

Die wundersame Autovermehrung

NZZ 18. Okt. 2012

Die boomende Oldtimer-Szene führt zu statistisch interessanten Erscheinungen

Die Szene um Oldtimer lebt und wächst überraschend schnell, wie jüngste Zahlen über die Bestände von Old- und Youngtimern belegen. So wächst auch ein neuer Wirtschaftszweig.

Jürg Wick

Die Entwicklung in der Oldtimer-Szene lässt sich optimal am Beispiel eines britischen Klassikers aufzeigen. Per Ende September 2011 befuhren die hiesigen Strassen mehr Austin Healey als vor 20 Jahren, obwohl das letzte Exemplar des britischen Roadsters 1968 die Fabrik verliess. 1994 waren gemäss BfS (Bundesamt für Statistik) in der Schweiz insgesamt noch 367 Austin Healey eingelöst, die letzte Erfassung hingegen zählte 649 Stück, mithin fast eine Verdoppelung des Bestandes.

Ähnlich sieht es auch für andere angejahrte Fahrzeuge aus (siehe Tabelle). Die Zahl der für den Verkehr zugelassenen bis 1927 gebauten Exemplare des Ford T hat sich nahezu verdreifacht, und man kann davon ausgehen, dass in den Privatmuseen der Autofans und Sammler weitere dieser Preziosen parkieren. Obwohl fahrtüchtig, sind sie nicht eingelöst, sondern fahren bei Gelegenheit mit U-Schild über die Laufstege.

Schwierige Erfassung

1994 hat das BfS letztmals eine Publikation mit dem Bestand sämtlicher im Verkehr stehenden Automobile veröffentlicht. Seither stellen die Statistiker leider nur noch Gesamtschauen ins Netz. Das aktuellere Material ist Auto Schweiz, dem Verband der Automobil-

Die beliebtesten Oldtimer

Bestand in der Schweiz

Modell	1994	2008	2011
Citroën 2CV	5584	2265	2173
Renault 4	3244	255	150
MG B	1996	1824	1770
Volvo Amazon	825	527	498
Jaguar E Type	521	799	830
Austin Healey 100/3000	367	586	649
Lancia Fulvia	320	237	260
Porsche 356	253	439	513
Alfa Romeo Giulia	154	381	393
NSU RO 80	130	80	79
Mercedes 300 SL	72	89	101
Honda S600/S800	44	55	52
Ford Modell T	32	73	82



Ein Herz für altes Eisen: Fassade eines Autorecyclers im Kanton Zürich.

JÜRIG WICK

importeure, zu verdanken, welcher die beim Astra liegenden Unterlagen in mühsamer Kleinarbeit aufbereitet. Dass die Oldtimer-Szene boomt, dürfte nicht bloss die einschlägigen Klubs und Markenfans interessieren, sondern auch die Garagisten, welche ihr Geschäftsmodell auf angejahrte Vehikel ausgerichtet haben. Unter ihnen konzentrieren sich nicht wenige auf einzelne Marken oder sogar Modelle. Einer davon ist Christoph Gutknecht in Adliswil. Er hat seine Mitsubishi-Tafel abmontiert und kümmert sich seit einigen Jahren ausschliesslich um den Austin Healey, sagt aber auch nicht Nein, wenn jemand mit einem andern Oldtimer vorbeikommt. Dazu fehlen Robert Akermann im House of Jaguar in Rümlang die Kapazitäten. Er und seine kleine Crew haben sich hundertprozentig der Heritage von Jaguar verschrieben. Chris Tanner in Amriswil ist von den dreien noch konsequenter: An einen Porsche 911 getraut er sich fast nicht, sondern legt ausschliesslich Hand an den 356er, dessen Bauzeit 1965 zu Ende ging. – Wenn man sich die in den Tabellen wiedergegebe-

nen Summen anschaut, kann man verstehen, dass Businesspläne mit alten Autos aufgehen, zumal es früher keine zweijährigen Wartungsintervalle gab – spätestens vor und nach der Saison sehen die Oldtimer-Profis ihre Kunden wieder. Und man darf vermuten, dass es immer noch gelingt, sogenannte Scheunenfunde erfolgreich zu reaktivieren und fahrtüchtig zu machen. Viel mehr als eine Chassisnummer braucht es nicht, um das restaurierte Auto später einlösen zu können.

