

# Oldtimer-Ratgeber

IHR UMFASSENDE RATGEBER VON DEN GTÜ-OLDTIMEREXPERTEN



Foto: © Rallyeone

Oldtimerkauf | Importfahrzeuge | Zulassungsarten | Versicherung  
Wertgutachten | Gewährleistung | Patina | Ersatzteile | Lackschäden | Umbauten  
Wartung und Pflege und viele Themen mehr

# P21S<sup>®</sup> Lässt Felgen strahlen



Ausgabe 02/2015  
www.autobild.de



Exklusiv im Auto-Zubehör-Fachhandel

Made in Germany by

Dr.O.K.Wack  
Chemie GmbH

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

# Zukunft

## für die mobile Vergangenheit

In Deutschland einen Oldtimer zu fahren, macht Freude. Wir haben unterschiedliche Zulassungsmöglichkeiten, die Befreiung von Fahrverboten in Umweltzonen und günstige Oldtimerversicherungen. Auch als Wirtschaftsfaktor hat die Welt der Young- und Oldtimer eine respektable Größe erreicht.

Doch dieses Glück ist zerbrechlich. Ein Umdenken in der Gesellschaft und Politik kann dazu führen, dass die Gesetzgebung die Erhaltung, Pflege und Nutzung des automobilen Kulturgutes nachteilig beeinträchtigt. Um das zu verhindern, ist eine Interessenvertretung erforderlich, die Erfahrung auf diesem Gebiet besitzt. Das setzt der Bundesverband für Clubs Klassischer Fahrzeuge DEUVET e.V. seit 1976 um. Keine Abgasuntersuchung für Oldtimer vor Baujahr 1969 (Benziner) und 1977 (Diesel), 07er-Kennzeichen, H-Kennzeichen, Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen und vieles mehr sind die Leistungen des DEUVET in den letzten Jahren.

Mit Kompetenz und Kontinuität setzen wir uns dafür ein, dass mobile Vergangenheit eine Zukunft erhält. Das Oldtimerhobby muss für den



Peter Schneider,  
Präsident des DEUVET

Fahrzeugbesitzer zu erträglichen Kosten und Nutzungsmöglichkeiten gesichert werden. Ebenso wie in der Interessenvertretung erwartet der Oldtimerbesitzer Kompetenz und Qualität auch bei der Pflege und Wartung seines Fahrzeugs. Die Oldtimersachverständigen der GTÜ gewährleisten dies in Bezug auf Gutachten und Hauptuntersuchungen. Der GTÜ-Ratgeber ist ergänzend dazu ein nützliches Nachschlagewerk.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen allzeit gute Fahrt!

Ihr Peter Schneider



## Inhalt

Grußwort Carsten Müller, MdB	.... 4
<b>Old- und Youngtimerkauf</b>	
Auf der Suche nach dem Traumwagen	..... 6
Wichtige Aspekte beim Oldtimerkauf	..... 10
Importfahrzeuge	..... 12
<b>Tipp</b>	
GTÜ-Oldtimerservice im Internet	..... 16
<b>Vor dem Start</b>	
Zulassung und Steuern	..... 18
Oldtimer-Versicherungen	..... 24
Die GTÜ-Wertgutachten	..... 28
Oldtimerleasing – stillvoll am Steuer sparen	..... 34
<b>Recht</b>	
Gewährleistung bei Oldtimern	... 36
<b>Instandsetzung und Reparatur</b>	
Patina und Authentizität	..... 38
Ersatzteilsuche	..... 42
Lackschäden – Reparatur- oder Neulackierung?	..... 44
<b>Zubehör</b>	
Airbags in Young- und Oldtimern	..... 48
Werkzeuge und Zubehör	..... 50
An- und Umbauten im zeitgenössischen Stil	..... 56
<b>Service</b>	
Oldtimer winterfest machen	..... 58
Schmierstoffe – Lebenselixier für historische Fahrzeuge	..... 64
Wartung und Pflege von Oldtimern	..... 66
Der GTÜ-Rundum-Service für Oldtimer	..... 70
Impressum	..... 74

# Automobiles Kulturgut

Foto: © Laurence Chaperon



Grußwort von Carsten Müller, MdB  
Vorsitzender Parlamentskreis Automobiles Kulturgut  
im Deutschen Bundestag

Historische Fahrzeuge faszinieren, begeistern, wecken Emotionen, ziehen neugierige Blicke auf sich – ihnen kann und will man sich einfach nicht entziehen. Wer einmal selbst mit einem Oldtimer gefahren ist, wird ziemlich sicher mit dem Virus infiziert. Diese Fahrzeuge vermitteln nicht nur Fahrspaß, sie zeugen auch von besonderer Kreativität und Ingenieurskunst. Als technisches Kulturgut zum Anfassen gehören sie zweifellos zu unserer Geschichte.

In akribischer Arbeit und mit viel Enthusiasmus kümmern sich zahlreiche Automobilisten um die Pflege und den Erhalt der Oldtimer. Der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag, in dem auch die GTÜ vertreten ist, unterstützt dieses hervorragende Engagement. Als Bindeglied zwischen Politik, Wirtschaft, Verbänden und den Akteuren der Oldtimerszene identifizieren wir mögliche Probleme und Herausforderungen, erarbeiten Lösungsansätze und bringen diese in die politischen Beratungen ein.

Aus dem Parlamentskreis ist Anfang 2015 der Verein IAK Initiative Automobiles Kulturgut e.V. hervorgegangen. Ziel ist es, für die automobilen Kultur die Auszeichnung als immaterielles UNESCO-Weltkulturerbe zu erlangen. Zugleich sollen das Engagement für die automobilen Kultur im öffentlichen Bewusstsein gestärkt, die Bewegung zum Erhalt der historischen Fahrzeuge ausgebaut sowie Maßnahmen zur Pflege und dem schonenden Umgang ergriffen werden.

Ende Oktober 2015 wurde der Antrag zur Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe eingereicht. Doch der Weg ist noch lang und arbeitsreich. Nun gilt es, die nationalen und internationalen Gremien der UNESCO vom Wert der automobilen Kultur zu überzeugen. Ich bin sehr zuversichtlich, dass uns das gelingen wird. Drücken Sie mit uns gemeinsam die Daumen.

Ihr Carsten Müller



Foto: © GTÜ

**MADE IN GERMANY**

*Since 1950*



## ***SONAX PremiumClass CarnubaCare – Fühlt sich einfach fantastisch an!***

Verwöhnen Sie Ihr Auto mit den Vorzügen von SONAX PremiumClass CarnubaCare – das wertvolle und extrem ergiebige Wachs der brasilianischen Carnaubapalme ist ideal für die Versiegelung neuwertiger und grundgereinigter Lacke. Ohne Schleifmittel und mit einem Wachsanteil von 100 % Carnuba sorgt dieses Premiumprodukt für sicheren Schutz und perfekten Glanz.

Infos zu Bezugsquellen auf [www.sonax.de](http://www.sonax.de) und [www.sonaxforever.com/klassik](http://www.sonaxforever.com/klassik)

**SONAX®**

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)



# Auf der Suche nach dem Traumwagen

**D**er Oldtimer hat Karriere gemacht, abzulesen in den Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Über 300.000 Fahrzeuge tuckern mit dem steuerbegünstigten H-Kennzeichen über die Straßen, diese machen jedoch nur rund 11 Prozent des gesamten Segments der Oldtimer mit einem Mindestalter von 30 Jahren

aus. Wen wundert es also, dass jeder an diesem Boom teilhaben möchte – und ganz vorne natürlich Handelsplattformen, Fachpublikationen und Internetportale, die das Objekt der Begierde anbieten.

## Internet und Onlineportale

Als schnelle und relativ unkomplizierte Alternative zu zeitraubenden Messebesuchen haben sich hier die Internetplattformen wie classic-trader.de, mobile.de, autoscout24.de, ebay.de sowie die Online-Anzeigen der Fachpublikationen Oldtimer Markt und Motor Klassik etabliert. Diese Onlineangebote sind die ersten

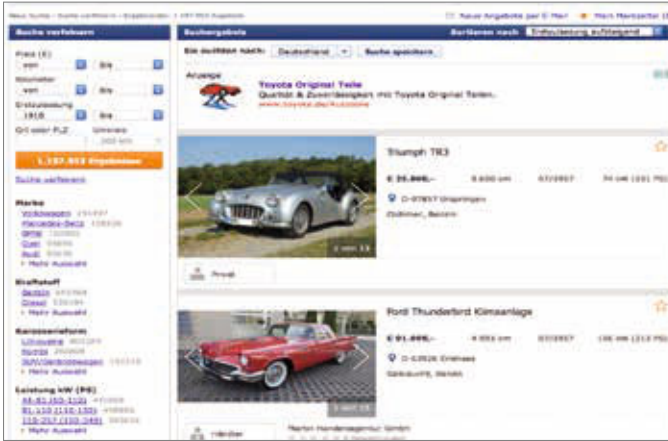
Adressen bei Käufen und Verkäufen. Aber nicht nur komplette Fahrzeuge finden hier ihre Käufer, auch die Suche nach neuen Zierleisten, Chromfassungen, Ersatzteilen jeder Art oder kompletten Antriebssträngen läuft gut und gerne zunächst via Internet.



Herbert F. Schulze,  
Oldtimerbeauftragter der GTÜ



Foto: © Renate Freilang

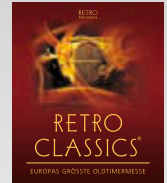


## Die wichtigsten Oldtimer-Messen



Februar  
Bremen

März  
Stuttgart



April  
Essen

Juni  
Friedrichshafen



### Oldtimer-Messen

Auktionshäuser, Händler, aber auch private Anbieter stellen ihre vierrädrige Ware gern auch auf den einschlägigen Messen aus: chronologisch beginnend mit der Bremen Classic Motorshow im Februar über die Retro Classics in Stuttgart sowie die Techno Classica in Essen im April und

die Klassikwelt Bodensee im Juni. Schnäppchen wird man hier kaum noch ergattern. Der gesuchte Traumwagen steht jedoch möglicherweise auf einer der zahlreichen kleineren, regionalen Oldtimer-Messen oder bei anderen Oldtimer-Veranstaltungen, die ebenfalls interessante Verkaufsplattformen für Privatanbieter sind.



Foto: © Retro Classics



Fotos: © GTU

## Europäische Urlaubsmitbringsel

Hinzu kommt der freie Warenhandel innerhalb Europas, der als ganz selbstverständlich auch die Dienstleistungen und Produkte rund um klassische Fahrzeuge ohne nennenswerte bürokratische Hürden ermöglicht. Und da in Deutschland ja bereits jedes Dorf, jede Scheune und jeder Autofriedhof nach dem begehrten Altblech durchkämmt wurde, stellt der europäische Markt für den Kauf von Oldtimern einen attraktiven Markt und eine gute Alternative dar. Nicht selten haben sich deshalb private Urlaubsreisende beispielsweise eine ‚Giulia‘ in Italien oder eine ‚Ente‘ in Frankreich zugelegt. Gerade in den Heimatländern besonders gefragter Modelle sind diese oft noch günstiger zu haben als im Mutterland der überteerten Automobile.

Der Handel mit klassischen Fahrzeugen boomt, und damit auch die Zahl der Fahrzeughändler. Nicht nur private Anbieter haben hier ein Betätigungsfeld gefunden, auch die Anzahl der professionellen Händler ist sprunghaft nach oben geschneilt. Und damit auch die Gefahr, dass der Kiesplatz- oder Fähnchenhändler von gestern als vermeintlicher Oldtimer-Experte auftritt.

Es gibt allerdings beim Kauf von Oldtimern einiges zu beachten, damit die Suche nach dem Traumwagen nicht zum Albtraum wird. Die GTÜ bietet weitere sinnvolle Ratgeber zum Kauf



Foto: © Osterland/Fotolia

von Kraftfahrzeugen und steht den Interessenten mit ihren Vertragspartnern für Kaufberatungen und Fahrzeugüberprüfungen gerne zur Seite.

## Der Kaufvertrag

Nach der Kaufentscheidung sollte vor allem die Beschreibung des begehrten Objekts genau gelesen und die Übereinstimmung mit dem realen Zustand überprüft werden. Eine Liste der mitgeteilten oder bei der Besichtigung und Probefahrt festgestellten Mängel kann als Anlage zum Kaufvertrag dienen.

Zur Abwicklung stehen Kaufvertragsvordrucke von zertifizierten

Organisationen (z.B. das in der Mitte dieses Ratgebers beigeheftete Formular von DEUVET und GTÜ) zur Verfügung, individuell aufgesetzte Verträge sollten juristisch geprüft werden.

Generell ist die Unterstützung durch einen Fachmann die beste Lösung, denn ein unabhängiger Sachverständiger betrachtet Wertmerkmale anders als der Suchende eines Traumwagens.

Autor:

Herbert F. Schulze  
Oldtimerbeauftragter der GTÜ  
Vor dem Lauch 25  
70567 Stuttgart  
Fon: 0221 595555-0  
E-Mail:  
herbert.schulze@com-research.de



Foto: © GTÜ



# MPB Multi Pocket Booster

## Energy to go ...

Mobile  
Energierstation  
& Starthilfegerät



... damit Ihnen  
nie der Saft  
ausgeht!

**KUNZER**  
Qualität verbindet

[www.kunzer.de](http://www.kunzer.de)

# Sachverstand & Dokumentation

Wichtige Aspekte  
beim Oldtimerkauf

**G**anz gleich, ob Oldtimer oder Youngtimer – für viele geht mit dem Kauf eines solchen Fahrzeugs ein lang gehegter Traum in Erfüllung. Vor dem Kauf gilt allerdings: Wer sich vorab gut informiert, liegt letztendlich mit seiner Entscheidung auf der sicheren Seite. Ob Restaurationsobjekt, Bastlerfahrzeug oder voll restaurierter Oldtimer – das Liebhaberfahrzeug will gehegt und gepflegt sein. Damit auch Wind und Wetter dem Kleinod nichts anhaben kann, empfiehlt sich eine beheizte Garage, denn je besser der Zustand und je weniger am Fahrzeug restauriert werden muss, desto höher ist der Wert.

Nächster Punkt wäre die Frage: Welche Stärken und Schwächen sind für die einzelnen Fahrzeugtypen bekannt und wie kann man sie erkennen? Gibt es bestimmte Merkmale, die einen Klassiker zur Rarität machen? In einschlägigen Zeitschrif-



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

## Sachverständige Beratung beim Oldtimerkauf

Eine große Anzahl an Fahrzeugen aus der nunmehr knapp 130-jährigen Automobilgeschichte tummelt sich auf dem Markt. Darunter finden sich Großserien, Kleinserien oder auch Unikate und Prototypen. Fahrzeugtypen wie der VW Käfer haben ganze Generationen geprägt. Bastler und Tuner haben hier und da Hand angelegt, ohne die Fahrzeuge originalgetreu zu restaurieren. Neulinge in der Oldtimerszene sollten daher unbedingt einen kompetenten Dritten in die Kaufberatung und -entscheidung einbeziehen. Nur ein Fachmann kann den technischen Zustand beurteilen oder erkennen, ob das Schätzchen unfallfrei ist. Falls einmal ein Schaden behoben wurde, sieht der Kenner sofort, ob Reparaturen sach- und



*Unten: Hätten Sie es gewusst? Dieses aufgeräumte und sportliche Cockpit stammt aus einem VW do Brasil SP2. Gebaut wurde der Serien-SP2 auf der Plattform des brasilianischen VW 1600 Variant, ausgestattet war er mit einem auf 1.700 cm<sup>3</sup> vergrößerten Boxermotor mit 4 Zylindern. In Deutschland heute sehr selten – und entsprechend gesucht.*



Fotos: © Rallye one

fachgerecht durchgeführt wurden. In jedem Fall sollte ein Fachmann einen Blick in und auch unter das Fahrzeug werfen, um bösen Überraschungen vorzugreifen. Guter Rat muss dabei nicht teuer sein. Die Beratung des GTÜ-Sachverständigen ist zwar nicht kostenlos, kann aber im Zweifelsfall eine Menge Geld sparen.

### **Mit einer umfangreichen Dokumentation auf der sicheren Seite**

Nicht nur, wenn der erträumte Klassiker einem Raub oder den Flammen zum Opfer fällt, sondern bereits bei der Anschaffung stellt sich die Frage nach dem Wert. Wie kann man der Haftpflichtversicherung den schwer schätzbaren Wert eines Oldtimers nachweisen?

GTÜ-Sachverständige gehen bei der Oldtimerbewertung systematisch vor: Zunächst wird der äußere Zustand des Fahrzeugs unter die Lupe genommen. Fahrzeughistorie und nachweisbare Reparaturen sind die nächsten Schritte, die der Experte für seine detaillierte Dokumentation unternimmt. Zusätzlich spürt er alle Unterlagen auf, die von dem Fahrzeug existieren. Dazu gehören der Fahrzeugbrief und/oder -schein, Rechnungen für

Reparaturen oder Restauration. Auch Fotos der Restaurierung, die Höhe des Kaufpreises sowie die Ausstattungsmerkmale zum Zeitpunkt der Erstzulassung spielen eine wichtige Rolle bei der Dokumentation.

Weitere historische Merkmale können den Wert eines Liebhaberobjekts zusätzlich erhöhen. Eine Wertsteigerung für ein seltenes Exemplar, womöglich aus dem Besitz einer prominenten Person, schlägt allerdings nur dann zu Buche, wenn sich der besondere Status nachweislich belegen lässt. Um den Marktwert möglichst genau zu ermitteln, greift der GTÜ-Sachverständige auf eine einzigartige Sammlung von Oldtimerdaten zurück. Auch bei der Prüfung von Fahrzeugunterlagen und zugesicherten Eigenschaften ist auf den GTÜ-Sachverständigen jederzeit Verlass.



**Autor:**

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



Fotos: © GTÜ

# Importfahrzeuge & EU-ZULASSUNGEN

**D**er Handel mit Oldtimern boomt seit Jahren. Kenner der Branche sehen den deutschen Markt zwar bereits als leergefegt an, doch kommt ungebremst und permanent Nachschub aus der ganzen Welt. Ein großer Teil der Importe stammt aus den USA. Wer von dort importieren möchte, sollte sich vorher gut informieren.

