

**Zeppelin Universität**

Department Corporate Management & Economics

**Bachelorarbeit**

**Der Oldtimermarkt der Zukunft:**

Ökonomische Analyse der Angebots- und  
Nachfrageverschiebung aus Perspektive der  
Oldtimerclubs

**Autor:** Linus Mast aus Stuttgart

**Studenten ID:** 15202286

**Studiengang:** Corporate Management & Economics

**Semester:** Spring 2019

**Betreuer:** Herr Dr. Tim Alexander Herberger

**Abgabedatum:** 08. Mai 2019

*„Meine Lieblingsidee war, die Lokomotive auf  
die Straße zu stellen. Ich wollte sie aus ihrer  
Zwangsläufigkeit befreien.“*

---

*Carl Friedrich Benz (1844 - 1929)*

## **Zusammenfassung**

Der deutsche Oldtimermarkt steht aufgrund sinkender Nachfrage durch starke Preisanstiege oder Imageprobleme vor großen Herausforderungen. Zudem erhöht ein rasanter Anstieg im Angebot von Youngtimern im Markt das Risiko eines marktwirtschaftlichen Zusammenbruchs. Diese Arbeit erörtert die Auswirkungen dieser Angebots- und Nachfrageverschiebung auf die Oldtimerszene theoretisch und durch eine qualitative Untersuchung. Die Ergebnisse der Untersuchung bestätigen die oben beschriebene Problemstellung. Auf dieser empirischen Grundlage werden Handlungsempfehlungen erarbeitet, um den Fortbestand des Marktes zu sichern. Zentral ist dabei eine Verbesserung des Images der Oldtimerszene. Durch Öffentlichkeitsarbeit und erlebnisorientierten Angebote kann die Nachfrage erhöht werden. Dabei spielen Oldtimerclubs eine zentrale Rolle. Sie tragen dazu bei, Oldtimer erlebbar zu machen und als emotional aufgeladenes Kulturgut zu wahren.

## **Abstract**

The German old-timer market faces major challenges due to decreasing demand on the one hand and increasing supply on the other. Especially a huge number of young-timer cars entering the market affecting the supply side are increasing the risk of a market collapse. This thesis examines effects of the mentioned shift in supply and demand for the old-timer market theoretically as well as through qualitative empirical research. The problems resulting from a shift in supply and demand can be confirmed in the research. Based on that, recommendations are given to ensure the continuity of the market. It is crucial to improve the old-timers' image through public relations and experience-oriented offers in order to increase demand again. Thereby, old-timer clubs play a central role. The clubs contribute to the challenge to keep old-timers perceptible and maintain the old-timers' cultural asset.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung und Problemstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Methodisches Vorgehen .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Der Oldtimer .....</b>	<b>4</b>
3.1. Diskussion über die Definition eines Oldtimers.....	4
3.2. Sammlerstück oder Alltagsfahrzeug? Charakteristika von Oldtimern .....	6
3.3. Historische Entstehung von Nicht-Mobilität.....	8
3.4. Klassifizierung von Old- und Youngtimern .....	10
3.5. Preisbestimmung .....	11
3.6. Formen des Oldtimerinvestments .....	13
<b>4. Der Oldtimermarkt .....</b>	<b>15</b>
4.1. Über die Verfassung des Marktes – Ergebnisse aktueller Studien .....	15
4.2. Mechanismen & Trends im klassischen Oldtimermarkt .....	19
4.3. Probleme und Herausforderungen.....	20
<b>5. Die Marke Mercedes-Benz.....</b>	<b>23</b>
5.1. Markenverständnis von Mercedes-Benz.....	23
5.2. Mercedes-Benz Classic .....	25
<b>6. Über die Theorie des Clubs.....</b>	<b>26</b>
<b>7. Qualitative Analyse .....</b>	<b>29</b>
7.1. Untersuchungsvorgehen und Methode .....	29
7.2. Fragebogen .....	32
7.3. Befragte Personen.....	33
7.4. Auswertungsmethode .....	34
7.5. Ergebnisse der Befragung .....	35
7.6. Diskussion .....	51
<b>8. Limitationen und Ausblick .....</b>	<b>58</b>
<b>9. Fazit.....</b>	<b>59</b>
<b>10. Literaturverzeichnis .....</b>	<b>61</b>
<b>11. Anhang.....</b>	<b>71</b>
<b>12. Eidesstattliche Erklärung .....</b>	<b>179</b>

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Eigene Darstellung, angelehnt an Statista (2019) ..... 6

## **Anhangsverzeichnis**

Anhang 1: Leitfragen Experteninterviews ..... 71

Anhang 2: Transkriptionen ..... 73

## **Abkürzungsverzeichnis**

AVD = Automobilclub von Deutschland

DAX = Deutscher Aktienindex

DOX = Deutscher Oldtimer-Index

DUH = Deutsche Umwelthilfe e.V.

EU = Europäische Union

FIVA = Fédération Internationale des Véhicules Anciens

FZV = Fahrzeug-Zulassungsverordnung

HAGI = Historic Automobile Group International

KBA = Kraftfahrtbundesamt

KFZ = Kraftfahrzeug

LKW = Lastkraftwagen

OTX = Oldtimerindex der Südwestbank

USD = US-Dollar (Währung)

**Disclaimer:**

In dieser Arbeit wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

## 1. Einleitung und Problemstellung

Pflegen, Schrauben, Restaurieren - das Hobby des Oldtimersammlers ist eines zum Anpacken und keines zum Entspannen. Für viele ist es die Erfüllung eines Traumes und begründet sich in einer emotionalen Bindung zwischen Besitzer und Fahrzeug. Doch der Markt für klassische Automobile hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Das Oldtimersammeln hat sich vom spleenigen Hobby einiger Enthusiasten zu einem „Volkshobby“ (Köhnlechner, 2014, S. 467) und einem Milliardenmarkt mit Wachstumspotenzial entwickelt (VDA, 2017, S. 4). Die steigenden Zulassungszahlen von zuletzt 10,9% im Jahr 2017 belegen dies (VDA, 2017, S. 16). Über sechs Millionen Menschen interessieren sich in Deutschland für Oldtimerfahrzeuge und bilden damit einen milliardenschweren Markt, mit europaweit 114.000 abhängigen Arbeitsplätzen (Araghi et al., 2017, S. 584; FIVA, 2014, S. 7ff.). Doch der Oldtimer steckt in einer Krise. In Zeiten von Umweltdebatten und Fahrverboten erleidet er einen Imageschaden und die stark gestiegenen Preise deklarieren ihn zu einem Luxusgut, das sich nicht jeder leisten kann. Hinzu kommt eine Veränderung der Motive für das Oldtimersammeln. Leidenschaft und emotionale Bindung für das Oldtimerhobby sind für die junge Generation weniger bedeutend und die Gruppe der Enthusiasten klassischer Prägung wird zusehends kleiner. Der Oldtimer sorgt - mit Blick auf den Trend, das eigene Automobil nur noch als Fortbewegungsmittel zu nutzen - bei der Generation Y nicht gerade für Herzklopfen. Während sich das Interesse der breiten Masse zunehmend auf Youngtimer und große Baureihen<sup>1</sup> verschiebt, entwickelt sich der klassische Oldtimer zum marktwirtschaftlichen Investmentobjekt. Der klassische, emotional bedeutsame Oldtimer droht in absehbarer Zeit in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Rückläufigem Enthusiasmus und Imageproblemen auf der Nachfrageseite steht ein steigendes Angebot von Youngtimern gegenüber, welches die Definition eines Oldtimers in millionenfacher Ausführung erfüllen könnte. Diese

---

<sup>1</sup> Große Baureihen beschreiben Modellbaureihen der Automobilhersteller, welche in millionenfacher Ausführung hergestellt wurden und mit ihrem Alter (20-29 Jahre) in die Kategorie Youngtimer zählen. So zum Beispiel der Golf III (4.800.000 Stk.) oder der Mercedes-Benz W124 (2.600.000). (Focus, 2019; Daimler AG, 2019; ADAC, 2015, S. 2).

ökonomische Verschiebung hätte weitreichende Folgen für den milliardenschweren Markt. Akteure, welche diese Veränderung besonders treffen dürfte, sind Oldtimerclubs. Sie stellen Plattformen für die Pflege und den Erhalt des automobilen Kulturguts dar und bilden dabei eine Art Selbsthilfegruppe für den Umgang mit den Klassikern. Eine Studie des Weltdachverbandes der Oldtimerszene *Fédération Internationale des Véhicules Anciens* (kurz: FIVA) stellte fest, dass über 80% der Oldtimersammler Teil dieser sozialen Gefüge sind. Denn „die Clubs sind die treibende Kraft“ (FIVA, 2014, S. 13) der Szene und unterstützen den Erhalt der klassischen Automobilkultur. Dabei bilden sie einen realen und greifbaren Querschnitt der Szene ab (FIVA, 2014, S. 7ff.). Die vorliegende Arbeit beleuchtet die ökonomische Verschiebung von Angebot und Nachfrage im Oldtimermarkt kritisch und versucht die Frage zu beantworten, wie der Oldtimermarkt der Zukunft aussehen wird. In einer qualitativen Untersuchung werden die in der Literatur theoretisch erfassten Probleme als Grundlage herangezogen, um ein Verständnis für mögliche Auswirkungen auf die Clubszene herauszuarbeiten. Des Weiteren werden mögliche Handlungsempfehlungen für den Erhalt der Oldtimerszene und ihren milliardenschweren Markt erörtert. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf der Rolle der Oldtimerclubs. Als Untersuchungsobjekt dienen dabei die anerkannten deutschen Mercedes-Benz Markenclubs. Die Untersuchung verfolgt damit folgende Forschungsziele:

1. Die Überprüfung der Effekte der Angebots- und Nachfrageverschiebung im Oldtimermarkt aus der Praxisperspektive sowie das Ableiten möglicher Folgen für die Oldtimerszene.
2. Die Entwicklung von Handlungsempfehlungen für den Erhalt des Oldtimermarktes und die Diskussion einer möglichen Definitionsanpassung des Oldtimerbegriffs als Antwort auf die identifizierten Angebots- und Nachfrageprobleme.



## **2. Methodisches Vorgehen**

Die vorliegende Arbeit besteht aus zwei Hauptteilen: Dem theoretischen Grundlagenteil, sowie einer qualitativen Untersuchung. Die theoretische Einleitung in Kapitel zwei schafft ein Basisverständnis für die Entwicklung und aktuelle Situation des Oldtimermarktes und legt dezidiert die Probleme und Herausforderungen dar, welchen sich der Oldtimermarkt in Deutschland ausgesetzt sieht. Mit der Diskussion des Oldtimerbegriffs in Kapitel drei wird ein einheitliches Verständnis geschaffen und als Ergebnis dessen eine rechtliche Definition für den Fortgang der Arbeit festgelegt. Es folgt die Beschreibung der Charakteristika von Oldtimern und die der historischen Entwicklung des Mobilitätsverständnisses in Deutschland nach dem zweiten Weltkrieg. Damit soll ein tieferes Verständnis der Evolution historischer Fahrzeuge in Deutschland ermöglicht werden. Anschließend werden drei gängige Klassifizierungen von Oldtimern dargestellt und die Formen des Oldtimerinvestments mit ihren Vor- und Nachteilen erläutert. Nach einer ausführlichen Analyse des Status Quo auf dem deutschen Oldtimermarkt in Kapitel vier und der Erläuterung allgemeiner Marktmechanismen folgt die Ableitung von angebots- und nachfrageseitigen Problemen und Herausforderungen. Diese sollen die Grundlage für die qualitative Untersuchung herstellen. Um die Rolle, der im zweiten Hauptteil untersuchten Mercedes-Benz Markenclubs nachvollziehen zu können, werden in den Kapiteln fünf und sechs das Markenverständnis von Mercedes-Benz, die Struktur des Klassikbereichs, sowie die Rolle der Oldtimerclubs in der Oldtimerszene erläutert. Im zweiten Teil folgt ab Kapitel sieben die qualitative Untersuchung des Oldtimermarktes. Dafür wurden fünf Leitfrageninterviews mit Vertretern der Mercedes-Benz Markenclubs zu den Herausforderungen und Problemen im Oldtimermarkt und möglichen Handlungsempfehlungen für die Zukunft durchgeführt. Der qualitative Teil erläutert zuerst die methodischen Grundlagen und beschreibt anschließend neben dem Fragebogen auch die Auswahl der befragten Interviewpartner, sowie die Auswertungsmethode der Ergebnisse. Im Anschluss werden die Resultate der Interviews dargelegt, diskutiert und zum schließlich die definierten Forschungsfragen beantwortet.

### 3. Der Oldtimer

#### 3.1. Diskussion über die Definition eines Oldtimers

Historische Fahrzeuge, Klassiker, Vintage Cars, Heritage Cars oder einfach nur Oldtimer - die Begrifflichkeiten für alte und kulturell erhaltenswerte Fahrzeuge sind vielfältig. Bei dem heute so selbstverständlich verwendeten Begriff des Oldtimers, welcher auch im Rahmen dieser Arbeit als Synonym für alle weiteren Begrifflichkeiten verwendet werden soll, handelt es sich eigentlich um einen Scheinanglizismus<sup>2</sup>. Der *Old-Timer* bezeichnet dabei einen alten Mann oder Großvater, der nostalgisch vergangenen Zeiten nachhängt. Der Begriff beinhaltet zunächst keinerlei Beziehung zu klassischen Automobilen (Köhnlechner, 2014, S. 466; Daxhammer & Klein, 2015, S. 5). Aus einer subjektiven Wahrnehmung heraus ist der Oldtimer für die meisten Menschen ein Hobby. Das Schrauben und Pflegen gehört dabei zum Kern des Hobbys. Teilweise sind diese Aktivitäten selbst der Zweck für die Beschäftigung mit Oldtimern (Becker & Spöttl, 2013, S. 37).

Bis in die 80er Jahre galt „nur ein Vorkriegsfahrzeug als Oldtimer“ (Köhnlechner, 2014, S. 466), jüngere Fahrzeuge waren nur als Gebrauchtwagen akzeptiert. Aus technischer Perspektive kann die Abgrenzung des Begriffs Oldtimer Anfang der 80er Jahre gezogen werden. Fahrzeuge ab dieser Zeit verfügen über eine Technik, die in ihrer Ausprägung und mit Blick auf die Aufwendungen für Reparatur und Instandhaltungen an modernere Fahrzeuge anknüpfen. Fahrzeuge früherer Baureihen verfügen nicht über diese Art von Technifizierung, Sie zeichnen sich durch technische Schlichtheit aus (Becker & Spöttl, 2013, S. 43). Im Jahr 2008 wurde durch die FIVA eine neue Definition von historischen Fahrzeugen beschlossen. Sie beschreibt mechanisch angetriebene Fahrzeuge mit einem Mindestalter von 30 Jahren, welche sich in einem historisch korrekten Zustand befinden. Ihre Nutzung ist nicht auf den täglichen Transport ausgerichtet, es steht vielmehr der technische und historische Wert im Vordergrund (ADAC, 2008).

---

<sup>2</sup> Sørensen (1997) definiert Scheinanglizismen als „words that look English, but which deviate from genuine English words either formally or semantically“ (Sørensen, 1997, S. 18).

Im Jahr 2014 wurde, aufbauend auf dieser Definition, eine juristische Definition durch das Europäische Parlament abgeleitet. Das hier definierte Verständnis des Oldtimers bezeichnet Automobile, welche mindestens 30 Jahre alt sind, nicht mehr produziert werden, als historisch erhaltenswert gelten und weitestgehend original erhalten sind, ohne dass substantielle oder technische Veränderungen an den Hauptkomponenten vorgenommen wurden (European Parliament, 2014, S. 57). Die Definition des Oldtimers in Deutschland regelt die Fahrzeug-Zulassungsverordnung in §2 Nr. 22 FZV. „Oldtimer: Fahrzeuge, die vor mindestens 30 Jahren erstmals in Verkehr gekommen sind, weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, in einem guten Erhaltungszustand sind und zur Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen“ (BMJV, 2019). Die meisten dieser Definitionen bezeichnen mit dem Oldtimer unterschiedliche Fahrzeuge wie historische Automobile, Motorräder, Busse, LKW und Traktoren. In dieser Arbeit liegt der Fokus ausschließlich auf den Automobilen, alle übrigen Verkehrsmittel bleiben unbeachtet (Araghi et al., 2017, S. 576). Um ein einheitliches Verständnis über den Begriff Oldtimer im Rahmen dieser Arbeit zu bekommen, wird im Fortgang die Definition der FZV zu Grunde gelegt (Köhnlechner, 2014, S. 466; European Parliament, 2014, S. 57).

Erfüllt ein Fahrzeug diese Oldtimerdefinition, erhält es ein historisches Kennzeichen. Das 1997 eingeführte historische Kennzeichen zeigt durch das angehängte H auf dem Kennzeichen die offizielle Erreichung des historischen Status und ist nicht zuletzt wegen seiner pauschalen Versteuerung mit 192 Euro jährlich für Eigentümer attraktiv (Trockner, 2011, S. 5; Köhnlechner, 2014, S. 466). Die Überprüfung der Kriterien zur Erreichung des historischen Oldtimerstatus, welche in §9 FZV festgelegt sind, obliegt dabei den Prüforganisationen wie dem TÜV, der GTÜ oder der DEKRA. Seit der Einführung des H-Kennzeichens steigen die Zulassungszahlen von historischen Fahrzeugen deutlich an (vdtuev, 2017; Schänzle, 2019, S. 364; BMJV, 2019). Dabei zeigt die Liste der meistzugelassenen Baureihen mit historischem Status, dass die meisten Oldtimer keine Sportwagen oder Luxusautos sind, sondern ehemalige Alltagsfahrzeuge (VDA, 2016, S. 38). Sollte der Trend der stark ansteigenden Zulassungszahlen anhalten und damit von Jahr zu Jahr immer mehr Fahrzeuge ein H-Kennzeichen erhalten, können die Ausnahmeregelungen

und Privilegien historischer Fahrzeuge zunehmend weniger mit dem Erhalt von Kulturgut begründet werden (Trockner, 2011, S. 4). Vor diesem Hintergrund gilt es auch das H-Kennzeichen kritisch zu hinterfragen.

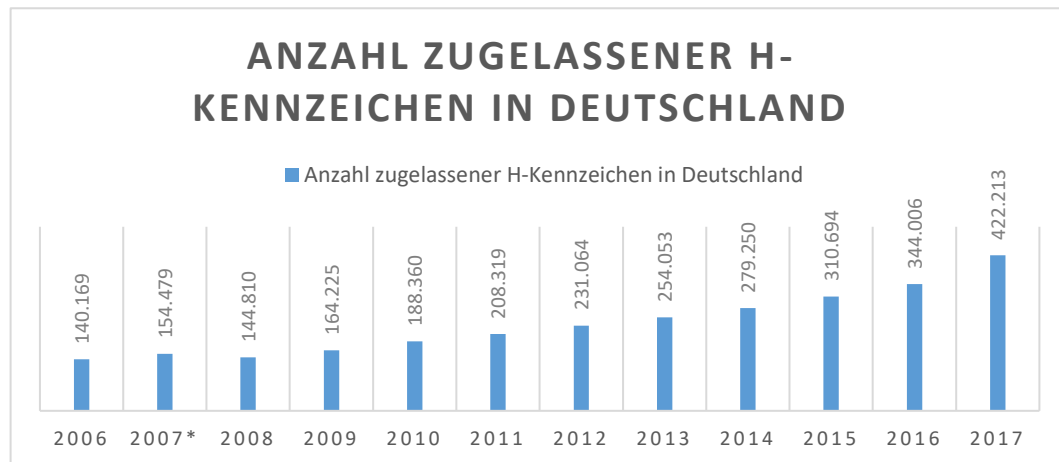


Abbildung 1: Eigene Darstellung, angelehnt an Statista (2019)

### 3.2. Sammlerstück oder Alltagsfahrzeug? Charakteristika von Oldtimern

Die meisten Oldtimer waren ursprünglich Alltagsfahrzeuge. Der Besitzer war sich der potenziellen Sammelwürdigkeit oder Wertentwicklung vermutlich nichts bewusst (Köhnlechner, 2014, S. 467). Was unterscheidet Oldtimer von Alltagsfahrzeugen und was sind die typischen Charakteristika? Die Sammelleidenschaft von Oldtimerenthusiasten begründet sich nach Araghi et al. (2017) meist durch die Freude, ein ungewöhnliches Fahrzeug zu besitzen, die Befriedigung, eigenständig an dem Fahrzeug arbeiten zu können und häufig auch durch die Erfüllung eines lang gehegten Kindheitstraumes (Laurs & Renneboog, 2019, S. 184; Araghi et al., 2017, S. 584). Diese Motive belegt auch eine FIVA-Studie. So halten 42% der Befragten ihren Oldtimer aus Genuss, für Freizeitfahrten, oder zur Teilnahme an Veranstaltungen. 27% sammeln sie aus Nostalgie und Erinnerungen an früher und etwa 20% der technischen Raffinesse wegen und der Möglichkeit, selbst daran zu arbeiten (FIVA, 2014, S. 6).

Durch das Darstellen des eigenen Status in der Öffentlichkeit entwickelt sich für den Eigentümer ein nicht monetärer Mehrwert, eine sogenannte „emotionale Rendite“ (Laurs & Renneboog, 2019, S. 184). Darin wird der soziale Einfluss von Oldtimern erkennbar. Der Oldtimer weckt Erinnerungen an frühere Zeiten und hält damit die kulturelle Geschichte am Leben (Araghi, et al., 2017, S. 583). Auf der Ebene des Eigentümers schafft dieser nicht monetäre Mehrwert eine starke emotionale Bindung zum Fahrzeug. Während Alltagsfahrzeuge am Ende ihres Lebenszyklus meistens verschrottet werden, mündet die emotionale Bindung zum Klassiker meist in einer längeren Überlebensdauer (Nieuwenhuis, 2008, S. 653). Durch diese Bindung zum eigenen Oldtimer halten Eigentümer automatisch ein Stück Industriegeschichte am Leben (FIVA, 2014, S. 7). Heutzutage untersucht die Fan- und Konsumforschung verstärkt die Auswirkungen von langfristigen und leidenschaftlichen Beziehungen zu Artefakten oder Symbolen (Akremi & Hellmann, 2017, S. 273f.).

Neben dem emotionalen Faktor beschreiben Laurs und Renneboog (2019) eher fahrzeugbezogene Charakteristika. Die gebaute oder noch verfügbare Anzahl einzelner Oldtimerbaureihen schafft eine gewisse Rarität. Gleichzeitig sind der Zustand und die Authentizität des Fahrzeugs wichtige Merkmale, welche, auch in die Definition des Begriffs Oldtimer einfließen. Weitere spannende Charakteristika können die Rennhistorie des Fahrzeugs oder berühmte Vorbesitzer sein. In den vergangenen Jahren wurde aber auch die Wertentwicklung – die sogenannte „Investment Performance“ (Laurs & Renneboog, 2019, S. 189) – zunehmend wichtiger. Die Wertentwicklung ist eine Erwartung, welche Oldtimersammler inzwischen verstärkt entwickeln, um die hohe Illiquidität und die laufenden Haltungskosten des eigenen Fahrzeugs auszugleichen (Laurs & Renneboog, 2019, S. 186f.; Burton & Jacobsen, 1999, S. 196). Dies alles zeigt die speziellen Charakteristika von Oldtimern und schafft eine eindeutige Abgrenzung zwischen teuer bezahlten Sammlerstücken und Alltagsfahrzeugen.

### 3.3. Historische Entstehung von Nicht-Mobilität

Die Rolle des Oldtimers nach heutigem Verständnis und die aufgrund seiner geringen Laufleistung vorhandene Nicht-Mobilität nahm ihren Ursprung in Amerika und Großbritannien. Die Zeitrechnung der deutschen Automobilkultur beginnt in der Nachkriegszeit. Von den Bestrebungen der Nationalsozialisten, die das Aufholen der industriellen Entwicklung durch die Abschaffung der KFZ-Steuer und die Aufhebung der Fahrschulpflicht forcieren wollten, war nach dem Krieg nicht viel übrig geblieben (Sachs, 1984, S. 179). In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Einfluss der Automobilkultur in Deutschland stark durch die Amerikaner geprägt. Schon seit den 30er Jahren beschleunigte der Ausbau des Straßennetzes und die allgemeine Zunahme der Motorisierung in den vereinten Staaten die Suburbanisierung der Städte (Rust, 2011, S. 17). Damit einhergehend entstand eine „Angestelltenkultur, [welche von] preiswerter, individueller, alltäglicher Mobilität“ (Rust, 2011, S. 17) geprägt war. Die florierende amerikanische Konsumwirtschaft wurde in Deutschland zum Vorbild und das Auto als „zentrale[s] [...] Symbol des konsumgestützten Aufstiegs“ (Rust, 2011, S. 19) zum Sinnbild persönlichen Erfolgs. Die wieder angelaufene deutsche Automobilindustrie konnte sich auch in der Entwicklung dem amerikanischen Einfluss nicht entziehen. So zierten von 1959 an amerikanische *Heckflossen* die gleichnamige Baureihe der Marke Mercedes-Benz. Im Umkehrschluss erhöhte diese Adaption auf den amerikanischen Markt die Attraktivität deutscher Fabrikate in den Vereinigten Staaten, was die Fahrzeuge dort schnell als Statussymbol über die eigenen Marken erhob (Rust, 2011, S. 19). In den Jahren des Wirtschaftswunders verfolgte die deutsche Gesellschaft die Idee, dass die „Motorisierung das eingelöste Versprechen der Nachkriegsdemokratie“ (Rust, 2011, S. 19) sei und die Menschen entwickelten den Wunsch individueller Mobilität (Bratzel, 2014, S. 94). Entsprechend zielte die anspruchsvollere Motorisierung in Deutschland auf eine Individualisierung der Mobilität ab. Die persönliche Gestaltung des Automobils innerhalb eines festen Rahmens von Ausstattungsmöglichkeiten wurde der neue Trend. Gleichzeitig wurden günstige Gebrauchtwagen aus den 30er und 40er Jahren von der jüngeren Generation umgebaut und es entstanden sogenannte *Custom Cars*. Das Automobil entwickelte sich in den 50er bis 80er

Jahren zu einem „Symbol für Freiheit und Sex“ (Rust, 2011, S. 23ff.). Dabei retteten Autobesitzer ihre Automobile häufig wegen Geldmangels über die Zeit und entwickelten damit eine emotionale Bindung zu den Fahrzeugen. Die ersten Sammler waren geboren. Ältere Gebrauchtwagen mit 10-15 Jahren konnten ab den 60er Jahren bei normalen Händlern gekauft werden. Häufig wurden Ersatzteile aus Platzmangel gleich mitverkauft (Köhnlechner, 2014, S. 468). Ein Klassikmarkt und sammelwürdige Oldtimer, wie wir sie heute kennen, existierten damals noch nicht (Schänzle, 2019, S. 365). Die ersten Sammelstücke brachten deutsche Touristen in den frühen 70er Jahren aus England mit. England war damit die „Initialzündung“ (Köhnlechner, 2014, S. 468f.) für den deutschen Oldtimermarkt. Durch die erste, 1972 gegründete Oldtimerzeitschrift *Automobil und Motorrad Chronik* entwickelte sich bereits ein erstes öffentliches Interesse an Oldtimern. Ab 1975 fand der weltweit erste große Veteranenmarkt für Ersatzteile, die *Veterama*, in Mannheim statt. Bis dahin galten in Deutschland „nur [...] Vorkriegsfahrzeuge als Oldtimer“ (Köhnlechner, 2014, S. 466), alles andere waren normale, alltägliche Gebrauchtwagen. Mit der Zunahme des öffentlichen Interesses und dem Aufkommen eines allgemeinen Sammelinteresses entstanden eigene Werkstätten und Fachbetriebe zur Reparatur und Wartung der Fahrzeuge. Diese Nische versprach gute Umsätze und so war dies der „Start einer neuen Blütezeit“ (Köhnlechner, 2014, S. 470). Die Menschen begannen, aus der Emotion und den Erinnerungen heraus Oldtimer zu sammeln.

Danet und Katriel (1989) zufolge ist das Sammeln von Dingen in dem Streben nach dem perfekten Objekt begründet. Der gesellschaftliche Drang nach Individualisierung erklärt sicherlich zu Teilen die aufkommende Sammelleidenschaft. Aus einer soziologischen Perspektive betrachtet, sammeln Menschen Gegenstände, um einen Status in einer sozialen Gruppe zu erlangen. Aus diesem Bedürfnis heraus formte sich die Oldtimerszene, in der Automobile geringe jährliche Laufleistungen aufweisen und nicht mehr im Alltag genutzt werden, um ihren Wert zu erhalten. Aus den vielgefahrenen Alltagsfahrzeugen sind Sammlerobjekte geworden, die sich besonders durch ihre Nicht-Mobilität auszeichnen (FIVA, 2014, S. 6; Köhnlechner, 2014, S. 469; Belk, 1995).

### 3.4. Klassifizierung von Old- und Youngtimern

Klassische Fahrzeuge werden in der Literatur anhand von drei unterschiedlichen Klassifizierungen unterschieden. Diese werden nun kurz erläutert.

Classic Data etablierte für Oldtimer eine schulnotenbasierte Klassifizierung des Fahrzeugzustands mit Werten von eins bis fünf (Trockner, 2011, S. 5). Diese unterscheiden Fahrzeuge in ihrem Gesamtzustand anhand definierter Kriterien von perfekt makellos, über sehr gut, durchschnittlich, fahrbereit mit kleinen Mängeln, bis hin zu schlecht, mit vielen Problemen. Eine weitere, mögliche Ausprägung wäre der Teileträger, gleichzusetzen mit der Note sechs. Die Preisunterschiede von Zustandsnote vier bis eins können dabei um Faktor 2,5 divergieren (Laurs & Renneboog, 2019, S. 194f.).

Eine Klassifizierung nach Baujahren wird durch einige internationale Fahrzeugverbände vorgeschlagen. Fahrzeuge der Baujahre 1888 bis 1907 werden als *Veteran Cars* bezeichnet. Als *Brass-Cars* gelten Automobile der Jahre 1908 bis 1916 und als *Vintage Cars* betitelt die Baujahresklassifizierung Gefährte von 1917 bis 1929. Kurz vor dem zweiten Weltkrieg entstand die Klasse der *Pre-War Classic Cars* mit Baujahren von 1930 bis 1946 und nach dem Krieg von 1947 bis 1975 die *Post-War Classic Cars*. Die modernste Stufe der Klassifizierung nennt sich *Modern Classics* aus den Baujahren 1975 bis 1990 (Laurs & Renneboog, 2019, S. 192).

Eine weniger verbreitete, aber sinnhafte Klassifizierung bietet die Unterscheidung von Merkel (2009) in die drei Fahrzeugkategorien Premium Cars, Classic Cars und Youngtimer. Er beschreibt hochpreisige *Premium Cars* als technisch perfekte Automobile, welche nur selten auf dem Anbietermarkt erscheinen. Sie zeichnen sich durch eine hohe Wertbeständigkeit und überdurchschnittliche Wertentwicklung aus. Die Preise dieser Fahrzeugklasse geraten selten unter Druck und erreichen häufig Rekordergebnisse. So wechselte im August 2018 ein Ferrari 250 GTO, eines von nur 36 jemals gebauten Fahrzeugen, auf einer Auktion von Sotheby's für umgerechnet 41,6 Millionen Euro den Besitzer. Premium Cars sind aufgrund ihrer Exklusivität nicht repräsentativ für den Oldtimermarkt (VDA, 2018). Im Vergleich dazu bezeichnen *Classic Cars* Fahrzeuge aus größeren Baureihen. Sie wurden in



den vergangenen Jahrzehnten als Alltagsfahrzeuge genutzt und prägten das Straßenbild maßgeblich. Ihre Besitzer sind Enthusiasten, die sich unabhängig von dem Seltenheitswert oder der Wertsteigerung für das Fahrzeug an sich begeistern (Merkel, 2009, S. 4f.; Köhnlechner, 2014, S. 470; VDA, 2018). Die dritte Kategorie beschreibt sogenannte Youngtimer. Sie fallen nicht unter die genannte Definition des Oldtimers und bezeichnen, dem Definitionsvorschlag des Parlamentskreises im Deutschen Bundestag für automobiles Kulturgut folgend, Fahrzeuge mit einem Alter von 20-29 Jahren und damit Baureihen der späten 80er und 90er Jahre (Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag, 2015, S. 13). Die Literatur liefert zu Youngtimern keine einheitliche Definition. Youngtimer werden meist zur günstigen Fortbewegung im Alltag genutzt und nicht in ihrer Substanz erhalten. Es zeigt sich darüber hinaus, dass die Überschneidung von Oldtimersammlern, welche sich auch für Youngtimer interessieren, lediglich bei 16% liegt. Dabei befinden sich ein Viertel der bundesweit 7,7 Millionen Youngtimer in oldtimerbesitzenden Haushalten (VDA, 2017, S. 23).

### **3.5. Preisbestimmung**

Der Preisbestimmung von Oldtimern gestaltet sich wegen fehlender Transparenz im Markt komplex. Dabei führen die veröffentlichten und medial dargestellten millionenteuren Auktionsergebnisse häufig zu Verzerrungen des Preisgefühls in der Öffentlichkeit (Trockner, 2011, S. 4; Laurs & Renneboog, 2019, S. 186). Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass eine positive Wertentwicklung eines Autos dann wahrscheinlich ist, wenn die Charakteristika eines Oldtimers erfüllt sind. „Im Einzelfall entscheiden immer Zustand, Besonderheiten sowie das konkrete Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage über den Preis“ (Krasny, 2018, S. 1). Das neoklassische Prinzip wird allerdings teilweise durch die Intransparenz im Markt ausgehebelt (Michalky & Schnittler, 2007, S. 117). Dadurch wird die Preisbestimmung erheblich erschwert und macht den Einsatz von Bewertungsinstrumenten wie Preisindizes erforderlich.

