amtliche Stempel von der Zulassungsstelle auf das Kennzeichen aufgeklebt werden. Die Kosten für ein Kurzzeitkennzeichen, Bearbeitungsgebühr, Versicherung und Herstellen des Schildes belaufen sich auf etwa 100 bis 130 Euro.

Auf dem Nummernschild ist der letzte Tag der Gültigkeit für die Zulassung zum Verkehr rechts eingeprägt. Dieses Datum richtet sich nach dem Ablauf des vereinbarten Versicherungsschutzes. In der Regel kann ein Kurzzeit-Kennzeichen in einem Zeitraum von fünf Tagen genutzt werden. Dieses Nummernschild darf der Halter nur an einem Fahrzeug und nur für eine Probefahrt oder die Überführung verwenden.

Soll das betreffende Fahrzeug nach Deutschland importiert werden, so ist bei Überführungen aus EU-Ländern zusätzlich zu dem Kurzzeitkennzeichen auch eine Grüne Versicherungskarte notwendig. Für Nicht-EU-Staaten gelten von Land zu Land unterschiedliche Regelungen.

### *Rotes 06-Kennzeichen*

„Rote Nummern“ mit den führenden Ziffern „06“ bekommen nur gewerbliche Kfz-Händler, -Hersteller oder -Werkstätten von den Zulassungsstellen ausgehändigt.

### *Rotes 07-Kennzeichen*

Das 07er-Kennzeichen ist eine Art „Wechselkennzeichen“. Mit dem 07er-Kennzeichen können mehrere Fahrzeuge wie Autos, Lkw oder Traktoren sowie Motorräder und Kleinkraftrad, abwechselnd genutzt werden. Die rote 07er-Nummer kann für bis zu 10 Fahrzeuge, die nicht dauerhaft zugelassen sind, genutzt werden. Eine Ausgabe erfolgt seit 2007 nur für Fahrzeuge, deren erste Zulassung mehr als 30 Jahre zurück liegt.

Alle Fahrzeuge für die nach einer Zulassung das rote 07-Kennzeichen genutzt werden soll, müssen eine zeitnahe erfolgreiche Hauptuntersuchung bestanden haben. Eine weitere Hauptuntersuchung ist nicht erforderlich. Der Nachweis über die Verkehrssicherheit wie Bremsen, Leuchten und Blinker liegt beim Halter. Nach Unfällen kann diese großzügige Regelung für den Halter bei Feststellung eines technischen Mangels teuer werden!

Das rote 07-Kennzeichen berechtigt zur Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen, die der Pflege des technischen automobilen Kulturgutes dienen. Ebenso sind Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten mit dem Kennzeichen möglich. Fahrten im Alltag und Fahrten, zum Beispiel als Hochzeitsauto oder Vermietung sind nicht erlaubt. Für den Nachweis der vorgeschriebenen Verwendung ist es sinnvoll, im Kofferraum immer Werkzeug und Ersatzteile mitzuführen!

Die Fahrten jedes einzelnen Fahrzeugs müssen in einem Fahrtenbuch dokumentiert werden. Schwierigkeiten kann es bei der Zulassungsstelle geben, wenn für unterschiedliche Fahrzeuge und Motorräder Kennzeichen in unterschiedlicher Größe aber gleicher Nummer benötigt werden!

Eine Fahrt ins Ausland mit dem roten 07-Kennzeichen ist möglich. Es kann Probleme geben, da das Kennzeichen dort wegen Unkenntnis nicht offiziell anerkannt wird. Eine einheitliche EU-Regelung gibt es nicht.

Manche Zulassungsstellen können Auflagen bei der Vergabe des roten 07er Kennzeichens verlangen. Der Halter muss ein polizeiliches Führungszeugnis vorlegen. Die Kfz-Zulassungsstelle fordert auch einen Auszug aus der Verkehrssünderkartei des Antragstellers beim KBA an. Ebenso wird der Nachweis auf ein normal angemeldetes Kraftfahrzeug verlangt. Von der Zulassungsstelle erhält man einen "besonderen Fahrzeugschein". In diesen werden die dem Kennzeichen zuzuordnenden Fahrzeuge mit Angabe der Fahrgestellnummer eingetragen und amtlich abgestempelt.

Oft müssen Fahrzeuge, die mit der 07er-Nummer bewegt werden sollen, zur Registrierung bei der Zulassungsstelle vorgeführt werden. Auf jeden Fall muss ein Fahrzeug für den Betrieb mit einem 07-Kennzeichen vorher stillgelegt werden, damit es aus der Statistik des KBA in Flensburg verschwindet.