## Qualität und Zustand

Fahrzeuge aus den USA befinden sich oftmals in einem schlechteren Zustand, als es auf den ersten Blick scheint. Manche Fahrzeuge wurden nicht fachkundig und regelmäßig gewartet, bei anderen wurden Reparaturen in schlechter Qualität ausgeführt. Zudem gibt es in vielen US-Staaten keine technische Überwachung. Deshalb sollte man US-Fahrzeuge vor dem Kauf gründlich

prüfen oder von einem Kfz-Sachverständigen checken lassen. Von einem Kauf auf Basis von übermittelten oder veröffentlichten Bildern ist dringend abzuraten.

## Import und Zoll

Fahrzeuge, die außerhalb der EU gekauft wurden, müssen bei der Einfuhr in die EU verzollt werden. Die Importzölle variieren zwischen den einzelnen EU-Ländern. In Deutschland fallen eine Einfuhrabgabe in Höhe von 10 Prozent und die Einfuhrumsatzsteuer von 19 Prozent an. Der Käufer kann jedoch auch festlegen, das Fahrzeug über ein Land mit günstigeren Zöllen, wie z.B. die Niederlande, zu importieren. Wenn der Oldtimer dann weiter nach Deutschland überführt wird, ist kein Zoll mehr fällig, da innerhalb der EU Importe generell zollfrei sind.



Foto: © Piatscheck

Alex Piatscheck,  
Kfz-Prüfstelle  
Brandshof,  
OHG.

Für eine erste Zulassung in Deutschland ist bei Nicht-EU-Importen der Zollnachweis zwingend erforderlich. Sollte dieser nicht erbracht werden können, muss unter Umständen das Fahrzeug ein weiteres Mal verzollt werden. Im Regelfall übernimmt die Importfirma, die den Transport über den großen Teich organisiert, auch die Zollformalitäten.

## Fahrzeugpapiere

Fahrzeuge aus den USA haben aus dem Bundesstaat, in dem sie zuletzt zugelassen waren, einen sogenannten „Title“ als Zulassungsdokument. Dieser entspricht dem Fahrzeugbrief und dient in Deutschland als Nachweis für das Datum der Erstzulassung. Der Title enthält keine technischen Daten, lediglich die Marke und die Fahrge-



Fotos: © GTÜ



stellnummer. Leider ist oftmals nur das Baujahr und nicht das genaue Erstzulassungsdatum enthalten. In diesem Fall wird durch die Zulassungsstelle in Deutschland der 01.07. als fiktives Datum des entsprechenden Baujahres festgelegt. Wichtig ist, dass der Title vorhanden ist und die Fahrgestellnummer des Fahrzeugs mit der darin eingetragenen Nummer exakt übereinstimmt. Zudem wird ein korrekter Kaufvertrag benötigt.

### Fahrgestellnummer

Amerikanische Fahrzeuge haben bis in die 1980er Jahre hinein keine eingeschlagene Fahrgestellnummer.

In der Regel ist die Fahrgestellnummer auf dem Fabrik Schild im Motorraum, der A-Säule oder der Fahrertür angebracht. Wichtig ist, dass dieses Fabrik Schild vorhanden und gut lesbar ist. Oftmals wird es überlackiert oder nach Blecharbeiten nicht wieder angebracht. Ab den 1970er Jahren wurde die Fahrgestellnummer hinter der Windschutzscheibe gut sichtbar auf einem Blech angebracht, um so Kontrollen zu vereinfachen. Ab Erst-

zulassung 01.10.1969 muss die Fahrgestellnummer – falls nicht vorhanden – vorne rechts im Motorraum nachträglich eingeschlagen werden.

### Umrüstungen

Je nach Baujahr des Fahrzeugs sind für den Verkehr in Deutschland einige Umrüstungen notwendig. Von einigen Vorschriften kann die Zulassungsstelle dann eine Ausnahme genehmigen, wenn der Umbauaufwand als überproportional teuer und damit unverhältnismäßig dargestellt werden kann. Generell müssen alle Fahrzeuge mit einer Wegfahrsperrung und einer Warnblinkanlage ausge-



rüstet sein. Diese müssen ggf. nachträglich eingebaut werden. Auch sind in Deutschland amerikanische Scheinwerfer (sog. Sealed Beams) nicht zulässig und müssen gegen europäische Scheinwerfer ausgetauscht beziehungsweise ihre Wirkung nachgewiesen werden. Dies ist in der Regel unproblematisch. Seit dem 01.01.1970 dürfen Fahrzeuge in Deutschland hinten nicht mehr rot blinken. Bei Pkw mit einer Erstzulassung bis zum 12.02.1981 befürwortet die entsprechende StVZO-Richtlinie eine Ausnahmegenehmigung, die jedoch von der Zulassungsstelle erteilt werden muss. Nach diesem Stichtag zugelassene Fahrzeuge müssen generell auf gelbe Blinker umgerüstet werden. Unter Umständen werden für spezielle Umrüstungen Gutachten benötigt, die nicht selten den Kaufpreis des betreffenden Fahrzeugs übersteigen.

### Vollabnahme

US-Fahrzeuge benötigen in Deutschland für die Zulassung eine „Vollabnahme“ gemäß § 21 StVZO, da sie in der Regel keine Allgemeine Betriebserlaubnis besitzen. Hierzu wird durch die Technische Prüfstelle des entsprechenden Bundeslandes ein Gutachten

nach § 21 StVZO gefertigt, das die technischen Daten des Fahrzeugs beschreibt und eine Aussage über dessen Verkehrssicherheit enthält. Dieses Gutachten dient als Grundlage zur Erteilung einer Einzelbetriebserlaubnis für das entsprechende Fahrzeug durch die Zulassungsstelle.

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

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

### Autor:

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

*Viele finden Ihr Traumfahrzeug in den USA wie diesen Chrysler New Yorker. Der Aufwand für Transport, Zölle, Mehrwertsteuer, Umbauten und Abnahme ist dabei nicht unerheblich und muss dem oft günstigen Kaufpreis noch zugerechnet werden.*



Foto: © Gerhard Seibert/Fotolia



Foto: © panakreativ/Fotolia



Foto: © Piatscheck

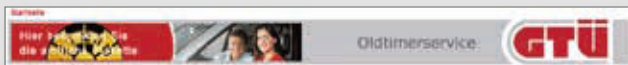
# Der Kontakt zur Oldtimer-Szene.



Oldtimer-Zeitschriften gibt es reichlich. Wenn aber ein Magazin seit über 30 Jahren die Nr. 1 ist, muss es schon etwas Besonderes bieten: Monat für Monat tausende von Kleinanzeigen, hunderte von Terminen, Tipps und Tricks aus der Praxis für die Praxis und jede Menge faszinierender Geschichten aus der Welt der Klassiker. OLDTIMER MARKT garantiert jeden Monat den besten Kontakt zur Szene. Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

Viele starke Seiten.

**OLDTIMER**  
**MARKT** EUROPAS GRÖSSTE  
ZEITSCHRIFT FÜR  
KLASSISCHE AUTOS  
UND MOTORRÄDER



# Der *GTÜ-Oldtimerservice* im Internet

**W**er sich für automobiles Kulturgut interessiert, findet auf der Internetplattform des GTÜ-Oldtimerservice eine Vielzahl an Informationen.

Fachartikel, technische Beschreibungen und Datenblätter sowie Experten-Tipps aus den Bereichen historische Automobile, Motorräder und Nutzfahrzeuge sind dort zu finden. Die GTÜ-Datenbank enthält die aktuellen Marktwerte von rund 14.000 Modellen sowie laufend ca. 3.000 aktuelle Auktionsergebnisse. Die strukturierten Informationen und Marktwerthanalysen zu Old- und Youngtimern können über das Portal gegen eine geringe Unkostenbeteiligung bestellt werden.

Auch zu den interessanten Themen Schmiermittel und Lacke für klassische Fahrzeuge finden sich umfang-



sende Informationen durch Kooperationen mit den Firmen Motul (Öle und Schmiermittel) und BASF/Glasurit (Lacke).

Hier können über die Verknüpfung zu Classic Car Colors die originalen Farbtöne bzw. über den Ölberater die korrekten Viskositäten und Füllmengen des Fahrzeugs recherchiert werden.



und andere Veranstaltungen ergänzen die umfangreichen Informationen.

Der GTÜ-Oldtimerservice stellt außerdem direkte Kontakte zu über 1.000 Clubs, Interessengemeinschaften und ähnlichen Institutionen her. Mit ihren Experten und Typenreferenten halten diese geballtes Wissen zu vielen Fahrzeugmarken bereit, auch wenn diese eventuell nicht mehr existieren sollten.

– Bastian Schonauer

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

**Treffpunkt Bremen Classic Motorshow**



[ct-red] Nur noch wenige Tage und der Saison-Auftakt der deutschen Oldtimer-Szene in Bremen findet statt. Vom 05.-07. Februar 2016 begrüßt die GTÜ alle Oldtimer-Enthusiasten in Halle 5, Stand F40 und steht mit Tipps und Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer bereit. [mehr](#)

**(I) ALFA ROMEO** Zurück Print



Berichte	
<b>Titel:</b>	Alfa Romeo, BMW, EMW, Citroën, Tatra (1955)
<b>Artikel-No:</b>	P007907
<b>Ausgabe:</b>	AMS-1955-21-S15-1
<b>Publikation:</b>	Auto, Motor und Sport
<b>Kurzextrakt:</b>	Neuvorstellungen, Abbildungen und Kurzporträt: Alfa Romeo Giulietta-Sprint, EMW/BMW 327, EMW 340/1, Citroën 15 CV Karosserie Franay, Tatra Prototyp.

**Oldtimer Newsletter**

E-mail-Adresse

[>>> abonnieren](#) [>>> abmelden](#)

[>>> Aktuelle Ausgabe](#)



# SPEZIELLE SCHMIERSTOFFE FÜR SPEZIELLE EINSÄTZE



Mit den speziell entwickelten Motorenölen der Motul Classic Range berücksichtigen wir die Charakteristika der Motoren historischer Fahrzeuge. Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsöle, Bremsflüssigkeit, Kraftstoffzusatz bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



FOLLOW US ON  
motul.com



# MOTUL

# Zulassungsarten & Steuersätze

**W**er sich vor der Zulassung seines Young- oder Oldtimers über dessen zukünftigen Einsatz und Verwendungszweck im Klaren ist, braucht nun die passende Zulassungsart für seinen Klassiker. Diese Wahl wirkt sich auf die Unterhaltskosten aus, die sich aus anfallenden Reparaturen oder Restaurierungen, Pflege- und Instandhaltung, Garagemiete sowie Kraftstoffen und Verbrauchsmitteln zusammensetzen. Die Kosten für Versicherung und Steuern werden allein durch die gewählte Zulassungsart bestimmt.



## Das reguläre oder Standard-Kennzeichen

Unter bestimmten Voraussetzungen ist die reguläre Zulassung auch für klassische Fahrzeuge interessant. Aktuell liegt der Steuersatz bei einem regulären Kennzeichen pro 100 Kubikzentimeter Hubraum für Benzinler ohne Kat bei 25,36 Euro und für Diesel bei 37,58 Euro. Bei geringem Hubraum von unter 700 Kubikzentimetern – wie z.B. bei der ‚Ente‘ Citroën 2CV, dem Goggomobil, dem

Lloyd 300 oder 400, der BMW Isetta u. v. a. – fällt der normale Steuersatz daher geringer aus als der einer „historischen Zulassung“, die Hubraum-unabhängig bei 191,73 Euro pro Jahr liegt.

Allerdings müssen Oldtimer – und seien sie noch so klein – mit regulärer Zulassung vor Umweltzonen haltmachen, da sie wegen fehlender grüner Feinstaubplakette nicht einfahren dürfen. Es sei denn, der entsprechende Klassiker hat einen G-Kat, welcher beispielsweise für eine Ente erhältlich ist. Generell garantiert die reguläre Zulassung eine permanente Anmel-



Fotos: © Rallye one

derung und uneingeschränkte Nutzung des Fahrzeugs, welches wiederum alle zwei Jahre eine Haupt- und Abgasuntersuchung (HU und AU) bestehen muss.

Das Standard-Kennzeichen bietet allerdings die Möglichkeit vorübergehender Stilllegungen. So können Nutzungszeiten individuell gestaltet werden, denn die anteilige Kraftfahrzeugsteuer der Nichtnutzung wird zurückerstattet. Bei bestimmten Hubraumklassen reduzieren sich die Kosten dadurch erheblich, so dass ein H-Kennzeichen nicht zwingend die günstigste Variante ist. Zudem ist die erneute Zulassung der Fahrzeuge einfach. Für die Wiederinbetriebnahme genügen eine neue HU und AU, wenn diese zwischenzeitlich abgelaufen ist. Eine Vollabnahme ist nur bei Fahrzeugen nötig, die länger als sieben Jahre abgemeldet waren oder technisch verändert worden sind. Aber Achtung: Mit Stilllegung erlischt auch das Kennzeichen.



### Das Kurzzeitkennzeichen

Bis zum Frühjahr 2015 war das Kurzzeitkennzeichen mit der Nummer „03“ oder „04“ und dem links auf gelbem Grund aufgedruckten Datum durchaus auch für Oldtimerfahrer praktisch. Wenn ein Fahrzeug abgemeldet oder stillgelegt an einen



neuen Besitzer verkauft wurde, konnte man mit dem Kurzzeitkennzeichen beispielsweise zur restaurierenden Werkstatt fahren. Die Vorlage einer gültigen Versicherungs-Bestätigungskarte reichte bislang aus, um das Kurzzeitkennzeichen für eine maximale Dauer von fünf Tagen zu bekommen.

Diese Regelung wurde nunmehr eingeschränkt auf folgende Voraussetzungen, die am 1. April 2015 in Kraft traten: Für das zuzulassende Fahrzeug muss eine Hauptuntersuchung nachgewiesen werden, es sei denn, das Kennzeichen wird für eine Fahrt zur HU benötigt. Das Kurzzeitkennzeichen berechtigt nur zu Probe- und Überführungsfahrten. Sonstige Fahrten sind verboten und werden mit Bußgeld geahndet. Das Fahrzeug muss über eine Betriebserlaubnis verfügen. Durch die Ausstellung einer amtlichen Zulassungsbescheinigung Teil 1, des ehemaligen Fahrzeugscheins, ist eine Nutzung des Kennzeichens für mehrere Fahrzeuge künftig ausgeschlossen. Neu ist auch, dass das Kurzzeitkennzeichen sowohl am Wohnsitz des Halters als auch am Standort des Fahrzeugs ausgestellt werden kann.



### Das „Historische Kennzeichen“

Für das „Historische Kennzeichen“ (reguläres Kennzeichen mit angehängtem H hinter der Nummer) gelten die Zulassungsbedingungen wie für das reguläre Kennzeichen, also gültige HU und AU. Zudem muss nach der geltenden Fahrzeug-Zulassungsverordnung ein Gutachten zur Einstufung des Fahrzeugs als „Oldtimer“ eines amtlich anerkannten Sachverständigen, Prüfers oder Prüf-

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



# Alle Youngtimer, alle Oldtimer, ein Magazin.

**JETZT  
AUCH ALS  
ePAPER**

Erhältlich im  
 App Store



ingenieurs vorliegen. Dieses Gutachten stellt fest, ob sich das Kraftfahrzeug weitgehend im Originalzustand befindet, frei von typenfremden oder unpassenden Details und Bauteilen ist und der Erhaltungszustand als befriedigend bezeichnet werden kann.

Es gilt der jährliche Steuersatz von 191,73 Euro für Pkw und Lkw oder 46,02 Euro für Zweiräder. Das Fahrzeug muss vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen sein. Nach § 23 StVZO soll der Einsatz eines Fahrzeugs mit „Historischem Kennzeichen“ zur vorwiegenden „Pflege des Kfz-technischen Kulturgutes“ dienen. Mit dem H-Kennzeichen ist das Befahren von „Umweltzonen“ möglich. Bei Verwendung des H-Kennzeichens gibt es auch keine Einschränkungen für Fahrten ins Ausland.

*Rechts: Manchmal ist der Weg zur Zulassung steinig – für die Zulassung als historisches Fahrzeug gilt es nachzuweisen, dass das Fahrzeug den Kriterien des § 23 entspricht.*



### Das Saison-Kennzeichen

Das Saison-Kennzeichen bietet sich für alle Fahrzeuge an, die insbesondere aufgrund der Wetterverhältnisse nicht das ganze Jahr genutzt werden. Darunter fallen vor allem Motorräder, Cabriolets, Wohnmobile, aber auch Young- und Oldtimer, die meist nur bei trockenem sonnigem Wetter bewegt werden. Die Fahrzeuge müssen hierbei kein Mindestalter erreicht haben. Bei Zuteilung von Saison-Kennzeichen, deren Betriebszeitraum jeweils auf einen nach vollen Monaten bemessenen, zusammenhängenden Zeitraum eines jeden Jahres befristet ist, wird die Steuer monatsweise berechnet. Dabei gelten alle Bestimmungen des regulären Kennzeichens.

Der Fahrzeughalter legt fest, für welchen Zeitraum das Fahrzeug zugelassen werden soll (mindestens zwei, höchstens elf volle Monate). Das Saison-Kennzeichen entspricht im Aussehen dem regulären Kennzeichen, trägt aber am rechten Rand die Gültigkeitsdauer (z.B. 04/10 für 1. April bis 31. Oktober). Im gewählten Zeitraum ist das Fahrzeug automatisch zugelassen. Im Gegensatz zum regulären Kennzeichen, das den Vorteil der individuellen Stilllegungen bietet, entfallen der Zeitaufwand und die Kosten für An- und Abmeldungen. Mit dem Saison-Kennzeichen gibt es auch im Ausland während der aufgedruckten Gültigkeitsdauer keine Einschränkungen.



