

INDUSTRIEMAGAZIN

Management International

Nr. 9, September 1990, 8 DM B1747E

Bonn intern

Die Poli-
Absteige

Lothar de Maiziere

Gewerkschafts-
schelte

Die Erfolgsschleife
ist gerissen.
BMW-Chef Eberhard
v. Kuenheim
muß um den Glanz
seines Lebens-
werks bangen.

DER SONNTAGS- FAHRER

Deutschlands Königsmacher
Personalberater auf
dem Prüfstand

Weltweit finden sich Investorengruppen zusammen, die gemeinsam für Millionen ein altes Auto kaufen. Die Erkenntnis, daß ein Ferrari in der Garage mindestens genauso lukrativ ist wie ein alter Meister im Tresor und besser als eine Anlage in Aktien, spricht sich herum.

FERRARI Boom in Oldtimern CONTRA VAN GOGH

Knapp einen Monat war Werbefilmer Hans-Joachim Berndt, 40, erst Besitzer eines weißen Aston Martin, Baujahr 1957. Dann, als der Geschäftsführende Inhaber der Münchner Filmhaus GmbH einen Blick in die Wert-Charts historischer Automobile geworfen hatte, konnte er sich um gut 100 000 Mark reicher fühlen. Der ehemals 285 000 Mark teure Veteran wurde mit mehr als 400 000 Mark gehandelt.

Ähnlich Erfreuliches passierte in den zurückliegenden Jahren und Monaten immer wieder Oldtimer-Eignern. Wer sich etwa im September 1988 einen Ferrari 275 GTB/4 in die Garage stellte, zahlte damals für den edlen Wagen mit dem springenden Pferdchen rund 800 000 Mark. Heute ist der rote Renner aus Maranello kaum unter zwei Millionen Mark zu haben.

Einen schönen Schnitt machte auch, wer vor zwei Jahren in einen Austin Healey 3000 investierte: Beim renommierten Pariser Auktionshaus Hervé Poulain ging damals ein bestens erhaltener Wagen dieses Typs für 30 000 Mark in neue Hände. Heute wird das spritzige Dreiliter-



Modell für nahezu 200 000 Mark und mehr gehandelt.

Ein Aston Martin DB 4 war vor zwei Jahren für 50 000 Mark zu erwerben. Im Dezember fand der Oldie bei Poulain für 590 000 Mark einen neuen Liebhaber.

Preissteigerungen von 1000 Prozent und mehr sind offensichtlich im Oldtimer-Geschäft nichts Ungewöhnliches. Den Weltrekord hält zur Zeit ein roter Ferrari 250 GTO, der im vergangenen Jahr einem japanischen Autofan rund 30 Millionen Mark wert war. Sein bisheriger Besitzer, ein englischer Geschäftsmann, hatte den flotten Flitzer (Baujahr 1962) 1972 für lediglich 15 000 Mark gekauft (siehe auch Tabelle Seite 208).



Fotos: Thomas Schmidt, Motorpresse International

Aus der Leidenschaft für alte Autos wurde eine Profession: Der ehemalige Textilkaufmann Klaus Werner machte sich vor zwölf Jahren als Oldtimer-Experte selbständig. Und die Geschäfte laufen gut. Jährlich werden in Deutschland schätzungsweise rund 400 Millionen Mark für alte Autos ausgegeben.

Für die rasante Drehgeschwindigkeit der Preisspirale sorgen nicht zuletzt Auktionshäuser wie Sotheby's oder Christie's. Sie haben erkannt, daß Sammler und Kapitalanleger ein Investment in alte Autos zunehmend faszinierender finden, der Erwerb eines Ferraris mindestens genauso viel Freude macht oder Wertzuwachs bringt wie der Kauf eines van Gogh und einen wesentlich besseren Gewinn verspricht als das Schneiden von Coupons.

Vor fünf Jahren noch ein kleines Nebengeschäft, avancierte das Versteigern von Kraftfahrzeugen mittlerweile zu einem Hauptumsatzträger renommierter Häuser. Allein in Deutschland, schätzen Christie's

Experten, werden für Oldtimer jährlich bereits 400 Millionen Mark ausgegeben. Ein Großteil davon läuft über die Tische der Dependancen der englischen Biethäuser.