Die Gebühren sind bei der Zulassung höher als bei einem normalen schwarzen Kennzeichen.

Für die Vergabe des Kennzeichens wird eine pauschale Kfz-Steuer, unabhängig vom Hubraum und Anzahl der angemeldeten Fahrzeuge festgelegt. Sie beträgt bei Pkw 191,73 Euro im Jahr und für Motorräder 46,02 Euro im Jahr. Für die Kfz-Haftpflichtversicherung und Vollkaskoversicherung bieten verschiedene Versicherer spezielle Tarife an. Hierzu empfehle ich einen Versicherungsvergleich. Auch Flottentarife sind möglich. Die Versicherungsprämie errechnet sich nicht nach Fahrzeugalter, KW (PS), Regional- oder Typenklassen und weiterer persönlicher Merkmale, sondern nach dem Fahrzeug mit dem größten Hubraum.

Auf jeden Fall sollte der Halter, der das rote Kennzeichen haben möchte, mit seiner zuständigen Zulassungsstelle vorher Kontakt aufnehmen, um alle Fragen und Auflagen zu klären.



In vielen Landkreisen und Städten muss die Verlängerung des roten 07er-Kennzeichens beantragt werden. In manchen Landkreisen wird es nach einer Probezeit unbefristet erteilt. Exakte Informationen dazu gibt es bei der zulässigen Zulassungsstelle.

Die Nachweise der Fahrten werden, wie in vielen Landkreisen und Städten üblich, einmal im Jahr von der Zulassungsbehörde kontrolliert. Auf Antrag des Halters kann das Prüfungsintervall bei geringem Umfang der Fahrten auf zwei Jahre ausgeweitet werden.

Als Fahrzeugpapier erhält der Halter ein rotes Fahrzeug-Scheinheft, in das die Zulassungsbehörde die wichtigsten Daten der Fahrzeuge, die mit dem Kennzeichen bewegt werden, einträgt.

Fahrzeuge, die in Frage für das 07er-Kennzeichen kommen, müssen die gleichen Voraussetzungen erfüllen wie für das H-Kennzeichen. Sie müssen mindestens 30 Jahre alt und in gutem, originale oder originalgetreuem Zustand sein. Besonders interessant ist die rote Kennzeichen für Besitzer sehr alter Kraftfahrzeuge, die zum Beispiel keine elektrische Anlage besitzen und aus diesem Grund die geltenden Zulassungsvorschriften nicht erfüllen. Ebenfalls attraktiv ist das rote Kennzeichen für Sammler, die mehrere Fahrzeuge besitzen und nur sporadisch fahren, denn der Kfz-Steuersatz beträgt pauschal 191 Euro pro Jahr.

Es gibt jedoch massive Nutzungseinschränkungen. So dürfen Fahrzeuge mit diesem Kennzeichen ausschließlich Oldtimer-Treffen und Veranstaltungen, die der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, ansteuern. Ferner erlaubt sind „Probe- und Prüfungsfahrten sowie Fahrten zum Zwecke der Reparatur und Wartung.“ Zum Nachweis ist ein Fahrtenbuch zu führen.

Auch eine Hochzeitsfahrt fürs befreundete Pärchen, Einkaufstouren oder gar gewerbliche Nutzung ist verboten.

### *07-Kennzeichen müssen am Auto befestigt sein*

Die Kfz-Kennzeichen müssen am Fahrzeug außen vorne und hinten gut sichtbar angebracht werden.

Das Oberlandesgericht Koblenz (10 U 1258/10) hat einen Fall entschieden, bei dem ein Auto mit rotem Kennzeichen brannte. Die Kennzeichen waren nicht außen am Fahrzeug angebracht, sondern lagen im Innenraum.

Die Kasko-Versicherung verweigerte wegen dieses Sachverhaltes die Schadenregulierung und bekam Recht in dem Urteil. Es besteht auch kein Versicherungsschutz wenn die Kennzeichen über Nacht demontiert sind. Was im vorliegenden Fall Sachverhalt war, um die roten Kennzeichen vor Diebstahl zu schützen.

# Wechselkennzeichen für Oldtimer

Seit Änderung der Fahrzeugzulassungs-Verordnung in Deutschland, mit Datum vom 1. Juli 2012, können Wechselkennzeichen (W-Kennzeichen) ausgegeben werden.