Foto: © Rallye one



Foto: © autofocus67/Fotolia



### Das „Rote 07er-Kennzeichen“

Für Besitzer mehrerer Oldtimer, die je nach Anlass nur manchmal gefahren werden, lohnt sich die Beantragung eines roten 07er-Kennzeichens. Die Zulassungsbedingungen sind die gleichen wie beim H-Kennzeichen, jedoch gibt es keine HU-Fristen – diese kann aber durch das Straßenverkehrsamt angeordnet werden. Die Zulassungsstelle gibt für jedes der beliebig vielen anzumeldenden Fahrzeuge einen roten Zulassungsschein aus. Mit den Scheinen können die unter der 07er-Nummer eingetragenen Oldtimer beliebig oft benutzt werden, jedoch darf immer nur eines der Fahrzeuge mit dem Kennzeichen unterwegs sein, niemals zwei zur gleichen Zeit. Die Verwendung ist zweckbezogen für die Teilnahme an Veranstaltungen, die der Darstellung von Oldtimer-Fahrzeugen und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, An- und Abfahrten zu solchen Veranstaltungen, für Prüfungs-, Probe- und Überführungsfahrten sowie für Fahrten zum

Zwecke der Wartung und Reparatur der Fahrzeuge. Mit der Antragstellung wird geprüft, ob die den Antrag stellende Person zuverlässig ist. Neben dem vorzulegenden Führerschein wird dazu eine Auskunft aus dem Verkehrszentralregister beim Kraftfahrtbundesamt eingeholt. Liegt gegen den Antragsteller nichts vor, wird der Antrag bewilligt und damit ein grünes Fahrtenbuch übergeben, in dem jede Fahrt aufgezeichnet werden muss. Der Steuersatz liegt bei diesen „roten Oldtimer-Kennzeichen“ wie beim H-Kennzeichen bei jährlich 191,73 Euro (Pkw und Lkw) und 46,02 Euro (Zweirad).



Foto: © Pallye-one



### Das Wechselkennzeichen

Das Wechselkennzeichen wurde zum 1. Juli 2012 eingeführt. Aufgrund der

kaum spürbaren Vergünstigungen ist es nicht sehr beliebt – und vor allem zu kompliziert in der Handhabung. Ein Wechselkennzeichen kann für zwei Fahrzeuge zugeteilt werden, es darf jedoch zur gleichen Zeit nur an einem von diesen Fahrzeugen geführt werden. Voraussetzung ist, dass die Fahrzeuge in die gleiche Fahrzeugklasse fallen und Kennzeichen mit gleichen Abmessungen an den Fahrzeugen verwendet werden können.

Fahrzeuge mit H-Kennzeichen dürfen auch mit Wechselkennzeichen fahren. Wichtig in diesem Zusammenhang sind die zusätzlich anfallenden Gebühren in Höhe von über 100 Euro für den Zulassungsantrag und die Unterscheidung in „ruhendes“ oder „aktives“ Fahrzeug.

– Herbert F. Schulze



**INFO**

Foto: © Viviani/Fotoalia

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

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

# PANNENHILFE ÜBERALL.

AvD PANNENSERVICE UND AUTOMOBILE TRADITION SEIT 1899.



**Automobilclub  
von Deutschland**



Nehmen Sie nicht irgendeinen Pannenservice.  
Kommen Sie zum AvD – dem Klassiker-Experten!

**Jetzt informieren und  
alle Vorteile entdecken:**  
[www.avd.de](http://www.avd.de)





# 1x1 der Oldtimer-Versicherungen

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

besteuerter H-Kennzeichen für mindestens 30 Jahre alte, originale und gut erhaltene Klassiker. Kurz darauf sprangen auch einige Versicherungen auf den Zug auf und boten Oldie-Tarife an, deren günstige Prämien der geringen Jahresfahrleistung Rechnung trugen. Das H-Kennzeichen ist jedoch keine Voraussetzung für den Abschluss einer Oldtimer-Police. Inzwischen sind es 18 Anbieter von Oldtimer-Versicherungen, die sich in der Marktübersicht tummeln, welche die Zeitschrift **OLDTIMER MARKT** jedes Jahr zum Saisonbeginn in der April-Ausgabe veröffentlicht. Dazu kommen weitere Versicherer, die das Geschäft „im Stillen“ für gute Kunden betreiben, aber nicht offensiv bewerben. Auf der Suche nach einer Klassiker-Versicherung kann es also sinnvoll sein, zuerst bei jenen Assekuranzen anzufragen, bei denen man bereits Kunde ist – idealerweise mit „teuren“ Kranken- oder Lebensversicherungsverträgen. Denn angesichts einer hohen monatlichen

Gesamtprämie sind die Versicherer im Streitfall eher zu Kulanz bereit.

## Individuelle Jahresprämien

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

Dies trifft vor allem auf die Kaskoversicherung zu, die selbst verschuldete Schäden übernimmt, während die Haftpflicht Schäden begleicht, die man Dritten zugefügt hat. Bei



*Dirk Ramackers, stell. Chefredakteur OLDTIMER MARKT*



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

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

### Detailliertes Wertgutachten

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



Foto: © benjaminmole/Photolia

### Werte sichern mit Gutachten

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

daher anfangs in ein Vollgutachten investieren und danach alle zwei bis drei Jahre eine Kurzbewertung vornehmen und diese seiner Versicherung zukommen lassen.

Damit ist auch die Gefahr einer Unterversicherung gebannt. Zu der kann es kommen, wenn der Besitzer seinem Klassiker im „laufenden Betrieb“ etwa eine Neulackierung oder Motorrevision spendiert, ohne diese wertsteigernden Investitionen seiner Versicherung anzuzeigen. Oft ist aber auch die Wertentwicklung eines Fahrzeugtyps Grund für eine Unterversicherung. Prominentes Beispiel: der Porsche 911. Das jährlich erscheinende „Preise“-Sonderheft der Zeitschrift OLDTIMER MARKT



Foto: © GTU

notiert für Neunelfer der ersten Serie im Zustand drei bis zu 300 Prozent Wertzuwachs in den vergangenen fünf Jahren! Im Fall eines Totalschadens bekommen manche Elfer-Besitzer also womöglich nur einen Bruchteil jener Summe, die ihnen der Verkauf des Wagens eingebracht hätte. Wer einen originalen, gut erhaltenen und 30 oder mehr Jahre alten Klassiker sein Eigen nennt, hat meistens die volle Auswahl zwischen allen Oldtimerversicherern. Deutlich kleiner wird der Kreis der Anbieter, wenn es um Spezialfälle geht, etwa die immer beliebteren „Youngtimer“. Viele Gesellschaften lehnen die kommenden Klassiker ab, weil sie fürchten, dass diese voll alltagstauglichen Autos eben auch wie Alltags-Pkw genutzt werden – mit all den damit verbundenen Risiken. Auf die oft angebotene Alternative einer normalen Kfz-Versicherung sollte man sich nicht vorschnell einlassen, sie kommt meist deutlich teurer als ein spezieller Youngtimer-Vertrag, den inzwischen einige Assekuranzen anbieten.

### Sonstige Fahrzeuge versichern

Schwierig kann auch die Versicherung eines zeitgenössisch modifizierten Klassikers werden, etwa eines im



Foto: © Oldtimer Markt

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

Dass klassische Campingfahrzeuge bei den Oldie-Versicherern nicht gern gesehen werden, hat einen

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

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

**Autor:**

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

**Links:**

*Originale Citroën DS Cabriolets („die Göttin“) sind äußerst rar und dementsprechend teuer. Vorsicht vor Fälschungen!*



Foto: © Rallye one



# Mit Stil am Steuer sparen!

Leasing und Finanzierung von Oldtimern,  
Youngtimern und anderen Klassikern.

## **COMCO Autoleasing GmbH & Co. KG**

Classic Remise • Harffstraße 110a • 40591 Düsseldorf

Marcus Keller • 0211 976 9630

Alexander Schechinger • 07034 653 411

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

**COMCO**   
CLASSIC CAR LEASING



# Die GTÜ-Wertgutachten

FÜR KLASSISCHE FAHRZEUGE

In die Restaurierung eines betagten Klassikers können problemlos mehrere tausend Euro sprichwörtlich versenkt werden. Zum einen weil man für den lange gesuchten Traumwagen bereit ist mehr Geld als nötig zu bezahlen, zum anderen weil durch weitere Investitionen der Wert des Fahrzeugs erhalten und unter Umständen gesteigert werden soll.

Letzteres wird aber nur gelingen, wenn der Wert des Fahrzeugs den Preis der Restaurierung bei weitem übertrifft. Die Begriffe Liebhaberwert, Verkaufswert oder Zeitwert sind

ungenau und nicht klar zu definieren. Die einzigen Werte, die im Falle eines Versicherungsfalles, Schadens, Kaufs oder Verkaufs zählen, sind der Marktwert, der Wiederbeschaffungswert und der Wiederherstellungswert. Denn sie berücksichtigen ein wesentliches Kriterium zur Wertermittlung: den aktuellen Markt.

## Die Marktwertanalyse der GTÜ

Ob bei der Analyse der jeweiligen Marktlage nach Angebot und Nachfrage eines Klassikers, der Wiederbeschaffung eines Klassikers am Markt oder der Wiederherstellung



eines Klassikers zu gängigen Marktpreisen – die Wertgutachten der GTÜ-Classic-Partner orientieren sich immer strikt an folgender Vorgehensweise: Sowohl das Kurzgutachten als auch das detaillierte Wertgutachten



stellen den Gesamtzustand des Fahrzeugs mit der Beurteilung der einzelnen Fahrzeugkomponenten an den Anfang jeder Bewertung. Die Sachverständigen stufen dann den Wert des Fahrzeugs anhand einer tagesaktuell vom GTÜ-Oldtimerservice ermittelten Marktwerthanalyse ein.

Die Analyse berücksichtigt dabei (rückwirkend auf drei Jahre):

- ▶ Auktionsergebnisse
- ▶ Handelsnotierungen privater und gewerblicher Anbieter
- ▶ Veröffentlichungen von Verbänden, Fachorganisationen oder aktiven Clubs
- ▶ Auswertung von Print- und Online-Angeboten
- ▶ die eigenen Erkenntnisse des GTÜ-Sachverständigen-Netzwerkes



### Marktwert

Klassische Fahrzeuge werden in der Regel nach ihrem Marktwert versichert. Dabei handelt es sich um einen Durchschnittspreis, der weder die gesetzliche Mehrwertsteuer noch eine Gewinnspanne für Händler oder Gebühren für Auktionshäuser enthält. Generell fließen alle – auch gewerblich gehandelte – Fahrzeuge als Nettobetrag in die Analyse mit ein. Der Marktwert bildet die Grundlage für die Versicherungseinstufung und für die Prämienberechnung im Kasko-Bereich. Er gilt damit als Taxe (festgesetzter vereinbarter Preis) im Sinne des § 76 Versicherungsvertragsgesetz (VVG). Wichtig dabei ist die regelmäßige Anpassung des Versicherungswertes, denn nach spätestens zwei bis drei Jahren hat sich der einst ermittelte Marktwert verändert. Im Schaden- oder Versicherungsfall wird aber nur der beim Versicherungsabschluss ursprünglich vereinbarte Marktwert ersetzt.

### Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert beziffert die Summe, die der Geschädigte im Falle eines Schadens oder Verlusts aufbringen muss, um ein gleicharti-





## *Den hat meine Mutter schon gefahren ...*



Wir sorgen dafür, dass Ihr Schmuckstück seinen Wert behält.

In Ihrer Garage steht ein Stück Geschichte. Als Liebhaber rollender Raritäten wissen wir den Wert eines Klassikers zu schätzen – auch nach objektiven Kriterien! Wenn Sie einen kompetenten Partner suchen, der Ihre Leidenschaft für Oldtimer teilt, dann sind Sie bei uns richtig.

Ob Wertgutachten, Fahrzeugprüfung, Kauf & Verkauf oder Schadensfall: Bei uns ist Ihr Schätzchen in den besten Händen.

ges und gleichwertiges Fahrzeug zu beschaffen (Grundsatz der Naturalrestitution, vgl. § 249 BGB). Zugrunde gelegt wird dabei der Zeitpunkt des Schadenseintritts. Im Gegensatz zum Marktwert wird beim Wiederbeschaffungswert vor allem der gewerbliche Handel mit Mehrwertsteuer und der in dieser Fahrzeugpreisklasse üblichen Händlergewinnspanne berücksichtigt. Der Wiederbeschaffungswert ist somit meist die Grundlage für die Abwicklung eines Haftpflichtschadens. Restaurationskosten oder sonstige bisherige Aufwendungen finden beim Wiederbeschaffungswert keine Berücksichtigung.

### Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert hingegen bezeichnet die Summe, die sich aus der Anschaffung und der Restaurierung des Fahrzeugs ergeben hat. Dabei ist es zunächst nicht von Belang, ob sich der so ermittelte Preis bei einem Verkauf tatsächlich am Markt erzielen lässt. Es handelt sich somit um einen rechnerisch addierten Wert, der sich aus den Positionen der sicht- oder belegbaren Investitionen und Reparaturen ergibt. Die Differenz



zum Marktwert kann daher erheblich sein. Der Wiederherstellungswert hat vor allem in den Fällen Bedeutung, in denen ein Fahrzeug überdurchschnittlich langwierig, aufwändig und damit kostenintensiv restauriert werden muss. Wiederherstellungswerte können auch im Rahmen einer Instandsetzung oder Restaurierung ermittelt werden.

Bleibt also nur noch die Frage zu klären, welche Form der Begutachtung der Kunde für sein Fahrzeug als sinnvoll erachtet bzw. welchen Zweck das Gutachten erfüllen soll. Die Wertgutachten der GTÜ-Classic-Partner

unterscheiden hier zwei wichtige Gutachtenarten.

### Das Kurzgutachten der GTÜ

Während sich das Kurzgutachten für die Festlegung des Versicherungstarifs eignet, ist es im Schadenfall nicht unbedingt ausreichend. Neben den Standardbestandteilen marktüblicher Kurzgutachten, wie Überprüfung der Fahrzeugidentität (FIN) und äußere Inaugenscheinnahme des kompletten Fahrzeugs, bietet das Kurzgutachten nach System GTÜ zusätzliche Prüfpunkte, die aus Sicht der GTÜ für eine qualifizierte Bewertung unabdingbar sind. Dazu zählen die Lackschicht-



Fotos: © GTÜ

dicken-Messung, Begutachtung des Unterbodens, der Achsen und Bremsanlagen, eine Rangierfahrt und die Funktionskontrollen im Stand. Das mehrseitige Kurzgutachten gliedert sich in den Begutachtungsteil, die tagesaktuelle Marktwertanalyse zum Fahrzeugtyp sowie eine Fahrzeugdokumentation mit Fotos. Das Kurzgutachten legt zudem eine eindeutige Zustandsnote unter Berücksichtigung aller wertbeeinflussenden Faktoren fest, weist den aktuell ermittelten Marktwert und auf Wunsch auch den Wiederbeschaffungswert aus.



Foto: © Rallye one

## Das detaillierte Wertgutachten der GTÜ

Das detaillierte Wertgutachten setzt einen umfangreichen Untersuchungskatalog voraus. In der Regel werden dabei sämtliche Prüfungspunkte des GTÜ-Classic-Aufnahmebogens vom Gutachter abgearbeitet:

- ▶ Fahrzeugdaten, Identität, Zulassung, Inspektionen
- ▶ Außenhaut / Karosserie / Bodenplatte
- ▶ Fahrgast- / Gepäckraum
- ▶ Motorraum
- ▶ Motor / Antrieb
- ▶ Fahrwerk / Lenkung
- ▶ Bremsanlage
- ▶ Elektrische Anlage
- ▶ Lackschichtenmessung

Darüber hinaus werden Probefahrten, Kompressionsdruckdiagramme, Hohlraumanalysen und weitere Prüfungen der vorhandenen Technik durchgeführt, so z.B. die Überprüfung einer Gasanlage. Auch wenn ein besonders hochwertiges Auto oder Motorrad versichert werden soll, ein Fahrzeug verkauft oder gekauft bzw. die Höhe eines Unfallschadens festgestellt werden muss, ist das detaillierte Wertgutachten die richtige Wahl. Es stellt den Gesamtzustand des Fahrzeugs mit der



Foto: © GTÜ

Beurteilung der einzelnen Fahrzeugbaugruppen fest. Gleichzeitig hebt es die Besonderheit des Young- oder Oldtimers hervor und bestätigt dem Eigentümer die historische Bedeutung seines Fahrzeugs. Das detaillierte Wertgutachten besitzt – wie alle Gutachten nach System GTÜ – eine tagesaktuelle Marktwertanalyse. Der GTÜ-Classic-Gutachter legt zudem eine eindeutige Zustandsnote unter Berücksichtigung aller wertbeeinflussenden Faktoren fest und weist den aktuell ermittelten Marktwert sowie den Wiederbeschaffungswert aus.

Alle GTÜ-Classic-Partner sind auf der Seite [www.gtue.de/classic](http://www.gtue.de/classic) verzeichnet.

– Herbert F. Schulze

# TIPP

## Wann welches Gutachten?


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



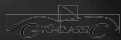
# BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung  
für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-,  
Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum  
Wiederbeschaffungswert  
möglich
- 20 % Vorsorgeversicherung  
bei Wertsteigerung

[www.belmot.de](http://www.belmot.de) |  [www.facebook.com/mannheimer.belmot](https://www.facebook.com/mannheimer.belmot)

  
Mannheimer



# Oldtimerleasing

Mit Stil am Steuer sparen



Fotos: © COMCO

Geschäftswagen werden heutzutage geleast, Oldtimer aber sind Privatvergnügen und werden gekauft. So weit die grundsätzlich völlig richtige Meinung. Was aber, wenn ein klassisches Fahrzeug als Firmenwagen eingesetzt werden soll? Zum Beispiel als Werbeträger oder einfach nur als stilvolles und zeitloses Transportmittel, das nicht nur den Kundentermin zur Zeitreise macht, sondern auch auf angenehme Weise klassenlos ist? Alte Autos sind schließlich Sympathieträger.

Dann ist das Leasing eines Oldtimers sogar ausgesprochen sinnvoll. Denn nicht nur wird die private Nutzung eines geschäftlich genutzten Klassikers auf der Basis des ursprünglichen Listenpreises berechnet (ein Porsche 911 aus den frühen siebziger Jahren schlägt so monatlich nur mit ca. 120 Euro zu Buche), sondern vor allem mindern die monatlichen Raten den zu versteuernden Gewinn – und das ohne die beim Kauf auftauchende Abschreibungs- und Bewertungsproblematik.

Wenn der Leasingvertrag den steuerlichen Anforderungen genügt, können die Leasingraten und eine eventuell geleistete Sonderzahlung als Betriebsausgaben geltend gemacht werden und reduzieren so den zu versteuernden Gewinn des Leasingnehmers – mit der Folge, dass die Steuerlast sinkt. Am Ende des Vertrages kann das Fahrzeug dann privat erworben werden – und zwar auch umsatzsteuerfrei, wenn beim Kauf ebenfalls keine ausweisbare Umsatzsteuer angefallen war. Beim gekauften Fahrzeug hingegen bliebe nur die Abschreibung über 72 Monate mit der entsprechenden Aktivierung im Betriebsvermögen. Und bei einer eventuellen Übernahme in das Privatvermögen kämen sowohl die gesamte Wertsteigerung des Oldtimers als auch die volle Umsatzsteuer zum Tragen.