Die Literatur der *Collectibles* beschreibt drei grundlegende Methoden zur Bestimmung von Preisindizes bei Sammelwerten. Der am weitest verbreitete Ansatz kommt auch im Oldtimermarkt zur Anwendung: Eine definierte Menge einzelner Objekte wird preislich untersucht und der Durchschnittspreis gebildet (Burton & Jacobsen, 1999, S. 197). Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass die Preisindizes nur Momentaufnahmen, meistens im Halbjahres- oder Jahresrhythmus sind. Sie lassen die Kostenseite eines Oldtimers gänzlich unberücksichtigt und haben unterschiedliche Fahrzeugklassen in ihren Bewertungen zur Grundlage (Laurs & Renneboog, 2019, S. 187). Seit 1999 erhebt der Informationsdienst Classic-Car-Tax jährlich den deutschen Oldtimer-Index (DOX). Dabei wird eine Auswahl von 88 Fahrzeugmodellen als Querschnitt des Oldtimermarktes definiert und deren Wertentwicklung untersucht (Trockner, 2011, S. 4f.). Seit seinem Gründungsjahr weist der Index einen durchschnittlichen jährlichen Wertzuwachs von 5,7% auf (Brückner, 2010, S. 153). Der Index bildet dabei nur Fahrzeuge ab, „von denen eine gewisse Stückzahl gebaut wurde und die deswegen auch heute noch einem regelmäßigen Handel unterliegen“ (VDA, 2018). Einzelstücke und Vorkriegsfahrzeuge bleiben wegen des Verzerrungseffekts durch überdurchschnittlich hohe Preise unbeachtet. Der Oldtimerindex der Südwestbank (OTX) bildet seit 2010 ausschließlich Modelle süddeutscher Hersteller ab und vergleicht diese mit klassischen Investmentformen. Er umfasst dabei 20 Fahrzeuge und legte, ausgehend von einem Basiswert von 1000 Punkten im Jahr 2005 innerhalb von zehn Jahren um 280,5% zu. Im Vergleich dazu entwickelte sich der DAX nur um 130,4% und der Euro-Stoxx-Performance-Index sogar nur 44,5% (Kuhn, 2015, S. 2). Der HAGI Top Index des Investment Research House „Historic Automobile Group International“ (Heide, 2016) erfasst seit 2008 monatlich über 100.000 Auktionsergebnisse. Dabei beinhaltet der Index nur Fahrzeuge oberhalb einer Wertgrenze von 100.000 Euro. Der bloße Blick auf die Rendite gibt dabei allerdings ein verzerrtes Realitätsbild ab und entspricht nur bedingt den tatsächlichen, durchschnittlich deutlich geringeren Oldtimerpreisen (Daxhammer & Klein, 2015, S. 12f.). Die 50 zugrunde liegenden Klassiker des Index entwickelten sich 2015 noch um +16,57% und 2016 nur noch um 9,02%, bis schließlich 2017 das

schlechteste Jahr seit Jahrzehnten folgte (Hawken, 2018, S. 55). Die unterschiedlichen Entwicklungen der Indizes zeigen bereits, wie unterschiedlich und uneindeutig die Preisbestimmung von Oldtimern ist. Öffentliche Internetforen haben in den vergangenen Jahren zu einer deutlich höheren Preistransparenz und verbesserter Vergleichbarkeit beigetragen. Dennoch gehen Experten davon aus, dass aktuell lediglich 25% des Marktes durch Auktionsergebnisse, Internetmärkte und veröffentlichten Handelspreisen abgebildet werden können. Schätzungsweise 75% der Transaktionen sind nicht nachzuverfolgen (Hawken, 2018, S. 55).

### **3.6. Formen des Oldtimerinvestments**

In der gegenwärtigen Zeit scheint Margrit Kennedys (1995) Traum von zinslosem und inflationsfreiem Geld Wirklichkeit zu werden. Ein Blick abseits des klassischen Kapitalmarktes kann sich lohnen. Während klassische Anlageformen kaum noch Gewinne erwarten lassen, wissen Spekulanten gleichzeitig nicht mehr, wo sie ihr Geld anlegen sollen (Nuri, 2015, S. 30; Krasny, 2018, S. 1). Dabei haben gerade Oldtimer in Zeiten niedriger Zinsen ihren Reiz, denn es besteht nur eine geringe oder teilweise sogar negative Korrelation zwischen den klassischen wertbeeinflussenden Faktoren und denen alternativer Investments. Die klassischen Faktoren beschreiben Abhängigkeiten von wirtschaftlichen Dynamiken, Arbeitslosigkeit und weitere volkswirtschaftliche Einflüsse. Der Oldtimerindex HAGI bewies dies in der letzten Finanzkrise 2008/2009 deutlich, indem er teilweise negative Korrelationen zu den klassischen Investments wie S&P500 oder dem DAX aufzeigte (Sokolowska, 2014, S. 33; Ineichen, 2003, S. 180; Daxhammer & Klein, 2015, S. 14ff.; Zimmer, 2018; Hawken, 2018, S. 53). Glaubt man der Diversifikationstheorie von Harry M. Markowitz aus den 1950er Jahren, dann kann durch Diversifikation das Risiko eines Investments gesenkt und dessen Ertrag gesteigert werden. Die Literatur bestätigt, dass Oldtimer sich für eine Diversifikation bestens eignen (Hawken, 2018, S. 54; Laurs & Renneboog, 2019, S. 186; Becker, 2008, S. 3). Auch das Konzept des *Compensation Portfolio* von Uhl und Rohner (2018) bestätigt, dass Oldtimer als Asset-Klasse in einem krisensicheren Portfolio vorhanden sein sollten. Kuhn (2015)

empfiehlt dabei eine Beimischung von 5-10% zum klassischen Portfolio. Andere Autoren sind der Meinung, dass Oldtimer nicht als Spekulationsobjekt geeignet sind. Grund sind die hohen laufenden Kosten für Stellplatz, Instandhaltung, Wartung und Versicherung. Die Literatur ist der Meinung, dass erst ein Investment ab 100.000 Euro pro Fahrzeug sinnvoll ist, um die Fixkosten durch den zu erwartenden Wertzuwachs zu decken (Bloomberg, 2018; Kuhn, 2015, S. 2; VDA, 2017, S. 31). Allerdings sind einer Studie zufolge nur vier Prozent der Deutschen bereit, mehr als 50.000 Euro für ein Fahrzeug auszugeben. Der Anteil derjenigen, für die ein Investment rechnerisch in Frage kommt, dürfte damit im niedrigen einstelligen Prozentbereich liegen (VDA, 2017, S. 29).

Vor diesem Hintergrund und entgegen aller Diskussionen kristallisierten sich in der Vergangenheit drei Anlageformen für Oldtimer heraus. Als verbreitetste Form gilt das *Direktinvestment*. Es bezeichnet das Ankaufen eines Oldtimers mit privatem Geld unmittelbarer Leidenschaft, allerdings auch mit der Verpflichtung zur Unterhaltung und Pflege des Fahrzeugs. Diese Form der physischen Wertanlage schafft bei manchen Fahrzeugmodellen eine hohe Illiquidität (Jakubowski et al., 2010, S. 142; Laurs & Renneboog, 2019, S. 186f.). *Oldtimerfonds* stellen geschlossene Anlageformen von privaten Unternehmen dar, an denen sich Spekulanten aller Art beteiligen können. Wilke (2018) meint, „Oldtimer können ein gutes Investment sein, wenn man das richtige Auto zum richtigen Zeitpunkt und zum richtigen Preis kauft“ (Bloomberg, 2018). In Deutschland legte Georg Fritz 2011 den ersten Oldtimerfonds auf. Ziel war nicht nur eine positive Wertentwicklung, sondern auch, die Fahrzeuge für die Anleger erlebbar zu machen. Die Idee des Unternehmens: Viele Anleger haben kein Verständnis für die Produkte in Fonds, aber „einen Oldtimer hingegen versteht jeder“ (Trockner, 2011, S. 4; Hawken, 2018, S. 56). Einige Anbieter spezialisieren sich auf die Vermittlung von Oldtimern als Geschäftswagen durch Leasingverträge. Dabei hat sich das Geschäft in den zehn Jahren bis 2011 verdoppelt. Der Vorteil von Leasing bei Oldtimern liegt in der steuerlichen Berechnungsgrundlage für die private Nutzung. Diese bezieht sich auf den ursprünglichen Bruttolistenpreis des Fahrzeugs und nicht auf den gegenwärtigen Sammlerwert und ist damit in den meisten Fällen relativ günstig.

Nach Ablauf der Leasingdauer kann das Fahrzeug dann durch den Eigentümer privat zum Restwert herausgekauft werden (Nuri, 2015, S. 31; Merkel, 2009, S. 4; Trockner, 2011, S. 3; Auto Zeitung, 2013).

## **4. Der Oldtimermarkt**

### **4.1. Über die Verfassung des Marktes – Ergebnisse aktueller Studien**

Der Sprecher des Vorstands der Südwestbank sagte einmal: „Lieber den Chrom in der Garage, als Aktien im Depot“ (Kuhn, 2015, S. 1). Diese Aussage nimmt Bezug auf eine interessante Entwicklung im Oldtimermarkt in den vergangenen Jahren. Anhand von drei Studien des VDA, der FIVA und von BBE Automotive soll ein Überblick über diese Entwicklung gegeben werden.

Europaweit existieren nach Zählungen der FIVA rund 1,95 Millionen Oldtimer, wobei rund 80% der Autos straßentauglich sind. Allein in Deutschland waren es 2017 rund 600.000 zugelassene Oldtimerfahrzeuge<sup>3</sup>. Dabei lässt sich zwischen 2008 bis 2018 ein Wachstum von jährlich 8,2%, bei den Youngtimern sogar von 12,9% feststellen. Bei Oldtimern ist eine Tendenz zu jährlich steigenden Zulassungszahlen erkennbar. In den vergangenen 20 Jahren hat sich der Bestand an Oldtimern verzehnfacht (Becker & Spöttl, 2013, S. 32; BBE Automotive, 2018, S. 8). Von den 600.000 angemeldeten Fahrzeugen sind rund 380.000 Oldtimer auf ein historisches Kennzeichen zugelassen. Bei einem Gesamtfahrzeugbestand von 250 Millionen Automobilen in der Europäischen Union stellt die Gesamtflotte der Oldtimer damit nicht einmal einen Anteil von einem Prozent. Die durchschnittlich gefahrene Jahresdistanz beträgt etwa 1.500km und beläuft sich damit auf etwa 0,07% der in Europa gefahrenen Gesamtkilometerleistung (Frost et al., 2006; FIVA, 2006, S. 10; VDA, 2017, S. 16). 90% der zugelassenen Oldtimer können aufgrund ihres Zustands als erhaltenswertes Kulturgut angesehen werden. 10% hingegen werden im Alltag

---

<sup>3</sup> Der Begriff bezeichnet an dieser Stelle Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Landwirtschaftliche Maschinen, Anhänger und weitere historische Fahrzeuge.

bewegt und tragen den Oldtimerstatus zu Unrecht. Der Herkunftsschwerpunkt der existierenden Oldtimer ist mit 70% Deutschland (BBE Automotive, 2018, S. 14ff.). In den vergangenen Jahren gab es allerdings einige Veränderungen im Markt. Durch spezialisierte Anbieter und die Digitalisierung wird der Oldtimermarkt deutlich transparenter und durch die Vielzahl an Fahrzeugen werden in den kommenden Jahren 60.000-70.000 Youngtimer, welche als „selten, sportlich, originell oder besonders wertig“ (BBE Automotive, 2018, S. 19) gelten, den Sprung über die 30-Jahres-Hürde schaffen (Coslor & Spaenjers, 2016, S. 50f.). Betrachtet man die Oldtimernachfrage, lässt sich feststellen, dass es 2017 insgesamt sechs Millionen Interessierte an automobilen Oldtimern gab (VDA, 2017, S. 7; VDA, 2017, S. 26). Allerdings reduziert sich das Interesse an Automobilen in der Bevölkerung allgemein und damit auch das an Oldtimern. Dieses sank seit 2008 von 22,0% auf 18,9% in 2017. Obwohl der Oldtimermarkt durch steigende Zulassungszahlen offensichtlich immer weiter wächst, zeigt die Anzahl der Eigentümer nur einen geringen Anstieg. Dies deutet auf eine Verdichtung der Fahrzeuge auf weniger Haushalte hin. Die Anzahl der Oldtimer pro Haushalt nahm von 2011 bis 2017 von 1,99 auf 2,23 zu (VDA, 2017, S. 6ff.). Nach Aussage des KBA wurden im Jahr 2017 32.003 Oldtimer auf einen neuen Besitzer angemeldet. Dies entspricht einer Quote von 4,7% der Gesamtoldtimerflotte in Deutschland. Im Gesamtmarkt beträgt die Quote rund 19%. Dies verdeutlicht den ausgeprägten Sammlermarkt für klassische Fahrzeuge (BBE Automotive, 2018, S. 28; Krafftfahrtbundesamt, 2018). Aber nicht nur mit dem Sammlermarkt lassen sich die geringen Eigentumsübergänge erklären, auch die Kaufbereitschaft für Young- und Oldtimer ist in den Jahren von 2015 bis 2017 um bis zu 4% zurückgegangen (VDA, 2017, S. 28). Gleichzeitig reduzierte sich 2017 erstmalig das Interesse der oldtimeraffinen Bevölkerung um knapp sieben Prozent. Besonders stark davon betroffen ist der Vorkriegsbereich. Gerade einmal bis zu 21% der Oldtimerinteressierten bundesweit interessieren sich für die Vorkriegsmodelle aus der Klassifizierung *Veteran Cars*, *Brass-Cars*, *Vintage Cars* und *Pre-War Classic Cars* (VDA, 2017, S. 54).

Die deutschen Oldtimereigentümer haben ein Durchschnittsalter von 55 Jahren (VDA, 2017, S. 20f.; VDA, 2018). Über 80% der Eigentümer sind Mitglied in einem

oder mehreren Oldtimerclubs. 11% der Eigentümer sind Mitglied in einem markengebundenen Club und bis zu 61% in großen Automobilclubs wie dem ADAC (VDA, 2017, S. 60; FIVA, 2014). Während die Zulassungszahlen steigen, die Branche sich professionalisiert und die Szene selbst schrumpft, zeigt sich allerdings, dass das Interesse und die Sympathie für Oldtimer abgenommen hat (VDA, 2017, S. 4; VDA, 2017, S. 37). Die Studie des VDA belegt, dass das Gesamtinteresse der Bevölkerung innerhalb von zwei Jahren bis 2017 um bis zu 11 Prozentpunkte gesunken ist und sich die Zahl der Menschen, welche meinen, dass Oldtimerfahrer die Umwelt verschmutzen, um 2% gestiegen ist. 65% bestätigen gleichzeitig, dass der hohe Kaufpreis gegen die Anschaffung eines Oldtimers spricht und 68% teilen diese Meinung hinsichtlich der Unterhaltskosten (VDA, 2017, S. 8ff.). Dabei sind jedoch Unterschiede zwischen Oldtimerinteressierten mit mindestens einem Fahrzeug und nicht Oldtimerinteressierten in ihrem Verhältnis zum Automobil zu beachten. Der Aussage „Autofahren ist heute viel zu teuer geworden“ (VDA, 2017, S. 15) stimmen nur 22% der Enthusiasten zu, wobei 45% der Gesamtbevölkerung dies bestätigen würden. Noch größer ist der Unterschied bei der Aussage „Mein Auto muss mich von A nach B bringen, mehr nicht“ (VDA, 2017, S. 15). Dem stimmen 20% der Enthusiasten und 63% der Bevölkerung zu.

Seit dem Jahr 2017 hat auch die Wertentwicklung im Oldtimermarkt teilweise große Einbußen hinnehmen müssen. Experten zufolge entspricht dies markttypischen Zyklusbewegungen, welche aber zu einer Verunsicherung im Markt führen und sich in allen Bereichen widerspiegeln (BBE Automotive, 2018, S. 30; VDA, 2017, S. 15). Zeigte der HAGI Top Index im Jahr 2015 noch ein Wachstum von 16,57%, so brach dieses im Jahr 2017 fast gänzlich ein. Dabei konnten die Umsatzzahlen 2017 noch mit politischen Einflüssen wie dem Wahlsieg Donald Trumps, dem Brexit und volatilen Forex Daten erklärt werden. Im Jahr 2018 schien das Preistief allerdings anzuhalten (Hawken, 2018, S. 55f.). So ging das Volumen der angebotenen Fahrzeuge auf der Retromobil 2018 in Paris um 10% zurück und auch die Standtage von Anzeigen auf den großen Onlinemarktplätzen erhöhten sich zuletzt auf 86 Tage, wobei die Kaufpreise für Young- & Oldtimern fielen (BBE Automotive, 2018, S. 29).

Auch strukturell hat sich der Markt verändert. Neben den ursprünglich „leidenschaftlichen Hobbysammler[n], Technikfreaks und den unvermeidlichen Schrauber-Königen“ (Lewandowski, 2017, S. 89) gibt es zunehmend mehr professionelle Spekulanten und Kapitalanleger im Markt (Heide, 2016). Arthur Bechtel, der Chef des gleichnamigen Spezialbetriebs, stellt fest, dass der „Oldtimer vom Liebhaberobjekt zum Wirtschaftsfaktor wurde [...]“ (Lewandowski, 2017, S. 89). Inzwischen sind Oldtimer für 44% der Besitzer eine Wertanlage, für 29% spielt dies sogar eine besonders wichtige Rolle. In den vergangenen Jahren hat sich der Oldtimermarkt zum Milliardenmarkt mit viel Wachstumspotenzial und zum Teil der Wertschöpfung für unsere Gesellschaft - im kulturellen und gesellschaftlichen Sinne - entwickelt (VDA, 2017, S. 4; FIVA, 2014, S. 13; VDA, 2017, S. 31). Einer FIVA Studie zufolge gibt europaweit jeder Eigentümer jährlich 2.335 Euro für Restaurationen, 840 Euro für Service und Wartung und 607 Euro für Accessoires aus. Das ergibt ein Marktvolumen von rund 5,7 Milliarden Euro und etwa 114.000 anhängigen Arbeitsplätzen in der Europäischen Union (Araghi et al., 2017, S. 584).

Blickt man auf die Youngtimer, kann im Unterschied zu Oldtimern ein Wachstum festgestellt werden, welches einen Einfluss auf den Markt haben und diesen in Zukunft durch die starke Zunahme von Youngtimern weiter vergrößern wird. Youngtimer erfahren wegen ihrer zunehmenden technischen Komplexität einen höheren Grad an Professionalisierung durch den größeren Bedarf an externen Betrieben. Der Anteil der Schrauber und damit ein einhergehendes technisches Verständnis könnten verloren gehen. Die Studie von BBE Automotive hat dazu aus dem Jahr 2017 Zahlen vorgelegt. So werden bei 33% der Youngtimer Wartung und kleinere Instandhaltungen eigenhändig vorgenommen, in 20% der Fälle wird eine Vertragswerkstatt beauftragt. Bei Oldtimern beträgt der Anteil eigenhändiger Reparaturen 48% (BBE Automotive, 2018, S. 34). Bei allen Zahlen, Daten und Fakten über den Oldtimermarkt muss man die Intransparenz des Oldtimermarktes berücksichtigen (Hawken, 2018, S. 55).



## 4.2. Mechanismen & Trends im klassischen Oldtimermarkt

Neben der aktuellen Entwicklung wird der Oldtimermarkt von einigen Mechanismen und Trends dauerhaft beeinflusst. Den Prinzipien der ökonomischen Wirtschaftszyklen folgend, entwickelt sich der Oldtimermarkt in Kreisläufen von 4-7 Jahren. Der letzte Zyklus begann nach Hawken (2018) im Jahr 2010 und erreichte seinen Höhepunkt im Jahr 2015. Anschließend brachen die Preise wieder ein (Laurs & Renneboog, 2019, S. 192; Hawken, 2018, S. 56; Köhnlechner, 2014, S. 473).

Die Charakteristika von Oldtimern haben sich in den vergangenen Jahren nicht verändert. Dennoch gab es stets Preisunterschiede zwischen den Karosserieformen einer Baureihe. Eine Studie von Laurs & Renneboog (2019) zeigt anhand von Durchschnittspreisen aus 2017, dass Rennwagen (941.635 USD) schon immer die teuersten Fahrzeuge waren. Es folgen Prototypen (862.238 USD) und Cabriolets (382.073 USD). Weit abgeschlagen folgen Karosserieformen wie Limousinen und Coupés (Laurs & Renneboog, 2019, S. 193; Köhnlechner, 2014, S. 470; BBE Automotive, 2018, S. 31). Allgemein gilt auch, dass der Preistrend klassischer Oldtimer – abgebildet beispielsweise im *Deutsche Oldtimer Index* – trotz Einbußen in der vergangenen Zeit, langfristig nach oben zeigt (VDA, 2015). Die beschriebenen Zyklusbewegungen in den Wertentwicklungen beeinflussen die Entwicklung wesentlich. Das kann ebenfalls als Marktmechanismus gesehen werden.

Aktuell ist das verstärkte Engagement der Automobilhersteller im Klassikbereich ein deutlicher Trend im Oldtimermarkt. Die Automobilmarken unterstützen die Szene durch eigene Klassikbereiche, Veranstaltungen, Messen und finanzielle Engagements bei Clubs. „Porsche und Mercedes betreiben diese Brauchtumpflege bereits seit Jahrzehnten“ (Trockner, 2011, S. 2). Wie erwähnt gilt der Oldtimermarkt gilt als intransparenter Sammlermarkt mit geringem Handelsvolumen. Die Eigentümer neigen mit zunehmendem Alter oder fortwährender Zugehörigkeit stärker dazu, Fahrzeuge zu halten, anstatt einzelne Fahrzeuge zu verkaufen (Zimmer, 2018; Burton & Jacobsen, 1999, S. 195).

### 4.3. Probleme und Herausforderungen

Auf der Nachfrageseite beschreibt die Literatur drei Probleme. Verglichen mit dem Jahr 2008, als noch 51,2% an Automobilen interessiert waren, sind es im Jahr 2017 nur noch 41,9%. In Bezug auf Oldtimerfahrzeuge zeigt sich im gleichen Zeitraum eine Veränderung von 22,0% auf 18,9%. Die Selbstverständlichkeit, das Automobil als alltägliches Verkehrsmittel zu betrachten, lässt die besondere Bedeutung und emotionale Bindung der Menschen schwinden und reduziert damit auch die Begeisterung für Oldtimer (VDA, 2017, S. 6; Bratzel, 2014, S. 100). Die Träume heutiger Generationen und ihrer Vorgängergeneration aus den 1950er bis 1980er Jahren unterscheiden sich grundlegend. Dabei „legen [...] [heutige Generationen] weniger Wert auf das Prestige eines Fahrzeugs“ (Rust, 2011, S. 36). Der erlebte Referenzrahmen in der Jugendzeit ist allerdings zentral für die Identitätsbildung. Dabei homogenisiert sich die Objektauswahl durch den Wunsch sozialer Anerkennung nachhaltig, was zu einer starken Prägung entlang des engsten Personenkreises führt (Otte, 2017, S. 67f.). Die heutige junge Generation kennt diese Fahrzeuge allerdings nicht mehr aus dem Alltag, sondern - wenn überhaupt - als Luxus- oder Sammlerobjekt. Weil damit der Bezug zu Oldtimern in der jungen Generation verloren geht, reduziert sich die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen nachhaltig (VDA, 2016, S. 38). Hinzu kommt der Effekt der zunehmenden Überalterung vorhandener Enthusiasten, was die Oldtimerszene schlussendlich vor eine Nachfragerücke stellt (VDA, 2017, S. 4). Ein Drittel der Klassikbetriebe bundesweit erwartet in fünf Jahren personelle Schwierigkeiten, wegen mangelhaft ausgebildeter Mitarbeiter und Bewerber sowie einer steigenden Anzahl von älteren Firmeninhabern ohne direkten Nachfolger. Auch 49% der Oldtimerclubs befürchten wegen fehlenden Nachwuchses in naher Zukunft Nachbesetzungsschwierigkeiten (FIVA, 2014, S. 9ff.). Aus der fehlenden Nachfrage lässt sich ein *Aufmerksamkeitsproblem* ableiten.

Das Sammeln von erhaltungswürdigen Gegenständen ist in Deutschland positiv angesehen und erzeugt in der Gesellschaft normalerweise weniger Neid als andere Arten des Konsums (Belk, 1995, S. 477). Angesichts der gestiegenen Preise im Oldtimermarkt und der medialen Verbreitung von Rekordpreisen entsteht in der

Gesellschaft allerdings das Image eines Luxusgutes. So halten 65% der Deutschen Oldtimer für ein teures Hobby, das sich nicht jeder leisten kann (BBE Automotive, 2018, S. 5; Stock, 2015). Weil das Phänomen des Neids in Deutschland als Teil der öffentlichen Meinung besonders ausgeprägt ist, bestehen weitreichende Vorurteile gegen wohlhabende Personen. Das Image des Oldtimers wird daher auf zweierlei Arten negativ beeinflusst, die das Image des Oldtimers zusätzlich verschlechtern. Erstens durch den Neid auf den Besitz eines Luxusgutes und zweitens wegen des negativen Images der Eigentümer selbst. Ein zweites Problem für das Image des Oldtimers sind die aufkommenden Umweltdiskussionen und Dieseldebatten rund um das Automobil (VDA, 2017, S. 4; Groß, 2019). Diese Diskussion wirkt sich über das Automobil selbst auch nachteilig auf das Image der Szene aus und zeigt dadurch einen Problempunkt auf. Das Phänomen lässt sich mit der Theorie der Schweigespirale von Elisabeth Noelle-Neumann erklären. Sie präsentiert die sozialpsychologische Konzeption der öffentlichen Meinung und erklärt deren Dynamiken (Noelle-Neumann & Petersen, 2004, S. 347; Roessing, 2013, S. 484). Auf den Oldtimermarkt entsteht das öffentliche Image des Oldtimers aus vielen Einzelbewertungen. Weil die breite Meinung allerdings das Image des Oldtimers in der heutigen Zeit negativ zu torpedieren scheint, korrigieren auch die wissenden Individuen ihre Vorstellung dahingehend, dass sie der öffentlichen Meinung entspricht. Dadurch verschlechtert sich das Image des Oldtimers zunehmend. Hinzu kommt, dass der Oldtimer in Folge der Diskussionen verstärkt Ziel politischer Entscheidungen wie Fahrverboten wird, welche mit Umweltverschmutzung und Schadstoffausstoß begründet werden. Denn die zahlreichen Ausnahmeregelungen wie fehlende Katalysatoren und das Befahren von Umweltzonen in Innenstädten stoßen bei Umweltpolitikern häufig auf Unmut. In manchen Ländern der EU haben einzelne Städte bereits Fahrverbote für Oldtimer verhängt (Araghi et al., 2017, S. 574; Trockner, 2011, S. 3f.; Noelle-Neumann & Petersen, 2004, S. 346). Aus diesen Entwicklungen lässt sich das *Imageproblem* des Oldtimermarkts ableiten.

Die starke Wertentwicklung der vergangenen Jahre führt zu zahlreichen Auswirkungen auf die Oldtimerszene. Bereits 1930 erzielten erste Klassiker in den USA Höchstpreise. Dabei werden die Fahrzeuge immer spannender für

Spekulanten. Srivastava (1982) hat herausgefunden, dass die Motive von Spekulanten zum Anschaffen von Sammelgegenständen und dem Investment in Finanzprodukte vergleichbar sind (Burton & Jacobsen, 1999, S. 195). Die Preise von Oldtimern können durch die persönliche Bewertung des Eigentümers deutlich von den eigentlichen Fahrzeugwerten abweichen. Wie bereits erwähnt, sprechen dabei die hohen laufenden Kosten aus einem Investmentgedanken eigentlich gegen die Anschaffung eines Oldtimers. Das Zitat aus dem Werk *Lady Windermere's Fächer* von Oskar Wilde scheint an dieser Stelle ganz treffend: "Heutzutage kennt ein jeder Mensch nur von allen Dingen den Preis und von keinem den Wert" (Ressler, 2005, S. 7). Diese Entwicklung führt zu dem sogenannten *Preisproblem*.

Auf der Angebotsseite ergeben sich zwei weitere Problemstellungen. Die stark zunehmende Anzahl von Fahrzeugen, welche die 30 Jahres-Grenze erreichen, lässt die Frage aufkommen, was als wirklich *historisch* einzustufen ist (Becker & Spöttl, 2013, S. 27; Araghi et al., 2017). Etwa 10 % der Youngtimer haben Potenzial zum Klassiker (VDA, 2017, S. 25). Dies bedeutet, dass eine unbestimmte Anzahl von Fahrzeugen, welche potenziell die Oldtimergrenze erreichen, den historischen Status erhalten würde, ohne vielleicht ernsthaft sammelwürdig zu sein. Somit besteht das Risiko, dass die Definition von technisch und kulturell erhaltenswerten Fahrzeugen angesichts der kommenden Youngtimer-Generationen verwässert wird. Vor diesem Hintergrund muss auch das H-Kennzeichen kritisch hinterfragt werden (Gössling & Metzler, 2017). Auch der Parlamentskreis Automobiles Kulturgut im deutschen Bundestag (2015) hat sich mit dem Thema einer möglichen Oldtimerschwemme bereits beschäftigt. Die stark steigende Anzahl der Oldtimer wird zukünftig vermutlich besonders durch preiswertere Fahrzeuge wachsen. Bei stagnierendem Marktvolumen (VDA, 2018) führt dies zu negativen Einflüssen für den Oldtimermarkt und zu fallenden Preisen. Die Entwicklung wird als *Youngtimerproblem* bezeichnet.

Der Vorkriegsbereich unterliegt als Teilbereich der Classic Cars besonderen Einflussfaktoren. Mit den einzuschließenden Fahrzeugen werden Oldtimer aus den Kategorien *Veteran Cars*, *Brass-Cars*, *Vintage Cars*, *Pre-War Cars* und *Classic Cars*

bezeichnet (VDA, 2017, S. 54). Seit 1998 sind ihre Preise lediglich um 1,23% pro Jahr gestiegen. Alle übrigen Klassen der Classic Cars lagen mit einem Wachstum von bis zu 6,74% weit darüber. Gerade einmal 7 - 21% der Oldtimerinteressierten unterschiedlicher Altersgruppen bundesweit bekunden ihr Interesse an diesen Fahrzeugen. In den 80er Jahren waren Vorkriegsfahrzeuge noch deutlich beliebter als damals übliche Gebrauchtwagen deutscher Hersteller (Köhnlechner, 2014, S. 467; VDA, 2017, S. 54; Laurs & Renneboog, 2019, S. 203). Die zahlreichen Baureihen aus vergangenen Zeiten decken ein breites Spektrum an automobiler Kultur ab und drohen bei fortlaufender Abnahme der Nachfrage langsam auszusterben. Heutzutage geht „die Nachfrage nach Vorkriegsmodellen [...] gegenüber den Nachkriegsfahrzeugen eindeutig zurück. Das merken auch wir“ (Mercedes-Benz, 2019c), sagt Klaus Reichert, der Leiter des Mercedes-Benz Classic Center. Das zweite Problem auf der Angebotsseite beschreibt die Herausforderungen im Nischenmarkt der Vorkriegsfahrzeuge (*Vorkriegsproblem*).

## **5. Die Marke Mercedes-Benz**

### **5.1. Markenverständnis von Mercedes-Benz**

Automobilhersteller wie Mercedes-Benz haben erkannt, wie wertvoll klassische Fahrzeuge als Markenbotschafter sind und wie sie die Marke aus historischer Perspektive heraus am Leben halten. Sie „investieren [...] immer mehr in Klassikabteilungen“ (FIVA, 2014, S. 7) und nutzen die Historie zur Unterstreichung ihres Markenverständnisses (VDA, 2016, S. 36). Das Markenverständnis von Mercedes-Benz beruht auf „Exklusivität, Sicherheit, Qualität, Komfort und Langlebigkeit [...] und das nun schon seit über hundert Jahren“ (Rosengarten, 2005, S. 67) sagt Ex-Vorstand Jürgen Hubbert. Und genau diese psychologische Wahrnehmung ist es, die Menschen dazu bringt, für Premiummarken mehr als üblich zu bezahlen. Es gibt vermutlich kein Produkt mit einem so hohen emotionalen Einfluss auf Menschen und Gesellschaft, wie das Automobil. Die Beziehung zwischen Kunde und Fahrzeug ist dabei etwas sehr intimes, denn der Käufer eines Mercedes-Benz erwirbt nicht bloß ein Fortbewegungsmittel, sondern auch ein

Bündel an Ideen und Wertevorstellungen (Rosengarten, 2005, S. 71ff.). Nach über 125 Jahren verbindet man mit Mercedes-Benz mehr als nur Ingenieursleistung auf Rädern. Es steht für Emotionen, Sympathien, Stolz, den Ausdruck eines Lebensstils und Einflüsse, welche weit über das Produkt selbst hinaus gehen (Motor Presse Stuttgart, 2006, S. 37). Und dafür ist nicht nur die Markenpflege wichtig, sondern auch das Erzählen einer Geschichte und das Darstellen der Marken-DNA. Dies schafft Mercedes-Benz, indem die Marke ihren Ursprüngen und klassischen Formen treu bleibt und „postmoderne Stilelemente“ (Köhnlechner, 2014, S. 474f.) verstärkt integriert. Dies beweist die Vorstellung des Sportwagens SLR, welcher stark an den Uhlenhaut 300SL aus den 50er Jahren angelehnt ist. Darüber verkörpert die Marke durch ihre Qualität Wertbeständigkeit (Rosengarten, 2005, S. 69ff.). „Wer bereit ist, einen Mercedes zu erwerben, dem ist wichtig, dass dieser möglichst lange seinen Wert behält.“ (Rosengarten, 2005, S. 30) sagt Jürgen Hubbert. Aber auch ein starker Innovationsdrang wird dem Markenverständnis von Mercedes-Benz zugesprochen. So begann die Marke bereits 1952 mit der Entwicklung innovativer Sicherheitseinrichtungen und schaffte es, diese durch Marketingmaßnahmen an den Kunden zu verkaufen. Damit ist die Marke für viele Erfindungen der Automobilindustrie verantwortlich – auch wenn diese weniger bekannt sind. Zu den Entwicklungen der Marke gehören unter anderem die Knautschzone, der Airbag, das Antiblockiersystem und das elektronische Stabilitätsprogramm (Rosengarten, 2005, S. 92). Mercedes-Benz pflegt ein klassisch-elegantes Design, und legt den Schwerpunkt auf Komfort. Mit der Marke sollen die Kunden die Botschaft von gelebter Exklusivität verbinden (Rosengarten, 2005, S. 153ff.). Die Pflege dieses Markenverständnisses und die Zufriedenheit der Kunden, lassen sich in Zahlen erfassen. So fanden 1989 49% der Bundesbürger zwischen 14 und 64 die Marke sympathisch. Im Jahr 2001 waren es bereits 62% (Ruebenstrunk et al., 2002, S. 4). Und damit einhergehend stieg in den vergangenen Jahren auch der Markenwert von 12,16 Milliarden Euro im Jahr 2010, bis auf einen Wert von 22,68 Milliarden Euro im Jahr 2018. Damit ist Mercedes-Benz die zweitwertvollste Automobilmarke der Welt nach Toyota (Statista, 2018, S. 15; Statista, 2018). Mercedes-Benz scheint den Zeitgeist verstanden zu haben, greift diesen konsequent auf und sorgt damit für hohe

Absatzzahlen. Dabei gilt für die Marke, sich nicht auszuruhen, sondern ihr Perfektionsstreben zu bewahren (Rosengarten, 2005, S. 90). Ruebenstrunk, et al. (2002) beschreiben dies wie folgt: „Mercedes muss nicht besser verkaufen, Mercedes muss sich besser verkaufen“ (Ruebenstrunk et al., 2002, S. 19).