## Einzeiliges Kennzeichen



## Zweizeiliges Kennzeichen



## Kraftradkennzeichen



*Quelle: Wikipedia*

Ein Wechselkennzeichen soll ein Kfz-Kennzeichen sein, das für verschiedene Kraftfahrzeuge ausgestellt wird. Bei Führung des vollständigen Kennzeichens am Fahrzeug ist es für den Verkehr zugelassen. Ohne vollständiges W-Kennzeichen ist das Fahrzeug nicht zugelassen und muss auf privaten Gelände abgestellt sein. Das Wechselkennzeichen besteht aus einem festen Schild, das am Fahrzeug befestigt ist und einem Wechselelement, das an dem Fahrzeug angebracht wird, welches im Verkehr bewegt werden soll.

Das Wechselkennzeichen ist kompliziert zu handhaben und bringt eigentlich fast nur Nachteile mit sich:

Klasse M1 ~ Kraftfahrzeuge für Personenbeförderung mit maximal acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz

Klasse L ~ Krafträder, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge und vierrädrige Kraftfahrzeuge bis 550 kg Leermasse

Klasse O1 ~ Anhänger bis 750 kg zulässiger Gesamtmasse

Gewechselt kann nur werden, wenn die Fahrzeuge einer Klasse angehören. Weiterhin müssen die Kfz-Schilder der beiden verwendeten Fahrzeuge die gleichen Abmessungen haben. Es muss sich jedoch nicht um die gleiche Fahrzeugart handeln. Das Wechselkennzeichen darf nicht gleichzeitig an beiden Fahrzeugen verwendet werden.

Eine gültige Feinstaubplakette für die Einfahrt in die eingerichteten Umweltzonen in Deutschland ist meines Wissens erforderlich. Bei den Kosten kommt aus meiner Sicht ein weiterer Nachteil zum Tragen. Die Kosten der Zulassung betragen etwa 65 Euro bei zwei Fahrzeugen. Für jedes Fahrzeug ist die volle Kfz-Steuer zu bezahlen und bei der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung gibt es möglicherweise bei einigen Versicherungsgesellschaften ermäßigte Prämien.

Wegen der genannten Nachteile ist das Wechselkennzeichen für Oldtimer bisher kein Erfolg und wurde bisher extrem wenig nachgefragt. Hier zeigt sich wieder, dass eine gute Idee und einfache Umsetzung aus Österreich und der Schweiz (Wechsel-Kontrollschild oder Wechselnummer) in Deutschland zum Nachteil der Bürger durch bürokratische Vorgaben und Bevormundung ein Misserfolg wurde.

## Wiedereinführung der alten Kreiskennzeichen

Mit den diversen Gebiets- und Kreisreformen Anfang der 70er Jahre wurden viele historische Kfz.-Kennzeichen abgeschafft und sind bis auf wenige Ausnahmen nicht mehr an den Fahrzeugen vorhanden. Die Abschaffung haben viele Menschen mit Heimatstolz und Nostalgie nicht verwunden und können diese Buchstaben-Kombinationen nun wieder an ihren Oldtimern bei der Zulassungsstelle beantragen.

Ende 2012 wurde die Wiedereinführung, also die Rückkehr der alten Kreiskennzeichen wieder amtlich genehmigt. Die Zahl der teilnehmenden Landkreise wächst ständig. Inzwischen sind wieder etwa 190 alte Kürzel genehmigt worden.

## Stillegen eines Oldtimers

Wer alljährlich den gleichen Zeitraum für eine Stilllegung nutzen möchte, zum Beispiel vom 1.11. bis 30.04., der sollte beim Strassenverkehrsamt/ Zulassungsstelle ein Saisonkennzeichen wählen. Man erspart sich den Gang zur Behörde und die Gebühren für die An- und Abmeldung. Wenn der letzte Tag des einmal gewählten und auf dem Kennzeichen aufgedruckten Monats vorüber ist, darf das Fahrzeug nicht mehr auf öffentlichem Grund genutzt und abgestellt werden!

Mit einem normalen Kennzeichen kann der Zeitraum der “vorübergehenden Stilllegung” jedes Jahr anders gestaltet werden, um noch freundliches Wetter für eine Oldtimer Tour zu nutzen. Die anteilige Kraftfahrzeugsteuer wird tageweise gerechnet und zu viel bezahlte Steuer zurück erstattet. Achtung: Nach 18 Monaten erlischt der Fahrzeugbrief und die Wiederinbetriebnahme verlangt dann ein “Vollgutachen” nach §21 StVZO.

Wer für einen Schaden bei einem abgemeldeten Oldtimer haftet, können Sie in einem der vorstehenden Kapitel lesen. Die Risiken sind groß!

Wenn die Hauptuntersuchung in die Ruhezeit fällt dann ist dies nach Wiederinbetriebnahme umgehend nachzuholen. Nur für Fahrzeuge ab Zulassungsdatum 1.1.1969 muss zusätzlich zur Hauptuntersuchung auch die Abgasuntersuchung durchgeführt werden.