Links:  
 Marcus Keller und  
 Alexander Schechinger  
 COMCO Autoleasing GmbH & Co. KG

## Oldtimer als Geschäftswagen – die Vorteile

- ▶ Oldtimer sind Sympathieträger
- ▶ stehen für hohe Individualität des Inhabers
- ▶ symbolisieren gleichzeitig Tradition und Moderne, transportieren das Markenimage des Herstellers und stellen es in einen Bezug zum eigenen Unternehmen
- ▶ eignen sich hervorragend für Repräsentationszwecke
- ▶ zeigen den Anspruch, anders als die Wettbewerber zu sein
- ▶ unterstreichen neben dem technischen Anspruch auch ein hohes ästhetisches und gestalterisches Bewusstsein des Inhabers

Neben diesen Eigenschaften ergeben sich auch deutliche finanzielle Vorteile.

- ▶ Berechnung der 1%-Regelung nach damaligem Listenneupreis. Beispiel: Bei einem Porsche 911, Bj. 1972, monatlich ca. 120 Euro

### Oldtimer-Leasing: eine runde Sache

- ▶ monatliche Raten mindern den zu versteuernden Gewinn
- ▶ Leasingraten und Sonderzahlungen können als Betriebsausgaben gelten und die Steuerlast mindern

- ▶ zu Beginn der Laufzeit sind Sonderzahlungen bis zu 30 Prozent des Kaufpreises möglich
- ▶ am Ende des Vertrages kann das Fahrzeug privat erworben werden
- ▶ falls beim Kauf umsatzsteuerfrei, ist auch der spätere Erwerb umsatzsteuerfrei

### Laufzeiten und Restwert:

- ▶ zwischen 30 und 64 Monaten
- ▶ der Restwert orientiert sich am Fahrzeug und den Zielsetzungen des Leasingnehmers

Der Weg zum „klassischen Dienstwagen“ führt zunächst über die Suche nach einem geeigneten Fahrzeug: Es sollte zum Unternehmensimage passen und die richtige Botschaft vermitteln. Der Architekt im Citroën DS passt bestens, der Wirtschaftsprüfer im Ferrari eher nicht. Schließlich muss auch dem Finanzamt plausibel gemacht werden, wie das Fahrzeug dem Unternehmenszweck dient. Entsprechend haben Freiberufler, Selbst-

ständige und Unternehmer mit vielen Kundenkontakten die besten Karten. Laufzeiten zwischen 30 und 64 Monaten sind möglich, der Restwert orientiert sich am Fahrzeug und den Zielsetzungen des Leasingnehmers. Dabei gilt: Hohe Leasingraten führen schneller zu einem geringeren Restwert; außerdem sind zu Beginn der Laufzeit Sonderzahlungen bis zu 30 Prozent des Kaufpreises möglich. Bei der Auswahl des Finanzierungs-



partners ist dann natürlich wichtig, dass dieser kompetent und verantwortungsvoll beraten kann. Denn es gibt viele Besonderheiten gegenüber dem herkömmlichen Leasinggeschäft, wie zum Beispiel



Autor:  
 Marcus Keller  
 Leiter Geschäftsbereich Classic Cars  
 COMCO Autoleasing GmbH & Co. KG  
 Harftstraße 110a  
 40591 Düsseldorf  
 Fon: 0211 984908-10  
 keller@comco-autoleasing.de  
 www.comco-autoleasing.de

# Oldtimer und Gewährleistung

Im Hinblick auf Oldtimer bestehen in weiten Teilen der Szene offensichtlich Irrtümer, welche sich auch noch sehr hartnäckig halten. Einem der Irrtümer geht die Mutmaßung voraus, für klassische Fahrzeuge bestehe keine Gewährleistung. Richtig ist, dass von der gesetzlichen Ausgangslage her auch der Oldtimer einer zweijährigen Gewährleistung unterliegt. Möchte man diese vermeiden, muss man sie ausschließen. Dies ist aber nur bedingt möglich.

So kann ein Händler die Gewährleistung auf „nur“ ein Jahr reduzieren. Auch bei dem Verkauf von Privat an Privat gilt grundsätzlich eine zweijährige Gewährleistung. Um diese vertraglich auszuschließen, muss bei der Verwendung von Vordrucken der Gewährleistungsausschluss besonders formuliert sein, um wirksam zu sein. Der Gewährleistungsausschluss ist allerdings keine „Allzweckwaffe“.

**Autor:**

*Dr. jur. Götz Knoop  
Rechtsanwalt und Fachanwalt  
für Verkehrsrecht,  
Vizepräsident DEUVET*



Besondere Zusagen im Kaufvertrag setzen ihn quasi außer Kraft. Zu diesen Dauerbrennern des Gewährleistungsrechts gehören die Zustandsnoten und Gutachten.

Benennt man im Kaufvertrag eine Zustandsnote, wird der Verkäufer hieran gebunden, und zwar auch dann, wenn die Gewährleistung ausgeschlossen wurde. Gleiches gilt,

wenn im Zuge der Kaufvertragsverhandlungen ein Gutachten übergeben wird. Auch an dessen Inhalt – insbesondere dann, wenn das Gutachten eine Zustandsnote benennt – muss sich der Verkäufer halten. Dies gilt im Übrigen auch bei den sogenannten Kurzgutachten oder Kurzbewertungen. Die Anbieter dieser Gutachten meinen zwar, die Gutachten bezögen sich nur auf die Versicherungssituation, die Rechtsprechung hält den Verkäufer aber auch an einem Kurzgutachten fest.

Beachten sollte man ferner, dass nicht nur der eigentliche Vertragstext bindend ist. Quasi in den Vertragstext hineingelesen werden auch alle anderen vom Verkäufer stammenden Beschreibungen, also beispielsweise das Inserat bei mobile.de, eBay oder auch das auf einer Messe im Fahrzeug liegende Verkaufsschild.



# – ein Dauerbrenner?

Ein Renner bleibt auch das „Bastlerfahrzeug“. Viele Anbieter – privat und gewerblich – verfallen auf die Idee, die angebotenen Fahrzeuge als „Bastlerautos“ zu beschreiben, in der Hoffnung, mit dieser Beschreibung der Gewährleistung zu entgehen. Der Gedanke: Beschreibt man das Auto schlecht, liegt kein Gewährleistungsfall vor, da „Bastlerfahrzeug“ dann schließlich die Messlatte für die Mangelhaftigkeit ist und nicht „Zustand 2“. Diese Beschreibung als „Bastlerfahrzeug“ führt aber nur dann zu einer Reduzierung des „Anforderungsprofils“, wenn auch der Rest der Fahrzeugbeschreibung einem Bastlerfahrzeug entspricht. Ein Fahrzeug mit geringer Laufleistung darzustellen, H-Kennzeichen-Abnahme neu zu versprechen und sich dann am Ende mit „Bastlerfahrzeug“ aus der Verantwortung stehlen zu wollen, ist nicht überzeugend. Hingegen ein Fahrzeug mit hoher Laufleistung und abgelaufener HU als „Bastlerfahrzeug“ anzubieten, ist eher in Ordnung.



Foto: © Renate Freiling

*Oben: Dieses Modell hätte auch vor Gericht als „Bastlerfahrzeug“ Bestand – ohne Gewährleistungspflicht.*

*Unten:  
Was im Gutachten versprochen wird, unterliegt auch bei Privatpersonen der Gewährleistungspflicht.*



Foto: © GTÜ

# Patina und Authentizität

bei Oldtimer-Restaurierungen und -Reparaturen



Foto: © GTU

**A**ls man noch vor wenigen Jahren über Oldtimermärkte und -messen schlenderte, dominierten top-restaurierte Klassiker das Geschehen jeder Veranstaltung. Die bewundernden Blicke waren ihnen und ihren Besitzern sicher, während die weniger makellosen Fahrzeuge allerlei Grund zur Kritik boten. Abgegriffene Lenkräder, matter Chrom oder rissiges Leder galten als Tabu und hielten den kritischen Bewertungen der Besucher nicht stand. Da hatte sich jemand aufs Gelände verirrt, der sich eine Vollrestaurierung erkennbar nicht leisten konnte.

Heute stellt sich die Situation vielfach umgekehrt dar. Der makellose Oldtimer hat wenig von seinem Reiz verloren, doch der unrestaurierte, der patinierte, der seine Spuren des Alltags stolz und deutlich zeigt, ist dabei, dem vollrestaurierten Exemplar den Rang in der Publikumsgunst abzulaufen.

## Patina – Spuren, die das Leben hinterlässt

Doch was verbirgt sich hinter dem neuen Trend der Patina? Dies lässt sich in knappen Worten umreißen: Die Patina ist das Resultat eines Prozesses, den ein Fahrzeug im Laufe

seines Lebens zwangsläufig trotz sachgerechter Pflege durch natürliche Alterung erreicht, ohne groben Fremdeinflüssen ausgesetzt worden zu sein. Grobe Fremdeinflüsse sind beispielsweise Unfallschäden (dazu muss nicht zwangsläufig der kleine Parkrempler gehören, der eine kleine Delle in der Stoßstange verursacht hat), Rostschäden, Verschmutzungen, augenscheinliche Vernachlässigung bis zur Verwahrlosung etc.

Wenn nun der lang gehegte Traum vom Oldtimer erfüllt ist, stellt sich in vielen Fällen die Frage nach der weiteren Vorgehensweise. Je nach Zustand des Objekts kommen unterschiedliche Ansätze infrage, die auf einen gemeinsamen Nenner verweisen: die Originalsubstanz. Grundsätzlich gilt, dass die Originalität eines Fahrzeugs einmalig und somit nicht reproduzierbar ist. Daher ergibt sich zwangsläufig die Handlungsan-



Mario De Rosa  
1. Vorsitzender der Initiative  
Kulturgut Mobilität e. V.

weisung, so viel wie nötig und so wenig wie möglich in die Originalität eines Fahrzeugs einzugreifen und die historische Substanz dadurch weitgehend zu erhalten. Dabei ist es unerlässlich, historische Arbeitstechniken und Materialien anzuwenden und einzusetzen. Dies ist Teil einer neu entdeckten Restaurierungsethik, die auch in der vom Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) herausgegebenen Charta von Turin ihren Niederschlag findet und von der Initiative Kulturgut Mobilität e.V. mitgestaltet wurde.

### Eingriffe, die notwendig werden können

**Reparatur:** Diese bedeutet die Anpassung, Instandsetzung oder den Ersatz von vorhandenen oder fehlenden Bauteilen. Die Reparatur hat zum Ziel, die volle Funktionsfähigkeit des Objektes wieder herzustellen, und nimmt häufig keine Rücksicht auf die authentische, zum Fahrzeug gehörende Substanz.

**Konservierung:** Sie umfasst alle Eingriffe, die das Fahrzeug oder Objekt sichern und seiner Stabilisierung dienen, ohne den Bestand zu



Foto: © Renate Freilang



Foto: © Ruf Porsche



Foto: © Renate Freilang

*Oben: Langzeitexperiment Opel Olympia Caravan, Bj. 1956, der seit 1977 nicht mehr gewaschen wird und täglich im Einsatz ist.*

*Mitte: Ohne Rücksicht auf Kosten und Aufwand restaurierter Porsche 356.*

*Unten: Maserati A6G 2000 Gran Sport, Teil der berühmten Collection Baillon.*

*Versteigerungswert: ca. 1,7 Millionen Euro.*

verändern und ohne seinen historischen oder materiellen Zeugniswert in irgendeiner Weise zu gefährden. Es wird damit also ausschließlich der weitere Verfall verhindert oder zumindest aufgehalten. Solche Maßnahmen sind meist äußerlich nicht sichtbar.

**Restaurierung:** Umfasst alle Maßnahmen zur Ergänzung von fehlenden Teilen oder Bereichen mit dem Ziel, einen früheren Zustand des Objektes wieder ablesbar zu machen. Die Restaurierung wird generell weiter eingreifen als eine Konservierung. Restaurierte Bereiche sollen sich harmonisch in den historischen Bestand einfügen, bei genauerer Untersuchung jedoch sicher von diesem unterscheidbar sein.

Erhalt, Konservierung und Restaurierung sind spezialisierte Prozesse. Ihr Ziel ist es, den technischen, ästhetischen, funktionalen, sozialen und historischen Wert eines Fahrzeugs zu erhalten und aufzuzeigen. Diese Maßnahmen sollten immer das originale Erscheinungsbild und die historischen Grundlagen des jeweiligen

Fahrzeugs verstehen und berücksichtigen. Sie sollen des Weiteren auf dem Respekt vor dem im Einzelnen überlieferten Bestand und den Informationen aus authentischen Dokumenten basieren.

### Voll- oder Teilrestaurierung?

Bei der Restaurierung eines Fahrzeugs gibt es keinen Königsweg. Je nach Beschaffenheit des Ausgangsmaterials wird sich der Besitzer für eine Teil- oder eine Vollrestaurierung entscheiden. Bei der Teilrestaurierung bleiben intakte Partien des Fahrzeugs unberührt, während wiederum beschädigte Partien einer mehr oder weniger umfangreichen Behandlung unterzogen werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn der Innenraum makellos, die Karosserie durch lange Standzeiten im Freien jedoch gelitten hat. Im Zuge einer Instandsetzung der Karosserie auch den Innenraum aufzubereiten, wäre nicht sinnvoll, um die Originalsubstanz nicht zu gefährden, sondern zu erhalten.

Der Trend geht heutzutage eindeutig in die Bewahrung originaler Sub-

stanz. Je mehr ein Fahrzeug davon aufweist, umso näher bewegt es sich am Original. Der Begriff der Authentizität hat sich jedoch bei vollrestaurierten Fahrzeugen eingebürgert. Sie mögen je nach Umfang des Eingriffs zwar keine oder nur noch sehr wenig Originalsubstanz aufweisen, sind aber, sofern sie mit besonderer Sorgfalt originalgetreu restauriert wurden, als authentisch zu bewerten. Auch auf die Gefahr hin, ihren patinierten Charme auf ewig verloren zu haben.

---

Autor:

Mario De Rosa

1. Vorsitzender der Initiative Kulturgut Mobilität e.V.

E-Mail: [derosa@kultur-mobil.org](mailto:derosa@kultur-mobil.org)  
[www.kulturgut-mobilitaet.de](http://www.kulturgut-mobilitaet.de)



Foto: © AvD



Foto: © GTÜ





Klassiker  
bewegen.

## OCC-Küstentrophy 2016: Jetzt anmelden!



Es gelten stets die Allgemeinen und Besonderen Veranstaltungsbedingungen, Foto: OCC

### Mit OCC mitten drin – statt nur dabei.

Vom 23.-26. Juni 2016 steht die 7. OCC-Küstentrophy wieder auf dem Terminkalender. Start und Ziel ist unser Rallyehotel „Yachthafenresidenz Hohe Dünel!“ Freuen Sie sich auf besondere Strecken, lukullische Highlights, fantastische Autos und Meer... Sichern Sie jetzt Ihren Startplatz:

[www.occ-kuestentrophy.de](http://www.occ-kuestentrophy.de)



OCC Assekuranzkontor GmbH · D - 23564 Lübeck · Hüxtertorallee 6  
Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · [occ@occ.eu](mailto:occ@occ.eu) · [www.occ.eu](http://www.occ.eu)

# Die Suche nach dem richtigen Ersatzteil

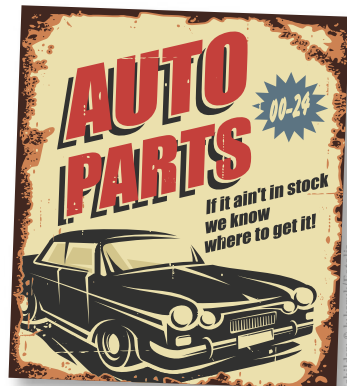
Die Bremsen müssen komplett erneuert werden, der Vergaser hat einen Haarriss und die Kotflügel sind durchgerostet. Probleme, die Oldtimerbesitzer zur Genüge kennen. Auf Internetportalen wie eBay, bei spezialisierten Händlern, in Internetforen, Werks-Teile-Diensten, bei Clubs und bei Oldtimer-Teile-Märkten sind fachkundige Kontakte und Informationen schnell zu finden. Bis das entsprechende Teil jedoch am Mann bzw. am Oldtimer ist, erfordert es Geduld.

Rund 25.000 Teile sind in einem Oldtimer verbaut – Schrauben und Befestigungselemente nicht mitgezählt. Geht eines dieser Teile kaputt, muss es zunächst genau identifiziert werden. Je nach Marke, Modell, Motorisierung und Baujahr des Wagens kann das gesuchte Bauteil unterschiedlicher Art sein. Dementsprechend kompliziert kann sich die Suche gestalten. Weber- oder

Solex-Vergaser, Ducellier- oder Bosch-Zündverteiler? Wenn die Bauarten der Teile

unterschiedlich sind, passen sie im schlimmsten Fall nicht zu den umgebenden Anschlüssen. Egal ob es sich um elektronische, mechanische oder hydraulische Teile handelt – wenn möglich empfiehlt es sich, das defekte Teil auszubauen und nach einer aufgedruckten Hersteller-Nummer zu suchen. Mit dieser originalen Nummer kann man in der Regel oft baugleiche Teile anderer Marken ausfindig machen.

Bei den meisten Herstellern sind Ersatzteile nach Ablauf der gesetzlichen Aufbewahrungsfrist der Entsorgung zum Opfer gefallen. Doch gab es glücklicherweise schon zu früheren Zeiten Restposten-Jäger: Ganze Lagerbestände von Werkstätten, Händlern oder kleineren Herstellern gingen in den Privatbesitz von Marken-Fans über. Die Teile aus aufgekauften Original-Restposten sind jedoch immer seltener zu finden. Daher haben Hersteller wie Volkswagen, BMW, Porsche oder Mercedes-Benz die Ersatzteilversorgung als Einnahmequelle entdeckt und bieten



viele Verschleißteile neu und als original deklariert an. Die Qualität von alten Original-Ersatzteilen jedoch unterscheidet sich meist von nachgefertigten in vielen Merkmalen wie Gewicht, Materialbeschaffenheit oder Dehnungseigenschaften. Oldtimer-Sachverständige, wie beispielsweise die der GTÜ, wissen um die Unterschiede. Reproduzierte Teile sind zwar oft günstiger als alte originale, haben aber oft eine geringe Halt- oder Belastbarkeit. Ein Oldtimer, der



zu einem Großteil aus nachgefertigter Substanz besteht, erhält, auch wenn er sehr gut restauriert wurde, eine schlechtere Einschätzung als ein aus Originalsubstanz wiederhergestellter. Eine schlechte Qualität der Bestandteile ist wertmindernd und sollte nur im Notfall, wenn das entsprechende Teil nicht mehr als Original lieferbar ist, in Kauf genommen werden.