## **5.2. Mercedes-Benz Classic**

Als erster Automobilhersteller erkannte Mercedes-Benz, das wirtschaftliche Potenzial, aber auch Chancen für die Markenbindung eines eigenen Klassikbereichs. Ein Fahrzeug, welches nach über 50 Jahren noch fährt, muss von einer guten Marke und Qualität sein. Damit soll dem Interessenten der Marke die Langlebigkeit und Qualität der Marke suggeriert werden (Köhnlechner, 2014, S. 474). Wie viele Automobilhersteller hat Mercedes-Benz eigene Strukturen zur Erhaltung von Oldtimern entwickelt. Mit diesen Klassikbereichen erschließen die Hersteller systematisch den Oldtimermarkt, stellen ein Angebot für Eigentümer zur Verfügung, welches eine direkte Bindung an die Marke erzeugt und fördern damit die Szene (Becker & Spöttl, 2013, S. 36f.). Der Klassikbereich der Daimler AG nennt sich Mercedes-Benz Classic. Neben dem bekannten Mercedes-Benz Museum verantwortet er das die historische Fahrzeugsammlung, das unternehmenseigene Archiv, die hausinterne Ersatzteilversorgung in GERMERSHEIM und diverse weitere Bereiche (Mercedes-Benz, 2019b; Mercedes-Benz, 2019c). Gesteuert werden die meisten dieser Aktivitäten aus Fellbach bei Stuttgart, wo als Kern von Mercedes-Benz Classic seit 1993 das sogenannte *Classic Center* beheimatet ist. Dabei handelt es sich um ein „weltweites Zentrum der automobilen Mercedes-Benz Originalität. [Denn] Originalität geht heute über alles“ (Mercedes-Benz, 2019c). In unmittelbarer Umgebung zum Classic Center sitzt das Management der offiziell anerkannten, weltweiten Mercedes-Benz Markenclubs. Die voneinander unabhängigen, aber durch Mercedes-Benz Classic vielfältig unterstützten Interessensgemeinschaften agieren global und verfügen über 100.000 Mitglieder in 80 Nationen (Mercedes-Benz, 2019c; Köhnlechner, 2014, S. 475; Mercedes-Benz, 2019a). Mercedes-Benz Classic selbst bezeichnet die Mitglieder der Markenclubs als „unverzichtbare

Botschafter der Marke“ (Mercedes-Benz, 2019a), welche enthusiastisch für die Kultivierung und den Erhalt der Marke agieren und neben der Rolle als Markenbotschafter einen Großteil der Oldtimerszene abbilden und repräsentieren. Auf diese Art und Weise entsteht eine markengebundene Fangemeinschaft, die in der modernen Forschung auch als *Brand Community* bezeichnet wird (Mercedes-Benz, 2019a; Muniz & O`Guinn, 2001, S. 412). Die sozialen Einflüsse des Clubs sowie seine Rolle als Markenbotschafter sollen im nächsten Abschnitt vor der Theorie von Clubs untersucht werden.

## **6. Über die Theorie des Clubs**

Im Folgenden werden Clubs aus drei unterschiedlichen Perspektiven beleuchtet. Zuerst aus der Perspektive als soziales Gefüge, anschließend in der Rolle des Markenbotschafters und zum Schluss als Motor der Oldtimerszene.

Die Rolle von Clubs als soziales Gefüge kann anhand des Konzepts der *Shared Reality* erläutert werden. Dem Konzept der Shared Reality folgend, beobachten und bewerten Menschen einander in ihrem Umfeld und entwickeln so ein eigenes Bild von festgelegten Regeln, geltenden Normen und Moralvorstellungen. Wenn sich die Shared Reality einzelner Personen deckt, oder gemeinsam geschaffen wird, stärkt dies die sozialen Bindungen der Beteiligten untereinander und erfüllt somit das menschliche Grundbedürfnis der Zugehörigkeit (Baumeister & Leary, 1995, S. 498f.; Higgins, 1996, S. 9ff.). Genau dies geschieht in Interessensgemeinschaften und Clubs. Die meisten Interessenten suchen in den Clubs einen Austausch unter Gleichgesinnten und treffen häufig auf ähnliche Ausprägungen ihrer eigenen Shared Reality. Die gemeinsame Leidenschaft verbindet Menschen unabhängig von ihrer Kultur (FIVA, 2014, S. 13). Clubs entwickeln in der Regel eigene Normen und Werte und Routinen. Der Kern vieler Clubs sind regelmäßige Treffen, gemeinsame Veranstaltungen, der Austausch von Wissen und das Teilen der gemeinsamen Passion (Morandin et al., 2013, S. 174). Auf genau dieser Ebene entsteht eine gemeinsame Shared Reality. Sie wächst durch die Kommunikation miteinander und untereinander. Im Ergebnis bedeutet dies, dass sich Mitglieder mit einem Club



verbunden fühlen und gewisse Emotionen, die Grundlage sozialer Kollektive, entwickeln. Die Gemeinschaft wird durch gemeinsame Rituale und gemeinsam empfundene Emotionen verfestigt. Außerdem sichern „Emotionen die Abgrenzung von Kollektiven nach außen“ (Durkheim, 1981, S. 61ff.). Sie erzeugen sich immer wieder selbst, indem Kollektive gemeinsam anwesend sind, sich auf ein Objekt konzentrieren und „emotional moods“ (Schäfer, 2017, S. 98) entwickeln. Morandin et al. (2013) haben drei Gründe erörtert, aus welchen Menschen im Allgemeinen in einen Club eintreten. Mit dem persönlichen Engagement beschreiben sie das Ausleben der eigenen Passion, ein Empfinden von Spaß und eine emotionale Bindung zur Gruppe. Neu geschaffene Beziehungen und Freundschaften zwischen den Mitgliedern und gegenseitige Unterstützung sind weitere wichtige Treiber. Die symbolische Markenbedeutung durch das Produkt und die Zugehörigkeit zur Marke werden als dritter Grund genannt (Morandin et al., 2013, S. 173ff.).

Betrachtet man Clubs als Botschafter einer Marke, ist zu erkennen, dass es neben der Theorie der *Brand Communities* noch keine Studien dazu gibt, inwieweit Clubs auf ein Markenimage oder einen Markenwert einzahlen. Die Brand-Community Forschung wurde 2001 begründet und gilt als Teil der modernen Prosumer-Forschung, welche der klassischen Konsumerforschung nachfolgt. Eine Brand Community kann als „mehr oder weniger aufwendig gepflegtes Beziehungsnetzwerk zwischen Intensivverwendern spezieller Markenprodukte“ (Roose & Schäfer, 2017, S. 287) bezeichnet werden. Die Definition der Brand Community nach Muniz & O`Guinn, (2001), den Begründern der Brand-Community Theorie, lautet:

*„A brand community is a specialized, non-geographically bound community, based on a structured set of social relationships among admirers of a brand. It is specialized because at its center is a branded good or service. Like other communities, it is marked by a shared consciousness, rituals and traditions and a sense of moral responsibility. Each of these qualities is, however, situated within a commercial and mass-mediated ethos, and has its own particular expression. Brand communities are participants in the brand’s larger social construction and*

*play a vital role in the brand's ultimate legacy*“ (Muniz & O`Guinn, 2001, S. 412).

Die Kunden von Brand-Communities sind besonders treu und messen der Marke große Aufmerksamkeit bei. Bei den Eigentümern klassischer Automobile drückt sich dies in den aufgewendeten zeitlichen und finanziellen Ressourcen aus (Roose & Schäfer, 2017, S. 288). Markenclubs lassen sich mit der Theorie der *Brand Communities* gut erklären und ihre definitorischen Grundsätze scheinen sich einerseits unwesentlich von denen der Theorie zu unterscheiden, andererseits belegen sie auch die Bedeutung von Clubs als Markenbotschafter. Wie bereits erwähnt, hat Mercedes-Benz eben dieses Potenzial bereits erkannt (Rosengarten, 2005, S. 180; Mercedes-Benz, 2019a). Automobilhersteller wie Mercedes-Benz pflegen ihre Marke durch die Förderung und Finanzierung der anerkannten Markenclubs, welche ein Aushängeschild der Marke und Repräsentanten vergangener Zeiten sind. Der Käufer eines Oldtimers erwirbt damit nicht bloß ein Fortbewegungsmittel, sondern auch ein Bündel an Ideen und Wertevorstellungen, die in der DNA der Marke verankert sind. Damit übernehmen die Clubs die Rolle als kulturelle Basis der Oldtimerszene und sorgen dafür, dass die Autos auf Straße präsent bleiben. Sie stehen als solides Fundament für die Szene und repräsentieren die Marke Mercedes-Benz in besonderem Maße (Rosengarten, 2005, S. 86ff.; VDA, 2016, S. 36). Aber auch für die Oldtimerszene haben sie eine tragende Rolle. „Die Clubs [...] [sind heutzutage] die treibende Kraft“ (FIVA, 2014, S. 13) der Szene. In ihren Gründungszeiten ab 1971 waren sie Gruppen zur gegenseitigen Unterstützung in technischen Fragen und Ersatzteilversorgung. Der Besitz eines Oldtimers spiegelte den eigenen Lebensstil wider und bis zu 60% der Reparaturen wurden von den Eigentümern noch selbst vorgenommen. Das sie auch heute noch diese Rolle inne haben, zeigen tausende Veranstaltungen jährlich, welche durch die Automobilclubs initiiert oder mitgestaltet werden. Auf den großen Klassikmessen gibt es spezielle Clubhallen, welche vergünstigte Flächen für die Ausstellungen der Automobilclubs anbieten. Für die Veranstalter der Messen sind die Clubs wichtige Multiplikatoren, welche Besucher auf die Messen locken (Mercedes-Benz Classic, 2019). Die Sammelleidenschaft der Einzelnen wird durch die Existenz von Clubs

gefördert und damit stellen sie den Kern der Oldtimerszene dar (FIVA, 2014, S. 11; Burton & Jacobsen, 1999, S. 195).

## **7. Qualitative Analyse**

### **7.1. Untersuchungsvorgehen und Methode**

Um die Forschungsziele zu erreichen und eine adäquate und intersubjektive Perspektive einzunehmen, wird eine qualitative Untersuchungsmethode gewählt. Dem Verständnis Lüders und Haubrichs folgend, verstehe ich die qualitative Evaluationsforschung wie folgt:

*„Unter Evaluationsforschung fassen wir [...] diejenigen Evaluationen, die sozialwissenschaftliche Forschungsverfahren als Mittel der Erkenntnisgewinnung einsetzen und sich an Standards der empirischen Sozialforschung orientieren. Der qualitativen Evaluationsforschung wären dann jene Studien und Methodologien zuzuordnen, die primär auf qualitativen bzw. rekonstruktiven Verfahren der Sozialforschung und entsprechenden Standards basieren und in deren Mittelpunkt evaluative Fragestellungen und entsprechende Gegenstände stehen“ (Lüders & Haubrich, 2003, S. 309).*

Die Methode bietet ein Maß an Reliabilität, Validität sowie Objektivität unter „Berücksichtigung der Perspektiven der Beteiligten“ (Flick, 2006, S. 19), was im Falle des zu untersuchenden Oldtimermarktes besonders wichtig scheint. Damit wird mehr Spielraum für die Befragten erreicht und die Ergebnisse kommen ihrer persönlichen Sichtweise näher. Eine quantitative Methode wird hingegen abgelehnt, weil Aspekte wie Gefühle, persönliche Eindrücke und Emotionen sich nicht mit einem standardisierten Fragebogen abfragen lassen und dieser Blick für das Vorgehen notwendig ist (Flick, 2007, S. 215). Für die Durchführung der qualitativen Befragung werden Experteninterviews durchgeführt, welche sich nach Flick (2006) in diesem Szenario gut eignen. Um nun ein einheitliches Verständnis des Interviewbegriffs herzustellen, wird auf die Definition von Scheuch (1973)

zurückgegriffen, die bis heute weltweit anerkannt wird. Unter dem Begriff Interview als Forschungsinstrument sei hier ein planmäßiges Vorgehen mit wissenschaftlicher Zielsetzung verstanden, bei dem die Versuchsperson durch eine Reihe gezielter Fragen oder mitgeteilter Stimuli zu verbalen Informationen veranlasst werden soll. Die Erhebung selbst fokussiert sich auf ein theorietestendes Vorgehen, welches basierend auf den Forschungsfragen weniger confirmatorischen, dafür verstärkt explorativen Charakter besitzt. Explorative Untersuchungen arbeiten meist mit offenen Fragen, was bei der Erstellung des Fragebogens berücksichtigt wurde (Diekmann, 2014, S. 477; Scheuch, 1973, S. 70f.). Weil ökonomische Prozesse sich aber nicht vollkommen voraussetzungs frei entfalten, sondern durch vorherstehende Entscheidungen immer rückbezüglich geprägt sind, ist es unerlässlich, die historische Entwicklung in die Empirie einzubringen. Der Moderator wird hierzu eine möglichst neutrale, weiche und nichtdirektive Interviewtechnik anwenden, welche die Antworten des Interviewpartners nicht bewertet. Eine zustimmende Haltung soll mögliche Hemmungen des Interviewpartners abbauen und dazu motivieren, mehr zu berichten (Scheuch, 1973, S. 97f.). Die gewählte Interviewsituation in einem Besprechungszimmer soll gleichzeitig einen dazu passenden Rahmen bieten, um - wie von Diekmann empfohlen - nicht einem Alltagsgespräch gleichzukommen. Diese dargestellte, gewollte Kooperation der Interviewpartner basiert auf einem ähnlichen Werteverständnis und zugleich einheitlicher Sprache (Diekmann, 2014, S. 439ff.). Ein positiver Effekt dieses Untersuchungsvorgehens besteht in der zu erwartenden geringeren Verzerrung bei sensiblen Fragen durch die geringere Distanz zwischen den Interviewpartnern (Reinecke, 1991). Allerdings dürfen universelle Aussagen, wie *richtig* oder *wahr* bei qualitativen Untersuchungen nicht erwartet werden, denn die Aussagen sind in jedem Fall subjektiv. Dies hat zur Folge, dass Ergebnisse auch widersprüchlich sein können. Somit bedarf es der kommunikativen Fähigkeiten des Moderators. Auf zusammenfassende Urteile wird meistens verzichtet (Beywl, 2006, S. 105; Guba & Lincoln, 1981). Die Individualebene als festgelegte Untersuchungsebene der Analyse kann als repräsentativ für die große Grundgesamtheit der Oldtimerszene angesehen werden. „In der Forschungspraxis sind Befragungen einzelner Akteure [...] eine der zentralen Informationsquellen in

Evaluationen“ (Flick, 2006, S. 215). Dabei wird nicht zuletzt aus zeitlichen Gründen die qualitative Untersuchungsform mit dem erklärten Forschungsdesign gewählt.

Angelehnt an das Schema von Diekmann werden nach der Definition der Forschungsfragen die Fragebogenentwicklung (7.2), die Definition der Befragten (7.3) und die Methode der Datenerhebung (7.4) dargestellt. Anschließend folgt die Auswertung, sowie die Analyse und Interpretation der Ergebnisse (Diekmann, 2014, S. 192ff.). Die Erhebungsform der Interviews wurde seit 1983 stark durch Schütze geprägt und gilt bis heute in ihren unterschiedlichen Formen, wie beispielsweise dem Experteninterview, als beliebtes Instrument qualitativer Forschung (Flick, 2006, S. 214f.). Die Befragten<sup>4</sup> sind Experten für einen bestimmten Bereich und müssen im Interview wegen des Zeitdrucks eine starke Fokussierung auf die Inhalte sowie ein hohes Maß an Pragmatik aufbringen. Im Fokus stehen dabei die Perspektiven und Handlungsweisen der Experten und weniger die befragte Person an sich (Flick, 2016, S. 115). Die Dauer der einzelnen Interviews wird, wie von Diekmann vorgeschlagen, bei etwa einer Stunde liegen. Meuser und Nagel (2002) schlagen daher bei auftretender Überlänge Abkürzungsstrategien vor, die von den obersten methodischen Ansprüchen abrücken, sich aber aus zeitlichen Gründen anbieten (Meuser & Nagel, 2002).

Um bei der Durchführung der Interviews valide Ergebnisse erzielen zu können, sollten auch die Nachteile der Forschungsmethode kurz erläutert werden. Diese sollten bereits bei der Fragebogenerstellung und der Vorbereitung des Setups reflektiert werden, um ihren Einfluss weitestgehend zu reduzieren. Merkmale des Interviewers beeinflussen im mittelbaren Dialog durch Körpersprache, Mimik und Gestik den Interviewten bewusst oder unbewusst. Durch dauerhafte Interpretationen werden die eigenen Aussagen dabei häufig verfälscht (Diekmann, 2014, S. 440ff.). Als zweite Schwäche sind die Eigenschaften der Befragten zu sehen. Bei Erinnerungen zu zurückliegenden Ereignissen treten häufig Erinnerungsfehler und Verzerrungen von positiven und negativen Ereignissen auf. Aber auch Phänomene

---

<sup>4</sup> Der Begriff des Befragten ist im Folgenden mit dem Begriff des *Experten* oder des *Interviewpartners* gleichzusetzen

wie die „soziale Erwünschtheit“ (Diekmann, 2014, S. 447ff.), welche durch die Erwartungshaltung des Interviewers den Interviewpartner beeinflusst, spielen eine Rolle. Eine letzte und für die Fragebogenentwicklung wesentliche Schwäche sind Fragemerkmale. Je nach Formulierung der Frage und Einbezug von starken und konnotierten Worten, kann die Antwort des Interviewpartners beeinflusst werden. Allgemeine Kritikpunkte beziehen sich auf die Methode selbst. Zur Gewinnung valider Ergebnisse wird eine hohe Genauigkeit vorausgesetzt. Zu beachten ist auch der benötigte Zeitaufwand für die Transkription und Auswertung (Diekmann, 2014, S. 447; Scheuch, 1973; Flick, 2006, S. 21). Diekmann empfiehlt zur Vermeidung einer unzureichenden Forschung die klare Formulierung von Forschungsfragen. So sollte am Anfang die Frage stehen: „Was möchte ich wissen?“ (Diekmann, 2014, S. 187). Basierend auf den Forschungszielen lauten die Forschungsfragen wie folgt:

1. Was bedeuten die aufgezeigten Angebots- und Nachfrageverschiebungen auf dem deutschen Oldtimermarkt aus einer marktwirtschaftlichen Perspektive?
2. Wie wirken sich die Veränderungen der aufgezeigten Probleme auf die Oldtimerclubs aus?
3. Wie muss die Definition von Oldtimern lauten, um zukunftssicher zu sein?
4. Welche Handlungsempfehlungen können für den Fortbestand der Oldtimerszene entwickelt werden?

## **7.2. Fragebogen**

Den Ausführungen des Untersuchungsvorgehens folgend, enthält der Fragebogen vorrangig offene Fragen, um das Feld für die unterschiedlichen Perspektiven der Befragten zu öffnen. Der Fragebogen ist in vier thematische Blöcke untergliedert. Der erste Block beinhaltet definitorische Fragen über den Begriff des Oldtimers. Ab dem zweiten Block folgen Fragen zu den Auswirkungen der in 4.3 aufgezeigten Problemstellungen. Während die ersten Fragen eines jeden Blocks die Historie und Gegenwart behandeln, untersuchen die folgenden Fragen die Zukunftsaussichten. Diese in die Zukunft gerichteten Fragen sind allerdings eher als

Meinungsäußerungen zu verstehen. Etwaige Verzerrungen aus retrospektiv-orientierten Fragen werden in der Auswertung der Ergebnisse berücksichtigt (Diekmann, 2014, S. 473ff.). Dabei hat der Leitfaden zwei Funktionen. Er fokussiert und vermeidet, dass der Befragte vom Thema abkommt. Er sichert ab, dass der Interviewer kompetent wirkt und gibt dem Experten die Chance, „Dinge zu extemporieren“ (Meuser & Nagel, 2002, S. 77). Der Fragebogen führt in einer kleinen Einführung in die Problemstellung ein, um die Erwartungshaltung der Befragten in die gewünschte Richtung zu lenken und öffnet dann jeden Block mit einer breiten Eröffnungsfrage. Anschließend folgen detailliertere Fragen. Die Befragten werden im Rahmen der Einführung dahingehend sensibilisiert, dass sie nicht ihre persönliche Meinung, sondern die als Experte über den Oldtimermarkt kundtun. Die Fragen werden dabei möglichst neutral gestellt, um die erwähnten Einflüsse durch Formulierungen und konnotierte Wörter zu vermeiden (Diekmann, 2014, S. 447; Scheuch, 1973). Bei den Fragetypen handelt es sich vorrangig um Einstellungsfragen durch Erhebung von Statements, um Überzeugungsfragen, ohne gegebene Antwortkategorien und zuletzt um Verhaltensfragen zur retrospektiven und zukunftsgerichteten Abfrage von Eigenschaften. Die gestellten Fragentypen sind ausschließlich offen gestellte Fragen (Diekmann, 2014, S. 474).

### **7.3. Befragte Personen**

Die Literatur nennt unterschiedliche Definitionen für den Begriff des Experten. Deeke (1995) bezeichnet mit Experten diejenigen Personen, die in Hinblick auf einen interessierenden Sachverhalt als Sachverständige in besonderer Weise kompetent sind (Deeke, 1995, S. 7ff.). Flick (2006) erweitert dieses Verständnis in seinem Grundlagenwerk *Interviews in der qualitativen Evaluationsforschung*, um Personen, die meist „in einer spezifischen Funktion und mit einem bestimmten (professionellen) Erfahrungswissen“ (Flick, 2006, S. 218) ausgestattet sind. Die Interessen der Befragten sind Teil der Ergebnisse und beeinflussen diese. Durch ihre fachliche Expertise stehen sie nicht nur für die Informationsgewinnung, sondern auch für die Ergebnisvermittlung. Dafür ist es unerlässlich, dass eine gewisse Distanz zu dem

Interviewten besteht und die Befragten idealerweise noch ein Eigeninteresse an dem Thema haben (Diekmann, 2014, S. 439ff.; Beywl, 2006, S. 104ff.).

Die im Rahmen der wissenschaftlichen Befragung interviewten Experten sind fünf Präsidenten der anerkannten, deutschen Mercedes-Benz Markenclubs. Die Vertreter sind Fachexperten auf ihrem Gebiet und haben durch Ihre Funktionen als Mandatsträger der Oldtimerszene weitreichende Einblicke in die Marktlage und die Dynamiken in der Szene. Der Theorie der Brand Communities folgend, sind Clubstrukturen geeignete Studienobjekte, um Markenfans und ihr Verhalten auf unterschiedliche Einflüsse hin zu untersuchen (Akremi & Hellmann, 2017, S. 288). Bei der Auswahl der Befragten wurden anhand von vier Kriterien und einem quasiexperimentellen Design acht mögliche Interviewpartner ausgewählt, welche die Kombinationen der Kriterien in ihren Ausprägungen bestmöglich abdeckten. Nach der Bereinigung von Dopplungen verblieben fünf Clubpräsidenten als Interviewpartner<sup>5</sup>. Die Befragten vertreten Clubs aller Größe, von unter Hundert Mitgliedern bis zu mehreren Tausend. Die von den Clubs vertretenen Baureihen reichten dabei von Veteran-Cars bis hin zu Modern Classics und inkludieren alle Typen von Einzelstücken bis hin zu den großen Baureihen der 90er Jahre. Als letztes Kriterium wurde die Gründungszeit der Clubs herangezogen und sowohl Vertreter älterer als auch neugegründeter Clubs befragt.

#### **7.4. Auswertungsmethode**

Die Auswertung der Experteninterviews wird auf Grundlage schriftlich transkribierter Interviews realisiert und folgt den wissenschaftlichen Ansätzen von Flick (2006). Bei der Transkription werden Pausen und sprachliche Aushebungen berücksichtigt. Das Notationssystem für Pausen oder parasprachliche Elemente folgt dabei den wissenschaftlichen Vorgaben. Die Sätze werden nicht bereinigt. Der Fokus liegt auf dem Inhalt und nicht auf der sprachlichen Gestaltung der Interviews (Meuser & Nagel, 2002, S. 83). Die Bewertung der Ergebnisse stützt sich im weitesten Sinne

---

<sup>5</sup> Zu einem Interviewpartner besteht eine direkte familiäre Beziehung (Interview Nr.3)



auf die Aussagen aus den Interviews, mit dem Ziel „aufgrund expliziter Kriterien wertende Aussagen zu machen“ (Reischmann, 2003, S. 22).

Die Kodierung der Interviews erfolgt mit der Software MAXQDA. In neun Kategorien, welche an die Struktur des Fragebogens angelehnt sind, wurden 69 Codes definiert und rund 680 Textstellen in den fünf Interviews kodiert. Bei der Vielzahl an Kodierungen erweist es sich als sinnvoll, fragestellungsbezogene Listen mit Prioritäten der Codes anzulegen, um deren Menge zu reduzieren (Flick, 2006, S. 21f.). Die nach Codes und Interviewnummer sortierten Kodierstellen wurden einzeln paraphrasiert und mit diesen ein thematischer Vergleich der Interviews angestellt. Die Ergebnisse des Vergleichs sind theoretische Generalisierungen, welche die Quintessenz der Forschungsergebnisse darstellten (Flick, 2006, S. 220; Meuser & Nagel, 2002, S. 88). Die zitierten Stellen der Interviews in der Ergebnisbeschreibung werden in Kurzschreibweise hinter den entsprechenden Textpassagen notiert und beziehen sich auf die im Anhang befindlichen Transkripte. Die erste, römische Zahl gibt dabei die Interviewnummer an, die nach dem Satzzeichen folgende arabische Zahl gibt die Absatznummer des jeweiligen Interviews an.

## **7.5. Ergebnisse der Befragung**

Die Ergebnisbeschreibung erfolgt in drei Teilen. Beginnend mit den Aussagen der Befragten zu den dargestellten Problemen, werden im zweiten Teil die Auswirkungen auf die Oldtimerszene dargestellt und im dritten Teil die Handlungsempfehlungen zusammengefasst.

Das Dilemma des Aufmerksamkeitsproblems wurde durch die Befragten weitestgehend bestätigt. Die bestehenden Enthusiasten überaltern, werden weniger und gleichzeitig fehlt in die Szene der Nachwuchs der jungen Generation. Mit der Frage: "Wie kannst Du Deinen Kindern das Automobil in Summe noch schmackhaft machen?" (IV,102) beschäftigen sich vermutlich schon viele in der Oldtimerszene. Die junge Generation hat weder das Bedürfnis einen Führerschein zu machen, noch dient das Automobil als adäquates Statussymbol (II,136; III,36). Ein Befragter meinte, dass die Jugend den Bezug zum "Autoland Deutschland" (V,70) verloren

habe. In der jungen Generation findet aktuell eine Entemotionalisierung des Automobils statt. Negative Schlagzeilen sowie eine mangelhafte Nutzbarkeit durch aufkommende Fahrverbote in den Städten verändern das Image des Automobils nachhaltig. Dieses allgemeine gesellschaftliche Imageproblem hat Auswirkungen auf den Oldtimermarkt (I,12; I,32; I,46ff.; I,72; IV,106; IV,114; V,38). Durch die mangelnde Begeisterung für das Automobil und den Oldtimer kann die Szene nicht genügend Nachwuchs akquirieren, sodass die wegfallenden Mitglieder der Oldtimerclubs nicht mehr kompensiert werden können (I,46ff.; II,270; V,4; V,38ff.). Ein weiterer Faktor des Nachfrageproblems ist, dass sich die Nutzbarkeit von Oldtimern mit zunehmendem Alter wegen der körperlichen Anstrengungen erheblich reduziert. Betrachtet man die Motive für den Umgang mit Oldtimern, so bestätigen die Befragten eine emotionale Bindung als wichtigstes Motiv (I,40; I,88; II,182; III,44ff.; IV,65f.; V,18; V,30ff.; V,60). Diese Bindung entsteht meist durch besondere Erlebnisse mit den Fahrzeugen oder durch die Prägung des Straßenbildes in der Vergangenheit (I,40; II,12; II,29; II,71ff.; III,44ff.; III,58; IV,6; IV,92; IV,130; V,18; V,42; V,76). Bei der jüngeren Generation liegt das Problem darin, dass der Bezug aus der Vergangenheit fehlt, weil das Straßenbild heutzutage durch moderne Fahrzeuge geprägt ist und somit keine emotionale Bindung mehr zu Oldtimern entsteht. Dies ist den Befragten zufolge ein weiterer Grund dafür, dass der Nachwuchs in der Oldtimerszene ausbleibt. Die junge Generation hat stellenweise ein Interesse an Youngtimern, wobei auch vermutet wird, dass die Youngtimer-Nachfrage nachlassen wird (IV,64; V,42). Dabei benötigt es für Youngtimer einer noch engeren emotionalen Bindung, so die Meinung der Befragten. Denn während Oldtimer einen Wertzuwachs erwarten lassen, sind die Kosten der Youngtimer relativ zum Kaufpreis sehr hoch, was mögliche finanzielle Zugewinne unrealistisch macht (II,140).

Eine Gegenbewegung zu der sinkenden Nachfrage stellt eine neuere Käuferschicht dar. So locken finanzielle Motive bei der Anschaffung eines Oldtimers Spekulanten an (IV,90ff.; IV,132ff.). Ein weiterer positiver Einflussfaktor auf die Nachfrage geht von Exoten aus. Zwei Interviewpartner stellen fest, dass die Nachfrage nach Exoten und besonders hochpreisigen Fahrzeugen beständig hoch bleibt. So stellen diese

einen eigenen Markt dar, auf welchem die Nachfrage bis heute ungebrochen ist (I,6; II,79; II,236ff). Aber auch diese Fahrzeuge verschwinden unbefahren, ohne in der Öffentlichkeit erlebbar zu sein, und damit ohne Anknüpfungspunkte für die Gesellschaft zu bieten, in gut gesicherten Garagen (IV,118).

Das Image des Oldtimers wird von den Befragten als weitgehend positiv bewertet (II,182; III,42; IV, 118; V,76ff.). Denn der Oldtimer trägt "die Aura der Vergangenheit in sich" (I,60ff.). Daneben haben auch Youngtimer ein positives Image, denn sie entsprechen mit ihrem Auftritt dem Zeitgeist (I,34). Die Befragten sind sich bei der Diskussion um eine etwaige negative Imageveränderung des Oldtimers sowie dessen möglichen Auswirkungen uneins. Vor dem Hintergrund der Theorie wurden die Auswirkungen der Luxusdiskussionen und Umweltdebatten auf das Image des Oldtimers von den Befragten diskutiert. Nicht wegen des Oldtimers selbst, sondern wegen der Debatte um moderne Automobile und drohende Fahrverbote leidet das Image des Oldtimers in der Öffentlichkeit (I,62ff.; II,208; III,56; IV,114; V,76ff.). Dabei gilt er in den Debatten zwar als Randerscheinung, wird politisch jedoch als tendenziell negativ wahrgenommen. So wird das Auto "als Verkehrsträger diffamiert" (I,32) und dies hat Effekte auf den Oldtimer. Die Befragten äußerten sich nur zurückhaltend über den politischen Einfluss und vertieften den Druck von Umweltdebatten und drohenden Fahrverboten nicht weiter. Tatsächlich ist die Luftqualität in den Städten in den vergangenen Jahren bereits deutlich besser geworden und die Feinstaubwerte liegen meist unter den Grenzwerten. Die Irrelevanz des Oldtimers für die Umweltdebatten zeigt sich auch in der geringen Laufleistung von durchschnittlich 1.500km im Jahr und einem Gesamtfahrzeugflottenanteil von knapp einem Prozent (III,34). Ein gewisses Risiko eines Imageschadens kann, so die Meinungen der Befragten, als vorhanden bezeichnet werden. Es dürfe aber nicht überinterpretiert werden (I,48; I,60; I,72; II,210ff.; IV,122; V,26). Ein weiterer Einflussfaktor für das Oldtimerimage ist seine öffentliche Wahrnehmung als Luxusgut (I,46; I,68; I,110; III,92; IV,118; V,76). Während ein Vertreter meint, dass es keine Auswirkungen durch die Wahrnehmung des Oldtimers als Luxusimage gibt (IV,118), befinden andere genau das Gegenteil (V,76ff.) und meinen, "mittlerweile ist es faktisch schon ein Luxusgut" (I,66). Die

Medien erzeugen in der Öffentlichkeit durch ihre Berichterstattung über hochpreisige Auktionsergebnisse ein verzerrtes Bild des Oldtimers. Betrachtet man die realen Kaufpreise, ist dies allerdings eine fehlerhafte Wahrnehmung (I,46; I,68; I,110). Wegen der preislichen Intransparenz kann der Oldtimermarkt allerdings wenig gegen diesen Imagewandel tun (I,68; I,110; II,236; IV,106; V,70).