Als das Londoner Unternehmen Coys of Kensington im vergangenen Jahr anlässlich des Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring zum ersten Mal eine Auktion historischer Automobile durchführte, wechselten auf Anhieb rund 60 Lose den Besitzer bei einem Gesamtumsatz von 28,5 Millionen Mark. Die Rekordsumme von 4,8 Millionen Mark erzielte dabei ein Alfa Romeo 8 C 2300 Le Mans, Baujahr 1933. In diesem Jahr belief sich der Gesamtwert der Versteigerung auf 30 Millionen

Seit gut 20 Jahren ist Peter Kaus auf der Suche nach alten Autos. Der Sproß der ehemaligen Metzeler-Inhaberfamilie hat sich ausschließlich auf zweisitzige Renn- und Sportwagen spezialisiert. Die Quintessenz seiner Aktivitäten: rund 220 Autos, präsentiert im Museum Rosso Bianco, einer ehemaligen Aschaffenburger Textilfabrik.



Mark vom Amilcar C6 GP aus dem Jahr 1926 bis zum Lamborghini „Zn 75“ Miura Spider, Baujahr 1968.

Beim Poker um die raren Vierräder mischen freilich noch andere mit. Zur Zeit heizen vor allem Investoren-Pools die Preise kräftig an: Kapitalgeber finden sich zusammen, um einen Oldtimer als lukratives Anlageobjekt zu erwerben. Im Mai dieses Jahres ersteigerte ein schwedischer Fonds bei Sotheby's in Monte Carlo einen Ferrari 250 GTO Berlinetta, Baujahr 1962, für rund 18 Millionen Mark. Auch als Geldwäsche, vermuten Insider, scheint der Ankauf von historischen Autos en vogue zu sein.

Eine derartige Verwilderung des Marktes finden passionierte Sammler höchst unerfreulich. So registriert Filmer Berndt zwar mit Genugtuung, daß seine Armada von rund 25 Autos ständig im Wert steigt. Verkaufen würde er allerdings keine seiner blechnen Pretiosen. „Das ist“, bekennt Berndt, „wie eine Droge, alte Autos zu suchen und dann selbst zu fahren.“

Eine Leidenschaft, die sich oft erst im Lauf der Zeit entwickelt, häufig etwas mit unerfüllten Jugendträumen zu tun hat. Bei Berndt war 1984 ein weißer MG A





(Baujahr 1966) der auslösende Bazillus, dem dann rasch andere Typen folgten, etwa ein Jaguar E, ein Mercedes 300 SL Roadster oder ein Bentley.

Der 53jährige Peter Kaus erlag schon als Schüler der Faszination des Motorsports, später fuhr er Bergrennen und Rallyes. „Immer mal wieder“ kaufte sich der Sproß der Metzeler-Inhaberfamilie (Reifen und Isolationsmaterial) einen geschichtsträchtigen Rennwagen. Und als Metzeler 1974 den Besitzer wechselte, investierte Kaus flugs einen Teil des beim Verkauf erzielten Geldes in Autos, „die ich immer schon fahren wollte.“ Sein erster Oldie – ein Maserati Bora, Baujahr 1973 – kostete damals übrigens 8000 Mark und ist heute gut 100 000 Mark wert.

Seitdem ist Kaus ständig auf der Suche nach alten Autos, nutzt seine früheren Kontakte zu Rennfahrern und Motorsportabteilungen der Autohäuser, spürt gar auf Schrotthalden seiner Spezialität – zweiseitige Renn- und Sportwagen – nach.

Die Quintessenz der Aktivitäten: die wohl bedeutendste Kollektion dieser Art. Rund 220 Autos präsentiert Kaus auf gut 30 000 Quadratmetern in seinem Museum Rosso Bianco, einer ehemaligen Aschaffenburger Textilfabrik.

Über den Wert seiner Sammlung kann der Metzeler-Erbe nur mutmaßen: „In dieser Größe wohl kaum bezahlbar“.

Auch Klaus Werner, 40, ehemals Textilkaufermann im väterlichen Unternehmen, hatte bereits frühzeitig ein Faible für alte Autos. Aus einer eigenen kleinen Sammlung – unter anderem ein roter Alfa, Baujahr 1932, und ein Jaguar DTyp (1955) – entstand im Laufe der Zeit eine echte Profession: Werner handelt seit zwölf Jahren in Wuppertal mit historischen Autos.

Und die Geschäfte laufen gut. Denn das Interesse der Aufkäufer richtet sich zunehmend auf den deutschen Markt. Hier ist, wissen Insider, noch reichlich Angebot vorhanden.