Ein Großteil der speziellen Ersatzteile wird in Kleinserienfertigung hergestellt, und nicht selten sind Liebhaber und Schrauber auf einzelangefertigte Teile angewiesen. Netzwerke von Oldtimer-Händlern und -Werkstätten sind dazu stets in regem Austausch und wissen, wer wo gerade was liefern kann. Im Notfall produzieren Experten, die in Clubs und Foren zu finden sind, selbst. Überwiegend kleine Teile wie spezielle Bolzen oder z.B. Gummidichtungen, die nur noch in äußerst alten und seltenen Modellen verbaut sind, müssen einzeln angefertigt werden. Das ist zwar teuer, doch wahre Liebhaber sind dankbar, dass es Experten gibt, die solche Feinarbeiten leisten können.

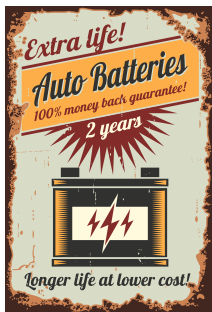
Für Oldtimer wie Käfer, Mercedes-Benz 123, Renault 4 oder Opel Kadett



Foto: © Renate Freiling

gibt es seltener Probleme mit dem Nachschub. Oft finden sich sogar gleich mehrere Anbieter ein und desselben Teils. In diesem Fall lohnt sich der Preisvergleich. Auch bei Teilmärkten und Oldtimermessen auf die Pirsch zu gehen, verspricht häufig Erfolg. Hier empfiehlt es sich jedoch, gleich das alte Teil einzupacken und

*Auf Teilmärkten wie ‚Veterama‘ in Mannheim, ‚Les belles Champenoises d‘époques‘ im französischen Reims oder ‚Auto e Moto d‘Epoca‘ in Padua wird in anregender Schrauber-Atmosphäre um jede Schraube und jede Fensterkurbel gefeilscht.*



vor Ort zu vergleichen. Ob bei der Bremen Classic Motorshow, der Techno Classica in Essen, der Retro Classics in Stuttgart oder der großen Veterama in Mannheim oder am Hockenheimring – sowohl das Angebot als auch die Nachfrage boomen. Jedes Jahr

Überblick über die Gemengelage zu verschaffen, ist sicher nicht einfach. Aber es wäre kein Hobby, wenn es die unterhaltungsreiche Ersatzteilsuche nicht gäbe.

kommen weitere Baureihen von Oldtimern hinzu, die als über 30-Jährige den Markt bereichern und die Jagd auf weitere Ersatzteile eröffnen. Kein Wunder also, dass auch Lieferanten aus dem kopierfreudigen China keine Seltenheit mehr sind. Sich einen



Autorin:  
Renate Freiling  
Freie Journalistin und PR-Beraterin  
Berlin  
freiling@rfkoberlin.de



Foto: © dasakleinateller/fofonia



Foto: © BASF/Glasurit

# Lackschäden

## Reparatur- oder Neulackierung?

Die Idealvorstellung eines jeden Oldtimer-Liebhhabers ist ein Fahrzeug im Auslieferungszustand. Doch Fahrzeuge sind Gebrauchsgegenstände, sie tragen Gebrauchs- und Altersspuren davon. Im Oldtimer-Jargon steht das Wort ‚Originallack‘ meist für unverändert vorliegende, jedoch gealterte Originallackierungen mit einer gewissen ‚Patina‘. Dieser Begriff wird dabei gedehnt verwendet: von intakten und gepflegten Altlackierungen bis hin zu stark verwitterten und eigentlich verbrauchten und verwitterten Lackierungen. In welchem Falle und ob eine Teil- oder Neulackierung erforderlich ist, entscheidet letztlich der Besitzer. Die Problematiken bei der Lackierung von Oldtimern jedoch lassen sich in zwei Fällen unterscheiden: bei der Reparaturlackierung und der Ganzlackierung bei Restaurierung. Die Herausforderungen dazu sind grundsätzlich verschieden.

### Die Reparaturlackierung

Mit dem Oldtimer in den Urlaub fahren ist die reinste Freude. Doch was, wenn die engen Serpentinalesen keinen Platz für zwei Fahrzeuge nebeneinander bieten und der Oldie in physischen Kontakt mit einer Leitplanke tritt? Oder ein einparkender Nachbar auf dem Rasthof-Parkplatz seine Fahrertür etwas zu

schwungvoll öffnet? Den Blechscha-den beheben zu lassen, sollte kein großes Problem sein. Vielmehr stellt die passende Reparaturlackierung eine Herausforderung dar.

Eine solche partielle Lackierung ist ebenfalls notwendig, wenn die Altlackierung beim Oldtimer beschädigt ist oder der Untergrund rostet. Bei



Foto: © BASF/Glasurit



Foto: © BASF/Glasurit



Foto: © dancinapunch/fofolia

*Oben: Ist der Lack ab, muss der Untergrund sauber aufbereitet werden.*

*Unten: Erfahrene Lackierer halten die Reparaturstelle möglichst klein und tragen nach und nach dünne Schichten des neuen Lacks auf.*

der Teillackierung erfolgt die Farbtonanpassung an der Reparaturstelle. Wichtig ist hierbei, die Farbe des Originallacks perfekt zu treffen. Daher erfolgt zunächst eine Farbtonbestimmung anhand technischer Hilfsmittel, beispielsweise eines Fotospektrometers. Das ist ein Farbtonmessgerät, welches eine passende Lack-Mischformel am Auto aus einer Farbtondatenbank identifiziert. Beim Lackhersteller Glasurit ist die Datenbank mit dem COLOR-PROFI-System verbunden. Dieses besteht aus ca. 10.000 mit Reparaturlack lackierten Paspeln und erlaubt – ebenfalls direkt am Auto – sogar den visuellen Farbtonvergleich. Die Treffsicherheit ist in beiden Fällen auch bei Oldtimern sehr hoch.

Falls der Farbton dann immer noch nicht genau passt, kommt die Handwerkskunst des Nuancierens zum Einsatz. Dazu sind ein geübtes Auge und fachliches Wissen notwendig.

Die anzupassende Altlackierung muss vorher in jedem Fall gereinigt und eventuell poliert werden. Wenn möglich, halten erfahrene Lackierer bei solchen Arbeiten die Reparaturstelle klein und erhalten intakte Altlackierungen so weit wie möglich. Meist sind ältere

Fahrzeuge schon mehrfach repariert und zumindest stellenweise lackiert worden. Vor der Reparatur kann daher auch ein Blick hinter das lackierte Blech aufschlussreich sein. Speziell bei US-Importen findet man oft unprofessionell ausgeführte Karosseriearbeiten, die mit viel Spachtel verdeckt sind. 15 Lackschichten oder sogar mehr sind keine Seltenheit bei Oldtimern. Ab circa



Foto: © aurnarurfotolia

zehn Lackschichten und Lackaufbauten über 0,5 mm steigt das Risiko, dass die Altlackierung nicht tragfähig für eine Nachlackierung wird. Vor der Reparatur und der Auswahl des Lacks sollte ein Lösemitteltest an einer durchgeschliffenen Stelle durchgeführt werden. Wenn man ein weißes Tuch mit Acrylverdünnung getränkt über die entsprechende Stelle reibt, können sich verschiedene Lackschich-

ten eventuell anlösen lassen. In diesem Fall ist damit zu rechnen, dass es später sogenannte Randzonenmarkierungen gibt. Besonders berüchtigt ist die thermoplastische Acryllackierung (TPA). Sie ist nicht lösemittelbeständig und hat zusätzlich die Eigenschaft, bei Wärmeeinfluss zu verfließen. Dadurch kann es in überlackierten Lackschichten zu Spannungen und zur Rissbildung kommen. Solche Lackschichten sind mit speziellen Lackierverfahren zwar zu isolieren, aber dennoch birgt TPA immer das latente Risiko der Rissbildung.

Generell ist es hilfreich, eine Altlackierung mit vielen Schichten mit feinen Schleifkörnungen zu bearbeiten und die darauffolgenden Füller- und Lackschichten jeweils dünn mit langen Zwischentrocknungen aufzutragen. Dieses Verfahren sorgt dafür, dass wenig Lösemittel in den Untergrund eindringt und ihn anquellen lässt.

Wie und ob sich Alt- und Neulackierung dann später weiter verändern, ist nicht vorhersehbar. Es hängt auch davon ab, wie das Auto gelagert oder benutzt wird. Andauernde Einwirkung von UV-Strahlung setzt vermutlich einer älteren Lackierung mehr zu als einer neuen.

Grenzfälle gibt es bei stark vermateten Flächen, wie sie z.B. bei alten Kunstharzlacken oft vorkommen, oder bei Einschicht-Metallic-Lacken. Je stärker die alte Lackierung verwittert ist, desto schwieriger wird die Reparatur. Anpassungen des Glanzgrades jedoch sind eventuell durch den Zusatz von Mattpaste noch möglich. Komplett gerissene oder stark ausgekredete Lackierungen



Fotos: © BASF/Glasurit

*Vor jeder Teillackierung muss eine genaue Farbtonbestimmung erfolgen. Hilfsmittel hierbei sind Farbkarten oder lackierte Paspeln.*

gen sind meist nicht mehr zu retten. Einschicht-Metallic-Lacke werden heute im Pkw-Bereich nicht mehr verwendet.

### Die Ganzlackierung

Nach einer Komplettrestaurierung ist es neben der Wahl des durch den Lackhersteller empfohlenen Lackaufbaus wichtig, den Wunschfarbton des Fahrzeugbesitzers zu finden. Hierbei kann wie folgt unterschieden werden:

- a) Authentischer Farbton – also der Farbton, in dem das Fahrzeug bei der Auslieferung lackiert wurde
- b) Zeitgenössischer Farbton – ein Farbton, der zur Zeit der Produktion der Fahrzeugs auf demselben Modell, von demselben Hersteller oder von anderen Herstellern verwendet wurde
- c) Eigene Farbtonwahl

Bei der Entscheidung helfen die Farbtoninformationen, die sich an ver-

schiedenen Stellen des Oldtimers befinden können, Farbkarten aus der jeweiligen Zeit, Verkaufsprospekte etc. oder ein Blick in die Glasurit- und GTÜ-Farbtondatenbank im Internet.

Originale Farbkarten zeigen die Farbtöne nach heutigen Standards in ihrer Farbtongenauigkeit eher als Annäherungswerte. Sie sind und waren nie ganz genau. Auf die Karten wurden die verschiedenen Lacke – auch Druckfarben – teils aufgerollt, teils lackiert, ganz früher sogar gepinselt aufgetragen. Liefer- und Farbtontoleranzen haben Farbkarten nie abgebildet, aber sie helfen heute bei der Bestimmung z.B. der Farbtonnummer. Sie kommen aus der Zeit, als es sogenannte „Fertigtöne“ gab, also Farbtöne, die den damaligen Werkslackierungen nachempfunden waren. Daher erfolgte auch die Sortierung dieser Karten nach Fahrzeugherstellern.

Vor der Ganzlackierung sollte ein Musterblech mit der gewählten Farbe angefertigt werden, um den Lack auf



Link zum Ratgeber „Lackschäden“:  
[www.glasurit.com/at/rcc-lackschaden-blasenbildung](http://www.glasurit.com/at/rcc-lackschaden-blasenbildung)



Foto: © Hoda Bogdan/Fotolia

Foto: © Hoda Bogdan/Fotolia

Foto: © StudioLaMagica/Fotolia

Foto: © Hoda Bogdan/Fotolia

größerer Fläche beurteilen zu können. So können sich Fahrzeugbesitzer dann bei Nichtgefallen noch für einen anderen Farbton entscheiden. Wichtig ist auch die optische Anmutung des Lacks, die im Vorfeld bestimmt werden sollte. Eine glatte, spiegelähnliche Oberfläche oder eine Lackierung mit einer leichten Verlaufnarbe, die eher dem Auslieferungszustand entspricht, stehen hier zur Auswahl. Handwerklich ist beides möglich.

Die beschriebenen Problematiken existieren bei der Lackreparatur von Neufahrzeugen nicht. Es ist daher wichtig, einen auf Oldtimer spezialisierten Fachbetrieb zu wählen. Aktuelle Lacke bieten generell entscheidende Vorteile. Mit heutigen auf Lösemittel basierenden Deck- und Klarlacken oder wasserbasierenden Zweischicht-Basislacken können so gut wie alle Farbtöne ausgearbeitet werden. Diese Lacke sind zudem problemlos verfügbar.



**Autor:**  
 Jürgen Book  
 Head of Refinish  
 Competence Center – Münster  
 BASF Coatings GmbH

Foto: © BASF/Glasurit

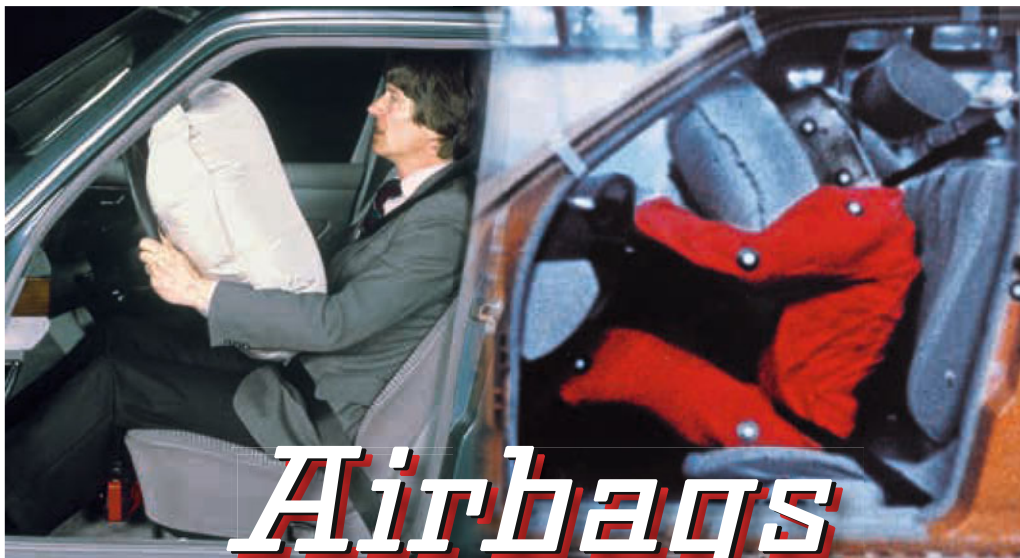


Foto: Daimler AG, Nr. 83F131

Foto: Daimler AG, Nr. CL0628

# Airbags

## in Young- und Oldtimern

Schon ab 1974 lieferten in den USA Marken wie Oldsmobile, Buick oder Cadillac Fahrzeuge mit Airbags aus. Die S-Klasse – der Mercedes-Benz W 126 – war im Jahr 1981 das erste deutsche mit Airbag ausgestattete Modell. Kurz darauf folgte der W 123. Heute befinden sich bereits viele Young- und Oldtimer auf Deutschlands Straßen, in die der kleine Sprengstoffsatz serienmäßig eingebaut wurde. Das Verfallsdatum war mit zehn Jahren veranschlagt, der entsprechende Vermerk klebte an der B-Säule. Heute ist die Funktions-tauglichkeit alter Airbags umstritten. Materialien wie Kabelummantelun-

gen altern, Lötstellen können brüchig werden und beide Ursachen zu Kurzschlüssen führen. Dass ein veralteter Airbag überraschend auch bei leichten Erschütterungen auslöst, scheint unwahrscheinlicher als ein Nicht-Funktionieren im Ernstfall.

Wie ein Airbag funktioniert, sei hier kurz zusammengefasst: Fällt das Tempo eines Wagens wie bei einem Aufprall abrupt ab, löste bei frühen Systemen ein Quecksilberschalter einen Sprengsatz aus. Dieser besteht aus einem Gasgenerator, der bei der Entzündung seines bis dahin festen Treibstoffs ein weit über 1.000 °C heißes Gas produziert. Dieses bläht den Luftsack aus Polyamid in Millisekunden auf, und genauso schnell fällt er durch das Abkühlen des Gases wieder in sich zusammen. Airbags

sind seit jeher Systeme mit extrem haltbaren Materialien. Die Mechanik funktioniert ohne Verschleißteile, nur ein elektronisches Airbag-Steuergerät zeigt an, wenn etwas kaputt ist. Die mögliche Fehlerquelle, wenn die Kontrolllampe aufleuchtet, liegt also in der Regel dort. Die technischen Prüfeinrichtungen befassen sich nicht mit den Airbag-Systemen, denn die Wartungsvorschrift, alle zehn Jahre den Airbag auszutauschen, ist abgeschafft. Es findet nur eine optische Prüfung der Kontrollleuchte statt. Wer den Airbag seines Young- oder Oldtimers prophylaktisch austauschen lassen möchte, sollte in jedem Fall einen Fachmann beauftragen. Denn für den Aus- und Einbau sowie die Lagerung von Airbag-Systemen ist ein spezieller Sachkundenachweis erforderlich. Aufgrund der Verwendung explosionsfähiger Treibmittel in Airbags fallen sie unter das Sprengstoffgesetz. Ein Austausch kostet beispielsweise beim W 126 etwa 800 Euro.

– Renate Freiling

*Links: Perfekter Schutz auch für den Beifahrer: 1987 präsentierte Mercedes-Benz den Beifahrer-Airbag als Sonderausstattung der S-Klasse Baureihe 126.*



Foto: Daimler AG, Nr. 87F319



**Ganz links:** Luftsack als Lebensretter – ab Juli 1981 war die Kombination aus Airbag für den Fahrer und Gurtstraffer für den Beifahrer erhältlich, zunächst exklusiv in der S-Klasse der Baureihe 126.

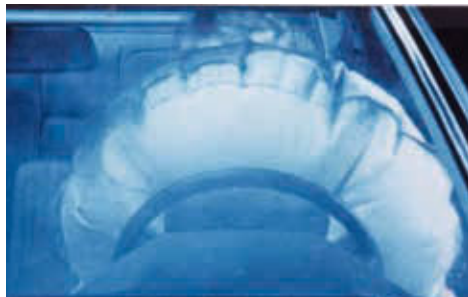
**Links:** Phasenfoto der Funktionsweise von Lenkrad-Airbag und Gurtstraffer, 1981.