*„Im Grunde genommen, [verkennen] die Leute [...], wahrscheinlich einfach aus Desinformation oder mangelndem Interesse [...], dass das im Grunde genommen der reine Enthusiasmus ist, der dazu führt, dass solche Autos noch herumfahren. Und das macht mich schon traurig. Andererseits ist es ja so, dass der durchschnittliche Oldtimer im Bereich 15.000 bis 20.000 Euro über die Bühne [geht], also den Besitzer wechselt. Also nicht unbedingt jetzt gemessen an Preisen für Neufahrzeuge als Luxusfahrzeug gelten muss.“ (I,68)*

Bereits früher gab es hochpreisige Fahrzeuge, welche durch eine gute Pflege und Erhaltung heute noch teurer gehandelt werden und damit noch hochpreisiger scheinen (II,65ff.; II,83; III,92; V,115f.). In den vergangenen Jahren hat sich bei Young- und Oldtimern gezeigt, dass mit dem Image als Luxusgut auch der Neid in der Bevölkerung zugenommen hat und dieser wiederum negative Einflüsse auf das Image des Oldtimers hat. Er geht dabei über den Besitz des Fahrzeugs hinaus. So entsteht der Neid auch wegen Erlebnissen und Veranstaltungen, an denen der Neider selbst nicht teilnehmen kann (I,68; II,194ff.; II,204; III,76). Aber Neid entsteht auch, weil „in der Gesellschaft selbst [...] das Produkt durch den Preis ersetzt [...] [wird]“ (III,78). Obwohl ein Befragter der Meinung ist, dass die Neiddiskussion keinen Einfluss auf das Image des Oldtimers hat, weil die Neider selbst nie Teil der Szene werden, muss die Frage gestellt werden, ob die breite Bevölkerung überhaupt eine persönliche Meinung entwickeln kann. Wenn die Individuen in der Lage wären, festzustellen dass der Durchschnittsoldtimer kein Luxusgut ist, würde das dem Modell von Noelle-Neumann (2004) entgegenstehen. Nehmen wir an, dass Individuen der öffentlichen Meinung folgen, anstatt sich eine eigene, fundierte Meinung zu bilden, würde dies eher für negative Auswirkungen des Neids auf das

Oldtimerimage sprechen (I;66; II,192ff.; IV,118ff.; V,86). Die Neiddiskussion ist damit sicher nicht das größte Problem der Szene, "aber sie ist da" (V,84). Das komplexe an der Neiddebatte ist jedoch, dass der Neid erst durch die Erlebbarkeit des Oldtimers in der Öffentlichkeit entsteht und diese gleichzeitig die unbedingte Grundlage des Oldtimerhobbies ist (III,80).

Bei der Betrachtung des Preisproblems lässt sich feststellen, dass die Wertentwicklung der meisten Oldtimer aktuell an einer preislichen Obergrenze angekommen ist. In den vergangenen Monaten sind die Preise teilweise schon wieder gesunken. Dies kann nach Aussage zweier Befragter daran liegen, dass die Käufer festgestellt haben, dass die Fahrzeuge im Unterhalt unerwartet teuer sind und vor allem die Ersatzteilpreise stark angestiegen sind (I,44; II,228). Das Fahrzeug mit der historisch größten Wertentwicklung ist bis heute die Ente (V,10). Sie hat sich in der Vergangenheit im Wert verdreißigfacht. "Wenn du heute eine Ente im Zustand eins haben willst, da bist du mal schnell bei 15.000 und auch 20.000. Das Ding hat aber nur 1000 Mark gekostet." (V,14). Weites Steigerungspotenzial haben langfristig aber auch Oldtimer der Post-War Classic Cars, qualitativ gute und original erhaltene Fahrzeuge sowie Exoten. Der wertdeterminierende Faktor der Qualität wird dabei zunehmend wichtiger (I;84; II,230ff.; II,258; IV,8ff.; V,8). Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Wertentwicklung von Oldtimern gesellschaftlichen Ansteckungseffekten und zyklischen Wellenbewegungen unterliegt, mit der Folge, dass die Preise dauerhaft in Bewegung bleiben (III,34; III,74; III,98). Besonders finanziell getriebene Spekulanten haben starken Einfluss auf die Preise. Das Niedrigzinsumfeld der vergangenen Jahre hat das Interesse von monetär orientierten Käuferschichten geweckt und den Ruf des Oldtimers als ernstzunehmende Anlageform befeuert (III,34; III,70; IV,72). So haben Banken Ratgeber für Oldtimerinvestments herausgegeben oder bieten Beteiligungsmöglichkeiten über Fonds an (II,252; III,34; IV,134). Während viele Enthusiasten ein Fahrzeug aus der Emotion heraus kaufen, tun dies Spekulanten mit der Erwartung einer Wertentwicklung. Dies haben auch branchenfremde Laien und Händler getan, in der Hoffnung, ein Schnäppchen zu machen und damit Geld

verdienen zu können. Diese monetär motivierte Nachfrage ist mit für die Wertentwicklung der Vergangenheit verantwortlich (II,226; III,34).

Es bleibt festzuhalten, dass monetäre Motive bei der Fahrzeugwahl zunehmend wichtiger werden (II,110ff.; IV,84; IV,118; V,60). Auch wenn die Befragten angeben, dass die Wertentwicklung für sie bei der Anschaffung ihrer Oldtimer keine Rolle gespielt habe, weil sie lediglich eine Begleiterscheinung sei, so hat die Entwicklung dennoch Auswirkungen auf die Szene (IV,48; V,32ff.; V,118). Youngtimer sind verglichen mit ihren älteren Artgenossen noch deutlich günstiger zu unterhalten, weil es noch ausreichend Ersatzteile gibt und die Fahrzeugpreise günstiger sind (I,84; II,110; II,130; III,38; IV, 146). Dennoch müssen diese Kosten verstärkt in die Unterhaltsrechnung miteinbezogen werden (I,106). Einen Gegeneffekt zu der preislichen Aufwärtsbewegung stellen die Clubs dar. Die von Mitgliedern verkauften Fahrzeuge sollen meist in gute Hände übergeben werden, ohne dabei unbedingt den höchstmöglichen Preis zu erzielen. Damit sorgen die Clubs vereinzelt für bezahlbare Preise bei Fahrzeugverkäufen (V,46).

Mit Blick auf das Youngtimerproblem zeigen sich interessante Ergebnisse. Youngtimer gelten wegen ihrer Bezahlbarkeit sowohl bei der Anschaffung wie auch im Unterhalt als günstiger Einstieg in die Oldtimerszene (I,34; I,100; II,136; II,226; III,38; IV, 58ff.). Die Befragten widersprechen dem dargestellten Problem der anstehenden Oldtimerschwemme einstimmig. Sie sind der Meinung, dass durch die großen Baureihen und werdende Oldtimer kein überdurchschnittliches Wachstum der Zulassungszahlen zu erwarten sei (I,12; I,60; II,57; II,73ff.; IV,26ff.; V,22ff.). Es werden zwar aktuell immer mehr ehemalige Youngtimer mit historischem Kennzeichen angemeldet, die Schwelle sei jedoch nach Aussage zweier Interviewpartner fast erreicht (III,12; V,26).

*"Ich selbst erwarte keine so riesige Schwemme, weil, ich hatte es eingangs erwähnt, die Instandhaltungskosten auch bei Youngtimern oft über dem liegen dürften, was so im Durchschnitt für Oldtimer aufgewendet wird, allein aufgrund der Komplexität der Technik, die die modernere Technik auch einfach bedingt" (I,60).*

Diese Technikkomplexität sowie hohe Laufleistungen aus der Alltagsnutzung machen die jüngeren Fahrzeuge anfällig. Die teilweise hohen Investitionsbedarfe führen dann schnell zu einer schnellen Entsorgung der Fahrzeuge (I,60; II,57ff.; II,73ff.; II,160; IV,26). Mit der technischen Komplexität geht aber auch das Wachstum des Oldtimermarktes selbst einher. Die bei Oldtimern beliebte eigenständige Schrauberei ist bei Youngtimern meistens nicht möglich und so bildet sich ein wachsender Dienstleistungsbereich, der bereits durch die Professionalisierung beschrieben wurde (I,12; II,144; II,226; III,48; IV,24; V,6). In der Diskussion über eine bevorstehende Oldtimerschwemme wurde auch die Definition des Oldtimerbegriffs sowie eine mögliche Anpassung dessen hinterfragt. Die Befragten waren der Meinung, dass die gesetzliche Oldtimerdefinition und das daran gebundene historische Kennzeichen als objektiver Maßstab zur Bewertung eines Oldtimers passend sei (I,18ff.; II,6; II,85; III,2; III,14; III,18ff.; V,4; V,26). In Zeiten von Veränderungen und Wandel bedürfe es einer Konstante. Sie betonen aber gleichzeitig auch, dass das persönliche Verständnis eines Oldtimers unterschiedlich sein könne, was in der Folge Auswirkungen auf die Nachfrage habe (I,8ff.; II,28; IV,14ff.; IV,122; V,22). Aus dem persönlichen Verständnis heraus beschreiben die Befragten die Abgrenzung eines klassischen Oldtimers zu moderneren Fahrzeugen mit der beginnenden Elektrifizierung der Fahrzeuge, mit der Menge des Chromschmucks an den Anbauteilen der Fahrzeuge sowie der klassisch runden Designsprache (I,2ff; II,6; III,6; IV,2; IV,4; V,6). Mit ihren unterschiedlichen persönlichen Definitionen und Eigenschaften eines Oldtimers ergibt sich wiederum ein konsistentes Gesamtbild, welches den Oldtimer in den 70er/80er Jahren enden lässt. Zu Oldtimern späterer Baujahre, welche die Definition des Oldtimers, aber diese Eigenschaften aber nicht erfüllen, meint ein Befragter: "Da werde ich ein paar Jahre brauchen [...], um zu verstehen, dass der jetzt 30 Jahre alt ist, ein H-Kennzeichen hat und auch als Oldtimer im Sinne des Gesetzes behandelt wird" (II,8). Damit zeigt sich ein relativ stark altersbezogener Oldtimerbegriff (II,28; II,41; III,6). Ein Befragter beschreibt einen Oldtimer als „historisch, wenn Erinnerungen an früher damit zusammenhängen“ (II,87). Dem Youngtimer schreiben die Befragten den Vorteil der großen Nutzbarkeit aus der Kombination von Alltagsnutzen und

Fahrspaß heraus zu. Allerdings erhalten im Alltag genutzte Youngtimer eher selten ein H-Kennzeichen (II,57; II,81). Sie werden unregelmäßiger gewartet und gepflegt, die technischen Komponenten werden störungsanfälliger und somit überleben die Fahrzeuge häufig die 30 Jahre nicht. Damit entsteht aus dem Vorteil des Youngtimers ein neues Argument gegen die Oldtimerschwemme und ein weiterer Effekt, der dazu führt, dass die einzelnen überlebenden Fahrzeuge dann wieder rarer werden (I,36ff.; II,55ff.; IV,26; IV,40). Der Youngtimer selbst hat einige Charakteristika, welche es zu erwähnen gilt. Die Fahrzeuge gelten nach Aussage der Befragten als cool, schick, sind gut fahrbar und in der Anschaffung bezahlbar. Gleichzeitig sind sie in den Innenstädten durch politische Verbote in ihrer Nutzung eingeschränkt (I,34ff.; I,100; III,94; IV,62; IV,120). Durch die relativ zum Kaufpreis hohen Instandhaltungskosten wird der benötigte Enthusiasmus bei Youngtimern teilweise noch höher eingeschätzt, um die fehlende Darstellbarkeit monetärer Zugewinne auszugleichen (I,60; II,140). Denn große Wertzuwächse sind wegen der großen Stückzahlen nicht zu erwarten. Ausnahmen können Sonderserien oder Eye-Catcher sein (II,129f.; IV,28ff.). Wegen seiner Bezahlbarkeit und der höheren emotionalen Bindung ist die Szene um den Youngtimer deutlich jünger, verglichen mit den Liebhabern der Oldtimer (V,42). Dabei ist der Youngtimer noch deutlich besser erlebbar und damit gesellschafts- und eventfähiger. Sie sind auf kleineren regionalen Veranstaltungen sowie überregionalen Messen zu sehen und schaffen damit eine Identifizierbarkeit in der Bevölkerung (III,38).

Das letzte erläuterte Problem der Theorie stellt der nachlassende Vorkriegsbereich dar. Der Vorkriegsbereich ist aktuell wenig dynamisch und scheint, wegen der fehlenden Nachfrage nach den nur geringfügig nutzbaren Fahrzeugen und dem nicht vorhandenen passionierten Nachwuchs, gefährdet zu sein (II,42f.; IV,4ff.; IV,96). Nicht zuletzt wegen der wenigen Erinnerungen aus der Vergangenheit und ganz besonders der beschriebenen Überalterung der Enthusiasten, welche sich für die Fahrzeuge noch begeistern konnten, machen dem Vorkriegsbereich zu schaffen. "Weiß ich nicht, ob dieser Markt komplett in sich zusammenfällt." (IV,96), meint einer der Befragten nachdrücklich. Die Ergebnisse der Interviews bestätigen vier der fünf aufgezeigten Problemstellungen aus der Theorie. Lediglich das Youngtimerproblem



konnte nicht verifiziert werden und wird im Folgenden auch nicht weiter behandelt. Der Youngtimer selbst wird allerdings noch Thema der Ergebnisse.

Im Folgenden werden die sich aus den Problemen ergebenden Auswirkungen auf die Oldtimerszene und den Oldtimermarkt dargestellt. Beginnend bei dem Nachfrageproblem bleibt festzuhalten, dass sich die fehlende Nachfrage durch den fehlenden Nachwuchs und die zunehmende Überalterung langfristig negativ auf die Szene, den Bestand der Clubs und vor allem auf die Preise auswirkt (IV,96). Sie können am Ende zu einem kompletten Zusammenbruch des Marktes und zum Aussterben der Szene führen (I,48ff.; IV,96; V65ff.). Alle Befragten bestätigen diese Meinung, nur ein Befragter fügt hinzu, dass dies verhindert werden könne, wenn die Szene etwas dagegen unternahme (I,72; II,154; III, 56; IV,96). Bei einigen stagnieren die Mitgliederzahlen bereits und die Neueintritte, welche durch die gestiegenen Preise immer älter werden, können die Austritte nicht kompensieren. Neben den Mitgliedern verlassen dann auch ihre Fahrzeuge die Szene, was schlussendlich zum Aussterben der Clubs führen wird (II,268). "Und deswegen suchen wir ja händeringend in jedem Club junge Leute, junge junge Leute." (V,48). Dieses Problem besteht bei den Youngtimer Clubs nicht, sie haben noch keine Nachwuchsprobleme (I,34; I,48; II,270; V,38ff.). Eine weitere Folge der Überalterung in den Clubs ist, dass der Nutzungsgrad der Oldtimer durch die körperliche Anstrengung mit steigendem Alter abnimmt. Die Fahrzeuge werden dann altersbedingt verkauft und gelangen teilweise in die Hände von entemotionalisierten Spekulanten, welche sie in großen Sammlungen verschwinden lassen, obwohl der Oldtimer eigentlich genau von dieser Aufmerksamkeit lebt (I,44; I,90; I,101f.; II,140ff.; II,244ff.; III,34; III,70; IV,48ff.; IV,70; IV,80; V,46). So wird das Fahrzeug und der Nacheigentümer für die Szene unerreichbar und die Oldtimerclubs für die neuen Eigentümer obsolet (III,68; IV,96; V,36). Durch die fehlenden Fahrzeuge im Straßenbild reduziert sich gleichzeitig der Bezug der Bevölkerung zu den Fahrzeugen und damit auch die Nachfrage. Es gibt allerdings auch Auswirkungen in anderen Bereichen der Szene. Einige Fachbetriebe aus der Branche haben mit verstärkten Nachwuchsschwierigkeiten zu kämpfen, denn es gibt keine ausgebildeten Fachkräfte mehr, welche sich mit den Fahrzeugen noch auskennen

(I,48). Blickt man auf die Folgen der großen Wertentwicklung, dann ist erkennbar, dass dies wohl die Problemstellung mit den meisten und vielfältigsten Auswirkungen ist, welche sich speziell auf die Clubs auswirkt (I.84). Die Wertentwicklung der Vergangenheit führt zu einer allgemeinen Verteuerung von "historische[r] Mobilität" (I,42) sowohl bei den Kaufpreisen als auch bei den Unterhaltskosten. Für Eigentümer eines oder mehrerer Fahrzeuge ist die Preissteigerung zunächst einmal positiv, weil ihre Fahrzeuge an Wert gewinnen (I,42; I,84; I,106; IV,146; IV,150). Für Interessenten und Enthusiasten, welche ein Fahrzeug anschaffen möchten, bedeuten die gestiegenen Preise aber in erster Linie, dass die Hemmschwelle einer Anschaffung steigt (II,110; II,192; II,226; IV,54; V,38ff.; V,94ff.). Damit reduziert sich die Nachfrage, weil sich viele die Fahrzeuge nicht mehr leisten können (II,116ff.; IV,54; IV,72; V,38; V,46ff.; V,96; V107). Die Auswirkungen dieses Nachfragerückgangs wurden im Abschnitt zuvor bereits dargestellt (II,126; II,268).

*"Die Möglichkeit Geld auszugeben für das Hobby, das steigt mit dem Alter. Und dementsprechend ist das Einstiegsalter auch gestiegen - bei uns auch ganz extrem. Also wir hatten halt-, Durchschnittsalter ist in den letzten fünf Jahren um vier Jahre angestiegen." (II,268)*

Die einzige Möglichkeit, für Enthusiasten ist, sich in günstigeren Segmenten umzusehen und dies führt zu einer Spaltung von "Fußvolk" (V,80) und "denen, die es sich leisten können" (V,80). Die hinzukommende Überalterung auf der Nachfrageseite reduziert zusätzlich die Anzahl der Schrauber in der Szene und damit sind beide Effekte dafür verantwortlich, dass der "Stallgeruch" (I,86) und das gemeinsame Verständnis der Mitglieder sich verliert (II,266; III,72ff.). Für die Clubs ist diese Entwicklung nachteilig. Mittelfristig können investitionsgetriebene Motive aber auch die Preise sinken lassen, weil Anleger volatil auf Zinsveränderungen reagieren und bei lukrativeren Anlagealternativen die bestehenden Investments aufgeben. Bei Oldtimern hätte dies zur Folge, dass für längere Zeit unbewegte Fahrzeuge mit Standschäden auf den Markt kämen, welche die Preise dann kurzfristig wegen ihrer Quantität und Qualität negativ beeinflussen könnten (IV,52; V,16; V,68). Die gleichen Auswirkungen hat ein zweites Phänomen, welches aktuell

zu beobachten ist. In den vergangenen Jahren versuchten einige Händler und Privatsammler schnelles Geld mit günstig eingekauften Fahrzeugen zu verdienen und trieben damit die Preise in die Höhe. Mit der Einsicht, dass qualitativ mittelmäßige und abgestandene Fahrzeuge schwierig zu handeln sind und Instandhaltungen Geld kosten, werden viele Fahrzeuge wieder günstig abgestoßen und die Preise sinken erneut (I,66; V,102). Betrachtet man den Zugewinn der neuen Nachfrage durch Spekulanten scheint dieser erst einmal positiv zu sein. Allerdings zeigen sich schnell die negativen Effekte für die Szene. Wie bereits erwähnt haben Spekulanten kein Interesse an Oldtimerclubs und reduzieren bei gleichem Fahrzeugbestand das Mitgliederpotenzial der Clubs. Gleichzeitig reduzieren sie die Erlebbarkeit der Fahrzeuge in der Öffentlichkeit. Damit beeinflussen sie die Nachfrage in der Oldtimerszene auf zweierlei Art und Weise. Eine weitere Folge der Wertentwicklungen ist, dass auch die Finanzwelt die alternative Anlageklasse Oldtimer für sich entdeckt hat. Inzwischen veröffentlichen Banken Ratgeber zum Oldtimerinvestment, Institutionen bieten Beteiligungen an Fonds an und auch die Presse berichten regelmäßig darüber. So entsteht in der Szene ein finanziell orientiertes Image, welches für die Oldtimerszene zu Imageproblemen führt (III,34; III,70). Eine letzte Folge aus der Wertentwicklung ist die Professionalisierung der Szene. Vor knapp zwei Jahrzehnten gab es noch keine Fachbetriebe für Oldtimer, das meiste wurde von den Eigentümern in der Regel selbstständig erledigt (IV,150ff.). Mit der Elektrifizierung, wegfallender technischer Expertise bei den Enthusiasten und der wachsenden Notwendigkeit Reparaturen vorzunehmen, hat sich der Oldtimermarkt entwickelt (II,144; III,100; IV,76; IV,150ff.; V,44ff.). Damit erhöht sich auch die Qualität der Fahrzeuge und gleichzeitig ihre Überlebenszeit. Darüber hinaus führt sie zu steigenden Preisen (I,42; II,67; II,160; V,52). Viele alt eingesessene Schrauber können sich wegen der gestiegenen Ersatzteilpreise die eigene Schrauberei nicht mehr leisten (I,106). Die Clubs unterstützen diese Professionalisierung noch zusätzlich, weil sie ihre Mitglieder ebenfalls in solche Betriebe verweisen, um vor Ort passende Ersatzteile zu erwerben (V,56). Damit sind die Ersatzteilversorgung und die Ersatzteilpreise zum Entscheidungskriterium für die Anschaffung eines Oldtimers geworden (II,110). Die anhaltende

Professionalisierung führt somit zu steigenden Anschaffungs- und Ersatzteilpreisen und mündet in einem steigenden Wachstum des Oldtimermarktes. Gleichzeitig wird auch aus schrottreifen Teilen wieder ein Fahrzeug aufgebaut (III,34; IV,128; IV,146; V,94; V,118). Mittlerweile tauchen unter den Fachbetrieben auch viele Betrüger und Fälscher auf, welche günstige Fahrzeuge minderwertig restaurieren und zu hohen Preisen verkaufen (V,118). Die Kunden sind dann frustriert, wenn ihr Fahrzeug nicht die erwartete Qualität aufweist. Es gibt allerdings auch bereits einige Enthusiasten, welche das Potenzial von osteuropäischen Fachbetrieben erkannt haben und ihre Fahrzeuge im Ausland für deutlich günstigere Preise restaurieren lassen. Somit besteht das Risiko, dass sich diese Tendenz weiter fortsetzt und die deutschen Betriebe an Nachfrage verlieren werden (IV,78).

Blickt man auf die Auswirkungen des Imageproblems, so sind auch diese vielfältig. Eine Folge ist, dass die Diskussion und Mitsprache bei Umweltdebatten sowie die politische Vertretung für die Enthusiasten wichtiger werden, weil diese in Fahrverboten münden könnten und damit nur noch eingeschränkt nutzbar wären. Auch wenn der Oldtimer in der Politik lediglich als Randerscheinung gesehen wird, so könnten gesetzliche Beschlüsse als politisches Werkzeug genutzt werden, welche schlussendlich Einfluss auf die Preise hätten (II,210; III,56; III,84ff., III,98; IV,122; V,88).

Eine weitere Folge des Images als Luxusgut ist die Trennung in Spekulanten und Enthusiasten und damit einhergehend auch die abnehmende Akzeptanz in der Bevölkerung. Das Problem spaltet durch die Verschiebung der Interessen auch die Clubs (III,72ff.; V,80). Von monetär getriebenen Motiven distanzieren sich die Befragten deutlich. Die Auswirkungen dieser Motive wird in den Clubs selbst nicht so deutlich spürbar, weil Spekulanten nicht Mitglied in ihnen werden. Die mit den Mitgliedern ebenfalls aus den Clubs verschwindenden Fahrzeuge haben jedoch negative Effekte auf die Clubs (I,88ff.; IV,64; IV,132; V,46). Aber auch die Medien unterstützen das Image als Luxusgut und fördern durch eine einseitige Berichterstattung die Darstellung als Investmentobjekt, was die finanzorientierten Motive verstärkt und zu steigenden Preisen führt (I,110; III,70 IV,106; V,70). Dabei

wird „in der Gesellschaft selbst [...] das Produkt durch den Preis ersetzt [...]“ (III,78). Und so könnte aus den drohenden Fahrverboten und dem Luxusimage folgen, „dass vielleicht teurere Produkte nicht mehr in der Öffentlichkeit so offen bewegt werden, nicht mehr gesehen werden, um den Wert zu erhalten“ (III,78).

Die schwerwiegendste Auswirkung eines zu negativen Images erklären die Befragten mit dem Aussterben der Oldtimerszene (I,70; III,59f.; IV,122; V,50). So negativ wie diese Folge scheinen mag, so positiv sehen die Befragten die Chance, dass ein positiveres Image vermittelbar sei und Handlungsbedarf in Form von neuen Angeboten umgesetzt werden müsse (II,154; IV,122; V,50). Auch aus den Eigenschaften des Youngtimers ergeben sich einige Folgen für die Szene. Durch die Verschrottung und anhaltende Abschaffung der Fahrzeuge können sich diese langfristig zu einer Rarität entwickeln, was dann wiederum zu steigenden Preisen führen kann (II,59; IV,24ff.; IV,40).

*"Wenn sich die Menge der Autos reduziert, weil sie wegrosten, weil sie kaputtgefahren werden, weil sie ihren Lebensdauertod haben. Denn ein Golf hält auch keine 200.000 Kilometer in der Regel im Vergleich zum Mercedes. Dann hast Du ja die automatische Reduktion. Oder wie jetzt Abwrackprämie, wie jetzt Dieselschrottung. Du eliminiert ganze Baureihen nur durch solche Aktivitäten, dann werden natürlich Autos auf einmal wieder rarer. Dann kann natürlich auch ein jüngeres Auto wieder in diese Sammelwürdigkeit reinkommen. Ist wenig an Autos verfügbar und das Interesse groß, dann kriegst Du die Entwicklung hin.“ (IV,40)*

Unabhängig von dem Umgang mit Youngtimern kann die Folge einer moderaten Zunahme an Fahrzeugen durchaus ein höherer Bedarf an Fachbetrieben und benötigtem Know-how sein, um die Fahrzeuge auf der Straße zu halten (II,146; III,48; IV,24; IV,74ff.). "Und irgendwann, ich glaube ja mal irgendwann, haben wir die schönsten Autos, die nicht mehr rosten, aber nicht mehr fahren, weil es keine Steuergeräte mehr gibt." (V,44). Die Folgen des letzten Problems sind relativ kurz erklärt. Wenn die Oldtimerszene für die Vorkriegsfahrzeuge keine Nachfrage mehr

erfährt, dann wird diese wie in der Theorie beschrieben, auf absehbare Zeit keine Nachfrage mehr erfahren und aussterben.

Die Befragten sehen die Szene in einer Schlüsselrolle, um den Auswirkungen der vier Problemstellungen mit vielfältigen Maßnahmen entgegenzutreten (II,218; V,64; V,72). Der Erhalt der emotionalen Bindung sowie die Erlebbarkeit der Oldtimer sind dabei die wichtigsten Ziele der genannten Maßnahmen (I,44ff.; II,154; II,170; III,88; IV,106). Die Befragten sehen vor allem die Oldtimerclubs in der Pflicht, diese Ziele zu erreichen. Als erste Handlungsempfehlung nennen die Befragten das Gründen von Jugendgruppen innerhalb der Clubs, welche mit eigenen Veranstaltungen ein altersgerechtes Angebot für den Nachwuchs bieten (I,46; III,88; V,64). Ältere Eigentümer könnten sich von organisierten Nachwuchsenthusiasten bei Veranstaltungen fahren lassen und würden an Veranstaltungen teilnehmen, welche sie aus körperlichen Gründen alleine nicht mehr mitfahren würden. Der Nachwuchs würde so an die Fahrzeuge herangeführt werden. Eine Jugendgruppe mit Angeboten wie diesem könnte für Nachwuchsenthusiasten spannend sein, weil sie nicht den Besitz eines Clubfahrzeugs voraussetzt und die Hemmschwelle für den Einstieg damit relativ niedrig ist (III,68, V,70). Oldtimerclubs könnten aber auch bewusst ehrenamtliche Nachwuchsmitglieder in Gremien und Mandaten platzieren, um die Entwicklung der Szene nachhaltig mit neuen Ideen zu versorgen und diese über digitale Kanäle zur Außenkommunikation zu nutzen. Mit diesen Ansätzen könnten Oldtimer für die junge Generation erlebbar gemacht werden und so dem Nachfrageproblem begegnet werden (I,46; V,64). Gleichzeitig müssen die Clubs verstärkt die Rolle als zentrale und nicht monetär orientierte Informationsplattform übernehmen, um Neulinge in der Szene bei der Auswahl ihres Fahrzeugs zu begleiten (V,118). Eine Handlungsempfehlung zur strukturellen Organisation der Clubs könnte die Organisation von Clubs in Verbänden sein. Mit dieser geballten Kompetenz und mit tausenden Mitgliedern im Hintergrund, kann bei politischen Diskussionen eine hohe Durchsetzungskraft entstehen und die aktive Arbeit in politischen Debatten medial gut dargestellt werden. Damit wäre das Bedürfnis der Clubmitglieder nach politischer Vertretung gedeckt und durch positive Schlagzeilen könnte das Image der Szene beeinflusst werden (III,30).

Um der aufwendigen und teuren Ersatzteilversorgung zu begegnen und die Fahrzeuge erlebbar zu halten, sollten die Clubs ihre Mitglieder bei der Ersatzteilbeschaffung unterstützen. Durch große Nachfertigungen und günstige Preise könnten die Clubs ein neues Angebot für bestehende und angehende Mitglieder bieten (I,58). Für eine Aufbesserung des Images und der Generierung einer neuen Nachfrage sollten die Clubs ihre Öffentlichkeitsarbeit ausbauen. So könnte in Pressemitteilungen, Blogs und Interviews sachlich verargumentiert werden, dass das Umweltproblem bei Oldtimern eine Randerscheinung ist (I,80; IV,116; V,76). Als Botschafter der Oldtimer könnten sie die Marketinginstrumente Social Media und das Internet nutzen, um die Debatten zu versachlichen und Aufklärungsarbeit bei Gesellschaft, Politik und Presse zu leisten (I,82; II,170; III,66; III,88). Dies bedeutet konkret, Verständnis für die Kritiker zu zeigen und sachlich zu verargumentieren, warum der Oldtimer kein abgehobenes Hobby ist und dass die Auswirkungen auf die Umwelt nur geringfügig sind, sodass das bestehende negative Image vollkommen ungerechtfertigt ist (I,46ff.; I,66; I,80; V,64; V,88ff.). Aber auch auf öffentlichen Großveranstaltungen wie den bundesweiten Klassikmessen sollten die Clubs vertreten sein, um für Interessenten ansprechbar und erlebbar zu sein (II,170). Drei der Befragten bezeichnen die zunehmende Regionalisierung dieser Großveranstaltungen als ideale Maßnahme, um die Erlebbarkeit von Oldtimern für tausende Enthusiasten und Interessenten direkt vor der Haustüre zu realisieren. Die Veranstaltungen sollten nicht nur in Metropolregionen, sondern in kleineren Formaten bundesweit stattfinden (I,46; I,72; II,174; III,64). Auf der Individualebene gilt der Oldtimerfahrer in all seinen Aktivitäten als Markenbotschafter der Szene und als Vorbild für andere Enthusiasten. Er hat sich in der Öffentlichkeit immer konform und höflich zu benehmen und kann damit auch im Kleinen zu einem positiveren Image beitragen (II,218ff.; III,89f.). Mögliche weitere Handlungsempfehlungen an die Clubs formulieren die Befragten mit dem Fördern der Erlebbarkeit in der Öffentlichkeit, um dem Verschwinden von Fahrzeugen in großen Sammlungen entgegenzuwirken (I,16; I,46ff.; I,66; I,103; II,154; II,170; III,66ff.; III,88; IV,54; IV,96; IV,118; V,90). So könnten sich Clubs für karitative Zwecke engagieren und Randgruppen die Erlebbarkeit von Oldtimern ermöglichen. Bei Ausfahrten

beispielsweise könnten behinderte Menschen als Beifahrer die Fahrzeuge erleben und die Clubs diese Außenwirkung für das eigene Image nutzen (III,88; V,90).