Im Gegensatz dazu ist der US-Oldie-Umschlagplatz durch den günstigen Dollarkurs nahezu leergefegt. Allein 1989 wurden etwa 4600 Jaguar Typ E von Ausländern aufgekauft. Auch der italienische Markt ist schwierig: Die Südländer trennen sich nur schwer von ihren geliebten Alfas und Maseratis. Und in Großbritannien, dem Mutterland der begehrten Roadster, sind selbst betagte Wagen noch zu sehr Gebrauchsgegenstand, als daß sie dem Markt zur Verfügung stehen würden.

Nachschub für Sammler und Anleger präsentieren nicht nur die rund 15 deutschen Händler und die Offertenteile einschlägiger Fachzeitschriften wie „Motor Klassik“ oder „Markt“. Auch



Werbefilmer Hans-Joachim Berndt und eines seiner Glanzstücke: Ein Mercedes 300 SL Roadster (o.). Historic-Car-Fan Roger Saul (l.) ist Initiator von Rennen für alte Autos.

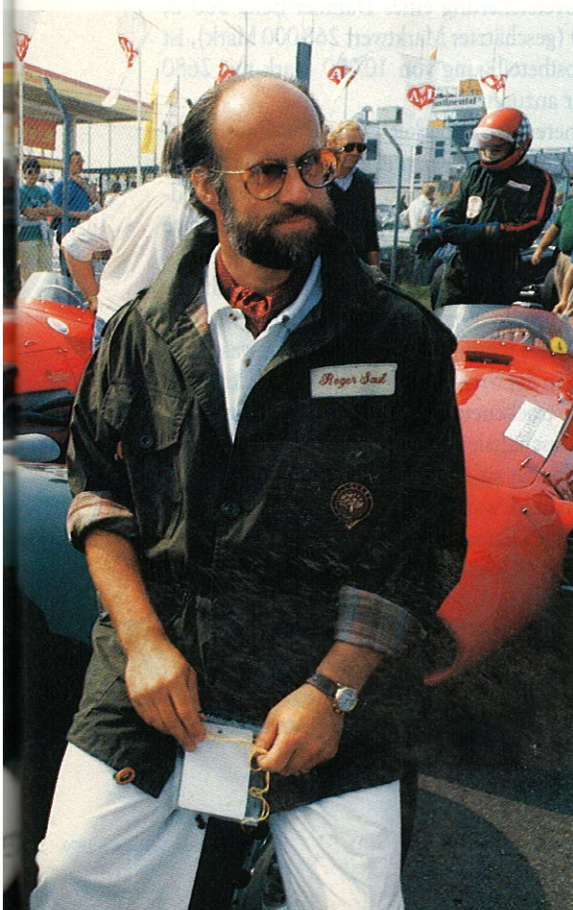
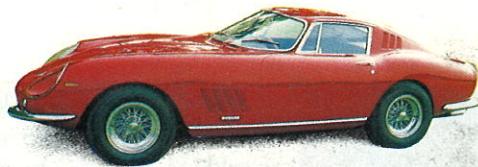


Foto: Hans Kirmer, Rainer Pohl, Mulberry, Motorpresse International



die Mitgliedschaft in einem internationalen Club, etwa dem englischen Vintage Sports Cars Club (10 000 Mitglieder) oder dem ebenfalls englischen Bugatti Owners Club, der in Großbritannien rund 4000, in Deutschland etwa 150 Mitglieder zählt, hilft bei der Beschaffung von Raritäten.

Immer mehr Interessenten finden sich auch bei den auf historische Automobile spezialisierten Rennen ein – etwa dem Oldtimer-Grand-Prix auf dem Nürburgring, der jedes Jahr im August stattfindet. Für Schlagzeilen sorgt dabei stets der Wettkampf der Associated 100 – ein 100-Meilen-Rennen, das sowohl am Nürburgring als auch auf englischen Pisten ausgetragen wird und überwiegend die schnellen Maseratis aus der Nachkriegszeit am Start hat. Sponsor des Rennens ist der englische Unternehmer Roger Saul (Mulberry), seit Jahrzehnten ein Fan historischer Autos und aktueller Besitzer eines Austin Healey 100/6 (Baujahr 1957).

Saul setzt damit eine englische Tradition fort. Denn das Faible für „Historic Cars“ konzentrierte sich zunächst auf die britische Insel. Händler Werner zählte bereits vor 20 Jahren allein in London mehr als 20 Oldtimer-Geschäfte.