**Unten:** Mercedes-Benz Typ 220 S (W 180, 1954 bis 1959) im Crashtest, durchgeführt im Jahr 1985. Er zeigt beim Frontalaufprall mit 50 km/h gegen die starre Barriere gute Qualität. Trotzdem war die Schutzwirkung für die Insassen noch relativ gering.



Foto: Daimler AG, Nr. 47001096410

**Sicherheitsentwicklung bei Mercedes-Benz.** Crashtest im Werk Sindelfingen mit zwei Fahrzeugen der Oberklasse-Baureihe W 111 (1959 bis 1965). Sie ist weltweit das erste Automobil der Welt mit Sicherheitskarosserie.



1979–1984: Phasenfoto eines Lenkrad-Airbag-Realversuches. Die Ingenieure überprüften in vielen Selbstversuchen die Funktionsweise des Systems.

**Unten:** Sicherheitsentwicklung bei Mercedes-Benz, Crashtest im Jahr 1969.



Foto: Daimler AG, Nr. 93122-23

Foto: Daimler AG, Nr. CL0631

Foto: Daimler AG, Nr. A93F180

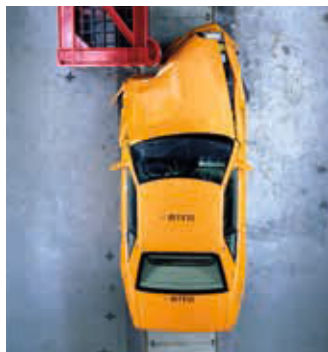


Foto: Daimler AG, Nr. CL0399

**Unten:** Der erste Mercedes-Benz-Crashtest vom 10. September 1959: Mit diesem Frontalaufprall eines Fahrzeugs der Baureihe W 111 (1959 bis 1968) beginnen die Crashtests von Mercedes-Benz.

**Oben Mitte:** 125 Jahre Innovation: 1973 – erster Offset-Crashtest.



Foto: Daimler AG, Nr. 076240\_73.jpg

# Boxenstopp und Reparatur

## Tipps und nützliches Zubehör

Endlich ist es wieder so weit, der Oldie hat seinen Winterschlaf hinter sich und darf auf die Straße zurück. Das Wiederbeleben ist immer ein spannender Moment: Hat der Wagen die Standzeit ohne Probleme überstanden? Wenn er fachgerecht eingewintert wurde, am besten mit Hilfe einer Checkliste und diversen Helferlein, dann sollte eigentlich nichts schiefgehen.

### Batterie: Ladeerhaltung und mobile Unterstützung

Ein Bauteil des Oldies bedarf während der Winterpause besonderer Pflege, nämlich die Batterie. Sie ist ein ‚lebendiges‘ Bauteil, das längere Nichtbenutzung bzw. mangelnde Pflege mit Kapazitätseinbußen – bis hin zum Totalausfall – quittiert. Daher ist jeder Besitzer eines Oldtimers gut beraten, seine Batterie über die Wintermonate an ein Batterieladungserhaltungsgerät anzuschließen. Ein derartiges Gerät ist das CT5 Time To Go von CTEK, das neben seiner Funktion der Ladungserhaltung über einige Besonderheiten verfügt: Es analysiert den Batteriezustand und wählt daraufhin den geeigneten Wartungs- bzw. Lademodus aus. So lässt sich die Batterieleistung maximieren. Sehr praktisch ist auch die Anzeige der noch verbleibenden Rest-Ladezeit bis zur vollständigen Aufladung, denn bei Oldtimern kommt es hin und wieder vor, dass ein Verbraucher unentdeckt die Batterie entleert. Damit ist der Fahrer immer im Bilde,

ob die Ladezeit vor der Ausfahrt auch ausreicht.

Ist dennoch einmal die Batterie leer und keine Steckdose samt Ladegerät erreichbar, kann ein handlicher Batterie-Booster die Rettung sein. Der Multi-Pocket-Booster PB125 von Kunzer beispielsweise ist mit seinem Startstrom von 200 A bei 12 V

sogar in der Lage, Motorräder und kleinere Pkw zu starten. Das nur gut 400 Gramm schwere und lediglich 170 x 80 x 32 mm große Kraftpaket ist mit seiner Kapazität von 12.000 mAh für den semiprofessionellen Einsatz geeignet und wird mit vielen Adapterkabeln geliefert. Die mobile Stromquelle ist damit auch für weitere Anwendungen verwendbar, etwa das



Foto: © dasklemme/forolia

Foto: © GTÜ



Foto: © Bosch

Laden von Mobiltelefonen oder Laptops. Mit einem Temperaturbereich von  $-20$  bis  $+60$  °C ist der Batterie-Booster absolut Kfz-tauglich.

### Bremsen und Bremsflüssigkeit-Messgeräte

Der umsichtige Oldiefahrer kontrolliert zu Saisonbeginn, ob sicherheitsrelevante Baugruppen wie Lenkung

und Bremsen den Stillstand ohne Schaden überstanden haben. Hierzu ist eine gründliche Sichtkontrolle ratsam, am besten auf einer Hebebühne. Verklebte bzw. nicht mehr trennende Kupplungs- und Handbremsbeläge gehören zu den häufigeren Stand-schäden. Mit etwas Geschick und leichten Hammerschlägen lassen sich solche Probleme aber relativ einfach

beheben. Korrosion an Bremsscheiben ist ebenfalls meist recht einfach mittels Sichtprüfung zu erkennen, der Zustand der Bremsflüssigkeit jedoch nicht. Diese hygroskopische, also Wasser anziehende Flüssigkeit arbeitet immer schlechter, je mehr Wasser in ihr gebunden ist. Mit anderen Worten: Sie altert. Die vom Bremsenhersteller angegebenen Wechselintervalle sind daher kurz, doch in Anbetracht des Arbeits- und Materialaufwands wird der Wechseltermin gerne einmal hinausgeschoben.



Foto: © dasklometeller/fotolia



Foto: © Renate Frelling

Sicherheitshalber sollte man zu Beginn der Saison den Zustand in einer Werkstatt kontrollieren lassen oder sich ein entsprechendes Messgerät anschaffen. Die Preisspanne ist je nach Genauigkeit und Messverfahren recht groß und reicht von ca. 15 Euro bis deutlich über 150 Euro. Ein Profimessgerät ist das BFT 320 von ATE, das den Siedepunkt der Flüssigkeit



Foto: © Bosch

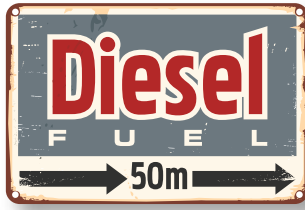


Foto: © lubrenak/Fotolia

und somit den Grad der Wasserbelastung exakt ermittelt. Der Messvorgang ist einfach: Die Prüfsonde wird in die Einfüllöffnung des Ausgleichsbehälters gehalten und der Prüfvorgang ausgelöst. Nach gerade einmal 30 Sekunden erhält der Nutzer den Siedepunkt digital im Display angezeigt, falls erforderlich kombiniert mit einer Wechselempfehlung. Noch komfortabler geht es mit dem BFT 320P, der zusätzlich noch einen kleinen Drucker zur Dokumentation des Ergebnisses enthält. Die einfacheren Tools arbeiten mit optischen Verfahren, sind jedoch hinreichend genau für eine Abschätzung, ob der Wechsel fällig ist oder noch Aufschub duldet.

### Zündanlage und Schließwinkel-Einstellung

Im Laufe der Oldtimersaison stellt sich meist die ein oder andere verschleißbedingte Schwäche des Oldies ein, die der versierte Fahrer recht einfach selbst diagnostizieren kann. So verfügen die meisten Oldtimer noch über eine klassische, nämlich kontaktgesteuerte Zündanlage, die – im Gegensatz zur elektronischen Zündung – einer regelmäßigen Wartung und Pflege bedarf. Das Auswechseln der Unterbrecherkontakte ist kein Hexenwerk, allerdings ist die genaue Einstellung des Schließwinkels und des Zündzeitpunkts obligatorisch. Hierfür gibt es schon recht preisgünstige Geräte, die dies ermöglichen. Ein Vielmessgerät, das neben den ‚Standardfunktionen‘ Spannung,



Bilder: © CTEK



(Bild: © GTÜ)

Widerstand etc. messen auch über eine Funktion ‚Schließwinkel‘ verfügt, ist beispielsweise von der Firma Herth+Buss erhältlich. Zunächst wird dazu der Bereichsschalter des Messgeräts auf das Schließwinkel-Symbol und die entsprechende Zylinderzahl gestellt. Dann werden die Kabel am Ausgang des Unterbrecherkontakts und an der Fahrzeugmasse angeschlossen. Bei laufendem Motor kann

man nun die Einstellung kontrollieren. Mit Hilfe einer zweiten Person, die den Starter betätigt, lässt sich der Unterbrecherkontakt – beispielsweise nach einem Austausch – bei geöffneter Verteilerkappe auch einstellen, eine Fühlerlehre ist nicht mehr erforderlich.

Um den korrekten Zündzeitpunkt ermitteln und einstellen zu können,



Foto: © Iukernk/Fotolia



Bild: © ATE



Foto: © AVD



Bild: © GTU

- 1 **Intelligente Ladegeräte sichern den Batteriezustand über die Wintermonate.**
- 2 **Das Prüfen des Bremsflüssigkeitszustands gehört zu den wichtigsten Sicherheitsprüfungen an Oldtimern.**
- 3 **Präzise Messwerte zur Einstellung der Zündanlage sind heutzutage mit recht preisgünstigen Vielfach-Messgeräten möglich, ihr Einsatz ist auch im Pannenfall sehr hilfreich.**
- 4 **Ein schneller Vergleich der Abgaskrümmertemperatur kann schnell auf die richtige Fehlerquelle hinweisen, ideal dazu eignen sich berührungslos arbeitende Mini-Thermometer.**

gibt es relativ kostengünstige Hilfsmittel wie Stroboskoplampen. Mit dem nötigen Fachwissen und den Einstelldaten des Herstellers kann selbst der geübte Amateur damit den Zündzeitpunkt einstellen. Dies funktioniert ‚statisch‘, aber auch mit Hilfe einer simplen Prüflampe.

Besonders Fahrzeuge mit verschlissenen Zündkerzen, aber auch ver-

stellten Mehrvergaseranlagen neigen zu Zündaussetzern und schlechter Verbrennung an einzelnen Zylindern. Dies lässt sich meist schon recht genau am sogenannten Kerzenbild ablesen, also dem Zustand des Isolators und der Elektrode. Rehbraun ist gut, ölig, verrottet oder nass hingegen schlecht. Leider müssen dazu die Zündkerzen ausgebaut werden, vor allem bei Oldtimern mit sechs oder

mehr Zylindern eine recht aufwändige Angelegenheit. Eine schnelle Methode zu erkennen, ob ein Zylinder schlechter oder überhaupt nicht mehr mitarbeitet und wenn ja, welcher, ist an der Temperatur des Abgaskrümmers direkt am Zylinderkopf ‚abgreifbar‘: Wer entsprechend geübt ist und keine Angst vor verbrannten Fingern hat, kann dies durch kurzes Berühren der noch im Warmlauf befind-



Foto: © Iulianuk/Fotolia

lichen Krümmer prüfen. Wesentlich eleganter und weniger riskant ist die Messung mit Hilfe eines berührungslos arbeitenden Thermometers. Diese sind bereits im Miniformat erhältlich und auch bei Pannen ein sehr nützliches Utensil zur schnellen Fehlersuche.

### Einlagerung im Winter: Schutzhüllen und Reifenschuhe

Die meisten Oldtimerbesitzer sind nicht in der glücklichen Lage, ihre Schätze über den Winter in einem Oldtimerhotel unter klimatisch perfekten Bedingungen einlagern zu können. Viele sind auf nicht beheizte Garagenräume oder Bauernstadel angewiesen, wo bekanntermaßen zu hohe, aber auch eventuell zu niedrige Luftfeuchtigkeit dem Fahrzeug zusetzen: So leiden Reifen, Gummidichtungen und Ledersitze vor allem unter zu trockener Luft, zu viel Luftfeuchtigkeit fördert Korrosion an Karosserie und Mechanik. Ungebetene Nager, die das Winterquartier mitbewohnen, können ebenfalls viel Schaden am Oldie anrichten. Seit geraumer Zeit gibt es Foliengaragen, in denen der Wagen von der Außenluft und ungebetenen Gästen abgeschlossen werden kann. Kommt im Fahrzeuginnenraum und/oder im Kofferraum noch ein Trocknungsmittel zum Einsatz, kann die Luftfeuchtigkeit innerhalb der Schutzhülle auf für das Fahrzeug sehr verträgliche Werte gesenkt werden. Verschiedene Systeme, die nach diesem Prinzip



Foto: © Renate Freiling

arbeiten, sind je nach Ausstattung für Preise zwischen ca. 200 und 1.000 Euro auf dem Markt erhältlich. Der Klassiker wird dazu in eine strapazierfähige Folie geschoben, die sich mit einem speziellen Reißverschluss quasi luftdicht verschließen lässt. Wichtig ist, dass der Untergrund nicht zu rau ist und die Folie unter den Reifen beschädigen könnte.

Ein weiteres pfiffiges Tool, welches das lästige Aufbocken des Fahrzeugs zur Vermeidung von sogenannten Standplatten verhindert, sind Reifenschuhe, im Handel auch als Reifenschoner oder Reifen-Protektoren bezeichnet. Diese sind ab etwa 100 Euro pro Satz erhältlich und meist aus Hartschaumstoff oder Kunststoff hergestellt. Durch ihre runde Form vergrößern sie die Aufstandsfläche des Reifens und verteilen den Druck auf den Untergrund gleichmäßiger. So überstehen die teuren Pneus mit etwas erhöhtem Reifendruck schadlos auch längere Standzeiten. Solche Schuhe lassen sich aber mit ein

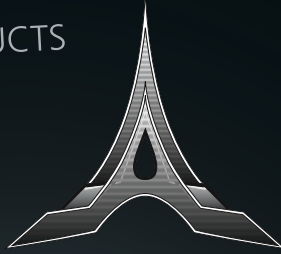
wenig handwerklichem Geschick und rund 10 Euro an Material aus dem Baumarkt leicht und kostengünstig selber herstellen: Vier ungefähr 60 cm lange und etwa 30 cm breite (abhängig von der Reifendimension) sowie 5 bis 6 cm dicke Hartschaumplatten, die in der Mitte mit einer Mulde – entsprechend dem Reifenradius – und einer Abschrägung zum leichten Auffahren versehen wurden, verteilen den Reifendruck auf eine größere Fläche. Meist reicht eine handelsübliche Platte für die Herstellung von vier Schuhen.



Autor:  
Thomas Mareis, Dipl.-Ing (FH)  
Freier Journalist  
Krokusweg 6, 86842 Türkheim  
Fon 08245 4540, Mobil 0151 56362250

# GLANZ AUF HÖCHSTEM NIVEAU.

INTERNATIONAL AERO PRODUCTS  
PFLEGEPRODUKTE



RECOMMENDED BY



AERO®



FÜR FLUGZEUGE ENTWICKELT.



PERFEKT FÜR IHR AUTO.



IDEAL FÜR IHR BOOT.



[www.internationalaero.eu](http://www.internationalaero.eu)

Aero Products von: **Smart Choice Trading GmbH**

Eichleitnerstraße 16 · 86199 Augsburg/Germany · [info@sct-gmbh.eu](mailto:info@sct-gmbh.eu)



## An- und Umbauten im zeitgenössischen Stil

**S**icherheitsgurte im Oldtimer? Umrüsten des schwachen 6-Volt-Bordnetzes auf ein leistungsstärkeres 12-Volt-Bordnetz? Wo liegen die Grenzen zeitgenössischer Autotechnik in Bezug auf den historischen Charakter des Kraftfahrzeugs? Durch welche Art von An- und Umbauten gefährde ich die steuerliche Begünstigung des historischen Kennzeichens? Als Grundsatz darf hier gelten: Die technischen Weiterentwicklungen von Kraftfahrzeugen und insbesondere die Sicherheitsstandards der letzten Jahrzehnte können nicht zugunsten einer Historiedebatte wegdiskutiert werden. Die Umrüstung auf moderne Alternativantriebe ist bei einem Vorkriegswagen verständlicherweise nicht zeitgenössisch und hat die Aberkennung als historisches

Kulturgut zur Folge. In die Kategorie „modern und bequem“ gehören jene Veränderungen, die zwar ein gewisses Maß an Komfort versprechen, aber nicht als Nachrüstung in Bezug auf Sicherheit durchgehen können. Die Rede ist von Klimaanlage, digitalen Radios und CD-Wechslern wie auch elektronischen Einparkhilfen. Hier ist – trotz eventueller „zeitgenössischer Bauweise“ – im Sinne von historischem Kulturgut der Ein- und Umbau abzulehnen.

### Nachrüsten von Sicherheit

Was aber durchaus Sinn ergibt, ist das Nachrüsten von Sicherheit. Es ist zwar zulässig, einen Oldtimer ohne serienmäßig eingebaute Sicherheitsgurte auch weiterhin ohne Gurte zu fahren (Originalausstattung). Die all-

gemeinen Beförderungsvorschriften gelten aber auch für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen. Generell darf ein Kraftfahrzeug nur so viele Personen befördern, wie mit Sicherheitsgurten ausgerüstete Sitze vorhanden sind. Diese Vorschrift gilt prinzipiell auch für Fahrzeuge ohne Sicherheitsgurte: Die Anzahl der Mitfahrer richtet sich immer nach den vorhandenen Sitzplätzen. Kinder unter drei Jahren dürfen ohne Sicherheitsgurte oder Rückhaltesysteme nicht mitfahren. Ab drei Jahren und bis zu einer Körpergröße von 1,50 Metern gehören Kinder ausnahmslos auf die Rücksitzbank. Von diesen Regeln sind auch Oldtimer nicht ausgeschlossen. Letztendlich ist eine abweichende Originalität durch das Nachrüsten mit Sicherheitsgurten bei der H-Zulassung irrelevant.







### Fehlende Sicherheitsmerkmale

Im Einzelfall schreibt die StVZO in Sachen Sicherheit genau vor, welche technischen Merkmale Kraftfahrzeuge für eine Zulassung aufweisen müssen. Diese Merkmale sind in den sogenannten Übergangsvorschriften für Kraftfahrzeuge aufgeführt.