Eine weitere Maßnahme können neue Erlebnisformate für Oldtimer sein. Der Wandel weg vom reinen Besitz hin zu Mietangeboten auf Zeit könnte ebenfalls für "glänzende Augen" (II,186) sorgen. Es gibt inzwischen Anbieter, welche Fahrzeuge zur Miete anbieten. Diese Zeitangebote in Verbindung mit Veranstaltungen oder Freizeitausflügen könnten eine neue Nachfrage generieren, ohne dass die Fahrzeuge besessen werden müssten und somit die Argumente hoher Anschaffungs- oder Unterhaltskosten wegfielen (II,62; II,182ff.; III,60ff.; IV,96). Aber auch auf politischer Ebene gibt es Handlungsempfehlungen von den Befragten. Eine mögliche politische Maßnahme ist die Zusicherung zur langfristigen Fahrbarkeit der Oldtimer in den Innenstädten durch eine gesetzliche Ausnahmeregelung für historische Fahrzeuge. Dies könnte die Unsicherheit in der Oldtimerszene durch die Umweltdebatten reduzieren (I,16). Ein noch deutlich weitreichender Vorschlag, um die Erlebbarkeit der Oldtimer in der Öffentlichkeit zu steigern, wäre eine gesetzliche Mindestkilometer-Regelung. Demnach müsste jeder Oldtimer im Jahr eine festgelegte Mindeststrecke zurücklegen, um die Fahrzeuge im Bewusstsein der Menschen zu halten und um dem zunehmendem Verschwinden in Sammlergaragen entgegenzuwirken. Die Umsetzbarkeit dieser Idee dürfte allerdings hinreichend schwierig werden (II,154). Vor dem Hintergrund der nicht bestätigten Befürchtung einer Oldtimerschwemme ist die Diskussion einer Neudefinition des Oldtimerbegriffs eigentlich obsolet. Weil das Thema in der Vergangenheit allerdings schon einmal aufgekommen ist und in diesem Zuge das Eintrittsalter in den Oldtimerstatus auf 30 Jahre angehoben wurde, soll hier ein möglicher neuer Ansatz erläutert werden. Die Definition eines Oldtimers wird in Österreich durch ein Fachgremium aus Fachexperten der Szene gebildet, welche Baureihen und Komponenten definieren, die eine kulturelle Erhaltungswürdigkeit darstellen (III,12; III,26ff.). Dieser Ansatz könnte in Deutschland für die Zukunft in Betracht gezogen werden. Eine Maßnahme zur Verbesserung des Oldtimerimages ist eine mögliche Öffentlichkeitskampagne über das historische Kennzeichen von Verbänden der Szene. Durch eine Aufklärungskampagne könnte es in der Öffentlichkeit gezielter vermarktet und sein



Vorhandensein an Fahrzeugen als Symbol der historischen Erhaltenswürdigkeit dienen (IV,116). Wie in der Theorie beschrieben, haben auch die Herstellermarken das Potenzial der Oldtimerszene für sich erkannt. Für den Erhalt des Enthusiasmus in der Szene ist das Engagement der Herstellermarken dabei sehr wichtig (IV,96). Als mögliche Ansatzpunkte ist die Bereitstellung von Expertise und technischem Know-how oder der Zugriff auf die unternehmenseigenen Archive für Oldtimerclubs von großem Mehrwert für den Erhalt und auch für die originalgetreue Restauration der Fahrzeuge bringen (IV,96). Aber auch in der Ersatzteilversorgung können die Hersteller durch neue Produktionsverfahren und 3D-Druck Technologien ein neues Angebot für die Oldtimerszene schaffen (I,58)

## **7.6. Diskussion**

Die Ergebnisse der Befragten ergeben ein weitgehend konsistentes Bild. Die Präsidenten bestätigen die Existenz von vier der fünf theoretisch dargestellten Probleme. Nur das Risiko einer Oldtimerschwemme durch Youngtimer wurde von den Präsidenten nicht bestätigt und wird auch nicht weiter diskutiert. Damit bestätigen sie weitestgehend die theoretischen Annahmen. Vor dem Hintergrund der Forschungsfragen werden die wichtigsten Ergebnisse aus der qualitativen Untersuchung diskutiert werden.

Aus einer marktwirtschaftlichen Perspektive betrachtet, bedeuten die Veränderungen von Angebot und Nachfrage ein ernstzunehmendes Risiko für den Fortbestand des milliardenschweren Oldtimermarktes. Die Komplexität von ehemaligen Youngtimern, welche den Status als Oldtimer erreicht haben, schafft eine wachsende Nachfrage nach Fachbetrieben und verschärft damit das Personalproblem der Branche. Wenngleich die fortschreitende Professionalisierung der Oldtimerszene das Wachstum des Oldtimermarktes befeuert, so schränkt die nicht bestätigte Oldtimerschwemme das zukommende Volumen jedoch wieder ein. Einen ähnlich wachstumstreibenden Einfluss hat die zunehmende Klasse der Spekulanten, welche ihre Fahrzeuge vorrangig in Fremdbetrieben unterhalten lassen. Die Verschiebung von der klassischen Schrauberei hin zu externen

Dienstleistern trägt ebenfalls zur Entwicklung des Oldtimermarktes bei. Die Professionalisierung erhöht jedoch auch die Preise für Ersatzteile und Unterhalt und führt damit wieder zu einer Reduktion der Nachfrage in der Oldtimerszene. Gleichzeitig fehlt den bestehenden Betrieben junges und gut ausgebildetes Personal, was sie in Bedrängnis um den Fortbestand ihrer Unternehmen bringt. Fachbetriebe im Ausland könnten davon profitieren. Denn wegen günstigerer Preise können sie für Enthusiasten noch bezahlbare Leistungen anbieten. Sollte es zu einer möglichen Verschiebung in das europäische Ausland kommen, dann wäre der deutsche Oldtimermarkt aus marktwirtschaftlicher Perspektive stark gefährdet. Aber auch das zunehmend negative Image der Szene reduziert die Nachfrage aus der Bevölkerung und damit das potenzielle Interesse nach Oldtimern. Die Risiken dieser Entwicklungen lassen sich auf Grundlage der bestehenden Ergebnisse nur qualifizieren, allerdings nicht quantifizieren. Es scheint vor allem von der Anzahl Youngtimer abzuhängen, welche den Oldtimerstatus erhalten und damit erhaltenswert sind, um Geld in sie zu investieren. Es kann festgehalten werden, dass die Auswirkungen der Problemstellungen erst einmal negativ für den milliardenschweren Oldtimermarkt sind. Wenn das Image des Oldtimers sich weiterhin verschlechtert und sich die Nachfrage wegen steigender Preise deutlich reduziert, dann droht bei ausbleibender Oldtimerschwemme, welche den Oldtimermarkt entwickeln würde, das Ende der Oldtimerszene und der Zusammenbruch des kompletten Marktes.

Mit dem Blick auf die Oldtimerszene selbst, lässt sich feststellen, dass die Preise und damit einhergehend auch die Nachfrage nach Oldtimern in Deutschland an einer Grenze angekommen sind. Das Erreichen neuer Clubmitglieder – vor allem des Nachwuchses - wird wegen der gestiegenen Preise für die Interessensgemeinschaften dadurch zunehmend schwieriger. Die Clubvertreter der jüngeren Baureihen tendieren dazu das Nachwuchsproblem als nicht groß zu sehen, die Vertreter der älteren Clubs hingegen schon. Die völlig konträren Aussagen der Befragten über das Nachwuchsproblem können mit den unterschiedlichen Baureihen-Schwerpunkten ihrer Clubs zusammenhängen. Die Zunahme an Spekulanten hat ebenfalls einige Auswirkungen auf die Clubs. Wegen ihrer

Charakteristika werden sie meistens nicht Teil der Clubgemeinschaften. Sterben Mitglieder weg, oder verkaufen ihre Fahrzeuge in die Hände von Spekulanten, verschwinden die Fahrzeuge für die Clubs meistens unwiederbringlich. Dieses Untertauchen der Fahrzeuge reduziert die Erlebbarkeit merklich und hat damit Auswirkungen auf die Nachfrage. Denn eine fehlende Erlebbarkeit im Straßenbild verringert den Bezug der Öffentlichkeit zu Oldtimern und damit das Interesse. Durch die Spekulanten erhöht sich jedoch auch die Professionalisierung des Oldtimermarktes. Mit steigender Professionalisierung entwickeln sich allerdings auch Preise. Zeitgleich haben in der Vergangenheit auch die Unterhaltskosten stark zugenommen. Teure Ersatzteilkosten sind nicht nur zum Einflussfaktor bei der Anschaffung eines Oldtimers geworden, sondern sorgen auch dafür, dass die Fahrzeuge wegen hoher Instandhaltungskosten nicht mehr gekauft werden. Somit erhöht sich die Hemmschwelle für den Einstieg in das Hobby und manche Fahrzeuge werden für die breite Bevölkerung unbezahlbar. Daraus resultiert die Spaltung der Szene, weil sich normale Enthusiasten die hohen Preise nicht mehr leisten können (V,80). Wie bereits erwähnt, reduziert sich dadurch nach und nach in den Clubs die Anzahl der Mitglieder und dementsprechend auch die Nachfrage. Obwohl die Theorie besagt, dass alternative Investments nur geringfügig mit klassischen Anlagemöglichkeiten korrelieren, so hängt ihre Attraktivität doch von ihnen ab. Spekulanten bewerten die Attraktivität ihrer Investments meistens nach der möglichen Rendite. Bei Marktveränderungen können klassische Anlagen wieder interessanter werden und gleichzeitig nimmt die Attraktivität von Oldtimern wieder ab. Der verstärkte Investmentfokus in der Oldtimerszene hat damit direkt und indirekt preisbeeinflussende Auswirkungen.

Wenngleich das Problem einer Oldtimerschwemme nicht bestätigt wird, könnten die in den Oldtimerstatus übergehenden Youngtimer die Preislage beeinflussen. Vorausgesetzt, dass die Gesetze der Marktwirtschaft im Oldtimermarkt Gültigkeit besitzen und die Faktoren Rarität und gebaute Stückzahl die preisliche Lage von Oldtimern stark beeinflussen, kann davon ausgegangen werden, dass die Youngtimer preislich nicht allzu teuer werden dürften. Fraglich bleibt allerdings, wie sich die Preise entwickeln, wenn die Fahrzeuge an Rarität gewinnen. Vorstellbar

wären Preissteigerungen durch die plötzlich geringe Anzahl ursprünglich millionenfach gebauter Fahrzeuge, welche dann Einfluss auf die gesamte Preislage nehmen könnten, oder Preissenkungen durch eine Verwässerung der Oldtimerpreise, wenn sehr günstige Youngtimer in den Oldtimerstatus übergehen.

Die Ergebnisse der Imagediskussion zeigen, dass der Oldtimer einen so geringen Einfluss auf die Umwelt hat, dass sein Image als umweltverschmutzend nicht gerechtfertigt ist. Bei einer Fahrzeugflotte von rund einem Prozent und einem europaweiten Gesamtkilometeranteil von 0,07% können die Auswirkungen auf die Umwelt als gering eingestuft werden. Das dennoch 65% der Deutschen den Oldtimer als umweltverschmutzend einschätzen – Tendenz steigend - scheint an der allgemeinen Diskussion um das Automobil zu liegen und könnte auf eine pauschale Übertragung auf den Oldtimermarkt schließen lassen. Der Einfluss dieser Umweltdebatten kann allerdings als gering eingestuft werden, denn reale Auswirkungen für die enthusiastische Szene würden sich erst aus Fahrverboten und damit einhergehenden Nutzungseinschränkungen ergeben. Dem gleichen Phänomen unterliegt der Markt durch die, bereits in der Theorie erwähnte, verzerrte Darstellung der Medien, welche den Oldtimer als Luxusgut deklarieren. Auch dies ist eine Folge der Preisentwicklung der Vergangenheit. Denn trotz gestiegener Preise, hat der durchschnittliche Oldtimer einen Versicherungswert von durchschnittlich 20.000 Euro was der Preislage eines Kompaktwagens entspricht. Es liegt vermutlich an der individuellen finanziellen Situation, ob ein Hobby mit Anschaffungskosten von durchschnittlich 20.000 Euro als Luxus eingestuft wird oder nicht. Angenommen der mediale Einfluss ist so bedeutend, wie von den Befragten dargestellt, dann wäre anzunehmen, dass die öffentliche Darstellung von siebenstelligen Versteigerungssummen bei der Bevölkerung häufig für das Oldtimerimage zugrunde gelegt wird. Davon ausgehend, dass der großen Bevölkerung die realen durchschnittlichen Oldtimerwerte nicht bekannt sind, kann das Luxusimage allerdings nachvollzogen werden. Allerdings ist dieses Image für die Szene problematisch, weil es zu Neid in der Bevölkerung führt und die Folge daraus eine abnehmende Akzeptanz ist, welche in der Theorie bereits angeführt wurde. Dies führt zu dem Schluss, dass der Oldtimer selbst kein Mengenproblem

hat, sondern ein "Bewusstseinsproblem in der Öffentlichkeit" (III,34). Die Oldtimerszene selbst hat, glaubt man der Theorie, ein deutlich positiveres Bild des Oldtimers als es die breite Bevölkerung hat. Weil der Oldtimer grundsätzlich eher positiv wahrgenommen wird, stellen die Auswirkungen durch das Image als Luxusgut und Umweltverschmutzer ein ernstzunehmendes Risiko für die Szene dar. Die Gefahr ist allerdings real, dass die Szene durch die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung und der Politik langfristig ausstirbt. Schlussendlich kann festgestellt werden, dass die größte Folge aus dem Nachwuchsproblem und aus dem Imageproblem das Aussterben der Oldtimerszene und damit auch der Zusammenbruch ihres Marktes ist. Dabei handelt es sich um ein durchaus realistisches, langfristiges Szenario, dass es zu vermeiden gilt.

Die Handlungsempfehlungen für die Szene sind zahlreich und lassen sich nur schlecht kategorisieren. Das oberste Ziel dieser ist der Erhalt der emotionalen Bindung und der Erlebbarkeit in der Öffentlichkeit. Um das Problem der Nachwuchsnachfrage zu lösen, wird der Aufbau von Jugendgruppen in den Clubs mit speziell auf die Jugend ausgerichtete Angebote vorgeschlagen. Wenn die Clubs für die Jugendgruppen ein passendes Angebot bieten können und gleichgesinnte Interessierte Jugendliche partizipieren, könnte so eine neue Nachfrage geschaffen werden. Damit sich Interessenten an einen Club wenden, und um für diese einen Mehrwert bieten zu können, sollten die Clubs als zentrale Informationsplattform agieren und sich als solche vermarkten. Das Internet wird von den Befragten als große Möglichkeit des Austausches angesehen. Allerdings suchen bereits 71% der Interessenten bei Problemen heutzutage erst einmal im Internet und wenden sich nur in 26% der Fälle direkt an einen Club. Diese Zahlen belegen, dass das Internet in der Szene bereits Einzug gehalten hat und Interessenten in vielen Fällen nicht auf Clubs angewiesen sind. Um diesem Trend entgegenzuwirken sollten die Clubs Leistungen anbieten, welche nicht durch das Internet abgedeckt werden können. So ist die Begleitung von Interessenten bei einem Fahrzeugkauf ein möglicher Teil zukünftiger Clubleistungen. Die Clubs sollten zu Servicepartnern und Dienstleistern werden und darüber ihre Rolle als Informationsplattform absichern. Die Unterstützung in der Ersatzteilversorgung könnte ebenfalls ein Ansatzpunkt für die

Clubs sein. Sie können bei ausreichender Nachfrage Ersatzteile nachproduzieren lassen und diese ausschließlich für Clubmitglieder anbieten. Dieser Ansatzpunkt wird auch in Richtung der Automobilhersteller erwähnt. Das Beispiel der Mercedes-Benz Markenclubs ließe es zu, dass eine gemeinschaftliche Ersatzteilversorgung aufgebaut würde. Von dem zu erwarteten Nachfragezuwachs könnten sowohl die Herstellermarke wie auch die Oldtimerszene profitieren. Eine weitere Handlungsempfehlung ist der Zugriff auf die unternehmensinternen Archive. Die darin enthaltenen Informationen können meistens nicht aus dem Internet abgerufen werden und würden den Herstellermarken die Möglichkeit bieten, über die von ihnen gesteuerten Kanäle Mitglieder für ihre Markenclubs zu generieren.

Weitere Handlungsempfehlungen sind eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit gegen das zu Unrecht verbreitete Negativimage des Oldtimers und die Schaffung einer Erlebbarkeit von Oldtimern durch die Regionalisierung von Großveranstaltungen und den Einbezug der breiten Bevölkerung. Darüber hinaus könnten Angebote zur Anmietung von Oldtimern und dem Erleben für einen begrenzten Zeitraum genau diesen Effekt haben. Damit würde die Hemmschwelle für den Umgang mit Oldtimern drastisch reduziert werden. Fraglich bleibt allerdings, ob die emotionale Bindung bei solchen Angeboten die gleiche ist als bei dem Erleben von eigenen Fahrzeugen. Vermutlich wären solche Angebote eine geeignete Möglichkeit, um Leute für das Hobby zu begeistern und sie anschließend für die Szene zu gewinnen.

Neben weiteren Handlungsempfehlungen wie die Organisation der Vereine in Verbänden zur zentraleren politischen Vertretung, wird auch die Beteiligung an politischen Entscheidungsprozessen und das Führen von Debatten durch die Clubs vorgeschlagen. Somit könnten die Clubs gezielt auf Entscheidungen Einfluss nehmen und das gleichzeitig in ihrer Außenkommunikation darstellen. Darüber hinaus wird den Mitgliedern die öffentliche Diskussion und politische Mitsprache auch in ihrem Hobby immer wichtiger. Die Clubs könnten diese Rolle zentral besetzen und zum Sprachrohr ihrer Mitglieder werden. Ein politischer Ansatz, um eine höhere Erlebbarkeit in der Öffentlichkeit zu erreichen, wäre eine Mindestkilometerregelung für zugelassene Oldtimer. Diese Idee impliziert das

jährliche Zurücklegen einer gesetzlich definierten Mindeststrecke mit dem Oldtimer, um diesen so auf die Straße zu bringen. Die Umsetzbarkeit ist allerdings fraglich, da vermutlich weder das politische Interesse nach einem solchen Gesetz besteht und diese Maßnahme schwer zu kontrollieren oder zu belangen ist. Um dann nicht bloß eine Umverteilung der durchschnittlich 1.500km gefahrenen Kilometer jährlich zu realisieren, müsste der Wert deutlich darüber liegen, was schlichtweg unrealistisch scheint. Eine weitere politische Maßnahme wäre die gezielte Vermarktung des historischen Kennzeichens. Die Befragten äußerten bereits, dass das H-Kennzeichen das Erkennungsmerkmal für ein historisch erhaltenswertes Fahrzeug steht. Große Teile der Bevölkerung werden damit allerdings nichts verbinden können. Durch gezielte Kampagnen und der Aufklärung über das Oldtimerimage könnte das H-Kennzeichen das positive Erkennungsmittel für einen Oldtimer darstellen.

Bei den Interviews erklärten die Befragten, dass der Youngtimer ein positives Image in der Öffentlichkeit erfährt und durch seine Bezahlbarkeit und seinen Zeitgeist noch eine große Begeisterung und Nachfrage erfährt. Sein Publikum ist dabei deutlich jünger als das der Oldtimerszene. Eine mögliche Handlungsempfehlung könnte sein, die Youngtimer in der Oldtimerszene ankommen zu lassen und über gemeinsame Clubaktivitäten auch eine Begeisterung für ältere Automobile zu wecken. So könnte der Youngtimer als Triebfeder für den Oldtimermarkt fungieren. Aktuell haben lediglich 16% der oldtimerinteressierten Personen auch ein Interesse an Youngtimern. Der beschriebene Enthusiasmus der Youngtimer-Szene muss allerdings relativ groß sein, glaubt man den Ausführungen der Befragten. Demnach würden mit dem Erreichen des Oldtimerstatus vieler Youngtimer auch eine Menge wahrer Enthusiasten in die Oldtimerszene kommen. Spekulanten sind in dieser Szene wegen der geringen finanziellen Attraktivität der Fahrzeuge nicht zu erwarten. Die Schnittmengen der beiden Fahrzeugklassen ließen sich durch gemeinsame Clubarbeit vergrößern und so eine neue Nachfrage für den Oldtimermarkt generieren. Spezielle Handlungsempfehlungen für den Vorkriegsbereich gibt es von den Befragten keine. Der Vorkriegsbereich ist eine sehr gefährdete Nische, dessen Handlungsmöglichkeiten sich vermutlich auf die oben genannten Aktivitäten der

Clubs für die Schaffung neuer Nachfrage und die Einflussnahme auf das Images beschränken.

Die Diskussion zeigt, dass die Forschungsfragen mit den erzielten Ergebnissen aus den Interviews beantwortet werden konnten. Die Einigkeit der Befragten untereinander aber auch die Deckung mit der Theorie belegt die Validität und Reliabilität der Forschungsmethode. Bei den Handlungsempfehlungen handelt es sich mehr um Einzelmaßnahmen der betroffenen Akteure, als um ein schlüssiges, aufeinander aufbauendes Gesamtkonzept.

## **8. Limitationen und Ausblick**

Der geografische Rahmen der Arbeit beschränkt sich auf den deutschen Markt und ist für internationale Märkte nicht aussagekräftig. Ein Einflussfaktor, welcher bei den Befragten auftreten kann, ist der *Social Desirability Bias*. Er beschreibt die Neigung zur Beschönigung von Aussagen und die Tendenz, diese vor dem Hintergrund sozialer Erwünschtheit, also so, wie es vermutlich gehört werden möchte, getroffen werden (Diekmann, 2014, S. 443). Aber auch die zeitliche Komponente spielt bei den Antworten eine Rolle. Fragen über Vergangenes, erfordern einen gedanklichen Aufwand zum Finden der Informationen. Weil Erinnerungen in Abhängigkeit von ihrer Emotion aber unterschiedlich lange benötigen, um abgerufen zu werden, besteht das Risiko verzerrter Aussagen (Diekmann, 2014, S. 446). In die Zukunft gerichtete Verhaltensfragen sind eher als Meinungsäußerungen zu sehen. Sie sind nicht präzise und abhängig von ungewissen zukünftig auftretenden Faktoren. Die Verwertung der Ergebnisse beruht auf einer subjektiven Analyse und eigenen Interpretationen. Eine Objektivität und Generalisierbarkeit von qualitativen Aussagen ist wegen des kleinen Samples schlecht realisierbar. Damit einher geht auch eine geringe Vergleichbarkeit der Aussagen. Weitere Limitationen sind die allgemeinen Einschränkungen des Experteninterviews wie sie bereits genannt wurden. Dazu gehört der Einfluss der Körpersprache des Interviewers und die Frageformulierung als Einflussfaktoren für die Beantwortung der Frage. Eine Limitation der Forschungsergebnisse ergibt sich aus der nicht feststellbaren



Korrelationen der Problemstellung untereinander. So ist festzustellen, dass einzelne Problemstellungen sich gegenseitig beeinflussen, die Intensität dieser Einflüsse lässt sich im Rahmen dieser Arbeit allerdings nicht feststellen.

Für die weiterführende Forschung wäre die Quantifizierung der Probleme und ihrer Auswirkungen auf den Oldtimermarkt interessant zu untersuchen. Die eng verstrickten Einflüsse der beschriebenen Probleme auf die Oldtimerszene konnten im Rahmen dieser Arbeit lediglich als gegenseitige Einflussfaktoren beschrieben werden. Inwiefern sich diese aufeinander auswirken, konnte nicht gezeigt werden und wäre ein Ansatzpunkt für die weiterführende Forschung. Ein weiterhin unterforschtes Feld ist der Einfluss von Markenclubs und das Darstellen der Entwicklungsgeschichte der Marke auf den Markenwert.

## **9. Fazit**

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die gestellten Forschungsfragen alle beantwortet werden konnten. Dabei ergeben sich die größten Folgen, gegen die es anzugehen gilt, aus dem Preisproblem und dem Imageproblem. Aus beiden folgt ein Rückgang der Nachfrage und dieser könnte die Oldtimerszene zu Fall bringen. Allerdings sind sich die Clubs ihrer Verantwortung um den Erhalt des Oldtimerszene bewusst. Die zahlreichen Handlungsansätze zeigen, dass es dafür nicht einen schlüssigen Weg gibt, sondern den Herausforderungen nur mit einer Vielzahl von Maßnahmen unterschiedlicher Akteure im Oldtimermarkt begegnet werden kann. Ihr mittelfristiges Ziel muss vor allem das Generieren einer neuen Nachfrage sowie das aktive Steuern des Images und die Beteiligung an der öffentlichen Meinungsbildung sein. Auch die Einbindung der Hersteller sollte weiter ausgebaut werden. Der Oldtimermarkt der Zukunft schient deutlich eventorientierter zu werden und ist von Zeiterfahrungen geprägt. Damit blieben die Fahrzeuge weiterhin in der Öffentlichkeit erlebbar und die emotionale Bindung könnte bewahrt werden. Neue Angebote für die junge Generation sowie Zeiterfahrungen für Interessenten könnten diese Vorhaben in Zukunft unterstützen. Und auch der Youngtimer könnte trotz ausbleibender

Schwemme jedoch wegen seiner enthusiastischen Szene eine zukünftige Schlüsselrolle einnehmen. Der Oldtimermarkt der Zukunft wird sich verändern müssen. Aber mit den richtigen Maßnahmen aller Akteure aus der Szene wird er weiterhin für den Erhalt der deutschen Automobilkultur vorhanden bleiben.

## 10. Literaturverzeichnis

- ADAC. (2008). ADAC. Abgerufen am 21. 02 2019 von FIVA Klassifizierungen: <https://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/fiva-weltverband/klassifizierungen/default.aspx?ComponentId=44348&SourcePageId=45023>
- ADAC. (2015). ADAC. Berlin: ADAC Classic. Von [https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/pr%C3%A4sentation\\_20150302\\_TOP3\\_3\\_232657.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/pr%C3%A4sentation_20150302_TOP3_3_232657.pdf) abgerufen
- Akremiti, L. & Hellmann, K.-U. (2017). Fans und Konsum. In J. Roose, M. S. Schäfer, & T. Schmidt, *Fans. Soziologische Perspektiven* (S. 273-292). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Araghi, Y., Van Wee, B. & Kroesen, M. (10. 12 2017). Historic vehicles: an overview from a transport policy perspective. *Transport Reviews*, S. 571-589.
- Auto Zeitung. (05. 04 2013). *Oldtimer - ein Steuertrick*. Abgerufen am 22. 03 2019 von Oldtimer - ein Steuertrick: <https://www.autozeitung.de/oldtimer-leasing-steuertrick-geldanlage-steuern-sparen-gn-399698-56980.html>
- Baumeister, R. F. & Leary, M. R. (1995). The need to belong: Desire for interpersonal attachments as a fundamental human motivation. *Psychol Bull*, S. 497-529.
- BBE Automotive. (2018). *Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2018 - Ein Milliardenmarkt im Wandel*. Köln: BBW Automotive.
- Becker, M. & Spöttl, G. (2013). Beitrag berufswissenschaftlicher Methoden zur Gestaltung von Aus- und Weiterbildung - Beispiel "Oldtimer". In M. Becker, *Kompetenzorientierung und Strukturen gewerblich-technischer Berufsbildung* (S. 27-53). Münster: LIT Verlag.
- Becker, S. (2008). *Die Portfolio-Theorie von Markowitz im Überblick*. Wilhelmshaven: Fachhochschule Oldenburg.
- Belk, R. W. (1995). Collecting as Luxury Consumption: Effects on Individuals and Households. *Journal of Economic Psychology*, 16(3), S. 477-490.

- Beywl, W. (2006). Evaluationsmodelle und qualitative Methoden. In U. Flick, *Qualitative Evaluationsforschung* (S. 92-116). Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Bloomberg. (10. 07 2018). *Fonds Professionell*. Abgerufen am 22. 02 2019 von Oldtimer sind eine attraktive Beimischung fürs Portfolio: <https://www.fondsprofessionell.de/news/maerkte/headline/oldtimer-sind-eine-attraktive-beimischung-fuers-portfolio-144960/>
- BMJV. (22. 03 2019). *Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV*. Abgerufen am 22. 03 2019 von Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV: [https://www.gesetze-im-internet.de/fzv\\_2011/\\_\\_\\_9.html](https://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/___9.html)
- Bratzel, S. (2014). Die junge Generation und das Automobil – Neue Kundenanforderungen an das Auto der Zukunft? In B. Ebel, & M. B. Hofer, *Automotive Management. Strategie und Marketing in der Automobilwirtschaft* (S. 94-110). Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.
- Brückner, M. (2010). *Stilvoll investieren - Geldanlagen mit emotionaler Rendite*. Berlin: Pro Business GmbH.
- Burton, B. J. & Jacobsen, J. P. (1999). Measuring Returns on Investments in Collectibles. *Journal of Economic Perspectives*, S. 193-212.
- Coslor, E. & Spaenjers, C. (01. 11 2016). Organizational and epistemic change: The growth of the art investment field. *Accounting, Organizations and Society*, S. 48-62.
- Daimler AG. (2019). *Daimler AG*. Abgerufen am 26. 02 2019 von Produktionszahlen Mercedes-Benz Baureihe 124: <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Produktionszahlen-Mercedes-Benz-Baureihe-124.xhtml?oid=9361513>

- Danet, B. & Katriel, T. (1989). No Two Alike: Play and Aesthetics in Collecting. *Play and Culture*, 2(3), S. 253-277.
- Daxhammer, R. J. & Klein, K. (2015). *Oldtimer als Wertanlage - Die Eignung des Oldtimers als Investment- und Diversifikationsobjekt*. Reutlingen: ESB Business School.
- Deeke, A. (1995). Experteninterviews - Ein methodologisches und forschungspraktisches Problem. Einleitende Bemerkungen und Fragen zum Workshop. In A. Deeke, & B. Völkel, *Experteninterviews in der Arbeitsmarktforschung. Diskussionsbeiträge zu methodischen Fragen und praktischen Erfahrungen. Beiträge zur Arbeitsmarkt- und Berufsforschung* (S. 7-22). Nürnberg: Bundesanstalt für Arbeit.
- Diekmann, A. (2014). *Empirische Sozialforschung. Grundlagen Methoden Anwendung*. Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Durkheim, E. (1981). *Die elementaren Formen des religiösen Lebens*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- European Parliament. (29. 04 2014). Directive 2014/45/EU of the European Parliament and of the council of 3 April 2014 on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers and repealing Directive 2009/40/EC. *Official Journal of the European Union*, S. 51-128.
- FIVA. (2006). *The historic vehicle movement in Europe. Maintaining our mobile transport. Research report*. Oxfordshire: Fédération Internationale des Véhicules Anciens.
- FIVA. (2014). *Oldtimer in Europa in Zahlen. Sozioökonomische Marktforschung der FIVA 2013-2014*. Paris: FIVA.
- Flick, U. (2006). Interviews in der qualitativen Evaluationsforschung. In U. Flick, *Qualitative Evaluationsforschung* (S. 214-233). Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.

- Flick, U. (2006). Qualitative Evaluationsforschung zwischen Methodik und Pragmatik - Einleitung und Überblick. In U. Flick, *Qualitative Evaluationsforschung* (S. 9-29). Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.
- Flick, U. (2007). *Qualitative Sozialforschung: Eine Einführung*. Hamburg: Rowohlt Verlag.
- Focus. (26. 02 2019). *Focus*. (2019, Herausgeber) Von Fakten zum Golf I bis VI: Die Millionenseller: [https://www.focus.de/auto/neuheiten/kompakte/tid-26965/siebte-generation-steht-in-den-startloechern-so-kommt-der-neue-vw-golf-fakten-zum-golf-i-bis-vi-die-millionenseller\\_aid\\_802002.html](https://www.focus.de/auto/neuheiten/kompakte/tid-26965/siebte-generation-steht-in-den-startloechern-so-kommt-der-neue-vw-golf-fakten-zum-golf-i-bis-vi-die-millionenseller_aid_802002.html) abgerufen
- Frost, P., Hart, C., Smith, G. & Edmunds, I. (2006). *The historic vehicle movement in Europe maintaining our mobile transport heritage. The Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)* (Bd. 1). (FIVA, Hrsg.) Brüssel: FIVA.
- Gössling, S. & Metzler, D. (2017). Germany's climate policy: Facing an automobile dilemma. *Energy Policy*(105), S. 418-428.
- Groß, S. (23. 03 2019). *Warum verteidigen Sie immer die Reichen, Herr Zitelmann?* Abgerufen am 26. 03 2019 von Warum verteidigen Sie immer die Reichen, Herr Zitelmann?: <https://www.theeuropean.de/rainer-zitelmann/15541-interview-mit-rainer-zitelmann--4>
- Guba, E. G. & Lincoln, Y. S. (1981). *Effective Evaluation. Improving the Usefulness of Evaluation Results through Responsive and Naturalistic Approaches*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Hawken, R. (16. 03 2018). Classic cars make great investment vehicles. *After the Bell*, S. 53-56.
- Heide, F. G. (05. 02 2016). *Handelsblatt*. Abgerufen am 20. 02 2019 von Altes Blech ist rentabler als Edelmetall: <https://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/oldtimer-als-investment-alternative-altes-blech-ist-rentabler-als->

edelmetall/12924746.html?ticket=ST-1800974-tdfHmXBWakYcbggpJHbQ-  
ap1

Higgins, T. E. (1996). Shared Reality in the Self-system: The Social Nature of Self-regulation. *European Review of Social Psychology*, 7, S. 1-29.

Ineichen, A. M. (2003). *Absolute Returns - The Risk and Opportunities of Hedge Fund Investing*. New Jersey, USA: Hoboken.

Jakubowski, A., Dieckvoß, R. & Steffen, H. (2010). *Diversifikation in der Krise*. Münster: Books on Demand.

Kennedy, M. (1995). *Interest and Inflation Free Money*. Seva International.

Köhnlechner, A. (2014). Spezialsegmente des Automobilmarktes - Oldtimer und Youngtimer. In B. Ebel, & M. B. Hofer, *Automotive Management. Strategie und Marketing in der Automobilwirtschaft* (S. 465-478). Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag.

Kraftfahrtbundesamt. (2018). *Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2018*. Abgerufen am 18. 02 2019 von Jahresbilanz des Fahrzeugbestandes am 1. Januar 2018: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b\\_jahresbilanz.html%3fnn%3d644526](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html%3fnn%3d644526)

Krasny, E. (09. 07 2018). *Welt Online*. Von Alternative Investments. Dieses Auto schlägt Dax und deutsche Anleihen um Längen. abgerufen

Kuhn, W. (2015). PS für das Liebhaberportfolio. Wertstabilität, Renditechancen und geringe Korrelation mit anderen Assetklassen sprechen für Oldtimer als Anlageform. *Börsen-Zeitung*.