Mittlerweile hat das Sammeln von alten Autos weltweit Saison. Hinter den bedeutendsten Kollektionen verbergen sich zum Teil prominente Namen. Jack Setton etwa, Chef der Pariser Setton-Gruppe, dem französischen Pioneer-Importeur, hat nicht nur eigens ein Gebäude für Hunderte von exquisiten Autos errichten lassen, sondern auch gleich eine private Rennstrecke dazugebaut.

In Japan gelten die Sammlungen von Yoshiho Matsuda, Katsumi Honda und Kazuo Hasegawa als

sensationell. Der Schweizer Unternehmer Albert Obrist hat eine der wohl bedeutendsten Ferrari-Kollektionen zusammengetragen. In Deutschland kennt Kaus „rund 15 Sammlungen, die museumsreif sind“.

Doch nicht allein die steigenden Preise machen die Leidenschaft für alte Autos zu einem teuren Vergnügen. Die Liebhaberstücke müssen restauriert und gewartet werden. Hans-Joachim Berndt etwa hat zwei Mechaniker beschäftigt, die seinen Wagenpark in Form halten. Bei Peter Kaus kümmern sich zwei festangestellte Kfz-Profis um den Museumsbestand, vier weitere Hilfskräfte machen die Autos für die Rennen fit.

Dazu muß jedes Auto, auch wenn es nur in der Garage steht, einmal im Jahr gründlich überholt werden, ist der Wechsel von Öl, Benzin und Kühlfüssigkeit fällig.

Und natürlich benötigen die wertvollen Karossen eine entsprechende Assekuranz – eine Marktnische, die zunehmend Versicherer für sich entdecken. Thomas Sühr, Geschäftsführender Gesellschafter der Oldie Car Cover Assekuranzkontor GmbH in Lübeck, schätzt, „daß es in Deutschland zwischen 100 000 und 500 000 versicherbare Risiken gibt, mit steigender Tendenz“.

Eine spezielle Oldtimer-Versicherung für Pkw, die im Straßenverkehr eingesetzt werden, bieten neben Sühr und seinem Partner Christian Bartelt auch die Nordstern Versicherungen. Die zusätzliche Teilkaskoversicherung etwa für einen Triumph TR 3 A, Baujahr 1960 (Marktwert 35 000 Mark), kostet bei den Kölnern mit einer Selbstbeteiligung von 300 Mark im Jahr 175 Mark. Die Vollkaskoversicherung eines Daimler-Benz 300 S, Baujahr 1953 (geschätzter Marktwert 268 000 Mark), ist bei einer Selbstbeteiligung von 10 000 Mark mit 2680 Mark pro Jahr anzusetzen.

Die Versicherer der Lübecker Oldie Car Cover offerieren darüber hinaus der Klientel ihre Gutachterdienste – eine wichtige Serviceleistung: Wer im heißen Oldtimer-Markt mitmischen will, braucht nicht nur üppige finanzielle Mittel, sondern auch einigen Sachverstand.

Denn wo so viel Geld im Spiel ist, sind auch die Tricks, andere um dieses zu bringen, vielfältig.

So nutzten etwa windige Händler für sich, was lange als Geheimtip in der Szene galt: gut erhaltene Oldies aus dem warmen trockenen Kalifornien zu importieren. Zwielfichtige Geschäftsleute ließen ihre Rostlauben neu lackieren, meldeten sie für ein paar Tage im US-Westküstenstaat an und warfen dann die derart aufgewerteten Wracks zu Höchstpreisen auf den boomenden Markt.

Peter Lanz/Anje Ernst-Motz



TAUSEND PROZENT UND MEHR

Die Preisentwicklung der vergangenen zehn Jahre

Marke	1980	1985 (Preise in Mark)	1990
Ferrari 275 GTB/4	60 000	120 000	2,0 Millionen
Ferrari 246 GT	40 000	60 000	300 000
Ferrari 365 GTB/4	50 000	70 000	500 000
Austin Healey 3000	15 000	25 000	200 000
Jaguar E-Typ Coupé	20 000	30 000	100 000
Mercedes-Benz 300 SL Roadster	80 000	100 000	600 000
BMW M I	70 000	100 000	400 000
Ford GT 40	100 000	250 000	1,5 Millionen
Porsche 356 A	25 000	40 000	125 000
Lamborghini Miura	40 000	80 000	520 000
MG A	20 000	30 000	60 000
Lotus Elan	25 000	35 000	100 000