Im Kern regeln diese Vorschriften, welche Ausnahmen ab welchem Stichtag zugelassen sind. Erst durch diese Übergangsvorschriften und Ausnahmen ist es möglich, bestimmte fehlende Sicherheitsmerkmale bei Kraftfahrzeugen zu tolerieren und ihre Zulassung trotzdem zu ermög-

lichen. Als Beispiele sind etwa die vorderen Sicherheitsgurte (Pflicht ab Erstzulassung 01.04.1970) sowie die Pflicht für Fahrtrichtungsanzeiger bei Automobilen ab Erstzulassung 01.04.1957 zu nennen. Wer aus sicherheitstechnischen Überlegungen bestimmte Übergangsvorschriften für sein Fahrzeug nicht nutzen möchte, darf an seinem Oldtimer auch auf „Sicherheit nachrüsten“.

### Reichen 6 Volt aus?

Ein ebenfalls kontrovers diskutiertes Thema ist die Aufrüstung des elektrischen Bordnetzes von 6 Volt auf

12 Volt. Das ist schon durch wenige Maßnahmen möglich. Eine 12-Volt-Wechselstrom-Lichtmaschine liefert eben deutlich mehr Energie für die gesamte Beleuchtung, den Scheibenwischer und das Radio. Bei einem Citroën 11 CV aus der Vorkriegszeit kann beispielsweise eine Wechselstrom-Lichtmaschine das 6-Volt-Bordnetz ohne größere Umbauten besser versorgen. In der Regel ist ein Bordnetzumbau mit einem tieferen Eingriff in die Elektrik verbunden. Neben einer stärkeren Batterie bezieht eine Komplettumrüstung auch den Austausch der Anlasser und der Kondensatoren mit ein. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Scheinwerfer und Scheibenwischer sowie nicht zuletzt der Fahrtrichtungsanzeiger bringen die Leistung, die im heutigen Straßenverkehr zum sicheren Fahren beiträgt. Grundsätzlich empfehlen die Oldtimer-Experten der GTÜ bei Umrüstungen am Oldtimer oder Youngtimer, die fahrtechnischen Eigenschaften sehr genau unter die Lupe zu nehmen. Letztendlich gilt es abzuwägen, wo die Grenzen zeitgenössischer Auto-technik und klarer Defizite an Sicherheit liegen. Das Ergebnis entscheidet über sicherheitstechnische Um- oder Nachrüstungen, die für die Schönheit und Originalität des Fahrzeugs kein Makel sind. – Herbert F. Schulze





## Oldtimer winterfest machen Zeit für den Winterschlaf

**W**enn die letzten Oldtimerveranstaltungen vorüber sind und die Herbststürme übers Land fegen, wird es höchste Zeit, das „Schätzchen“ auf die Winterpause vorzubereiten. Wichtig dabei ist vor allem ein geeigneter Abstellplatz. Ist der gesichert, beginnt das sorgfältige „Einmotten“ des Fahrzeugs.

Bei der Einlagerung und Konservierung des Oldtimers gibt es ein paar grundlegende Dinge zu beachten, um ärgerliche und vor allem kostspielige Standschäden zu vermeiden.

*Der ist hinüber – Fehler bei der langfristigen Lagerung des Oldtimers führen schnell zu teuren Reparaturen – der Originalzustand geht dabei unwiederbringlich verloren.*

Der Abstellplatz sollte eine möglichst konstante Raumtemperatur aufweisen und gut belüftet sein, um das Entstehen von Kondenswasser zu verhindern, raten die GTÜ-Experten. Wird eine Schutzhülle verwendet, dann sollte einer atmungsaktiven Stoffgarage der Vorzug gegeben werden. Gegen Feuchtigkeit helfen beispielsweise sogenannte Entfeuchter-Granulate. Der Behälter wird in die Garage gestellt und die Verschlussfolie abgezogen. Das hochwirksame

Granulat entzieht der Raumluft die Feuchtigkeit, bis eine gesunde (50 bis 60 Prozent) Luftfeuchtigkeit erreicht wird. Dabei löst sich das Granulat allmählich auf und sammelt sich als Flüssigkeit im Auffangbehälter. Eine Packung Granulat (Beutel) reicht für Räume bis zu 80 qm und ist mehrere Monate wirksam. GTÜ-Tipp: Dabei darauf achten, dass die Luft nicht zu trocken wird, da sonst Gummis, Leder und Hölzer leiden.

– Hans-Jürgen Götz



## Die Winter-Checkliste

- ▶ Den Motor auf Betriebstemperatur bringen, Kühlerfrostschutz prüfen und eventuell auffüllen. Bei Aluminiummotoren Kühlflüssigkeit ablassen, da Aluminium von Frostschutzmittel angegriffen wird.
- ▶ Die Scheibenwaschanlage mit Frostschutzmittel frostsicher machen.
- ▶ Die Scheibenwischerblätter abklappen und die Gummis mit Talkum einreiben.
- ▶ Das Auto von oben und unten waschen sowie den Lack konservieren.
- ▶ Das Auto volltanken und einen Ölwechsel vornehmen. Bei Vergaserfahrzeugen den Vergaser entleeren.
- ▶ Den Motor durch Ansaug- oder Kerzenbohrungen konservieren.
- ▶ Die Ansaug- und Auspufföffnungen mit ölgetränkten Lappen verschließen.
- ▶ Die Batterie ausbauen, in einem trockenen, frostfreien Raum lagern und regelmäßig entladen und laden. Hilfreich sind hier Akku-Puls-Lader, wie beispielsweise die von CTEK (mehrfacher Sieger im GTÜ-Test), die hohe Leistungsfähigkeit zu günstigen Preisen bieten.
- ▶ Den Reifenluftdruck um je ein Bar rundum erhöhen.
- ▶ Den Wagen kippsicher aufbocken, so dass die Räder entlastet sind, aber noch Kontakt zum Boden haben und die Federn und Stoßdämpfer etwas belastet bleiben. Alternativ bieten sich die sogenannten Reifenschoner an, die Standplatten im Pneu vermeiden.
- ▶ Die Lederausstattungen mit Spezialfett dünn einreiben.
- ▶ Wenn möglich, die Fenster einen Spalt offen lassen und auf gute Luftzirkulation in der Garage achten.
- ▶ Die Cabrio-Verdecke trocknen lassen, imprägnieren und einen Spalt öffnen.
- ▶ Chromteile mit Paraffin oder Schutzwachs einstreichen.
- ▶ Die gesamte Karosserie nach Roststellen absuchen und wenn nötig behandeln. Idealerweise die Hohlräume und Falze versiegeln.
- ▶ Die Gummiabdichtungen mit Pflegemittel behandeln.
- ▶ Die Handbremse lösen. Den Motor später unbedingt im Leerlauf mit angezogener Handbremse starten, da sich die Kuppelung festsetzen kann.



*Das Aufbocken von Fahrzeugen, um während der Winterpause die Reifen vor Schäden zu bewahren, ist umständlich und nicht überall sinnvoll. Einfacher geschieht dies mit sogenannten Reifenschuhen, die sich auch recht einfach selber herstellen lassen.*

- ▶ Das Fahrzeug mit staubdichtem Stoff, am besten Baumwolle, abdecken.
- ▶ Eventuell eine Ruheversicherung abschließen bzw. Versicherungsvertrag hinsichtlich Ruhephasen oder Saisonzeiträume überprüfen.

– Hans-Jürgen Götz



## REIFEN MIT

*Stil & Sicherheit*

**N**icht nur eine perfekte Karosserie, sondern auch die Reifen sollten die Originalität eines Oldtimers widerspiegeln. Daher werden klassische Profile und zeitgenössische Reifendesigns von Oldtimerfans bevorzugt. Moderne Reifentechnologien werden dadurch nicht ausgeschlossen, wie die Produktpaletten ausgewählter Hersteller für Old- und Youngtimer-Pneus zeigen.

Sicherheit, Zuverlässigkeit, Lebensdauer, Wirtschaftlichkeit und Komfort – das sind Hauptmerkmale, die auch ein Klassik-Reifen erfüllen muss. Besonders wichtig ist vor allem

eine Reifentechnologie, die den Bremsweg minimiert und optimale Seitenhaftung mit sich bringt. Immer mehr klassische Automobile – vom VW Käfer bis zum Porsche 911 – werden nicht nur auf Oldtimerausfahrten oder Rallyes

bewegt, sondern im normalen Straßenverkehr. Das erfordert eine maximale Zuverlässigkeit und Beherrschbarkeit, die der Reifen bieten muss. Durch spezielle Materialmischungen der Laufflächen und durchdachte Laufflächengestaltung können auch



Oldtimerreifen diesen Ansprüchen gerecht werden.

Oldtimerreifen werden selten abgefahren, denn kein historisches Fahrzeug wird beansprucht wie ein zeitgenössisches. Trotzdem unterliegen



sie einem natürlichen Alterungsprozess und müssen spätestens nach acht Jahren ersetzt werden. Mit der Zeit wird das Gummi hart, spröde und rissig, was sich negativ auf die Fahrsicherheit auswirken kann. Fehlender Grip in den Kurven, nachlassende Bodenhaftung – auf ebener Fahrbahn wie auf regennasser Fahrbahn – sind die Folgen.



Foto: © GTÜ

### Historie und Besonderheiten

Ein Blick zurück zeigt die Entwicklung auf: Sogenannte Wulst-Reifen, die wie Fahrradreifen aus Mantel und Schlauch bestanden, waren die ersten Bereifungen in den Anfangszeiten der Automobilgeschichte. In den 1940er Jahren setzten sich Diagonalreifen durch. Sie wurden noch bis in die 1980er Jahre produziert. Bereits 1948 kamen die ersten Radial- oder Gürtelreifen mit einem verbesserten Reifengerüst (radiale Anordnung der Karkassen) auf den Markt. Diese ersten Modelle hielten bereits deutlich länger als Diagonalreifen, setzten sich jedoch erst ab ca. 1980 durch.



Oldtimer benötigen viele unterschiedliche Arten von Reifen, je nach Modell und Typ. Viele Oldtimerreifen weisen Besonderheiten auf, die heute keinem Standard mehr entsprechen. Speichenräder verlangen häufig besonders schmale Reifen mit einem großen Durchmesser. Bei Vorkriegsklassikern werden daher Reifensätze

häufig in Kleinstauflagen bestellt. Auch Weißwand-Reifen, deren Seitenwand sich farblich von der Lauffläche unterscheidet, sind gefragt.

### Breites Angebot für verschiedenste Anforderungen

Das Angebot spezieller Reifen für klassische Automobile beinhaltet Sommer-, Winter- und Geländereifen. Immer mehr Ausführungen können von vielen Herstellern auch als Weißwand-Reifen geliefert werden. Ihre Besonderheit ist die Profil- und Kontourgestaltung, die an die jeweilige Originalform angelehnt ist und mit ihren stilvollen Kennzeichnungen an der Seitenwand das Bild des Automobils abrundet.

*Speichenfelgen tragen oft schmale Reifen und verfügen über einen relativ großen Durchmesser.*



Hinter dem klassischen Äußeren der ‚neuen‘ Oldtimerreifen verbergen sich aktuelle Technologien. Nahezu jeder Klassikerbesitzer findet die gesuchte Größe und das optimale Profil: sogar spezielle Reifen mit „W“-Kennzeich-

Fotos: © Vredestecim

nung, etwa für klassische Sportwagen, die für Geschwindigkeiten von bis zu 270 Stundenkilometern zugelassen sind.

## Der richtige Reifen für die kalte Jahreszeit

Wer mit seinem Oldtimer auch im Winter gelegentlich eine Ausfahrt genießen will, sollte das nicht mit einem Sommerreifen riskieren. Die Gummimischungen und Profile sind nicht auf Temperaturen unter 7 °C ausgelegt. Hier ist ein Winterreifen gefragt, der die Gefahr von Aquaplaning verringert und mehr Haftung

sowie Traktion auf vereistem oder verschneitem Untergrund bietet.

Gut zu wissen: Es gibt sogar Klassiker-Reifen, die mit Spikelöchern konstruiert sind, so dass für noch mehr Haftung Spikes eingesetzt werden können, wenn die Umstände dies erfordern. Das Fahren von M&S-Reifen mit Spikes ist in den meisten Ländern zwar verboten. Es gibt jedoch gesetzliche Bestimmungen, die es



Fotos: © Jürgen Eickel/Fotolia

in Ausnahmefällen erlauben. Zum Thema EU-Label: Reifen für Autos, die vor dem 1. Oktober 1990 zum ersten Mal registriert wurden, müssen nicht gekennzeichnet werden.

### Reifen-Kennzeichnung:

- ▶ Breite des Reifens in Millimetern
- ▶ Verhältnis von Flankenhöhe zur Laufflächenbreite in Prozent
- ▶ Bauart der Karkassen (diagonal oder radial)
- ▶ Felgendurchmesser in Zoll
- ▶ Tragfähigkeitsindex (Traglastzahl, mit deren Hilfe die Last pro Reifen in kg ermittelt werden kann)
- ▶ Geschwindigkeitskategorie (max. für den Reifen erlaubte Geschwindigkeit)
- ▶ Ggf. zusätzliche Bezeichnungen



Foto: © VREDESTEIN

## Auch Reifen altern

Nicht nur Oldtimer altern, auch an den Reifen nagt mitunter der Zahn der Zeit. Je älter ein Reifen, desto größer die Sicherheitseinbußen. Selbst optisch einwandfreie Pneu können allein durch Alterung wesentliche Leistungsmerkmale verlieren, insbesondere was die Kurven- und Nässeigenschaften sowie den Bremsweg betrifft. Schon sechs Jahre alte Reifen können bei unsachgemäßer Behandlung ein Sicherheitsri-

siko darstellen. Die Gefahr ist dabei besonders groß, wenn überalterte Reifen plötzlich stark beansprucht, wenn sie auf längeren Strecken und womöglich noch mit zu geringem Fülldruck gefahren werden.

Wie alt ist ein Reifen?

Wie alt aber ist ein Reifen? Aufschluss darüber geben die letzten vier Ziffern der auf der Reifenflanke angebrachten DOT-Nummer. Sie benennen seit dem

Jahr 2000 das Produktionsjahr, davor steht zweistellig die Produktionswoche (WWJJ). Beispiel: Die DOT-Endziffern „4710“ sagen aus, dass der Reifen in der 47. Woche des Jahres 2010 produziert wurde. Reifen aus der Zeit vor 2000 tragen noch eine dreistellige DOT-Kennzeichnung mit dem Produktionsschlüssel WWJ für Produktionswoche (zweistellig) und Produktionsjahr (die letzte Ziffer). „438“ steht mithin für 43. Woche 1998.

# Oldtimerspendenaktion

für Menschen mit Behinderung



Lebenshilfe Gießen



## Spenden schenken - Klassiker gewinnen!

Machen Sie sich selbst oder guten Freunden eine Freude:  
Spenden Sie 5,- Euro oder einen Betrag Ihrer Wahl auf das Spendenkonto der Lebenshilfe Gießen e.V. bei der Sparkasse Gießen:  
**IBAN: DE38 5135 0025 0200 6260 00, BIC: SKGIDE5FXXX**

Bitte Namen und Adresse nicht vergessen!

Mehr Infos über die vielen attraktiven Preise, die Spendenprojekte und über die Arbeit der Lebenshilfe Gießen e.V. finden Sie im Internet unter



**[www.oldtimerspendenaktion.de](http://www.oldtimerspendenaktion.de)**

Schmierstoffe

# Lebenselixier

(nicht nur) für historische Fahrzeuge

Foto: © Okca/FotoAlia



**W**aren Motorenöle einst nur für den Prozess des Schmierens, Dichtens und Kühlens am Herzstück des Automobils im Einsatz, so sind sie heute konstruktiver Bestandteil der Motorenentwicklung. Immer wieder flammen teilweise sehr emotional geführte Diskussionen auf, was nun das am besten geeignete Motorenöl für historische Fahrzeuge sei. Die Unterschiede liegen – wie so oft – im Detail.

Moderne Hochleistungsschmierstoffe unterscheiden sich in ihren Anforderungen signifikant von Motorenölen vergangener Tage. Seien es der Oldtimer, der vor 1950 gebaut wurde, der Klassiker der frühen 1970er Jahre, der Youngtimer oder die historischen Sportwagen mit ganz besonderen Leistungsanforderungen. Es ist ein

umfangreiches Wissen erforderlich, welches Motorenöl für welchen Einsatz, für welche Fahrzeugmarke und für welches Modell unter heutigen Rahmenbedingungen benötigt wird.

Leider gibt es weder eine allgemeingültige Definition noch eine Norm zur Spezifikation eines Klassik-Motorenöls. Nach oben und unten sind keine Grenzwerte vorgegeben. Es ist somit jedem Anbieter, dessen Kompetenz und Erfahrung überlassen, wie er seine Formulierung wählt.

Es ist falsch zu glauben, dass in einem alten Motor exakt jener Schmierstoff Verwendung finden muss, welcher damals bei der Erstbefüllung vom Fahrzeughersteller zum Einsatz kam.



Foto: © Iukerak/FotoAlia

Die Bedingungen haben sich verändert und „den alten Motor“ gibt es nicht mehr. Der besagte Motor „von damals“ wurde mit Sicherheit schon mehrfach instand gesetzt und überarbeitet, die Peripherie wurde erneuert. Bei der Verwendung von Motorenölen ist darauf zu achten, dass sich das jeweilige Produkt mit angepassten Rezepturen auszeichnet. Es sollte exakt auf die Belange der entsprechenden Motoren ausgelegt sein, allerdings unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen. Diese könnten sich zum Beispiel in einem völlig veränderten Fahrverhalten widerspiegeln, das heißt: Saisonbetrieb versus Alltagsbetrieb, Hobby- versus Alltagsfahrzeug, geringe und kurze Fahrleistung versus Dauereinsatz, lange Standzeiten, verlängerte Ölwechselintervalle, moderne Kraftstoffe etc.

*Alle 1.000 Kilometer sollte der Ölstand kontrolliert und bei Bedarf nachgefüllt werden.*



Foto: © mario beauregard/FotoAlia





Foto: © Jukeruk/Fotolia

Setzte man ein Motorenöl von „damals“ bei einem Oldtimer von „heute“ ein, hätte dies dramatische Folgen. So war der Schwefelgehalt der Produkte der 1950er Jahre deutlich höher als der in modernen Motorenölen. Mittlerweile weiß man, dass ein hoher Schwefelgehalt zu Korrosionsschäden und final zum Motorschaden führt – und dies gilt es zu vermeiden.