Markt bei Ersatzteilen intakt

Wer glaubt, die Ersatzteilbeschaffung sei ein Problem, vergisst, wie die freie Marktwirtschaft in der Neuzeit funktioniert. Nichts ist unmöglich, es muss bloss rentieren. Zeichnet sich ein Engpass für ein bestimmtes Teil ab, findet sich immer ein Betrieb – sei es in Italien, in der Türkei oder in China –, der bereit ist, eine Nachbauserie aufzulegen. Passgenauer, aber überproportional teurer sind herstellereigene Nachbauten der Autobauer oder aufwendig restaurierte

Originalteile der Restaurateure. Problematisch sind Kleinstteile und gewisse verchromte Zierelemente. So kann eine wundersame Entwicklung beobachtet werden. Der Bestand von längst eingestellten Baureihen steigt, bleibt trotz der historiefreudlichen Oxidation von Eisen – besser unter dem Begriff «Rost» bekannt – konstant oder sinkt zumindest nicht so bedrohlich, dass man ein Aussterben befürchten müsste. Es wäre auch schade, würden uns skurrile Typen wie ein Citroën 2CV oder der einstige Trendsetter Ford Capri verlassen.

Die tabellarische Übersicht stellt die Bestandsentwicklung einiger Modelle dar, welche teilweise bis in die achtziger Jahre verkauft worden sind. Wenn darunter einige legendäre Typen vermisst werden – etwa der BMW 02 oder der Fiat 500 –, so liegt das nicht an einer gefärbten Markenbrille, sondern daran, dass mit den vorliegenden Daten bei vielen Autos eindeutige Abgrenzungen nicht mehr machbar sind. Generell scheint das Überleben historisch wertvoller Autos gesichert. Bloss beim Renault 4 läuten die Alarmlöcher. Der

wahre Restwert des cleveren Franzosen hat die Autofans noch nicht erreicht. Der NSU RO 80 mit Wankelmotor setzt dagegen nicht weiter Moos an und hat sich auf niedrigem Niveau aufgefangen. Der legendäre VW Käfer scheint sich im Bereich von 5000 Exemplaren zu stabilisieren. In vielen Hinterhöfen lagernde Fragmente sorgen hier für Nachschub. Das gilt auch für den Citroën 2CV und – auf tieferer Ebene – für den Volvo Amazon 121–123 GT.

Die Preziosen

Die wahren Preziosen, wie der als zeitlos schön geltende Jaguar E-Type oder der fast überirdische Mercedes 300 SL – der Gullwing mit den Flügeltüren –, heben vorab preislich ab. Ein E-Type ist unter 60 000 Franken in ordentlichem und fahrtüchtigem Zustand nicht mehr zu haben, ein intakter Gullwing wird gar für rund 600 000 Franken gehandelt. Da ist die rotzige Tin Lizzy von Ford für 25 000 Franken geradezu wohlfeil, allerdings kostete die Blechiesel in den zwanziger Jahren in den USA auch nur 375 Dollar.

Das Internet hat nicht in allen Bereichen wirklich für Transparenz gesorgt, aber dazu geführt, dass das eine oder andere Kulturgut seinen zweiten Frühling statt in Amerika oder in Deutschland nun in der Schweiz verbringt. Umgekehrt funktioniert es auch: Viele Perlen werden aus der Schweiz in andere Länder verkauft, der Handel blüht. Für jene, die sich unternehmerisch damit beschäftigen, sind die Bestandeszahlen bedeutsam, weil es um die Bevorratung und die Organisation von Ersatzteilen und Reifen geht.

Die Szene mit den alten Autos boomt jedenfalls, und sie hat sich wirtschaftlich zu einem tatkräftigen Industriezweig entwickelt. Gemäss der Zürcher Auto-i-Dat, einem wichtigen Datenlieferanten für die Autobranche, sind rund 250 000 Personenwagen in der Schweiz über 20 Jahre alt, rund 75 000 über 30, und 44 434 PW sind seit über 40 Jahren gereift. Der Schweizerische Dachverband für historische Motorfahrzeuge (SDHM) schätzt den Wert der hiezulande als Oldtimer genutzten Autos auf rund vier Milliarden Franken und nennt als Summe, die jährlich für ihren Unterhalt ausgegeben wird, 250 Millionen Franken. Das Automobil wird also über seine Hoch-Zeit hinaus Arbeitsplätze generieren. Die Branche sollte sich Gedanken darüber machen, wie man pensionierte Spezialisten reaktiviert und die Jungmannschaft für die alte Technik interessiert.