Laur, D. & Renneboog, L. (24. 10 2019). My kingdom for a horse (or a classic car). *Journal of International Financial Markets, Institutions & Money*, S. 184-207.

Lewandowski, J. (2017). Gold auf vier Rädern. *Wirtschaftswoche*, 88-91.

- Liebold, R. & Trinczek, R. (2002). Experteninterview. In S. Kühl, & P. Strodtholz, *Methoden der Organisationsforschung - Ein Handbuch* (S. 33-71). Reinbek: Rowohlt.
- Lüders, C. & Haubrich, K. (2003). Qualitative Evaluationsforschung. In C. Schweppe, *Qualitative Forschung in der Sozialpädagogik* (S. 305-330). Opladen: Leske + Budrich.
- Mercedes-Benz. (2019a). *Mercedes-Benz Markenclubs*. Abgerufen am 23. 03 2019 von Mercedes-Benz Markenclubs: <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/brand-clubs/>
- Mercedes-Benz. (2019b). *Mercedes-Benz Classic*. Abgerufen am 23. 03 2019 von Mercedes-Benz Classic: <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/>
- Mercedes-Benz. (2019c). *Traumfabrik Classic Center*. Abgerufen am 23. 03 2019 von Traumfabrik Classic Center: <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/historie/mercedes-classic-center-fellbach/>
- Mercedes-Benz Classic. (07. 03 2019). *Mercedes-Benz auf der Retro Classics 2019*. Abgerufen am 24. 03 2019 von Mercedes-Benz auf der Retro Classics 2019: <https://ticker.mercedes-benz-passion.com/mercedes-benz-auf-der-retro-classics-2019/>
- Mercedes-Benz Fans. (19. 03 2013). *Happy Birthday Fellbach! Vor 20 Jahren eröffnete die erste Niederlassung für klassische Mercedes-Benz*. Abgerufen am 23. 03 2019 von Happy Birthday Fellbach! Vor 20 Jahren eröffnete die erste Niederlassung für klassische Mercedes-Benz: <https://www.mercedes-fans.de/magazin/classic/die-erste-adresse-fuer-mercedes-benz-klassiker-das-mercedes-benz-classic-center-happy-birthday-fellbach-vor-20-jahren-eroeffnete-die-erste-niederlassung-fuer-klassische-mercedes-benz.5262>
- Merkel, D. R. (2009). Classic Cars: Eine beständig boomende Branche. *Sparkassen Zeitung*, 4-5.



- Meuser, M. & Nagel, U. (2002). Experteninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In A. Bogner, B. Littig, & W. Menz, *Das Experteninterview - Theorie, Methode, Anwendung* (S. 71-94). Opladen: Leske + Budrich.
- Michalky, M. & Schnittler, R. (2007). *Das große Buch der Börse*. München: FinanzBuch Verlag.
- Morandin, G., Bagozzi, R. P. & Bergami, M. (2013). Brand community membership and the construction of meaning. *Scandinavian Journal of Management*, S. 173-183.
- Motor Presse Stuttgart. (2006). *Autofahren in Deutschland*. Stuttgart: Motor Presse Stuttgart.
- Muniz, J. A. & O'Guinn, T. C. (2001). Brand Community. *Journal of Consumer Research*, S. 412-432.
- Nieuwenhuis, P. (2008). From banger to classic - a model for sustainable car consumption. *International Journal of Consumer Studies*, S. 648-655.
- Noelle-Neumann, E. & Petersen, T. (2004). The Spiral of Silence and the Social Nature of Man. In L. Kaid, *Handbook of political communication research* (S. 339-356). New Jersey/London: Lawrence Erlbaum.
- Nuri, M. (12 2015). Skurrile Investitionsgüter machen Spaß — und lohnen sich finanziell. *Der Freie Zahnarzt*, S. 30-31.
- Otte, G. (2017). Fans und Sozialstruktur. In J. Roose, M. S. Schäfer, & T. Schmidt, *Fans. Soziologische Perspektiven* (S. 57-92). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Parlamentarischer Ausschuss für Wirtschaft und Energie. (2015). *Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag. (2015). Arbeitsgruppe Youngtimer-Definition*. Berlin: ADAC.
- Reinecke, J. (1991). *Interviewer- und Befragtenverhalten. Theoretische Ansätze und methodische Konzepte*. Opladen: Westdeutscher Verlag.

- Reischmann, J. (2003). *Weiterbildungs-Evaluation. Lernerfolge sichtbar machen*. Neuenwied: Luchterhand.
- Ressler, O. H. (2005). *Was ist es wert?* Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag.
- Roessing, T. (2013). Öffentliche Meinung. In W. Schweiger, & A. Fahr, *Handbuch Medienwirkungsforschung* (S. 481-494). Wiesbaden: Springer.
- Roose, J. & Schäfer, M. S. (2017). Fans und Partizipation. In J. Roose, M. S. Schäfer, & T. Schmidt, *Fans. Soziologische Perspektiven* (S. 319-342). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Rosengarten, P. G. (2005). *Premium Power. Das Geheimnis des Erfolgs von Mercedes-Benz, BMW, Porsche und Audi*. Weinheim: Wiley-VCH Verlag.
- Ruebenstrunk, G., Baaske, E. & Trautmann, D. M. (2002). *Automobile Leidenschaft. Mercedes-Benz und Springer & Jacoby*. Hamburg: Grunder+Jahr AG & Co.
- Rust, H. (2011). *Das kleine Schwarze. Jugendliche Autoträume als Herausforderung für das Zukunftsmanagement*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sachs, W. (1984). *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Reinbek: Rowohlt.
- Schäfer, M. S. (2017). Fans und Emotionen. In J. Roose, M. S. Schäfer, & T. Schmidt, *Fans. Soziologische Perspektiven* (S. 93-114). Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Schänzle, S. (2019). Arthur Bechtel Classic Motors: Projektmanagement in der Transportlogistik hochwertiger Oldtimer. In D. H. Hartel, *Projektmanagement in Logistik und Supply Chain Management* (S. 363-387). Wiesbaden: Springer Gabler.
- Scheuch, E. K. (1973). Das Interview in der Sozialforschung. In R. König, *Handbuch der empirischen Sozialforschung* (S. 66-190). Stuttgart: Enke.

- Sokolowska, E. (2014). *Alternative Investments in Wealth Management. A comprehensive Study of the Central and East European Market*. Switzerland: Springer International Publishing.
- Sørensen, K. (1997). *A Dictionary of Anglicisms in Danish*. Copenhagen: Munksgaard.
- Statista. (2018). *Car Brands: Mercedes-Benz*. Statista.
- Statista. (2018). *Mercedes-Benz's global brand value from 2006 to 2018*. Abgerufen am 10. 02 2019 von <https://www.statista.com/statistics/346764/mercedes-brand-value/>
- Statista. (22. 03 2019). *Anzahl der Pkw mit H-Kennzeichen in Deutschland in den Jahren 2006 bis 2017*. Abgerufen am 22. 03 2019 von Anzahl der Pkw mit H-Kennzeichen in Deutschland in den Jahren 2006 bis 2017: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/224250/umfrage/anzahl-der-oldtimer-mit-h-kennzeichen-in-deutschland/>
- Stock, K. (14. 08 2015). *Bloomberg*. Von Stop Kidding Yourself. A Classic Car Is (Almost) Never a Good Investment: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-08-14/stop-kidding-yourself-a-classic-car-is-almost-never-a-good-investment> abgerufen
- Trockner, M. (2011). Steigen Sie ein! *Capital Guide*, 1-6.
- Uhl, M. W. & Rohner, P. (2018). The compensation portfolio. *Finance Research Letters*(27), S. 60-64.
- VDA. (01. 01 2015). *VDA*. Abgerufen am 20. 02 2019 von Oldtimer verzeichnen 2014 leichten Wertzuwachs: <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20150101-Oldtimer-verzeichnen-2014-leichten-Wertzuwachs.html>
- VDA. (2016). *Jahresbericht 2016. Die Automobilindustrie in Daten und Fakten*. Berlin: VDA.

- VDA. (2017). *Auszüge aus der IFD-Allensbach Oldtimer-Studie 2017/2018*. Mainz, Berlin: VF Verlagsgesellschaft mbH und Verband der Automobilindustrie e.V.
- VDA. (14. 09 2018). *Classic Cars – ein Milliarden-Markt im Wandel*. Abgerufen am 25. 03 2019 von Classic Cars – ein Milliarden-Markt im Wandel: <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20180913-Classic-Cars-ein-Milliarden-Markt-im-Wandel.html>
- VDA. (2018). *Historische Fahrzeuge*. Abgerufen am 23. 03 2019 von Historische Fahrzeuge: <https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie-und-maerkte/historische-fahrzeuge/der-deutsche-oldtimer-index.html>
- vdtuev. (28. 02 2017). *H-Kennzeichen – Voraussetzungen für die Zulassung als Oldt*. Abgerufen am 22. 03 2019 von H-Kennzeichen – Voraussetzungen für die Zulassung als Oldt: <https://www.vdtuev.de/news/h-kennzeichen-zulassung-als-oldtimer-280217>
- Wohlfarth, G. (24. 03 2019). Einfluss der Mercedes-Benz Markenclubs auf die Marke Mercedes-Benz. (L. Mast, Interviewer)
- Zimmer, U. (20. 08 2018). *Das Investment*. Abgerufen am 20. 02 2019 von Wie sich in Oldtimer investieren lässt: <https://www.dasinvestment.com/gutes-geld-mit-altem-blech-wie-sich-in-oldtimer-investieren-laesst/>

## **11. Anhang**

### **11.1. Interviewleitfaden**

#### **1. (Neu-) Definition des Oldtimers**

- 1.1 Was bezeichnen Sie als einen klassischen Oldtimer? Nennen Sie einige Merkmale.
- 1.2 Sind diese Merkmale notwendige Faktoren für eine Wertentwicklung der Fahrzeuge?
- 1.3 Ist die Erreichung eines H-Kennzeichens ein passender Gradmesser für einen echten Oldtimer?
- 1.4 Oldtimer waren einmal Alltagsfahrzeuge und sind heute Sammlerobjekte. Welche Eigenschaften sollte man in Zukunft mit ihnen verbinden?
- 1.5 Wie muss mit Youngtimern und großen Baureihen angesichts einer Anpassung der Oldtimerdefinition umgegangen werden?
- 1.6 Welche Schritte und Akteure bedarf es zur Neuerfindung des Begriffs "Oldtimer"?

#### **2. Das Aufmerksamkeitsproblem**

- 2.1 Priorisieren Sie die Motive für eine Oldtimeranschaffung vor 15 Jahren: Hobby, Wertentwicklung, Fahrspaß, Freizeitgenuss, Schrauberei, , Investment, Emotionale Bindung.
- 2.2 Welche Gründe gibt es Ihrer Meinung nach für die tendenzielle Rückläufigkeit der Nachfrage für Oldtimer?
- 2.3 Durch welche Faktoren lässt sich die große Nachfrage nach Youngtimern erklären?
- 2.4 Können Sie erläutern, wie sich die Wichtigkeit von Enthusiasmus und emotionaler Bindung zum Oldtimer von früher bis heute entwickelte?
- 2.5 "Die Oldtimersammler lassen immer mehr in externen Betrieben machen, die Szene wird professionalisiert"? Welche sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Markt hat folgende Aussage?
- 2.6 Priorisieren Sie Motive für eine Oldtimeranschaffung heute: Hobby, Wertentwicklung, Fahrspaß, Freizeitgenuss, Schrauberei, Investment, Emotionale Bindung.
- 2.7 Bleibt der Interessensfokus zukünftig bei den Youngtimern und sinkt ab 30 Jahren abwärts?

- 2.8 Wie sehen die Konsequenzen einer fortlaufenden Überalterung der Oldtimerszene aus?
- 2.9 Mit welchen Mitteln und Maßnahmen kann die Nachfrage und den Enthusiasmus für Oldtimer wieder erhöht werden?

### **3. Das Imageproblem**

- 3.1 Wie hat sich das Image des Oldtimers in den letzten 15 Jahren verändert?
- 3.2 Welche Einflüsse auf die Oldtimerszene hat dieser Imagewandel?
- 3.3 Nehmen wir an, dass der Oldtimer das Image als "Luxusgut" hat, welche Auswirkungen hat dies auf die Oldtimerszene?
- 3.4 Schätzen Sie den Neid der breiten Bevölkerung gegenüber Ihrem Oldtimerbesitzern heutzutage höher ein als noch vor 10 Jahren?
- 3.5 Welches Risiko entsteht für die Szene angesichts von Umweltdiskussionen, drohenden Fahrverboten und Luxusdebatten?
- 3.6 Was würde zu einer Verbesserung des Oldtimerimages führen?

### **4. Das Preisproblem**

- 4.1 Wie wirken sich die Preisentwicklung der vergangenen Jahre auf die Oldtimerszene aus?
- 4.2 Verändern die Preise die Motive für den Kauf eines Oldtimers oder dafür, sich mit dem Thema zu beschäftigen?
- 4.3 Spielt das Motiv der Wertentwicklung und damit dahinterliegende ökonomische Ziele eine zunehmende Rolle?
- 4.4 Wie haben sich die Preise der ihnen am nächsten liegenden Baureihen entwickelt?
- 4.5 Ist die Preisentwicklung Ihres Erachtens nach für eine reduzierte Oldtimernachfrage mitverantwortlich?
- 4.6 Welche marktwirtschaftlichen Folgen und Probleme ergeben sich aus der aktuellen Preislage?

### **5. Zum Club und zur Person**

- 5.1 Sind Sie Clubmitglied? Wenn JA, dann weiter...
- 5.2 Wann wurde Ihr Club gegründet?
- 5.3 Wie viele Mitglieder haben Sie?

- 5.4 Wie lange sind Sie schon im Club Mitglied?
- 5.5 Wie lange sind Sie schon in ihrem Amt? Ihres Clubs?
- 5.6 Wie viele Oldtimerfahrzeuge haben Sie?
- 5.7 Wie alt sind Sie?

## 11.2. Transkriptionen

### Interview I

Interviewtermin: 08. März 2019

Interievart: Ortstermin

Interviewdauer: 71.16 min

1. **I:** Der Oldtimermarkt befindet sich im Umbruch, und ohne jetzt zu viel vorneweg nehmen zu wollen, geht es jetzt im ersten Block um die Definition eines Oldtimers und seine definatorischen Eigenschaften. Also was macht einen Oldtimer aus. Die erste Frage dazu wäre: Was bezeichnest Du als einen klassischen Oldtimer? Gibt es da vielleicht einige Merkmale wo du sagst, das ist der Oldtimer für dich?
2. **B:** Ja, also eigentlich muss ich sagen, halte ich Fahrzeuge für Oldtimer, die noch vor der Elektronikära entstanden sind. Das sind für mich klassische Oldtimer, die vielleicht noch einen Vergaser haben, keine elektronische Einspritzung haben. Und die zwar Elektrik haben, aber keine großen Steuergeräte, die mit Prozessoren arbeiten. Das wäre für mich so der klassische Oldtimer. Und da würde ich jetzt ganz persönlich, ich weiß, es gibt ganz viele Definitionen von der Grenze Oldtimer und Youngtimer und irgendwann-. Also rein gesetzgebungstechnisch sind die Youngtimer nach meiner Definition jetzt ja auch schon größtenteils Oldtimer. Aber ich persönlich würde eigentlich da bei der Elektronifizierung die Grenze ziehen.
3. **I:** Also eine technische Abgrenzung quasi?
4. **B:** Eine technische Abgrenzung würde ich sagen, ja. Also am Design kann man es schwer festmachen, weil es auch schon immer futuristische Versionen gab, futuristische Marken gab, die ganz andere Stilrichtungen verfolgt haben, als andere. Und vom fahrerischen her kann man es auch nicht festmachen, weil man immer wieder überrascht ist, wenn man sich mit der Szene beschäftigt und mal historische Autos bewegt, wie gut sich eigentlich die alten Autos auch schon fahren lassen. Und insofern wäre das für mich so mein persönliches Kriterium.
5. **I:** Ist diese technische Grenze auch ein, und das ist dann die zweite Frage,

Merkmal und notwendiges Kriterium für eine Wertentwicklung bei den Fahrzeugen? Also sind Fahrzeuge, die in deine Definition des Oldtimers fallen, sind das die Fahrzeuge, die eine Wertentwicklung erfahren, verglichen zu denen, die das nicht erfüllen?

6. **B:** Das würde ich differenziert betrachten. Fakt ist ja schon, dass je älter die Autos sind und sich über die Jahre gerettet haben, desto wertvoller sind sie in der Regel ja auch. Aber das muss sich nicht unbedingt mit der Nachfragesituation am Markt decken, die ja durchaus abweichend sein kann von den Erfahrungen, die Interessenten haben und die Aspekte, die sie wichtig finden. Die fließen da ja auch mit ein. Insofern glaube ich schon, dass auch Fahrzeuge der Elektronikära, sofern reparabel, das ist immer die Voraussetzung, sofern reparabel und über die Jahre zu retten, mindestens die gleiche Wertentwicklung nehmen können wie die Autos, die jetzt am Markt sehr wertvoll gehandelt werden. Dann gibt es natürlich noch exponierte Stücke, die man nicht mit den normalen Maßstäben bemessen kann, die einfach markenbildend sind und auch als Markenspezifikum empfunden werden, wie der Flügeltürer SL bei Mercedes.
7. **I:** Ja, klar. Okay. Jetzt gibt es ja dieses Thema H-Kennzeichen. Wenn wir von Oldtimer sprechen, machen wir das ganz oft an H-Kennzeichen fest. Kriegst du ab 30 Jahre, die Bedingungen dafür sind ja relativ geläufig oder das H-Gutachten, was man braucht. Ist denn dieses H-Kennzeichen an sich als Gradmesser für einen Oldtimer überhaupt geeignet oder noch geeignet?
8. **B:** Ja, ich halte es schon für geeignet, weil im Grunde genommen das ein objektiver Maßstab ist, den man einfach einsetzen kann und auch einsetzen sollte meiner Meinung nach. Früher war ja bereits nach 20 Jahren ein Auto als Oldtimer anzusehen.
9. **I:** Achso.
10. **B:** Ja, das war früher.
11. **I:** Das wusste ich nicht.
12. **B:** Das wurde irgendwann, ich müsste lügen, ich weiß es nicht genau, wurde das hoch gesetzt auf 30 Jahre, weil man auch irgendwie schon mal eine Schwemme befürchtet hatte. Da müsste ich auch nochmal recherchieren, wann das eigentlich der Fall gewesen ist. Und teilweise wird ja auch heute diskutiert, das wieder hochzusetzen, einfach aus möglicherweise auch falscher Sorge, dass einfach zu viele mit Oldtimerkennzeichen dann auf den Straßen herumfahren. Die Zulassungsstatistik spricht andere Wahrheiten. Im Grunde ist ja jedes hundertste Auto, glaube ich, nur mit H-Kennzeichen unterwegs. Das ist ja im Grunde genommen nicht in einem Prozentbereich, wo man von einer Schwemme jetzt sprechen könnte. Aber zurück zur Frage. Ich halte das schon sehr wichtig, einen objektiven Maßstab zu haben. Denn technische Entwicklungen gab es immer und quantitative Sprünge gab es auch immer. Beispielsweise, was ich sehr instruktiv zu dem Thema finde, vom Mercedes Strich 8 wurden genauso viele gebaut, allein



von dem Modell, wie Mercedes in seiner gesamten Historie vorher insgesamt an Autos gebaut hat. Das muss man sich mal vorstellen. Und so exponentiell ist das halt mit zunehmendem Wohlstand der Bundesbürger, glücklicherweise muss man sagen, ja dann auch weiter gegangen. Du hast es angesprochen, wir haben über zwei Millionen Limousinen allein vom 124er dann zugelassen gehabt. Hinzu kommen noch über 640.000 T-Modelle und andere Karosserievarianten. Das ist eine hohe Zahl. Nichtsdestotrotz muss man ja auch sagen, weswegen ich auch nicht an eine Oldtimerschwemme im eigentlichen Sinne glaube ist, die Technik wurde auch immer anspruchsvoller und auch wartungsintensiver. Und dementsprechend auch teurer. Das geht mit einer besseren Fahrbarkeit der Autos einher, keine Frage. Aber das geht natürlich auch mit einem höheren Wartungsaufwand einher. Und das muss man auch bereit sein, zu stemmen und auf den Tisch des Hauses zu legen. Insofern wird sich das immer die Waage halten, zu dem die meisten Leute ja auch irgendwann sagen: Jetzt müsste so viel daran gemacht werden, wenn erstmal ein gewisser Reparaturstau sich angesammelt hat, jetzt geht der halt weg und ich hol mir was Neues. Das kostet auch nicht die Welt, da gibt es super Finanzierungsangebote. Kaum einer kauft heute noch als Privatmann ein Auto. Und dann haben sie im Grunde genommen keine Probleme mit gesetzgebungstechnischen Zumutungen wie Umweltzonen und Fahrverbotszonen, die heutzutage ja bedauerlicherweise überall entstehen. Und können im Grunde genommen auch recht komfortabel unterwegs sein, ohne allerdings, wenn ich für mich spreche, vielleicht diese emotionale Bindung zum Produkt mehr zu empfinden. Weil die modernen Autos doch recht ähnlich sind im Fahrverhalten und auch oft nerven mit ja, elektronischer Bevormundung.

13. **I:** Okay, spannend. Wenn wir jetzt das mal anschauen, so historisch gesehen war ja ein Oldtimer im Endeffekt früher irgendwann mal ein Alltagsfahrzeug. Jetzt heutzutage sprechen wir beim klassischen Oldtimer, wie du schon sagtest, vor ihrer Technisierung, wenn wir jetzt bei der Definition bleiben, sind sie zum Sammlerobjekt geworden. Welche Eigenschaften soll man denn in Zukunft mit dem Oldtimer verbinden oder wie sollte man ihn zukünftig beschreiben?
14. **B:** Ja, meinst du jetzt die Kriterien?
15. **I:** Ja, genau.
16. **B:** Also sinnvoll und auch zielführend finde ich im Grunde den Anforderungskatalog, dass der Wagen in einem ordentlichen Zustand sich befinden soll. Und Ziel muss im Grunde auch sein, den Zustand zu erhalten. Das sollte nicht zu streng sein, weil natürlich auch patinierte Exemplare, die eine besondere Historie haben, ebenfalls als Oldtimer anzusehen sein müssen. Das ist imminent wichtig. Und wichtig ist für mich auch ganz persönlich, dass die Erlebbarkeit historischer Mobilität erhalten bleibt, also müsste auch der Gesetzgeber eine dauerhafte Gewährleistung dafür schaffen, mit historischen Fahrzeugen am Straßenverkehr nach wie vor teilnehmen zu dürfen. Denn letzten Endes ist das von großer Wichtigkeit, immer mal dem Menschen seine eigenen Wurzeln wieder ins Gedächtnis zu rufen. Das ist Teil der Menschentwicklung im

Grunde genommen. Die Mobilität ist ein wesentlicher Faktor des Lebens, das wir heute führen können. Ohne Mobilität wäre das im Grunde genommen nicht denkbar, diese Flexibilität, die wir heute leben wollen und auch müssen. Insofern muss im Grunde, die Wurzeln müssen erlebbar bleiben und auch in Erinnerung bleiben und auch in Erinnerung bleiben dürfen. Das wäre ein wesentlicher Punkt. Und ja, dann wäre noch mein persönliches Anliegen halt, dass zeitgenössische Umbauten erlaubt sein müssen. Gab es ja auch zu jeder Zeit. Selbst das Ford Modell T wurde von Tunern in Häkchen auch schon modifiziert und schicker gemacht, denn die Leute das einfach wollten damals. Und es gibt keinen Grund, derartige Umbauten dann nicht als Oldtimer anzuerkennen, nur weil sie nicht dem hundertprozentigen Serienmaßstab entsprechen.

17. **I:** Okay, super. Dann sind wir in dem Block schon bei der letzten Frage. Wir sprechen von Youngtimern, also von den großen Baureihen, wie auch Dein Club sie betreut, deswegen fand ich das auch ganz spannend, mit Dir zu sprechen. Wie sollen die denn mit Youngtimern umgegangen werden, im Rahmen von dieser Oldtimerdefinition? Wird einfach alles pauschal zum Oldtimer erklärt, nur weil es 30 Jahre alt ist?
18. **B:** Aus meiner Sicht gibt es kein sachliches Argument, davon abzuweichen. Weil im Grunde genommen, allein durch diesen objektiven Zeitmaßstab sind die halt dran, egal wie modern sie aussehen. Und letzten Endes, die Zukunft wird zeigen, wir werden mit immer futuristischer aussehenden Fahrzeugen herumfahren. Und das auch irgendwann als normal empfinden. Und da ständig doch was Neues draufgesattelt wird, ein neues Zeitempfinden draufgesattelt wird, eine andere Philosophie drauf gesattelt wird, dann werden auch die Fahrzeuge, die jetzt als höchst modern und fortschrittlich gelten, irgendwann doch als Oldtimer empfunden werden können. Das ist so mein persönlicher Gradmesser. Weil letzten Endes geht die Entwicklung immer weiter, da können wir uns nicht vor bewahren, das wäre auch falsch. Die Entwicklung muss weiter gehen, der Mensch muss sich weiterentwickeln, auch technisch. Und irgendwann werden die Autos von heute auch die Autos von gestern sein und als Oldtimer angesehen werden und auch angesehen werden dürfen.
19. **I:** Also für Dich eher so eine, relativ zeitliche Perspektive.
20. **B:** Ich plädiere für einen objektiven Maßstab und da ist eigentlich der Zeitablauf ein sehr guter Gradmesser. Weil auch die technischen Entwicklungen ja gleichbleibend vorhanden sind. Also letzten Endes, wie sich die Technik entwickelt muss sich auch eigentlich dann an der Oldtimerszene widerspiegeln. Und die Technik von morgen wird auch sehr bald Technik von heute sein und dann ins Gestrige abdriften und man wird das letztlich auch so empfinden. Ob jetzt diese Anbiederung des Autos an das Handy, an das Smartphone der Weisheit letzter Schluss sein wird, das wird die Zukunft zeigen. Irgendwann hat dann jeder neue modische Schwankungen und beschreitet wieder völlig neue Wege, sodass letzten Endes dann das Auto wieder emanzipiert davon und vielleicht nur einen Funktionsumfang über das Handy dann selbst einbindet in

das Automobil, das wäre auch ein denkbarer Ansatz.

21. **I:** Klar. Gut. Jetzt kommen wir zum zweiten Block. Und zwar geht es um das Aufmerksamkeitsproblem. Wie ich gesagt habe, beschreibt diese Nachfrageverschiebung, zumindest der Literatur nach ein Nachlassen der Nachfrage nach Oldtimern, auch wenn der Oldtimermarkt an sich ja wächst, was aber immer an den Zulassungszahlen gemessen wird. Und jetzt würde ich dich bitten, also wir kommen jetzt so ein bisschen in die Beziehung von Sammler zum Fahrzeug, und da geht es um die Motive, einen Oldtimer anzuschaffen. Und da habe ich verschiedene Begrifflichkeiten mitgebracht und würde dich bitten, die mal kurz anzuschauen, mental 15 Jahre zurückzusetzen und dir eine Reihenfolge zu überlegen, absteigend, was war vor 15 Jahren beim Kauf von einem Oldtimer wichtig? Was hat Priorität gehabt?
22. **B:** Vor 15 Jahren.
23. **I:** Ja, 15 oder 20 Jahre. Also was war damals wichtig, aus welchen Motiven hat man sich einen Oldtimer angeschafft?
24. **B:** Okay. Also ich denke, vor 20 Jahren könnte man noch wirklich sagen, da gingen die technischen Entwicklungen immer noch so voran, dass man das als Fortschritt empfunden hat. Mittlerweile ist mein Ansatz eher, das Auto ist durchkonstruiert, auskonstruiert. Und das was noch hinzukommt heutzutage, das sind elektronische Gimmicks, die das Leben komfortabler und angenehmer machen. Aber nicht unbedingt fahrerisch von Wert sind. Und natürlich der Sicherheitsaspekte, weil die Sicherheitsforschung auch immer weiter geht. Aber das, was eigentlich im klassischen Sinne Fahrspaß bedeutet, das nimmt nicht mehr unbedingt bei moderneren Autos zu. Und ausgehend von dieser Theorie würde ich sagen, ist vor 15 oder 20 Jahren die Sache durchaus noch anders gewesen. Denn da gab es noch technische Entwicklungen, die wirklich Sinn gemacht haben. Bessere Bremsanlagen wurden entwickelt beispielsweise. Die Autos wurden deutlich kräftiger. Der Verbrauch ist runtergegangen, das muss man auch ganz klar so sehen. Bessere Getriebe sind entwickelt worden. Die Fahrwerkstechnik war auch noch nicht ausgereizt, abgesehen vielleicht von Mercedes, wo im Grunde genommen ja jetzt nur noch elektronisch sozusagen nachjustiert wird. Aber die Mechanik war im Grunde genommen die gleiche, die Raumlagerhinterachse im 124er entspricht größtenteils immer noch dem, was Mercedes in den aktuellen Modellen verbaut. Ja. Aber zurück zur Frage. Ich würde sagen, emotionale Bindung hat immer eine sehr große gespielt, auch vor 15 Jahren. Da wurde man eher vielleicht sogar noch verschrobener als heute angeguckt, wenn man ein altes Auto gefahren hat. Freizeitgenuss hat immer eine Rolle gespielt wegen der besonderen Fahrsituation. Hobby ist es immer gewesen. (8 Sek.) Schrauberei hat eine größere Rolle gespielt als heute. Die Anzahl derjenigen, die selbst schrauben, nimmt meines Dafürhaltens ab. Ja das gab es auch immer im Grunde, Auto als Investment, Auto als Wertentwicklung. Das würde ich sogar im Grunde genommen gleich verstehen. Da muss man allerdings auch trennen zwischen dem Spekulanten und dem Enthusiasten. Das

sind zwei verschiedene Gruppierungen. Das sieht man ganz eindeutig auch am Flügeltürer SL, der von vielen eigentlich nur als Spekulationsobjekt in den letzten Jahrzehnten gehalten und betrachtet wird. Technikinteresse vielleicht eher weniger, das ist höchstens historisch interessant. Das würde ich am Ende mal vielleicht sehen. Ist aber kein zu unterschätzender Faktor. Und Fahrspaß würde ich eigentlich eben auf gleicher Stufe sehen wie den Freizeitgenuss.

25. **I:** Also das, Fahrspaß kommt für dich nach hinter?
26. **B:** Bitte? Nein, das würde ich auch-.
27. **I:** Achso, bei Freizeit-. Okay.
28. **B:** Ja, so würde ich das ungefähr machen. Das wäre so meine Reihenfolge.
29. **I:** Und die kommen dann ganz hinten?
30. **B:** Die, nein, das wird dem nicht gerecht. Vielleicht vor Hobby und vor Schrauberei würde ich die beiden setzen. Ist halt doch kein zu unterschätzender Aspekt.
31. **I:** Klar. Super. Gut. Dann kommen wir zur zweiten Frage. Welche Gründe gibt es deiner Meinung nach für die tendenzielle Rückläufigkeit der Nachfrage nach Oldtimern? Also wieso verliert man denn das Interesse in der Szene?
32. **B:** Ja, interessant. Ich denke, zunehmende politische Restriktionen spielen da eine Rolle. Das Auto wird als Verkehrsträger diffamiert, also politisch eher abgekanzelt. Damit einher geht auch im Grunde genommen ein abnehmendes, einfach eine abnehmende Rolle im Alltag. Wenn man jetzt gerade an Großstädte wie Stuttgart denkt, da ist man im Grunde genommen, wenn man jetzt nicht schwere Sachen zu transportieren hat, eindeutig mit öffentlichem Personennahverkehr besser unterwegs, als mit dem Automobil. Im Grunde genommen ist es so, ja all das, was man Zeitgeist vielleicht nennen würde, was da eine Rolle spielt. Auch das historische Auto in den Hintergrund zu drängen. Einfach, weil die Nutzbarkeit, das ist ein guter Begriff der Nutzbarkeit, abgenommen hat. Ansonsten halte ich aber das Interesse an historischen Fahrzeugen nach wie vor für ungebrochen, weil eben diese Emotionalität eine Rolle spielt, die moderne Autos nicht mehr in dem Maße transportieren. War das ungefähr-?
33. **I:** Ja. Was ist zum Beispiel mit dem Thema Nachwuchs oder Jugend im Bereich Oldtimer?
34. **B:** Okay. Da bin ich vielleicht als Youngtimer-Clubvertreter nicht repräsentativ, weil so richtig Nachwuchsprobleme haben wir nicht. Wir können auch immer noch junge Leute begeistern für den 124er, für den Youngtimer. Weil einfach in irgendeiner Weise das Fahren, vielleicht auch dem Zeitgeist geschuldet, das Fahren eines Youngtimers als cool, als schick empfunden wird. Und das Produkt

natürlich auch durch die Qualitäten überzeugt, durch Langlebigkeit, durch Alltagstauglichkeit. Man fühlt sich nicht, wie in einem alten Auto, man ist vernünftig unterwegs, auch auf längeren Strecken. Und das sind alles Aspekte, die dort mit einspielen, dass diese Fahrzeuge bei jüngeren Menschen auch beliebt sind. Natürlich ist auch eine wichtige Facette die noch nicht so abgehobene Wertentwicklung. Denn eine Limousine in vernünftigem Zustand, wenn man nicht gerade jetzt einen Sechszylinder will, lässt sich unter Umständen auch noch für 5.000 Euro auf dem Markt gut beschaffen, ohne dass man im Grunde genommen Abstriche in Kauf nehmen muss. Und das ist natürlich dann auch für jüngere Leute sehr reizvoll, die ja versicherungstechnisch oft sehr benachteiligt sind als Fahranfänger.