Gerade bei Fahrzeugen mit “vorübergehender Stilllegung” wird geraten, diese Prüfungen noch vor dem Stillegen zu erledigen. Denn bei der Wiederzulassung werden die Fahrzeugpapiere von der Behörde erst dann ausgehändigt, wenn der entsprechende dokumentierte Nachweis der Prüfungen vorliegt!

## Oldtimer und Reisen

Wer an seinem Fahrzeug ein Euro-Kfz-Kennzeichen mit der Länderkennung hat, zum Beispiel « D », kann mit diesem Kennzeichen ins Ausland fahren. Wer ein anderes Kennzeichen am

Fahrzeug hat, muss das genormte ovale D-Schild mit den Maßen 11,5 x 17,5 cm weiterhin am Wagen bei Fahrten ins Ausland haben.



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Das Kurzzeit-Kennzeichen wird im Ausland nicht überall akzeptiert. In Österreich und in Italien wird das Kurzzeit-Kennzeichen allerdings meist toleriert. In anderen Ländern kann die Verwendung möglicherweise zu einem Bußgeld führen.

Wer mit einem 07er-Kennzeichen ins Ausland fahren möchte, kann dies tun. Das Fahrzeug muss im Fahrzeugschein von der zuständigen Zulassungsstelle eingetragen sein. In manchen Ländern kann es jedoch Probleme mit der Anerkennung aus Unkenntnis geben. Auf jeden Fall muss man eine grüne Versicherungskarte mitführen.

In verschiedenen Ländern ist das Tragen von Warnwesten für Insassen eines Oldtimers, wenn sie außerhalb von geschlossenen Ortschaften das Fahrzeug verlassen (Panne, Notfall, Unfall), vorgeschrieben. Das ist zum Beispiel in Ländern wie Italien, Kroatien, Montenegro, Österreich, Portugal, Slowakei und Spanien die Regel.

Aus Sicherheitsgründen sollte grundsätzlich für alle Insassen eines Oldtimers Warnwesten vorhanden sein, auch wenn diese nicht vorgeschrieben sind. Das gilt auch für Fahrer eines Mopeds, Motorrollers und Motorrades.

Ein Verbandskasten im Oldtimer mit aktueller Kennzeichnung ist eine Selbstverständlichkeit. Eine Besonderheit gilt in Österreich. Dort müssen auch Motorradfahrer einen Verbandszeug mitführen. Dieser muss staubdicht verpackt sein.

Vorgeschrieben ist in den meisten Ländern das Mitführen eines Warndreiecks. In einigen Ländern gilt auch eine Lichtpflicht am Tag. Das ist länderspezifisch geregelt. Bei Nichtbeachtung einer dieser Regeln drohen Geldbußen in unterschiedlicher Höhe. Werkzeug und Ersatzteile sind natürlich bei einer Reise in das Ausland nicht vorgeschrieben, können jedoch im Fall einer Panne hilfreich sein.

In Italien dürfen im Sommer keine Reifen mit dem M+S Symbol bzw. dem Eiskristall-Symbol montiert sein.

Wenn der Oldtimer dann in der Garage steht, geht es um den Werterhalt und das Genießen. Einige Anregungen zu [Oldtimer-Touren und -Reisen](#) finden Sie mit dem Link.

## Beliebte Oldtimer in Deutschland

Autoklassiker sind und bleiben bei der Bevölkerung begehrt. Das hängt sicherlich mit der verständlichen Technik und dem andersartigen Karosseriestil der damaligen Zeit zusammen. Nicht erstaunlich ist, dass der VW Käfer an der Spitze der Beliebtheitsskala steht. Verwundert bin ich über den Ford Mustang, der auch sehr beliebt ist. Ist das eine momentane Modeerscheinung?

Im März 2014 suchte zum Beispiel etwa jeder zehnte (10,4 %) auf mobile.de in einer Fahrzeugrecherche mit Eingrenzung des Alters nach einem Modell mit Erstzulassung vor 1989.

Besonders beliebt waren im Oldtimer-Ranking der Ford Mustang sowie der VW Käfer als Spitzenreiter. Jeweils 4,3 % der an Oldtimer Begeisterten interessierte sich für eines der beiden Modelle. Auch wenn beide Autoklassiker optisch und technisch kaum unterschiedlicher sein könnten, haben sowohl der ursprüngliche Ford Mustang als auch der kleine Wolfsburger Kultstatus. Man bezahlt für den amerikanischen Traum auf vier Rädern im Schnitt 29.952 Euro für den Ford Mustang, der bereits 46 Jahre alt ist und durchschnittlich (?) 171.115 Kilometer (Meilen ?) auf dem Tacho anzeigt. Anzumerken ist, dass das Cabrios, Fastback, Coupé und die vielen Sonderserien im Preis weit auseinander liegen können und der Zustand natürlich auch von großer Bedeutung für den anvisierten Preis ist.