Die Zusammensetzung eines Öls für historische Fahrzeuge – so zum Beispiel die des Motul Classic Oil 20W50 – beinhaltet eine angepasste alkalische Reserve, um sauren Komponenten entgegenzuwirken. Diese Komponenten gelangen über den Verbrennungsprozess in den Ölkreislauf und können Korrosionsschäden verursachen. Ebenfalls von großer Bedeutung bei der Wahl der richtigen Additivierung sind die Anteile von Phosphor und Zink. Sie dienen dem Verschleißschutz und der Reibungsminderung. Bei dieser Art von Motorenölen spricht man von mild legierten Produkten. Hier kommt ein ausgewogenes Verhältnis an Detergentien und Dispergentien – also Substanzen, wel-



Foto: © Motul

che Schmutzpartikel lösen und in der Schwebe halten – zum Einsatz. Viele Oldtimerfahrer verwenden das falsche Motorenöl, über 50 Prozent fahren mit zu wenig Öl. Auch wird der dringend notwendige Ölwechsel oftmals nicht regelmäßig oder zum falschen Zeitpunkt durchgeführt. Die Folgen können ein deutlich höherer Verschleiß, Überhitzung, Undichtigkeiten oder ein viel zu hoher Ölverbrauch sein. Im schlimmsten Fall folgt ein kapitaler Motorschaden. Die regelmäßige Kontrolle des Ölstands – der richtige Füllstand liegt knapp unter Maximum – ist daher dringend zu empfehlen. Der Ölwechsel inklusive Filterwechsel muss nach Herstellervorgabe bzw. nach Betriebsanleitung durchgeführt werden. Dies ist in der Regel mindestens einmal pro Jahr,

und zwar am besten vor der Einwinterung.

In der umfangreichen Datenbank der GTÜ finden interessierte Besitzer historischer Fahrzeuge Schmierstoffempfehlungen und Angaben zu den Füllmengen für über 700 Old- und Youngtimer.



**Autor:**  
Michael Visel  
Motul Classic Range  
Kölnr Straße 263 · 51149 Köln  
Fon 02203 1700-0  
m.visel@de.motul.com



Foto: © mario beuregard/Fotolia

# Wartung & Pflege

VON OLDTIMERN



*Feuchtigkeit ist der Feind jedes klassischen Fahrzeugs, ob Automobil, Motorrad oder Nutzfahrzeug. Wer seinen Oldtimer wirklich schätzt, der gönnt ihm einen trockenen, gut durchlüfteten Stellplatz und beugt mit regelmäßiger Wartung Schäden vor.*

**M**ehr als bei jedem anderen Gebrauchsgegenstand ist beim Oldtimer gute Vorsorge der Garant für lange Lebensdauer und geringen Verschleiß der Bauteile. Erstellen Sie deshalb als Erstes einen individuellen Serviceplan für ihr rollendes Schmuckstück. Er sollte alle wesentlichen Komponenten umfassen, die im Folgenden aufgeführt werden. Berücksichtigen Sie dabei auch Wartungsarbeiten und die Kontrolle solcher Bauteile, die sich einer oberflächlichen Kontrolle entziehen.



Foto: © Ballisto

### Schmierdienst

Zu einem individuellen, auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmten Serviceplan gehört unter anderem das regelmäßige Abschmieren von beweglichen Teilen, wenn dies die Betriebsanleitung des historischen Fahrzeugs fordert. Für die Konservierung von Lackoberflächen oder Chromteilen sind Spezialöle, die

niedrig oder gar nicht legiert sind, gut geeignet. Generell sollten Reinigungs- und Pflegemittel ungiftig, biologisch abbaubar und nicht wassergefährdend sein. Achten Sie beim Einsatz von Schmiermitteln und Korrosionsschutz vor allem auf den Alkoholgehalt. Im Hinblick auf eine desinfizierende oder konservierende

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

*Unten:  
Ledersitze benötigen  
spezielle Pflegeprodukte.*



Foto: © Himmergutdruckver. Armin Zebrowski; Links: © Ballistol



Fotos: © Sonax

Wirkung kann dieser, zum Beispiel bei Kontakt mit Leder oder atmungsaktiven Stoffen, schädlich sein. Wichtig ist auch die Wasser verdrängende oder Schmutz lösende Wirkung der Pflegemittel oder Emulsionen. Sie ist am einfachsten über den pH-Wert (alkalische Eigenschaften) der Herstellerangaben zu ermitteln.

Neben der Konservierung von Oberflächen und technischen Teilen spielt bei Oldtimern auch die Auffrischung strapazierter Lacke eine große Rolle. Dies umso mehr, als bei älteren Baujahren nicht immer ein strapazierfähiger Klarlack die Farbschicht zusätzlich schützt. Wer auch mal selbst Hand anlegt, der kann sich entsprechender Polituren bedienen. Die GTÜ testete 2014 neun Lackpolituren und Wachse auf ihre Eignung hinsichtlich der Pflege von Oldtimern. Sieben Marken waren zu diesem Vorhaben

mit zwei Produkten jeweils zur Politur und zur zusätzlichen Versiegelung angetreten. Der zusätzliche Aufwand für zwei Arbeitsgänge – Polieren und Konservieren – lohnte sich. Fazit der GTÜ-Prüfer: Die Anwendung von Lackpolitur und Wachs ist gerade im Oldtimerbereich eine wirkungsvolle Maßnahme. Mit den besten Produkten auch in der Hand von Laien wieder zu echten Glanzstücken aufpolieren.

**Einlagerung**

Das Problem Luftfeuchtigkeit sollte im Rahmen der Unterbringung des Fahrzeugs gelöst werden. Hierbei sind unbedingt ein paar wichtige Umgebungsvariablen zu beachten: Der beste Stellplatz ist eine sehr

**Oben:**  
Auch für Verdecke und Speichenräder gibt es spezielle Reinigungs- und Pflegeprodukte.

gut belüftete Garage mit kontinuierlich trockener Umgebung, auch in den kalten Wintermonaten. Längere Standpausen sollten zudem entlastend auf die Federung des Fahrzeugs wirken, was mit Unterstellböcken gut zu bewerkstelligen ist. Ausnahmen bilden hier vor allem die alten Porsche- und VW-Modelle, bei denen beim Aufbocken die Drehstabfederung beschädigt werden kann.

**Unten:**

Eine ganze Batterie von Spezialitäten zur Oldtimerpflege macht das Hobby zur Herausforderung.



Foto: © Sonax



Foto: © Kröner/GTÜ



Foto: © Kröner/GTÜ



Fotos: © Sonax



Foto: © Dr. Wack

Weitere Schwachstellen bei der saisonalen Einlagerung sind eventuell vorhandene Scheibenwaschanlagen, Kühler oder andere mit Flüssigkeit befüllte Behälter wie etwa Klimaanlage. Hier ist es ratsam, die Behältnisse komplett zu leeren und mit Brennspritus (Scheibenwaschanlage), Frostschutzmittel oder anderen geeigneten Flüssigkeiten zu befüllen. Um die Fahrzeugumgebung trocken zu halten, haben sich einfache Silikat-

behälter aus dem Baumarkt bewährt, die der Luft Feuchtigkeit entziehen. Zwei oder drei solcher Behälter sind für eine normale Garage vollkommen ausreichend.

### Originale Ersatzteile

Um den Wert eines Oldtimers zu erhalten, sollte man bei Reparaturen nach Möglichkeit ausschließlich originale Ersatzteile verwenden. Bauelemente, die nicht mehr im Orig-

inal erhältlich sind, sollte man ggf. von einer Fachwerkstatt individuell nachfertigen lassen. Die fachgerechte Wartung und Pflege von Oldtimern setzt meist tiefer gehende und spezielle Kenntnisse der Fahrzeugtechnik oder Materialbeschaffenheit voraus.

Generell gilt: Wenn spezielle Werkstatthandbücher und Betriebsanleitungen vorhanden sind, sollte man zugreifen und die Erfahrungen von Gleichgesinnten und Besitzern ähnlicher Fahrzeuge nutzen. Das Wissen über die korrekte technische Funktion eines alten Fahrzeugs ist bei der Wartung und Pflege genauso wichtig wie die Erhaltung der Originalsubstanz und der gesamten optischen Erscheinung. Grundsätzlich sollte so viel Originalität erhalten bleiben wie möglich. Das gilt auch für die wertvolle alte Patina des Wagens.

– Herbert F. Schulze

Unten:

*Die Scheibenwaschanlage sollte stets ausreichend gefüllt und im Winter mit einem Frostschutz-Zusatz versehen sein.*



Fotos: © Sonax

# GTÜ bietet *Rundum-*



Foto: © ADAC/Gardasee Klassik

# Service für Oldtimer

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

## GTÜ-Classic-Partner

GTÜ-Classic-Partner sind echte Oldtimerexperten. Sie verstehen nicht nur die Technik, sondern wissen auch um die Seele eines Klassikers. Die Kraftfahrzeuge stehen im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit. Sie begleiten den Oldtimer und dessen Eigentümer von Beginn der Restauration bis hin zur Erteilung des H-Kennzeichens. Darüber hinaus sind sie qualifiziert, um auch den Erhalt seltener Klassiker mit Leidenschaft und Expertise zu begleiten.

Als freiberufliche Oldtimerexperten erhalten die zukünftigen GTÜ-Classic-Partner zunächst eine Qualifizie-

rung durch die GTÜ-Akademie. Die GTÜ hat dazu ein System entwickelt, das die Partner befähigt, aussagekräftige Wertgutachten zu erstellen, die bei den führenden Oldtimerversicherungen anerkannt sind. Ihre Dienstleistungen erbringen sie anschließend in Zusammenarbeit mit der GTÜ.

## Gutachten zur Erteilung des H-Kennzeichens

Zur Palette der oldtimerspezifischen Dienstleistungen gehört die Begutachtung zur Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer. Das sogenannte H-Kennzeichen wird gemäß § 23 StVZO erteilt, wenn ein Oldtimer mindestens 30 Jahre alt und im weitgehend originalen Zustand erhalten ist. Mit dem H-Kennzeichen können Oldtimerbesitzer ohne zeitliche und räumliche Einschränkung nach Lust und Laune fahren und dabei auch noch Kfz-Steuern sparen (mehr dazu siehe Kapitel ‚Zulassungsmöglichkeiten und Steuersätze‘ auf Seite 18).



Foto: © Rallye one

Hierzu verlangt der Gesetzgeber allerdings die Anerkennung des Fahrzeugs als „Kfz-technisches Kulturgut“. Sollte sich der Oldtimer noch in einem restaurierungsbedürftigen Zustand befinden, unterstützt der qualifizierte GTÜ-Oldtimerexperte bei der Instandsetzung des Fahrzeugs. Dazu erstellt er eine umfangreiche



Foto: © Rallye one



Foto: © ADAC/Gardasee Klassik

und aussagekräftige Dokumentation mit Bildmaterial und Restaurationsverlauf. Das anschließende Oldtimergutachten bescheinigt dem Besitzer den Original- sowie einen guten Erhaltungszustand seines Klassikers. Bei guter Pflege durch seinen Besitzer ist auch die zweijährlich wiederkehrende Hauptuntersuchung eine leichte Übung. Diese führen die GTÜ-Partner an ihren GTÜ-Prüfstellen durch. Sie beraten auch gerne zu geplanten Umbauten am Fahrzeug und informieren, ob ggf. eine gesetzlich vorgeschriebene Änderungsabnahme erforderlich wird.

### Fahrzeugdaten-Sammlung

Oldtimerexperten der GTÜ greifen auf ein umfangreiches Know-how und ein gut aufgearbeitetes Oldtimerarchiv zurück. Es enthält Datenblätter, Fachartikel, technische Spezifikationen und eine umfangreiche Datenbank. Diese ermöglicht es, die Historie eines Fahrzeugs festzustellen. Aus einer speziellen Experten-Datenbank können außerdem Ersatzteillieferanten für klassische Automobile ermittelt werden. Hinzu kommen detaillierte Auskünfte zu Baugruppen und historische Bewertungen. Die GTÜ bietet damit allen Oldtimer-

und Youngtimer-Freunden kompaktes Wissen aus über 125 Jahren internationaler Kraftfahrzeuggeschichte.

### Marktwertanalysen

Wenn es um die Bewertung eines Oldtimers beim Kauf oder Verkauf geht, liefert das Oldtimerarchiv dem GTÜ-Classic-Partner umfangreiche Angaben, um den richtigen Preis eines Fahrzeugs ermitteln zu können. Die Datenbank enthält Marktwertanalysen von rund 14.000 Modellen. Diese werden aus zahlreichen Auktionsergebnissen und den aktuellen sowie den Marktpreisen der letzten Jahre errechnet. Mehr dazu lesen Sie im Kapitel ‚Die GTÜ-Wertgutachten‘ auf Seite 28.

### Wertgutachten

Einer der häufigsten Gründe, ein Gutachten erstellen zu lassen, ist die



Festlegung des Fahrzeugwertes für den Versicherungsvertrag. Doch auch Oldtimerbewertungen, Beweissicherungsgutachten sowie Kfz-Schadens- und Unfallgutachten zur Abrechnung mit den Versicherungen gehören zu den Leistungen der GTÜ-Partner.

Ein Kurzgutachten eignet sich in der Regel zur Festlegung eines Versicherungstarifs, im Schadenfall ist es jedoch nicht unbedingt ausreichend. Ein detailliertes Wertgutachten beurteilt den Gesamtzustand des Oldtimers. Dabei werden einzelne Bestandteile geprüft, die historische Bedeutung des Fahrzeugs umschrieben und ihm ggf. seine Besonderheiten bescheinigt. Mehr dazu lesen Sie im Kapitel ‚Die GTÜ-Wertgutachten‘ auf Seite 28.

– Hans-Jürgen Götz,  
Bastian Schonauer







## Ich brauche richtige Oldtimerverstehler...



Mit unseren Oldtimer-Dienstleistungen gehen Sie auf Nummer sicher!  
Denn besondere Fahrzeuge verdienen besonderen Service.

**Unsere amtlichen Dienstleistungen:** H-Kennzeichen (§ 23 StVZO),  
Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO), Änderungsabnahme (§ 19,3 StVZO)

**Unsere nichtamtlichen Dienstleistungen:** Kurzgutachten,  
detailliertes Wertgutachten, Schadensgutachten, Restaurierungs- und  
Reparaturbegleitung

**Service:** Oldtimerdatenbank, Checklisten & Kaufvertrag, Bestätigung  
der Daten, Oldtimer-Ratgeber zum Download, Newsletter.

Altes Blech trifft  
neue Medien:



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbh · Fon: 0711 97676-0  
[www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de) · [www.gtue.de](http://www.gtue.de)



## GTÜ-Dienstleistungen für Oldtimer-Besitzer

### Amtlich

- ▶ H-Kennzeichen (§ 23 StVZO)
- ▶ Hauptuntersuchung (§ 29 StVZO)
- ▶ Änderungsabnahmen (§ 19,3 StVZO)



### Service

- ▶ Kfz-Steuerinfos zu Oldtimern
- ▶ Oldtimerkaufvertrag
- ▶ Checklisten
- ▶ Kostenfreier Abruf diverser Info-Drucke
- ▶ Newsletter, Veranstaltungstipps

Alle GTÜ-Partner unter

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

Downloads unter

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

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

### Nichtamtlich

- ▶ Kurzgutachten
- ▶ Detailliertes Wertgutachten
- ▶ Schadengutachten
- ▶ Restaurierungs- und  
Reparaturbegleitung



### Produkte des Oldtimerarchivs

- ▶ Datenblätter Young-/Oldtimer
- ▶ Einzelnachweise Fahrzeugmodelle
- ▶ Marktwertanalysen
- ▶ Fachartikel
- ▶ Technische Spezifikationen

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

### IMPRESSUM



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung GmbH

Vor dem Lauch 25 · 70567 Stuttgart

Fon: 0711 97676-0

E-Mail: [info@gtue.de](mailto:info@gtue.de)

Fax: 0711 97676-199

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

Projektleitung: Hans-Jürgen Götz, GTÜ, (V. i. S. d. P.),

Bastian Schonauer, GTÜ-Classic

Redaktion/Koordination: Renate Freiling, Berlin

Gestaltung: kom|werb Agentur, Stuttgart

Druck: SV Druck + Medien GmbH & Co. KG, Balingen

Hinweis: Aus rechtlichen Gründen wurden bei allen Fahrzeugen fiktive Kennzeichen eingesetzt.

# KURZFRISTIG, FLEXIBEL, FAIR VERMÖGEN WIRD MOBIL



Bei kurzfristigem Finanzbedarf sind die Darlehen der Privatbank Berlin von 1929 AG die ideale Lösung. Als Sicherheit dienen wertvolle Sachwerte wie Oldtimer, Sportwagen, Kunstwerke oder Immobilien. So lässt sich Vermögen binnen weniger Tage mobilisieren.

Ob geschäftlich oder privat – bei kurzfristigem Liquiditätsbedarf ist ein klassischer Bankkredit

nicht immer erste Wahl. Er beeinflusst oft die persönliche Bonität, hat starre Rückzahlungskonditionen und längere Bearbeitungszeiten. In dieser Lage sind die Darlehen der Privatbank Berlin eine gute Lösung.

Auf Basis eines Gutachtens werden bis zu 50% des Marktwertes als Kredit vergeben. Die Laufzeit ist zwischen 3 Monaten und 5 Jahren wählbar. Oft ohne Bonitätsprüfung,

Einkommensnachweis, und ohne Datenübermittlung an die Schufa, fließt die Kreditsumme meist nach wenigen Tagen. Die Hausbank wird nicht einbezogen.

Der Zins liegt deutlich unter den Konditionen von Pfandkredit-Anbietern, bei gleichzeitiger Seriosität und voller bankrechtlicher Überwachung.

› [WWW.PRIVATBANK.BERLIN/GTUE](http://WWW.PRIVATBANK.BERLIN/GTUE)



# CLASSIC CASH

BELEIHEN STATT VERKAUFEN



PRIVATBANK  
BERLIN

**Verwenden Sie ein CTEK-Ladegerät und Ihre Batterie „quakt“ dreimal so lange!**

**POWER IS MORE THAN QUAK!**



**Distributed by**

**KUNZER**  
Qualität verbindet