35. **I:** Absolut, absolut. Und, jetzt gehe ich schon zur nächsten Frage über, durch was lässt sich denn die große Nachfrage nach Youngtimern so erklären? Also was sind da Einflussfaktoren?
36. **B:** Das ist ganz einfach, die gute Fahrbarkeit und die, ja im Grunde genommen, noch nicht groß überholte Technik, abgesehen von den elektronischen Gimmicks, die natürlich fehlen. Also ein Youngtimer fährt sich, wenn er gut gewartet, gut in Schuss ist, fährt sich nicht wesentlich schlechter als ein ganz modernes Auto. Sicherlich gibt es im ein oder anderen Bereich dann noch Verbesserungen, die will ich auch nicht kleinreden. Aber im Grunde genommen sind die noch nahe dran am modernen Auto, was die Fahrersituation angeht.
37. **I:** Also geht es auch eher in Richtung der Nutzbarkeit?
38. **B:** Das ist die Nutzbarkeit, ja. Also im Grunde auch um die Kombinierbarkeit von Hobby und Alltagssituation. Das macht eigentlich auch unser Hobby sehr spannend, also den Umgang mit älteren Fahrzeugen sehr spannend, dass man im Grunde genommen ja eh Transportaufgaben zu bewältigen hat. Man muss von A nach B kommen, man hat Termine, man hat Pflichten. Und dann kann man halt sagen: Mensch, heute ist das Wetter schön, ich setze mich mal in meinen Oldtimer oder in meinen Youngtimer rein und verbinde das Nützliche mit dem Angenehmen.
39. **I:** Ja schön, okay. Wie wichtig ist denn für das Thema Oldtimer ein Enthusiasmus oder eine emotionale Bindung? Also inwiefern spielen diese Faktoren eine Rolle?
40. **B:** Ich halte die Rolle für sehr groß. Ohne emotionale Bindung kann man im Grunde genommen auch keine Faszination erleben. Man muss in irgendeiner Art und Weise halt herangeführt werden. Deswegen ist auch der Umgang mit historischer Mobilität wichtig. Auch im Verhältnis zu außenstehenden Dritten. Dass die in irgendeiner Weise sehen: Mensch, das ist ja wirklich mal eine schicke Karosserie oder das interessiert mich vielleicht auf technischer Ebene, wie sie das damals gelöst haben. Oder einfach die Frage, warum hält das Ding eigentlich noch, warum fährt das noch rum? Das ist auch so ein Aspekt und da muss man ganz klar sagen, die emotionale Bindung spielt eine große Rolle und auch die

Identifizierbarkeit mit dem Objekt seines Interesses. Also letzten Endes habe ich, so bin ich jedenfalls auch reingekommen in diese Youngtimerszene, weil ich halt erfahren habe anhand meines Vaters, der hatte drei Stück während der Bauzeit vom 124er. Und ich habe das halt als Kind erlebt. Man kann hunderttausende Kilometer problemlos abspulen, man muss nur Bremsen wechseln, Öl wechseln, Zündkerzen wechseln. Und im Grunde genommen ist er toll zum Fahren und auch mit vernünftigen Mitteln auf der Straße zu halten. Insofern war das für mich sehr früh erstrebenswert, so ein Modell dann später mal selber zu besitzen.

41. **I:** Klar, verstehe. Nun kommt ein Zitat: „Die Oldtimerszene lässt immer mehr in externen Betrieben machen und die Szene wird damit professionalisiert.“ Welche Auswirkungen auf den Oldtimermarkt hat denn so eine Professionalisierung.
42. **B:** Das ist eine interessante Frage. (3 Sek.) Professionalisierung bedeutet einerseits Verbesserung des fahrbaren Untersatzes. Das ist natürlich toll, wenn man Werkstätten hat, Profis an der Hand hat, die das wirklich sehr vernünftig bewerkstelligen, diese Tätigkeiten, die man auszuführen hat. Das es halt auch, ja, in einen Zustand versetzt wird, der so gut wie der neue Zustand ist, beziehungsweise unter Umständen sogar besser, wenn man an die Rostvorsorge denkt. Das ist für uns in der Szene natürlich sehr wichtig. Andererseits führt es natürlich auch dazu, dass sich einige Namen herausbilden, die dann auch deutlich höhere Summen verlangen können für ihre Arbeiten, als das bislang vielleicht der Fall gewesen ist. Insofern, einerseits führt es zu einer Verteuerung höchstwahrscheinlich, würde ich so einschätzen des Bereichs historische Mobilität. Andererseits führt es natürlich auch zu einer Verbesserung der Erlebbarkeit, weil man einfach weiß, man hat Spezialisten an der Hand, selbst wenn mal was kaputt gehen sollte. Man kann es wieder richten lassen. Und man muss halt nicht sagen: Nein, jetzt fahre ich mit dem Wagen nicht, weil ich Sorge habe, dass wieder dies und jenes kaputt geht. Das rückt etwas in den Hintergrund. Insofern ja, einerseits bessere Nutzbarkeit aber andererseits vielleicht auch ein höherer preislicher Sektor.
43. **I:** Okay. Jetzt kommen wir nochmal auf das Thema der Motive zu sprechen. Wir machen das ganze Spiel nochmal. Und zwar hätte ich gerne, dass du diese Begrifflichkeiten nochmal vor dem Hintergrund der heutigen Zeit priorisierst und dann überlegst, was sind denn Motive zur Anschaffung eines Oldtimers heute?
44. **B:** Okay. (4 Sek.) Heute würde ich im Grunde die geldliche Schiene weiter vorne sehen. Weil bis vor einem guten Jahr jedenfalls die preisliche Entwicklung immer nach oben ging. Auch in der Youngtimerszene und nicht nur bei den Oldtimern. Es lockt halt auch viele an, gerade auch vor dem globalen politischen Hintergrund, dass klassische Investitionen nicht mehr den Stellenwert haben wie früher, beziehungsweise nicht mehr unbeschränkt zur Verfügung stehen. Natürlich dann auch Autos in den Blickpunkt gerückt sind. Also anfangs hätte man als Investition eher Immobilien betrachtet. Aber durch den massiven Anstieg der Immobilienpreise, da hat es viele dann auch in die, also Immobilien meine ich, hat es manche dann auch in die Mobilen hineingedrängt. Und jetzt

mittlerweile, damit erkläre ich mir zumindest den leichten Preisknick, den es am Markt zu sehen gibt, hat sich wieder die Kenntnis manifestiert, Autos kosten ja auch Geld. Die stehen nicht nur rum und sehen gut aus und ich kann sie dann zum gleichen Preis jahrzehntelang später wieder verkaufen. Sondern sie müssen vor Standschäden bewahrt werden, sie müssen regelmäßig bewegt werden, sie müssen regelmäßig gewartet werden, um die Technik einfach im Gang zu halten. Und das wird viele, die das als Investment betrachtet haben, jetzt auch wieder ein wenig ernüchtert haben, sodass sie vielleicht dann doch nach anderen Investitionsmöglichkeiten suchen. Ich würde das also so sagen, dass im Grunde genommen heutzutage emotionale Bindung und Hobby nach wie vor sehr weit vorne sind. Also ich würde vielleicht sagen emotionale Bindung, Hobby, Investment und Wertentwicklung. Das differenziert sich für mich kaum. Und dann würde ich Schrauberei ganz hinten sehen und würde das Technikinteresse naja, auch hinter Fahrspaß und Freizeitgenuss verbuchen. Das wäre so meine Reihenfolge. Also ohne emotionale Bindung geht es meines Erachtens nicht. Und das ist halt die Herausforderung an uns als Clubszene auch, die emotionale Bindung immer wieder aufrecht zu erhalten. Wie gesagt, wir haben einen guten Altersdurchschnitt von etwas Mitte 40 bei uns im 124er Club. Das ist noch ganz gut, weil wir halt auch unter 30-Jährige regelmäßig für den 124er begeistern können. Unser neuer Regionalleiter in Baden-Württemberg, der ist gerade mal 20 geworden. Und der war also noch gar nicht auf der Welt, als der letzte 124er vom Band gelaufen ist. Das ist ja auch interessant. Und trotzdem hat er sozusagen sich für dieses Modell begeistern können. Hatte den, glaube ich, noch nicht mal in der Familie erlebt, sondern ältere Modelle. Sein Vater hatte einen Strich 8er Coupe, der ist mittlerweile auch in seine Obhut übergegangen und ich glaube, die sind viel 123 gefahren.

45. **I:** Stark, okay. Wenn wir mal noch weiter von der Jugend sprechen. Kann man sagen: Die Youngtimer und alles was unter 30 ist erfahren weiterhin ein Interesse und älter als 30 Jahre wird mittelfristig an Nachfrage verlieren? Also gibt es da auch so eine Scherenbewegung?
46. **B:** Schwer zu sagen. Ehrlich gesagt bin ich mir selbst auch noch nicht ganz im Klaren, wie sich das entwickeln wird. Es hängt davon ab, ob es uns in der Szene gelingt, einfach die Begeisterung für die älteren Fahrzeuge auch bei den Menschen im Hinterkopf zu manifestieren. Also dazu gehört aber eigentlich auch, dass wir klar formulieren: Ja, man kann diese Autos fahren. Es ist nicht unbedingt ein abgehobenes Hobby, man kann es sich leisten. Und wir müssen in den Blickpunkt rücken, warum man es sich vielleicht auch leisten sollte, warum es sich lohnt, sich damit auseinanderzusetzen. Und das ist traditionell sicherlich so, dass ältere Modelle, ältere Baureihen, Clubs auch die in dieser Szene für diese älteren Baureihen dann auch stehen, mehr Anstrengungen machen müssen, jüngere Leute zu begeistern, dieses Hobby noch zu leben. Denn ansonsten, wenn man das nicht macht, gibt es irgendwann den Erbfall, der Erbe kann mit dem Fahrzeug nichts mehr anfangen und guckt am Markt, was werden für Preise aufgeboten für diese Modelle? Und dann ist die Entscheidung ja leicht, zu sagen: Okay, dann veräußere ich den. Insofern, das fängt aber nicht nur bei den Clubs

an, das fängt auch an in der Familie. Man muss halt auch familiär dafür sorgen, dass vielleicht, wenn es einem am Herzen liegt, die Jugend auch in das Hobby hineinwächst, in die Szene hineinwächst. Deswegen kann bei uns im Club beispielsweise jeder auch seinen Partner mitbringen, ohne dass irgendjemand Anstoß daran nimmt. Und wenn die Kinder dabei sind, umso besser. Die werden bei uns mit offenen Armen empfangen. Auch, weil wir halt wissen, wenn der Partner nicht mitgeht, wenn die Familie nicht mitgeht, wenn man alleine dann dasteht mit diesem Hobby, was ja doch durchaus auch kostenintensiv auch bei 124er sein kann. Dann ist das schneller zu Ende, als man das eigentlich sich wünscht. Und insofern, die Erlebbarkeit ist immer sehr wichtig und die Auseinandersetzung mit Dritten. Mir geht es ja auch so, ich gehe durch die Hallen hier auf der Expo, ich sehe schöne Karosserien, ich kann mich dafür begeistern. Das ist ja fast wie Kunstwerke auf Rädern. Und dann kommt man ins Gespräch. Dann sagt man: Ja, was sind denn die Stärken des Modells, wo liegen die Schwächen? Was muss ich ungefähr im Jahr aufwenden, um das zu erhalten, das Produkt? Und dann weiß man ungefähr Pi mal Daumen, was auf einen zukommt. Und insofern ist die Clubszene sehr sehr wichtig dafür. Und was mich halt freut ist, dass nach wie vor sich viele Menschen für diese historischen Autos, Oldtimer wie auch Youngtimer begeistern können. Man sieht es an den Besucherzahlen auf den Messen. Die Messen schießen wie Pilze aus dem Boden bundesweit. Also die Nachfrage ist da. Was ich allerdings auch als Gegenbewegung empfinde zu der Entemotionalisierung des modernen Autos, was im Grunde genommen zunehmend den Menschen ablösen möchte und bevormunden möchte, was auch nicht jedem passt.

47. **I:** Klar, okay, sehr gut. Jetzt waren wir schon beim Thema Überalterung. Alle Leute werden älter, es kommen Generationen nach. Das Problem besteht ja wirklich vor allem bei den älteren Generationen, auch bei den älteren Clubs, die die älteren Fahrzeuge vertreten. Wie sehen denn Konsequenzen aus, wenn die älteren Herrschaften wegsterben oder wenn die Szene generell überaltert?
48. **B:** Das ist auch schwer zu sagen. Man muss natürlich die Sache auch demographisch betrachten. Wenn es uns nicht gelingt, dauerhaft jüngere Leute für unser Hobby zu begeistern, dann wird es unser Hobby schwer haben, in Zukunft noch überhaupt möglich zu sein. Weil in irgendeiner Weise dann letzten Endes auch die Spezialisten überaltern, die kommen in die Jahre. Die haben vielleicht dann auch keine Nachfolge mehr für ihre Betriebe, dann gibt es weniger Möglichkeiten der Instandhaltung, ganz zu schweigen von der politischen Akzeptanz, über die wir ja auch schon gesprochen haben, die im Augenblick halt eher negativ aussieht. Wobei das auch eine politische Strömung ist, die sich wieder ändern kann. Es ist halt ideologisch zu betrachten, diese Entwicklungen, die im Augenblick die Situation vielleicht auch ein bisschen verfälschen. Gleichwohl (4 Sek.) Jetzt habe ich ein bisschen den Faden verloren, wie war die Frage?
49. **I:** Überalterung. Was passiert, wenn die Szene überaltert, also wenn die älteren Herrschaften wegsterben?



50. **B:** Jaja, nein, das ist-. Sicherlich wirkt sich das auf die Preise auch letzten Endes aus.
51. **I:** Also Preisauswirkungen schon mal ein Kriterium.
52. **B:** Ja, das könnte ich mir sehr gut vorstellen. Weil die Nachfrage dann nicht dementsprechend ist. Und (5 Sek.) ja, auch die Erlebbarkeit im Alltag wird leiden. Weil die Jugend möglicherweise dann flankiert durch die politische Strömung derzeit in der Mobilität mit historischen Autos keinen Mehrwert mehr für ihr Leben empfindet. Das wäre natürlich sicherlich auch ein sehr unangenehmer Aspekt.
53. **I:** Gut. Wenn wir in die Zukunft blicken, ausgehend von dem Standpunkt, dass die Nachfrage wirklich sinkt: Welche Mittel und Maßnahmen kann man ergreifen, zum Beispiel auch ihr jetzt als Club, um den Enthusiasmus für Oldtimer, gerade in der jüngeren Generation wiederaufleben zu lassen? Welche Möglichkeiten gibt es?
54. **B:** Ja, aufgeschlossen auf Leute zugehen. Wenn jemand vielleicht mal sagt: Okay, wie wäre es, ich würde gerne mal ein paar Meter mitfahren? Dann nicht gleich sagen nein, ihr macht mir die Polster schmutzig. Sondern sagen okay, steigt ein. Wir drehen mal eine Runde. Einfach um zu zeigen, es ist im Grunde nichts, was sich völlig überholt hat, sondern es ist im Grunde etwas, was man auch heute noch verwenden kann, nutzen kann, gebrauchen kann.
55. **I:** Das heißt, so Richtung Bezug schaffen oder mal fühlen lassen so.
56. **B:** Bezug, der ist ganz wichtig, ja. Genau. Man muss einen Bezug schaffen. Man muss den haptischen Bezug schaffen, also dass man sieht, welche Produktionsmechanismen verwendet worden sind, was für Materialien verwendet worden sind. Die Hochwertigkeit des Produktionsprozesses kann man ja auch im Produkt erleben. Und gleichzeitig auch mal einfach aufgeschlossen sein und hinten anstellen, dass vielleicht dann auch das Schmuckstück und die Präziose dadurch mal in Berührung mit Dritten kommen kann. Also zu viel Dünkel darf man einfach nicht haben. Man muss Barrieren abbauen. Das versuchen wir auch im Club.
57. **I:** Barrieren abbauen.
58. **B:** Ja, das ist eigentlich ganz wichtig. Man muss sagen, wenn jetzt Interessenten kommen zu mir und sagen: Eigentlich wollte ich ja gerne einen 124er kaufen aber gibt es da überhaupt noch Teile, kann man die überhaupt noch fahren? Wie sieht das denn aus? Dann obliegt es eigentlich uns als Szene dann auch zu sagen: Ja, es gibt zwar Engpässe an Teilen aber es ist letzten Endes alles lösbar. Und deswegen gibt es auch uns als Club, dass wir mit Mercedes zusammenarbeiten, dass wir mit Dienstleistern zusammenarbeiten, um diese Engpässe zu lösen. Dann gibt es auch neue Produktionsmechanismen, spannend ist in dem Zusammenhang sicherlich auch die 3D-Druckerei, die zunehmend ja glücklicherweise aufkommt und zumindest bei nichttragenden Teilen durchaus

schon ernstzunehmend ist. Und dann geht eigentlich nichts darüber, einfach mal die Leute auch sich ins Auto setzen zu lassen und das Auto auf sich wirken zu lassen. Wie im Grunde genommen auch im modernen Autoverkauf. Man geht ja auch ins Kaufhaus und möchte erstmal wissen, worauf lasse ich mich ein, wenn ich mich jetzt für dieses oder jenes Modell entscheide. Und das ist für mich ein wesentlicher Aspekt.

59. **I:** Schön. Gut. Dann wären wir beim dritten Block, der ist jetzt auch wesentlich kürzer. Und da kommen wir auf das Thema Imageproblem. Der Oldtimer, wird ja heutzutage schon stark hinterfragt. Also vor allem von der Nicht-Szene. Es gibt Umweltdebatten, Dieselfahrverbote, bis hin zu, dass man dem Oldtimer ja unterstellt, er wäre ausschließlich ein Luxusgut, was natürlich mit steigenden Preisen zu tun hat, was natürlich immer der Perspektive geschuldet ist. Und jetzt kommen wir auf das Imageproblem. Vielleicht kannst du mir mal erklären, so aus deiner Perspektive, wie hat sich denn das Image eines Oldtimers in den letzten 15 Jahren verändert? Gibt es da eine Entwicklung?
60. **B:** Ja. Also ich denke, der klassische Oldtimer wird dann immer sehr entspannt und positiv wahrgenommen. Einfach weil er ja die Aura der Vergangenheit in sich trägt, schön anzusehen ist. Früher konnten sich diese Designer noch ganz anders austoben, als das heute der Fall ist, wo der Windkanal vieles dominiert. Und bei vielen Detaillösungen hat man auch nicht gleich nach den Kosten gefragt, sondern hat das dann halt auch aus technischem Spleen, technischem Interesse umgesetzt, koste es, was es wolle. Auch als Alleinstellungsmerkmal des Fahrzeugs möglicherweise. Oder aus anderen Motiven. Insofern, die Besonderheiten, die die Vielfalt an Kulturgutmobilem war einfach noch anders als heute, wo sich viele Hersteller halt aus dem gleichen Pool der Zulieferer bedienen und auch die Autos sich nach meinem Dafürhalten im Fahrverhalten angleichen zunehmend. So hat doch fast jeder Youngtimer und erst recht jeder Oldtimer sein spezifisches Fahrgefühl, was man dann auch kennen und schätzen lernt. Und insofern, der klassische Oldtimer wird nach wie vor nach meinem Dafürhalten als sehr positiv empfunden. Was ins Gerede kommt ist möglicherweise der Youngtimer, einfach aus Angst vor dieser besagten Schwemme. Wobei ich glaube, das wird die Zeit zeigen. Ich selbst erwarte keine so riesige Schwemme, weil, ich hatte es eingangs erwähnt, die Instandhaltungskosten auch bei Youngtimern oft über dem liegen dürften, was so im Durchschnitt für Oldtimer aufgewendet wird, allein aufgrund der Komplexität der Technik, die die modernere Technik auch einfach bedingt. Und das wird sich wieder defilieren. Gerade jetzt auch, wo politisch Gegenwind herrscht und Abwrackprämien bezahlt werden und die Kosten ja auch beträchtlich sind, die man aufzuwenden hat, um aus reinem Enthusiasmus heraus den Youngtimer auf der Straße zu halten, möchte ich eigentlich die Prognose wagen, dass in ein paar Jahren sich diese Diskussion auch wieder versachlichen wird und auch der Youngtimer positiver empfunden wird, als er vielleicht heute empfunden werden dürfte.
61. **I:** Und wie war das Image von Oldtimern vor 15 Jahren zum Beispiel. Also gibt es eine Veränderung oder ist das durchweg positiv?

62. **B:** Ja gut, mittlerweile ist es ja auch so, dass Oldtimer ins Gerede kommen wegen der ganzen Umweltzonen und Abgasgeschichten durchaus ja, falls das in großem Stil erfolgen sollte, auch zurecht. Weil vor der Katalysatorära halt sehr viel mehr Schadstoffe einfach in die Luft gelangt sind, als das nach Erfindung des Katalysators der Fall gewesen ist. Und im Grunde genommen ist nach der Einführung des geregelten Drei-Wege-Kats die Kritik, die wir jetzt haben und auch politisch forciert erleben müssen wahrscheinlich ein Zerrbild und gar nicht der Wirklichkeit entsprechend. Wenn man jetzt zum Beispiel sich vor Augen hält, die ersten Katalysatorfahrzeuge mit den jetzigen Katalysatorfahrzeugen mal bezogen auf die Benziner, sind im Grunde genommen ja keine technischen Verbesserungen am Katalysator groß mehr gelungen. Vielleicht mit der Abgasrückführung, das war nochmal ein Schritt, um da ein paar Schadstoffe noch herauszuhalten. Aber im Grunde ging es immer um die schnellere Erwärmbarkeit, also die schnellere Einsatzbereitschaft des Katalysators, die sich dann verbessert hat. Und der Katalysator filtert ja weit über 90 Prozent aller Schadstoffe raus, sodass im Grunde genommen gar nicht mehr viel übrig bleibt, was im Grunde genommen dann noch schädlich sein kann. Man merkt es ja auch, du bist nicht so alt wie ich, aber in meiner Kindheit, da roch es ganz anders. Wenn ich in der Stadtmitte unterwegs war. Und heutzutage hat man eigentlich an Düften kaum noch etwas in der Nase, wenn man durch die Stadt geht. Und da hat sich natürlich sehr viel verbessert. Heute haben wir die Situation, dass wir eine Luftqualität in den Innenstädten haben, die vor 20 Jahren noch nicht mal auf dem platten Land vorgeherrscht hat. Das darf man bei der ganzen Diskussion nicht vergessen. Und da hat das Auto einen entscheidenden Anteil dran genommen. Ich kann dir das auch mal schicken, ich habe da grade Statistiken gelesen, die im Grunde genommen diese ganze Schadstoffentwicklung, die automobil verursacht wird, analytisch betrachtet haben. Da hat das Auto sehr viel Boden gewonnen. Und bei den Diesel ist es ja so, die jetzt in Verruf gekommenen Euro-5-Diesel, die wesentlich mehr Stickoxide ausstoßen als zum Beispiel auch die Euro-4-Diesel und deswegen ins Gerede kommen, da hatten die Ingenieure halt optimiert auf Feinstaubreduzierung, was bei den Euro-4-Diesel noch eine größere Rolle gespielt hat. Und man kann halt das eine Ziel nicht auf Kosten des anderen Ziels erreichen. Einfach, weil den Feinstaub kriegt man raus, wenn man die Verbrennungstemperatur, also die Verdichtung erhöht, das war bei den Euro-5-Dieseln der Fall. Und bei höherer Verdichtung, höherer Temperatur entsteht aber dann mehr Stickoxid. Insofern ist das eine Reduzierung-.
63. **I:** So ein Trade-off oder so.
64. **B:** Genau, richtig. Und man kann das Eine nicht optimieren, ohne das Andere zu verschlechtern. Und da wurden wahrscheinlich die Hersteller auch reingelegt von der Politik, die jetzt auf einmal auf die Idee kommt, dass Stickoxid über den Feinstaub zu erheben und wichtiger zu finden, weil mittlerweile natürlich auch die Feinstaubwerte in den Innenstädten so stark abgeebbt sind, dass die auch unterhalb der Grenzwerte meistens bleiben. Deswegen, auch wenn Feinstaubalarm in Stuttgart gesagt wird, ich meine, das ist eine sprachliche Ungenauigkeit. Müsste man mal differenziert betrachten. Ich glaube, gemeint ist

in Wirklichkeit Stickoxidalarm. Und jetzt die modernste Dieseltechnologie, die hat es ja durch die Harnstoffeinspritzung geschafft, auch die Stickoxide wieder zu eliminieren weitgehend, sodass vielfach im Grunde genommen die Luft, die aus einem modernen Diesel auf dem Auspuff kommt, ähnlich von der Qualität sein dürfte wie die umgebende Luft überhaupt in der Stadt. Also da findet eine Ächtung statt, die rein sachlich argumentiert nicht gerechtfertigt ist und auch nicht angebracht ist.

65. **I:** Spannend. Das war ein gutes Schlusswort. Dann gehen wir vielleicht eins weiter. Wenn wir mal annehmen, dass der Oldtimer das Image als Luxusgut besitzt: Welche Auswirkungen hat es auf die Szene?
66. **B:** Ja das wäre nach meinem Dafürhalten eine eher negative Auswirkung, die das hätte. Nämlich die Akzeptanz in breiten Schichten der Bevölkerung würde wegfallen, wenn man da hin arbeitet, das als Luxusgut zu etablieren. Eventuell auch noch als etwas Elitäres. Da würde die Bevölkerung sicherlich nicht mehr positiv aufgeschlossen sein oder nicht mehr in dem Maße positiv aufgeschlossen sein dem gegenüber. Insofern ist das auch sehr wichtig, die breite Teile der Bevölkerung immer teilhaben zu lassen. Sicherlich, das ist auch ein Zielkonflikt mit dieser Sparte Investment, Wertentwicklung. Weil diese Ziele können sich nicht realisieren lassen auf Kosten der anderen Ziele: Fahrspaß, Freizeitgenuss, emotionale Bindung, Hobby. Weil letzten Endes, wenn man das jetzt rein als Investitionsobjekt sieht und als Luxusgut sieht, wird die Akzeptanz bei der Bevölkerung leiden und die Erlebbarkeit, das was eigentlich für den wahren Enthusiasten der Umgang eigentlich mit alten Autos ausmacht, der wird in Bedrängnis geraten.
67. **I:** Verstehe. Jetzt hat Luxus einen negativen Faktor und das ist das Thema Neid. Schätzt du, wenn man den Blick auf den Oldtimer richtet, den Neidfaktor auf Oldtimerbesitzer, wenn das jetzt in der Öffentlichkeit gesehen wird, heutzutage höher ein, als es vielleicht früher noch der Fall war?
68. **B:** Leider ja. Auch ich habe bei meinem 124er Coupe jemanden gehabt, der mir mit einem Schlüssel oder Ähnlichem eine Verzierung in die Seite vor ein paar Jahren beigebracht hat. Da spielt Neid sicherlich die ausschlaggebende Rolle. Die haben nicht gewusst, dass ich das Coupe vor gut zehn Jahren für 3.000 Euro gekauft habe und mittlerweile auch einiges an Geld eingesteckt habe, um ihn technisch up to date zu bringen und auch optisch wieder fit zu machen. Im Grunde genommen, diejenigen Leute verkennen wahrscheinlich aus einfach Desinformation oder mangelndem Interesse verkennen sie, dass das im Grunde genommen der reine Enthusiasmus ist, der dazu führt, dass solche Autos noch herumfahren. Und das macht mich schon traurig. Andererseits ist es ja so, dass der durchschnittliche Oldtimer im Bereich 15.000 bis 20.000 Euro über die Bühne, also den Besitzer wechselt. Also nicht unbedingt jetzt gemessen an Preisen für Neufahrzeuge als Luxusfahrzeug gelten muss. Insofern ist es da schon ein Zerrbild, was bei manchen Menschen entsteht. Vielleicht auch politisch ideologisch befördert, schwer zu sagen. Müsste man mal Ursachenforschung

betreiben, wenn man das möchte, wo eigentlich diese Entwicklung herkommt. Aber vielfach hat der Neid leider tatsächlich aus meiner Sicht zugenommen.

69. **I:** Zugenommen, mhm. Und wenn wir jetzt weg vom Luxus schauen, hin auf die Umweltdebatten, in der Vergangenheit aufgekommen sind. Welches Risiko entsteht denn für die Oldtimerszene aus diesen Umweltdebatten, Fahrverboten. Welche Auswirkungen hat sowas?
70. **B:** Ja es geht im Grunde genommen um das Weiterbestehen unseres Hobbys.
71. **I:** Du meinst das Aussterben wäre quasi so auf der langen Bank eine Folge?
72. **B:** Also, wenn jetzt sich die Ideologen durchsetzen, was ich nicht glaube, man sieht es ja, es gäbe nicht so viele Messen mit so vielen Besuchern, wenn nicht unser Hobby noch in den breiten Bevölkerungsschichten verankert wäre. Wenn nicht die Akzeptanz sehr gut wäre bei den Bürgern. Aber rein die politische Akzeptanz, wenn ich jetzt mal vom politischen Establishment ausgehe, ist im Grunde genommen da die Entwicklung eher negativ zu betrachten, wenn auch nicht völlig hoffnungslos. Aber eher negativ, weil wir gerade dominiert werden von einem Gedankentum, was eher der individuellen Mobilität skeptisch gegenübersteht. Und das ist halt das Schlimme. Am liebsten würden uns die Politiker bald gar nicht mehr einen Führerschein ausstellen. Sie wollen uns gar nicht mehr Autofahren lassen. Die Entwicklung geht dahin, dass man fördert, dass die Mobilität automatisch stattfindet. Dass sozusagen selbstfahrende Autos konstruiert werden, dass der Mensch sich der Technik unterordnet, immer mehr in den Hintergrund gedrängt wird. Das ist aber im Grunde genommen eine Ideologie, eine gewisse Philosophie, die dahintersteckt. Und vielleicht als Gegenpol dessen erlebt auch bei breiten Teilen der Bevölkerung jetzt die historische Mobilität doch erheblichen Zuspruch.
73. **I:** Haben diese Diskussionen über Umwelt und Co auf die Preislage oder auf das Interesse nach dem Oldtimer, einen Einfluss, sodass man sagt: Ich bin eher vorsichtig, weiß nicht, ob ich es noch brauchen kann oder gar noch in die Stadt reinfahren darf?
74. **B:** Also kann ich bisher nicht beobachten. Ich beobachte eher eine Frontenverhärtung zwischen denen, die dafür sind, das zu erhalten und zu fördern, also auch denjenigen, die es kennengelernt haben und auch betreiben und denjenigen, die da völlig außen vor stehen, beziehungsweise auch schon mit dem Auto emotional per se nicht mehr viel zu tun haben oder zu tun haben wollen. Da gibt es sicherlich eine Frontenverhärtung. Aber es gibt auch eine zunehmende Versachlichung der Debatte, die mich etwas hoffnungsfroh stimmt. Ausgehend von diesen Lungenfachärzten, die jetzt ja jüngst-
75. **I:** Haben sich zurückgezogen oder sowas?
76. **B:** Nein, haben sich nicht zurückgezogen. Sie haben nur, sage ich mal, die Auswirkungen falsch berechnet, sodass letzten Endes nicht so schnell, ja wie soll

ich sagen? Ich habe jetzt die Fakten auch gerade nicht parat. Aber zurückziehen mussten sie es nicht. Leichte Rechenfehler, die aber eigentlich am Gesamtergebnis nichts geändert haben, haben sie zugegeben und eingeräumt. Aber es wird halt nicht mehr, das beklage ich, also diese Sachlichkeit in der Debatte, die fehlt. Es ist ideologisiert. Die Politik behauptet halt Sachen, wenn jetzt das Umweltbundesamt hingehet und sagt: So und so viele Tote gibt es im Jahr wegen Stickoxiden, ist das totaler Blödsinn. Weil einfach Kausalität und Korrelation verwechselt wird. Die haben halt Untersuchungen gemacht, dass in städtischen Gebieten an vielbefahrenen Straßen, dass da in gewisser Weise die Lebenserwartung von den Leuten, die durchschnittliche Lebenserwartung ein bisschen kürzer ist, als auf dem Land. Aber das kann auch mit ganz anderen Faktoren zusammenhängen. Zum Beispiel soziologischen Faktoren. Beispielsweise, wenn man sich mal anschaut, wohnen vielleicht auch jetzt die Leute, die einen eher ungesünderen Lebensstil pflegen, auch an so vielbefahrenen Straßen. Da spielt sicherlich auch ein bisschen die Sozialisierung mit rein.

77. **I:** Ganz andere Faktoren.
78. **B:** Natürlich, ganz andere Faktoren. Also man könnte das eigentlich nur sachlich korrekt ermitteln, wenn man jetzt als Bürgermeister sagt: Okay, ich würfle mal bunt durcheinander. Jetzt kommen die reicheren Leute und die ländliche Bevölkerung, die kommt jetzt an diese Hauptverkehrsstraße und die, die da bisher gewohnt haben, die ziehen aufs Land. Das lässt sich natürlich nicht realisieren. Aber man muss eigentlich da mal seriös argumentieren und sagen: Es gibt de facto, das haben ja auch die Lungenärzte klar gemacht, und da haben sie völlig recht. Es gibt de facto niemanden, wo man sagt: Aha, der ist jetzt an Stickoxidbelastung gestorben im Straßenverkehr, sondern es ist einfach nur eine Korrelation, keine Kausalität. Die ist nicht nachgewiesen. Überdies ist es ja so, dass es den Irrglauben gibt in der Bevölkerung, dass allein jetzt, wenn man sich Stuttgart aufhält, dass das schon gesundheitsschädlich wäre. Da gibt es überhaupt keinen Nachweis zu.
79. **I:** Okay, super. Kommen wir zur letzten Frage von diesem Thema. Da geht es wieder ein bisschen zurück auf das Oldtimerimage, nun aber in der Zukunft. Was würde denn zu einer Verbesserung führen? Du sagst ja, das ist eigentlich schon in Ordnung, aber was würde zu einer Verbesserung des Oldtimerimages führen?
80. **B:** Ja, einfach dass wir auch in der Szene anfangen, sachlich zu argumentieren, wie wir es jetzt in dem Gespräch auch gemacht haben. Dass wir halt mal wirklich sagen: Fakt ist, echt klassische Oldtimermodelle gibt es so wenige und die werden nur bei schönem Wetter und zu besonderen Angelegenheiten mal herausgeholt, dass die eigentlich, was die Schadstoffausstöße anbelangt, nicht die entscheidende Rolle spielen und auch nicht spielen können. Und überdies bei Youngtimern durch die Einführung des geregelten Drei-Wege-Katalysators im Grunde genommen diese Frage sich auch kaum noch stellt. Und man muss halt mit Argumenten, mit sachlichen Argumenten muss man diesen Vorwürfen

begegnen. Und dann entkräftet sich vieles von allein.