Mit durchschnittlich 42 Jahren ist der VW Käfer auch ein Oldie, dafür aber im Durchschnitt viel preiswerter als sein Mitsstreiter mit 12.398 Euro. Auf den dritten Platz wurde statistisch der Porsche 911 mit 4 % bei der Suche platziert. Dieser hat im Schnitt eine Laufleistung von 107.043 Kilometern und ist 37 Jahre alt. Das Modeauto Porsche 911 wird für stolze 50.677 Euro im

Durchschnitt gehandelt. Auch hier werden die frühen Versionen und Sonderserien sehr unterschiedlich nach dem Motto gehandelt: Je älter desto teurer!



© Fotoquelle und Bildrechte: Michael Held

Die Resultate der aufgezeichneten „Suchanfragen“ in einem bekannten Verkaufsportaal für Gebrauchtfahrzeuge hat natürlich nichts mit dem aktuellen Bestand an zugelassenen Oldtimern zu tun. Doch der VW Käfer ist tatsächlich der in der Statistik des KBA das in der größten Zahl registrierte Fahrzeug in Deutschland älter als 30 Jahre.

# Zusammenfassung der Tipps

Oldtimer sind in der Regel keine profitable Geldanlage. Normalerweise ist es teurer, einen Wagen zu restaurieren, als gleich einen gut gepflegten oder fertig restaurierten zu kaufen. Nur bei einigen sehr seltenen Autos kann eine Restaurierung ein Plusgeschäft sein.

Um trotzdem nicht über die Maße beim Oldtimer-Kauf eines «alten und gebrauchten Fahrzeugs» herein zu fallen, habe ich die wichtigsten 25 Tipps zusammen gestellt, die beim Oldtimer-Kauf beachtet werden sollten:

- 1) Vor der Auswahl sich über die Vorteile und Nachteile des Typs und Modells informieren
- 2) Wissen welchen Typ und Modell man kaufen möchte
- 3) Nicht blind auf Anzeigen, Fotos und Beschreibung kaufen
- 4) Garage oder Hallenplatz muss vorhanden sein
- 5) Auch ein betriebsfähiges Fahrzeug kostet Steuern, Versicherung, Wartung, Ersatzteile und ...
- 6) Warum wird gerade “das Fahrzeug” aus Sammlung oder “prominentem Vorbesitz verkauft?
- 7) Ein Fahrzeug in gutem Zustand ist meist preiswerter als eine Restauration
- 8) Nach Telefonat und Beantwortung der eigenen Fragen Besichtigung vereinbaren
- 9) Zur Besichtigung bereits mit dem Anhänger anreisen
- 10) Emotionelles Handeln vermeiden
- 11) Nicht auf Probefahrt verzichten
- 12) Passt das Fahrzeug zu mir (Sitzposition, Fahrverhalten, laut, ...)
- 13) Fahrzeuge ohne Zulassung bzw. ohne Hauptuntersuchung haben in der Regel Wartungsstau
- 14) Fahrzeug auf Bühne intensiv mit Fachmann begutachten
- 15) Mängel schriftlich festhalten
- 16) Zulassungsbescheinigung I und II, H-Kennzeichen und HU-Bescheinigungen vorhanden?
- 17) Sachverständige sind auch nur Menschen ...
- 18) Sind die Schlüssel für Türen, Zündschloss und Kofferraum vorhanden
- 19) Sich nicht vom Verkäufer unter Druck setzen lassen
- 20) Nach der Besichtigung eine Nacht über dem Gesehenen und Erlebten nachdenken
- 21) Keinen unvollständigen Bausatz einer abgebrochenen Restauration oder Rekreation kaufen
- 22) Ein nicht betriebsfähiges Fahrzeug ohne profunde Schrauber-Kenntnisse kaufen



- 23) Nicht betriebsfähiges Fahrzeug ohne einen kalkulierten Sanierungsplan kaufen
- 24) Ist genügend technisches Wissen vorhanden, um das Fahrzeug zu betreuen
- 25) Käufe aus dem Ausland belasten die Kasse mit Transportkosten und zusätzlichen Steuern

Zusammenfassend ein Tipp zum Schluss:

**Erst informieren, nachdenken und dann möglicherweise kaufen.**