



Profi-Tipp von Matthias Kemmer, Inhaber der „Kemmer & Hein OHG Fahrzeugrestauration“ in Speyer und stellvertretender Obermeister der Kfz-Innung Oberpfalz:

„Wer seinen Oldtimer als Hobby begreift, wer Spaß am Ausfahren hat, liegt mit dem Klassiker goldrichtig. Fachwerkstätten sind spezialisiert und geben qualifizierte, bezahlbare Unterstützung.“

Mit freundlicher Empfehlung von Ihrem Meisterbetrieb der Kfz-Innung:

Herausgeber:

Wirtschaftsgesellschaft des
Kraftfahrzeuggewerbes mbH
Bonn

Im Auftrag:

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Zentralverband (ZDK)
Franz-Lohe-Str. 21
53129 Bonn

Mohrenstr. 20/21
10117 Berlin

www.kfzgewerbe.de

Fotos: T. Volz

© Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.



Jetzt Termin
vereinbaren!

Sie können ausfahren. Wir können Oldtimer.

Alte Liebe rostet nicht –
darum kümmert sich
Ihr Kfz-Meisterbetrieb!

Wir können Auto.



Wir können Auto.





Sie sind schön, sie sind alt, sie sind die heimlichen Stars auf dem automobilen Catwalk. Oldtimer erobern die Herzen vieler Autofahrer. Rund 1,2 Millionen historische Schätze rollen auf Deutschlands Straßen. Gewartet, repariert und restauriert vorwiegend in den 450 „Fachbetrieben für historische Fahrzeuge“ der Kfz-Innungen. Die Profis mit Kompetenz und Herz für die Hobbyfahrer erledigen alle Arbeiten von A wie Abgasuntersuchung bis Z wie Zulassung – und klären auch folgende Fragen.

Wann ist ein Oldtimer ein Oldtimer?

■ Oldtimer sind Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in den Verkehr gekommen und in einem überdurchschnittlich guten Pflege- und Erhaltungszustand sind – besser als ihn normale alte Fahrzeuge haben. Der Originalzustand sollte weitgehend erhalten und nicht durch zusätzliche Ausstattung wie fest montierte Navis am Armaturenbrett beeinträchtigt sein. Voraussetzung für die Einstufung als Oldtimer ist gemäß Paragraph 23 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ein amtliches Gutachten.

Für die Erteilung dieses Gutachtens gelten seit 2011 neue Regeln ...

■ ..., die es den Sachverständigen mit dem Wegfall der Zustandsnote jetzt einfacher und eindeutiger macht, über die Vergabe des Oldtimer-Kennzeichens zu entscheiden. Präziser gefasst ist auch die Vorgabe, welche Änderungen am Fahrzeug statthaft sind. So dürfen Umbauten, die noch zehn Jahre nach Einstellung der Produktion möglich waren, heute noch vorgenommen werden. Kein Pardon gibt es beim Motor. Da heißt es: „Nur Originalausführung oder Motor aus der Baureihe zulässig.“

Welche Vorteile bringt das H-Kennzeichen?

■ Die teure Pflege und Instandhaltung des technischen Kulturgutes wird entschädigt mit günstigen Versicherungstarifen, einer einheitlichen Steuer, der Befreiung von der Plattenpflicht und natürlich einer ständigen Wertsteigerung.

Worauf sollten Interessenten beim Kauf eines Oldtimers achten?

■ Die Klassiker haben einen hohen Wartungsbedarf, den nur eine Fachwerkstatt bestens bedienen kann. Perfekt, wenn der Betrieb auf die Wunschmarke spezialisiert ist. Auch beim Kauf geben die Experten Schützenhilfe.

Hochglanz oder Patina – wie restauriert man historisch Wertvolles?

■ Die Devise „besser als neu“ ist out. Der Automarkt folgt dem Trend anderer Gewerke im Bereich der Restaurierung – die Erhaltung der Originalsubstanz. Kompromisslose Neuaufbauten zerstörten in der Vergangenheit leider viel zu häufig die Ursprünglichkeit.

Auch Altreparaturen sind Zeichen der Zeit. Wie geht der Restaurator damit um?

■ Bei Restaurierungen, die den Kriterien der Restaurierungsethik genügen, kann es sinnvoll sein, auch Altreparaturen aus vergangenen Jahrzehnten als Zeitdokument am Fahrzeug zu belassen. Selbst dann, wenn sie nicht unbedingt der Anforderung „besser als neu“ entsprechen.

Was kann der „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge“, was andere Betriebe nicht können?

■ Besitzer von Klassikern kommen nicht mit einem Gebrauchsgegenstand in die Werkstatt, sondern mit ihrem Hobby, über das sie oft besser Bescheid wissen als die Profis. Kundenansprache, Auftragsgestaltung und Kalkulation unterscheiden sich wesentlich vom traditionellen Werkstattalltag mit modernen Autos. Die Techniken kann sich jede Werkstatt selbst aneignen, die Restaurierungsethik setzt dagegen Fachwissen und Erfahrung voraus.



Müssen die Besitzer von Oldtimern um ihre Sicherheit bangen, weil die Schätze nicht dem neuesten Stand der Technik entsprechen?

■ Keineswegs, obwohl sie natürlich von heutigen Sicherheitsstandards weit entfernt sind. Klassiker rollen im Schnitt nur 1 500 Kilometer im Jahr und bei schönem Wetter, also selten im Alltagsbetrieb. Mit ihren wenigen PS und geringen Beschleunigungswerten sind Abregelungssysteme ebenso wenig zwingend notwendig wie Servolenkung, Gurtstraffer oder Airbag. Der große Vorteil: Wer einen Oldtimer lenkt, stellt sich mit Fahrstil und Geschwindigkeit auf ihn ein. Außerdem garantiert die Pflicht zur Hauptuntersuchung die Verkehrssicherheit wie bei allen anderen Autos auch.

Ist die Abgasuntersuchung nicht auch Pflicht?

■ Ja, ausgenommen sind vor dem 1. Juli 1969 zugelassene Benzin- und vor dem 1. Januar 1977 zugelassene Diesel.

Worauf kommt es bei der Wartung und Pflege der Historiker an?

■ Oldtimer brauchen viel Zuwendung. Schon nach 5 000 bis 10 000 Kilometern oder einmal im Jahr werden die schweißtreibenden Arbeiten fällig: Achse abschmieren, spezielles mineralisches Oldtimer-Öl wechseln, Motoreinstellung und Ventilspiel überprüfen, Bremsen und Kupplung nachstellen. Arbeiten, die an modernen Autos nicht mehr erforderlich sind.

Brauchen Oldtimer spezielle Reifen?

■ Nein, aber spezielle Größen, nachzulesen in den Fahrzeugpapieren oder der Fachliteratur. Die Reifenindustrie hat sich mit Neuauflagen der Pneus gut darauf eingestellt. Die Entscheidung Radial- oder Diagonalreifen spielt eine untergeordnete Rolle. Beide Optionen gab es übrigens schon in den 60er und 70er Jahren. Das Aufziehen vieler Reifen erfordert allerdings spezielles Wissen und Erfahrung: Wulstreifen werden beispielsweise von Hand montiert, Diagonalreifen benötigen Schläuche.

Gibt es rechtliche Besonderheiten beim Oldtimer-Kauf oder bei den Reparaturarbeiten in der Werkstatt?

■ Nein, hier greifen die allgemein gültigen gesetzlichen Gewährleistungs- und Garantie-Regelungen. Zusätzliche Sicherheit geben die Standards der zertifizierten Fachbetriebe wie detaillierte Bestandsaufnahme, Restaurierungsplan, der intensive Kundendialog ebenso wie die Unterstützung qualifizierter Kfz-Sachverständiger aus der Oldtimerbranche.