81. **I:** Das klingt so ein bisschen, also wenn ich jetzt richtig verstehe, dass du im Endeffekt sagst, dass es eine Transparenz braucht. Diese Falschinterpretation von wegen der Oldtimer als Luxusgut und die zahlreichen Umweltdebatten, sollte man das in der Bevölkerung erklären? Wäre das Teil für Öffentlichkeitsarbeit aus den Clubs raus zum Beispiel?
82. **B:** Ich würde das so sehen, dass die Clubs auch eine Verantwortung haben, das hinzubekommen. Und deswegen arbeiten wir im 124er Club seit letztem Jahr zusammen mit dem Verein Initiative automobiles Kulturgut e. V. Da sind wir eingetreten. Und die versuchen gerade, das zu realisieren. Also die versuchen, Aufklärungsarbeit Politikern gegenüber zu leisten und Aufklärungsarbeit auch der Presse gegenüber zu leisten und sind auch eng am Bundestag dran. Und versuchen im Grunde genommen, da eine Versachlichung der Debatte einfach hinzubekommen. Und das muss uns allen ein großes Anliegen sein, damit wir unser Hobby auch in Zukunft noch wie bisher leben können und genießen können.
83. **I:** Klar. Super, gut. Dann kommen wir zum letzten Block, das ist das Thema Preisproblem. Du hast es vorher schon angesprochen, wir befinden uns ja in einem Markt, der jetzt aktuell zahlenmäßig vielleicht ein bisschen stagniert. Dennoch tendieren die Preise langfristig weiter nach oben. Jetzt wäre die erste Frage: Wie wirkt sich diese Preisentwicklung der vergangenen Jahre allgemein auf die Oldtimerszene aus, was passiert da?
84. **B:** Ja, interessant. Aber ich denke, die höherpreisigen bis hochpreisigen Oldtimer, da erleben wir jetzt schon eine Einbuße. Dieses Jahr habe ich noch nichts gehört. Aber letztes Jahr, da wurden von den professionellen Händlern deutlich weniger Pagoden zum Beispiel verkauft, als im vergleichbaren Zeitraum des vergangenen Jahres. Und da muss man halt sagen, diese doch schon eher hochpreisigen Oldtimer, die werden wahrscheinlich dann eher Schwierigkeiten bekommen. Beim 124er gab es nur einen ganz kleinen Knick, für spezielle Modelle, für die Volumenmodelle war da gar nichts feststellbar, sage ich mal. Aber Cabrios haben eine leichte Delle erlitten, was ich so beobachtet habe und auch die 8-Zylinder haben eine leichte Delle, aber marginal. Und ich sehe das sowieso immer mit einem weinenden und einem lachenden Auge. Einerseits ist es natürlich schön, wenn in puncto Wertentwicklung das Bestehende was man hat auch dann ein wenig stabil ist, beziehungsweise steigt. Andererseits, das ist ja die Kehrseite der Medaille, dass dann immer auch die Ersatzteilpreise und die Instandhaltungspreise anziehen. Und insofern ist das bis zu einem gewissen Punkt sicherlich auch erstrebenswert. Aber zu weit darf dann die Sache auch nicht gehen, denn das verfälscht dann letztlich sogar auch das Klientel in den Clubs. Bei uns sind es größtenteils, ich sage mal, wir sind ein Mittelklasseclub, da gibt es viele bodenständige Menschen, die auch ja früher im Alltag diesen Wagen bewegt haben, jetzt als Hobby bewegen, im Alltag moderne Mercedes fahren. Und einfach aber die Bodenständigkeit bewahrt geblieben ist.

85. **I:** Ist das ein Thema? Geht die verloren?
86. **B:** Ich würde da mal sagen, mit zunehmender Preisentwicklung der Baureihe, für die der jeweilige Club auch steht, geht auch dieser, ja wie soll man sagen, der, jetzt fehlt mir das Wort, Stallgeruch, aber es geht in die Richtung. Dieser Zusammenhalt, also die gleiche Denke der Mitglieder geht dann auch sicherlich ein bisschen verloren.
87. **I:** Das ist eine gute Überleitung. Das merkt ihr ja vielleicht in den Clubs, dass manche reinkommen, die sind enthusiastisch, die kennen das Auto, wie du sagst, von früher. Manche machen es vielleicht eher aus einer Investmentperspektive. Gibt es bei der Anschaffung eines Oldtimers eine Verschiebung in den Motiven, angesichts der steigenden Preise?
88. **B:** Also bei uns im Club kann ich das derzeit noch nicht feststellen. Selbst bei den teuren Modellen im Grunde genommen nicht. Da überwiegt der Enthusiasmus. Aber ich denke, mit Blick auf die Szene, die ich dann zum Teil auch als Außenstehender erlebe, würde ich das auf jeden Fall bejahen.
89. **I:** Okay, gut. Spielt beim Oldtimer das Motiv einer potenziellen Wertentwicklung, also was du jetzt für dich eingeordnet hast, und dahinterliegende ökonomische Ziele eine Rolle? (7 Sek.) Wird eine mögliche Wertentwicklung vielleicht zunehmend wichtiger?
90. **B:** Die Tendenz gibt es sicherlich. Aber wie gesagt, das ist auch ein anderes Klientel, als wir jetzt über unseren Club bedienen, klar.
91. **I:** Wie haben sich die Preise bei euch in der Baureihe entwickelt?
92. **B:** Ja, also die Volumenmodelle sind immer noch für deutlich unter 10.000 in gutem Zustand zu haben. Kommt sehr stark darauf an auf die Ausstattung. Auf manches will heute kaum noch jemand verzichten, wie eine Klimaanlage. Also das ist sehr stark wertmindernd, wenn keine Klimaanlage verbaut ist. Und ja, die Spitzen markieren sicherlich die Cabrios, das sind die teuersten, die über 20.000 deutlich gehandelt werden in gutem Zustand. Gefolgt von den 8-Zylindern, die auch stark angezogen haben. Insbesondere der 500er und die AMG natürlich, die sind sehr stark abgehoben. Da muss man schon über 100.000 rechnen, wenn man überhaupt noch einen bekommt.
93. **I:** Sind die explodiert so ein bisschen?
94. **B:** Ja es gab ja nie sehr viele davon und die kennen sich auch alle untereinander. Aber das ist schon in der Tat so. Also wenn man jetzt einen E500 Limited zum Beispiel betrachtet, der ist schon sehr stark abgehoben und wird um die 50.000 aufwärts gehandelt, wenn er ein bisschen was taugt. Aber auch, wir haben ja auch die E60 AMG haben wir auch ein oder zwei im Club und das sind auch ganz bodenständige Menschen, die den fahren.



95. **I:** Geile Kiste.
96. **B:** Ja, muss ich auch sagen.
97. **I:** Das heißt aber, die Volumenmodelle bewegen sich in so einem moderaten Preisanstieg, aber sind noch im Rahmen. Und diese kleinen Baureihen, die besonderen, die es halt ein paar 100 Mal gibt, die haben schon einen steileren Anstieg. Ist das richtig?
98. **B:** Ja, das ist richtig. Und die T-Modelle hängen so dazwischen. Also einfach, weil es kaum noch gute Autos am Markt gibt.
99. **I:** Also ist es so ein bisschen stückzahlbezogen? So klingt das gerade.
100. **B:** Ja, durchaus. Weil die Stückzahl, der Stückzahlbezug spielt auch immer eine Rolle, wie viele dann am Markt verfügbar sind und wie die Nachfrage ist. Also die Nachfrage ist auch durchaus da am Markt, würde ich sagen, nach sehr hochpreisigen Oldtimern. Und so die Volumenmodelle, die sich so jeder leisten kann oder auch leisten möchte, die bleiben immer noch eher auf dem Teppich. Also Geld ist halt bei manchen da und das spürt man auch in der Szene.
101. **I:** Kommt vielleicht gerade so der stärkere, mehr dieser Investmentgedanke bei raus?
102. **B:** Ganz genau.
103. **I:** Also, dass diese hochpreisigen Autos eben nur noch in die Garage gestellt werden mit Brandschutzeinrichtung. Einfach nur zum Stehen und diese bodenständigeren Fahrzeuge halt wirklich noch auf der Straße gesehen werden und diese Szene am Leben halten.
104. **B:** So ist es, ganz genau, so sehe ich das.
105. **I:** Okay. Sorgt die Preisentwicklung, die wir im Oldtimermarkt generell betrachten, für eine sinkende Nachfrage? Also sind steigende Preise Grund dafür, dass Leute sagen: Ich habe da, ich kaufe mir keinen, ich kann mir keinen kaufen oder ich habe auch kein Interesse daran?
106. **B:** Wahrscheinlich nicht. Weil es ja immer noch sehr erschwingliche Oldtimer auch gibt, die sehr erstrebenswert sind, zu haben. Es ist ja oft auch so, um eine Beziehung dazu zu bekommen, muss der Wagen ja auch erschwinglich gewesen sein für breite Teile der Bevölkerung. Und die abgehobeneren Modelle, die waren ja eh einem exklusiveren Personenkreis vorgehalten, sodass man eigentlich sagen kann, das war schon per se eine andere Klientel. Was ich jetzt halt sage ist, damals, als die neu waren, waren die Pagoden zwar teuer, aber auch für Normalsterbliche ganz gut erschwinglich. Und diejenigen, die jetzt meinetwegen die Pagode als Erstbesitz halten und über die Jahre gerettet haben, die stehen jetzt vor dem Dilemma, dass sie sich im Grunde genommen, wenn sie jetzt einen

durchrosteten Kotflügel oder ähnliches haben, es sich im Grunde genommen einerseits nicht leisten können, die Reparatur in einem professionellen Fachbetrieb ausführen zu lassen. Und andererseits vielleicht sich auch nicht leisten können vor dem Hintergrund der Wertentwicklung, die dann abbricht, das so zu belassen beziehungsweise billig reparieren zu lassen. Weil einfach dann die positive Wertentwicklung des Wagens durchbrochen ist. Und das ist ein Dilemma, das der wahre Enthusiast mit sich selbst ausmachen muss.

107. **I:** Okay, gut. War noch was, oder bist du fertig?

108. **B:** Ja ich bin.

109. **I:** Okay. Welche marktwirtschaftlichen Folgen und Probleme ergeben sich aus der aktuellen Preislage? (3 Sek.)

110. **B:** Ausgehend von der These, dass die Preislage ja hoch ist nach wie vor. Ja, da würde ich auch sagen, das befördert eher ein Denken, dass es sich bei der Oldtimerei um ein Luxussegment handelt, was faktisch ja nicht stimmt. Denn wie gesagt also, bis 20.000 gehen die meisten Oldtimer dann über die Bühne. Sodass im Grunde genommen das für viele Menschen in Deutschland sehr erschwinglich ist, wenn sie denn die Hürde nehmen, sich zu trauen. Und ja, eigentlich befördert das ein Zerrbild, wie auch viele Zerrbilder rund ums Automobil heutzutage befördert werden. Einerseits durch die Politik, andererseits auch durch einseitige Berichterstattung in der Presse, die sicherlich auch zum Teil aus Unkenntnis entsteht.

111. **I:** Ja, absolut. Okay. Das wäre es von meiner Seite aus. Ich habe noch einen Frageblock, das sind allerdings nur allgemeine Fragen, wo ich von dir noch kurz die Info möchte. Wann wurde der Club gegründet?

112. **B:** 2005.

113. **I:** Gut. Wie viele Mitglieder habt ihr?

114. **B:** Also knapp unter 1.000, also 955 ungefähr.

115. **I:** Und wie lange bist du schon Mitglied im Club?

116. **B:** Ich bin seit 2009 Mitglied.

117. **I:** Und Präsident bist du wann geworden?

118. **B:** 2012.

119. **I:** 2012, gut. Wie viele Fahrzeuge hast du selber?

120. **B:** Ich habe fünf.

121. **I:** Und wie alt bist du?

122. **B:** 44.

123. **I:** Gut. Das sind so ein paar private Sachen, du wirst natürlich nicht namentlich erwähnt. Ich brauche es nur in der Auswertung dann. Dann wäre es das schon. Hast du noch Fragen?

124. **B:** Eigentlich dazu jetzt nicht. Ja, ich danke dafür, dass du mich ausgewählt hast. Und ja, hoffe, dass ich dir da weiterhelfen konnte.

125. **I:** Absolut. Herzlichen Dank Dir, fürs Mitmachen und Deine Zeit.

## Interview II

Interviewtermin: 09. März 2019

Interievart: Ortstermin

Interviewdauer: 74.23 min

1. **I:** Wir würden mit dem ersten Block anfangen. Ich habe dir da einen Block hingelegt, wenn du irgendwie Notizen machen möchtest. Es geht los mit dem Thema Definition oder eventuelle neue Definition des Begriffs Oldtimer. Und zwar ist es ja so, der Oldtimermarkt ist im Umbruch und ohne jetzt zu viel vorweg nehmen zu wollen, geht es um die definitorischen Eigenschaften ein Oldtimers. Rein rechtlich sind es ja dreißig Jahre, kulturell erhaltenswerter Zustand und so was. Es gibt ja dieses H-Kennzeichen als Anker, so nach dem Motto-, Und wenn man sagt, die Oldtimer-Szene wächst, wird es nach den Studien immer daran festgemacht, dass die Zulassungszahlen steigen. Kommen wir mal zu der ersten Frage: Was bezeichnest du als einen klassischen Oldtimer? Gibt es da Merkmale, die den klassischen Oldtimer, so einen sammelwürdigen Standard, ausmachen?
2. **B:** Ja. Also, ich würde einen Oldtimer am Chromschmuck festmachen.
3. **I:** An was für einem Schmuck?
4. **B:** Am Chromschmuck.
5. **I:** Am Chromschmuck, ok.
6. **B:** Wie viel Chrom hat ein Fahrzeug? Und das ist für mich dann ein altes Auto, wenn es die Rahmenbedingungen erfüllt, dann setze ich das mit einem Oldtimer gleich.
7. **I:** Aha.
8. **B:** Also, ich sehe zum Beispiel einen 129er mit Kunststoffstoßstangen mit ganz wenig Chromzierrat oder gar keine Chromzierleisten mehr. Da werde ich ein paar Jahre brauchen und auch, um zu verstehen, dass der jetzt 30 Jahre alt ist, ein H- Kennzeichen hat und auch als Oldtimer im Sinne des Gesetzes behandelt wird. Oldtimer ist ja ein geschützter Begriff. Auch gesetzlich verankert. Was ist ein Oldtimer? Wie du gesagt hast, 30 Jahre alt, erhaltenswerter Zustand. Eben komplett und keine schrägen Umbauten, wobei Youngtimer nicht geschützt ist. Youngtimer ist ein Begriff, der mal erfunden worden ist, als eben die nächste Generation Oldtimer, sage ich mal. Aber der ist nirgendwo geschützt und ist auch in keinen Gesetzesblättern vermerkt. Oldtimer wohl ja. Genau.
9. **I:** Und das heißt aber, du grenzt es insofern ein, die gesetzliche Definition mit der Einschränkung dieses Chromanteils?

10. **B:** Das ist das eine und das andere, was für mich persönlich da einen Oldtimer bedeutet oder auch für viele von uns im Club. Wo halt sagen: Ja, da muss doch Chrom dran sein bei einem Mercedes. Es gibt vielleicht da noch die zweite Ecke, wenn ich zurückgucke. Als ich so 15, 17 war und kurz vom Führerschein, mein erstes Auto oder dies und jenes. Da war dann ein Golf eins schon mit den Kunststoffstoßstangen dabei. Die sind für mich natürlich auch in diesem Sinne ein Oldtimer, weil ich da halt viel mehr persönliche Erinnerungen dran habe wie ein 107er zum Beispiel. Obwohl ich nie einen besessen habe.
11. **I:** Sind persönliche Erinnerungen auch ein Ankerpunkt?
12. **B:** Ja, und Erfahrungen. Auch Erfahrungen. Ja.
13. **I:** Okay.
14. **B:** Genau.
15. **I:** Sehr gut. Sind diese Merkmale, die du jetzt genannt hast auch die Faktoren, die den Oldtimer wertvoll machen? Oder sind es auch so die Preistreiber?
16. **B:** Mit dem Begriff wertvoll habe ich immer so große Schwierigkeiten. Wertvoll, rein monetär gemessen oder?
17. **I:** Rein monetär. Das Symbolische lässt sich schlecht messen.
18. **B:** Es gibt ja auch eine individuelle Wertigkeit für jeden. Wenn man die mal außen vor lässt. Ein Fahrzeug ist immer wert, was bereit ist der Käufer zu bezahlen. Beziehungsweise der Verkäufer bereit ist, das dafür herzugeben. Wenn mich jemand fragt, was ist mein 107er wert? Dann sage ich, zwischen 25 und 50 tausend. Kann es noch nicht sagen. Wenn du den findest, der genau den sucht, mit dickem Portemonnaie, der kauft sich den. Also die Frage ist sehr schwierig zu beantworten. Aber ich würde jetzt eine- Ich mache eine Wertigkeit, würde ich jetzt nicht am Preis festmachen. Oder auch eine Entscheidung, ist das ein Oldtimer oder ist keiner, würde ich nie am Preis festmachen.
19. **I:** Und dieses Chromthema, also mit der Definition einer Chrommenge am Fahrzeug schränkst du ja gewisse Baureihen ein. Also, das hat eine Grenze. Sind es die Fahrzeuge, die du damit erfasst, die auch werthaltig sind oder die gewisses Entwicklungspotenzial haben aber alle drüber nicht mehr?
20. **B:** Es gibt da eine Grenze mit Sicherheit. Ja. Die auch hier bemerkbar ist. Beispiel Golf eins, erste Serie mit Chrom ist deutlich teurer als zweite Serie ohne Chrom.
21. **I:** Okay.
22. **B:** Ja, mit den Plastikstoßstangen. Und das ist halt auch so ein

Epochenstilumbruch, der dann 107er, aber vielleicht mit dem 123. Da mit dem Daimler jetzt, der mit Chrome ausgeliefert worden ist, auch ein paar Jahre später. Ich kenne kein Fahrzeug der Neunziger, das noch Chromstoßstangen hat. Kenne ich nicht mehr.

23. **I:** Also sind so die 107er deine persönliche Grenze, wo du sagst, so die gehen noch rein. Alles darüber zählt eher schon zum Youngtimer?
24. **B:** Ja, würde ich glatt sagen.
25. **I:** So ganz grob.
26. **B:** Genau, ganz grob.
27. **I:** Und was ist denn mit dem Thema H-Kennzeichen? Wir haben ja, die Zulassungszahlen steigen, was natürlich mit den breiten Baureihen zusammenhängt. Ist denn diese Erreichung eines H-Kennzeichens, ist es noch ein passender Gradmesser für den echten Oldtimer?
28. **B:** Oldtimer per Gesetz definiert ja, aber individuell, glaube ich, nicht. Da hat halt jeder seine, da gibt es wahrscheinlich sehr große Bandbreite, beziehungsweise sehr große Streuung. Ich kann mir vorstellen, jemanden der 20 Jahre älter als ich, für den ist vielleicht auch ein 107er kein Oldtimer. Oder für jemand, der 30 Jahre jünger ist, ist ein Fiat Barchetta schon ein Oldtimer.
29. **I:** Okay. Aber das klingt so bisschen, als ob es vom relativen Standpunkt oder von der eigenen Perspektive auf diese Szene abhängt. Weil du vorher auch auf das Thema kamst, habe ich einen persönlichen Bezug dazu als Studentenfahrzeug oder Alltagsfahrzeug. Das so was eine Rolle spielt. Ist das richtig?
30. **B:** Erinnerungen. Ja.
31. **I:** Erinnerungen.
32. **B:** Genau.
33. **I:** Erinnerungen. Okay. Das heißt aber, das Thema also, das reine H-Kennzeichen, so wie es jetzt für mich klingt, ist für dich nicht unbedingt der ausschlaggebende Gradmesser für die Definition eines Oldtimers. Es ist zwar rechtlich-.
34. **B:** Unabhängig für den Wert.
35. **I:** Aber nicht für den Wert. Okay. Sehr gut. Jetzt war der Oldtimer auch mal jung als Alltagsfahrzeug. Sie wurden mal gebaut. Dann ist wohl einer damit rumgefahren. Dann haben die sich entwickelt zu Sammlerobjekten. Wie sieht es denn in Zukunft aus? Mit welchen Eigenschaften verbinden wir Oldtimer aus

deiner Perspektive zukünftig?

36. **B:** Ich sehe da eigentlich keine große Dynamik in der Sache, wie man das sieht. Für mich ist es so, die Enthusiasten und die Oldtimer-Begeisterten, die wachsen mit.
37. **I:** Okay.
38. **B:** Die sterben nicht aus, sondern sie wachsen mit. Ich habe mit 40 angefangen, mich für das Thema ernsthaft zu interessieren. Habe das vorher nur am Rand beobachtet. Und wenn ich jetzt an meinen jüngsten Cousin denke, der ist 20 Jahre jünger als ich, der ist jetzt 3. Der fängt jetzt auch schon bisschen an, und mit zehn Jahren wird der auch Interesse haben.
39. **I:** Oder welche Art von Baureihen?
40. **B:** Aber dann in den Baureihen, die 20 Jahre jünger sind als die, für die ich mich interessiert habe.
41. **I:** Das heißt für dich, geht es immer so ein von dem eigenen Alter aus, minus x Jahre. Diese Fahrzeuge sind interessant.
42. **I:** Das heißt, Vorkriegsbereich ist vermutlich nicht mehr spannend für die Generation?
43. **B:** Weniger spannend.
44. **I:** Weniger spannend und dann sind es eher so die Baureihen, die jetzt gerade alle keinen Marktwert haben. Zweinulleins, oder solche -.
45. **B:** Baby-Benz, genau.
46. **I:** Okay.
47. **B:** So was, ja.
48. **I:** Okay. Klar. Okay. Wie müssen wir denn jetzt gerade angesichts der Definition von dem Begriff Oldtimer mit großen Baureihen umgehen, den aktuellen Youngtimer Generation. Wie muss man diese Definition behandeln, anpassen?
49. **B:** Da muss man jetzt das gesamte Bild betrachte. Als Beispiel jetzt Golf eins, Kadett D-E, Ford Escort, die alle millionenfach gebaut worden sind. Und Golf eins, der ist Baujahr, erste kam 74 raus.
50. **I:** 74.
51. **B:** Also wird auch bald, sage ich jetzt dann-.

52. **I:** 35, 45
53. **B:** Fünfundvierzig Jahre. Wenn du mit offenen Augen rumfährst, wie viel Golf eins siehst du mit H-Kennzeichen?
54. **I:** Wenig.
55. **B:** Mal bei Veranstaltungen den ein oder anderen. Golf zwei, die sind mittlerweile auch schon vier oder fünf Jahre über dreißig. Wie viel Golf zwei, das sind ja die, wo hinten immer das Fett runtergelaufen ist an der Heckklappe, wie viel Golf zwei siehst du mit H-Kennzeichen?
56. **I:** Woran liegt das?
57. **B:** Weil es Gebrauchs- und verbrauchte Fahrzeuge sind. Da gibt es jetzt anteilig an der Stückzahlüberlebenszeit einfach eine viel geringere Menge, die wiederum neben den 30 Jahren, erhaltenswerter Zustand, diese anderen harten Skills, die es bedarf, um ein H zu kriegen, erfüllt. Die gibt es ganz einfach nicht.
58. **I:** Das heißt, das klingt aber so ein bisschen, als ob die Youngtimer, gerade die Baureihen über die wir jetzt so sprechen, gar nicht mehr die Chance haben, Oldtimer zu werden, weil die als Verbrauchsalltagsfahrzeuge so runtergeritten werden, das genaue der sammelwürdige Zustand nie wirklich erreicht wird.
59. **B:** Ich möchte jetzt nicht sagen nicht, sondern nur eine ganz begrenzte Anzahl.
60. **I:** Okay.
61. **B:** Also, es gibt Fahrzeuge, die halt sammelwürdig sind und die auch erhaltungswürdig sind. Aber wie soll ich sagen? Also eine Million Golf zwei wurden gebaut. Vielleicht bleiben da zehntausend übrig. Aber von zweihunderttausend 107er bleiben dreißigtausend übrig.
62. **I:** Wieso?
63. **B:** Weil das waren früher teure Fahrzeuge, wurden dementsprechend auch gepflegt und behandelt. Da wurde auch, egal wie alt die waren, in Kundendienst investiert, Verschleißteile wurden ausgetauscht. Und bei einem Golf oder bei einem Kadett, das war halt ein Gebrauchsgegenstand. Da wurde dann ab dem fünften Jahr nicht mehr bei VW der Kundendienst gemacht, dann irgendwann nur noch alle fünf Jahre ein Ölwechsel. Und dementsprechend sind die Fahrzeuge degradiert und auch kaputt oder einfach nicht mehr erhaltungswürdig.
64. **I:** Es klingt gerade so, als ob die Fahrzeuge, die ursprünglich in der oberen Oberklasse gehandelt wurden als Neuwagen, das die ein Oldtimerpotenzial haben und jene, die als einfache Alltagsfahrzeuge gefahren sind auch nicht



diese Möglichkeit haben, mal in so einen sammelwürdigen Zustand zu kommen. Wenn wir noch mal kurz zum Anfang zurückkommen zu dieser Frage: Was sind denn wertsteigernde Faktoren für einen Oldtimer?

65. **B:** Nicht grundsätzlich. Fahrzeuge, die früher teuer waren, auf die ist besser aufgepasst worden. Die wurden viel besser gepflegt. Die waren ja auch als Gebrauchtfahrzeuge dann immer noch teuer und die haben einfach das geschafft aufgrund vom Pflegezustand und vom Erhaltungszustand, weil sie teuer sind. Die waren auch teuer zu-. Kundendienst war auch teuer. Gibt es da ganz einfach eine viel größere, größere Masse, die es schaffen wird, erhaltungswürdig zu sein.
66. **I:** Okay.
67. **B:** Gehen wir mal vom Begriff Oldtimer weg, sagen mal historisches Fahrzeug. Vielleicht bisschen korrekter. Die haben viel eher die Chance, in den Kreis der historischen Fahrzeuge zu gelangen, wie ein Massenfahrzeug, was wirklich, was ein Nutzungsgegenstand war.
68. **I:** Okay, verstehe. Sehr gut. Wenn wir jetzt also-.
69. **B:** Aber es gibt natürlich auch solche Fahrzeuge aus diesem Segment, die sind absolut erhaltungswürdig. Und es sind vielleicht dann sogar die die richtigen Eye Catcher. Weil das kriege ich immer in Gesprächen mit. Früher war, Golf und Kadett hat die Straße bevölkert. Wann siehst du mal einen Golf eins oder einen Golf D unter der Woche auf der Straße?
70. **I:** Selten, weniger.
71. **B:** Und dann wenn du dann im Auto sitzt oder du läufst rum und sagst: „Guck mal, das habe ich auch schon lange nicht mehr gesehen, so einen Golf eins. Mit Chromstoßstangen.“ Das ist dann viel eher der Eye Catcher wie ein 107er, wo du an jeder Ecke siehst. Oder ein 129er noch schlimmer.
72. **I:** Klar.
73. **B:** Die siehst du dann ja-. Die sind viel präsenter, weil es da noch mehr gibt. Und diese befürchtete Schwemme, die sehe ich eben nicht. Die sehe ich aus diesem Grund auch für den Golf drei und auch für den Astra eins sehe ich das nicht. Du musst jetzt mal gucken, wie viel Golf drei sehe ich überhaupt noch ohne H-Kennzeichen im Vergleich zu früher? Kaum noch. Wenn du rumfährst alleine im Stuttgarter Osten oder mal in der Mitte und du guckst diese Autos, suchst nach diesen Massenfahrzeugen, die in den nächsten fünf Jahren 30 Jahre alt werden. Siehst du, die sind absolut unterrepräsentiert.
74. **I:** Wie ist das in Zukunft? Die neuen Baureihen. Jetzt wurde der C-Klasse Club gerade aufgenommen bei Daimler in die Runde der anerkannten Markenclubs. Werden die überhaupt zum Oldtimer? Oder kommen irgendwann mal

Baureihen, die alle nach zehn, fünfzehn, zwanzig Jahren so kaputt sind, dass da gar keiner mehr zum Oldtimer wird?

75. **B:** Also gar keiner, sehe ich jetzt nicht. Es wird immer schwieriger werden, aufgrund der-. Fahrzeuge sind viel komplexer mit Elektronik und die in der Elektronik leben halt mit Produktzykluszeiten von drei bis fünf Jahren bis die nächste Generation Mikrorechner und was weiß ich, was alles kommt. Man sieht es ja bei den beiden Smartphones mittlerweile. Gibt es ja jedes Jahr was Neues in der nächsten Generation. Dieser Trend wird sich verstärken. Also wir erleben es jetzt ja in der Serie. Wenn jetzt 2020 eine neue S-Klasse auf den Markt kommt, die ist geplant bis siebenundzwanzig, achtundzwanzig, selbst die wird nicht eine Architektur über acht Jahre durchhalten, weil einfach ein Infineon und Samsung, wie die alle heißen sagen: „Nein, nein. Wir haben neue Technologie günstiger. Wir können, wir müssen das teurer machen. Und dann wird eben, deswegen gibt es die sogenannten Modellgepflegten, die Facelifts, wo dann eben, dort wird ein Technologiesprung noch mal reinentwickelt, in eine bestehende Baureihe. Dort in der Konsequenz früher nicht.
76. **I:** Okay. Ich habe da noch mal eine Frage. Wenn wir jetzt vergleichen, C-Klasse und eine S-Klasse. Aus den gleichen aktuellen Baureihen. Ist es dann wahrscheinlich, dass die S-Klassen tendenziell eher zu Oldtimern werden später, weil sie jetzt schon mehr gepflegt werden und teureren Ursprungspreis haben und dadurch besser halten werden, dauerhaft gepflegt. Und dann verglichen mehr Autos übrigbleiben nach 30 Jahren als von einer C-Klasse. Ist das so eine Vermutung oder so eine Position?
77. **B:** Absolut gesehen, ja. Aber relativ gesehen, nein. Ein Beispiel: 107er. Ein guter 107er, der kostet jetzt zwischen vierzig und fünfzigtausend Euro. Das ist genau das, was er als Neufahrzeug in D-Mark mal gekostet hat. Siebzig bis achtzigtausend Mark und das nach 35 Jahren. So, ein Strich-Achter, guter Strich-Achter kostet mittlerweile zwölf bis fünfzehntausend Euro, sprich dreißigtausend Mark. Es gab aber war bis auf den Zweiachtziger, also ein 200er Diesel Strich-Achter kostet heute zwölftausend Euro, guter Zustand. Den gab es damals für zwölftausend Mark. Also hat sich der im Wert verdoppelt.
78. **I:** Okay.
79. **B:** Also, es sind ja zwar nur zwölftausend ja. Das ist dann bei den Luxusfahrzeugen, bei den Exoten, ganz was anderes. Aber wenn man jetzt die Rechnung aufmacht, Neupreis und dann nach 30 Jahren oder 40 vierzig Jahren, was ist dieses Fahrzeug jetzt wert, wäre mal eine interessante Statistik. Da ist zum Beispiel so ein Strich-Achter Allerwelts-Mercedes vor allen anderen. Da ist der vor vielen anderen Fahrzeugen in der Wertigkeit, in der Wertentwicklung.
80. **I:** Okay. Spannend.
81. **B:** Weil halt auch da Strich-Achter war natürlich das untere Preissegment, war

die mittlere Klasse. Es war der kleinste Mercedes, den es gab, den sich wiederum eine breitere Schicht an Menschen leisten konnten. Der wurde weniger gepflegt, wie eine S-Klasse, wie ein SL. Dementsprechend sind auch weniger erhalten geblieben relativ zur gebauten Anzahl. Aber es haben viel mehr Menschen in Erinnerung, emotionale Erinnerung an dieses Auto und wollen sich dann halt, wenn sie sich das leisten können, genauso ein Auto haben. Aber auch ab einem Strich-Achter jetzt als Fahrzeug, unteres Oldtimer-Segment, sage ich mal, vom Preis. Der ist jetzt also wirklich ziemlich ja eigentlich Einstiegssegment, würde ich sagen. Da halten an der Kreuzung Motorradfahrer neben mir, klopfen an die Scheibe und sagen: „Weißt du was, genau in so einem habe ich früher billig Windeln auf der Rückbank vollgekackt.“

82. **I:** Geil.
83. **B:** Ja, und es passiert auch einem SL nicht. Der wird immer noch mit Abstand gesehen, weil er war ja damals schon das Auto für die Reichen und ist jetzt immer noch was Besonderes.
84. **I:** Da kommen wir nachher noch darauf, dieses Thema Image und Oldtimer als Luxusgut. Kommen wir noch mal auf diese Definition zurück. Bedarf es überhaupt einer Neudefinition des Begriffes Oldtimer oder wie sollte man damit umgehen, dass es eben mehr Baureihen, die 30 Jahre erreichen oder auch nicht erreichen. Muss man diesen Begriff Oldtimer neu definieren?
85. **B:** Mir gefällt das Fahrzeug, mir gefällt der Begriff historisches Fahrzeug besser. Aber ich sehe hier jetzt keine Neudefinition, dass man sagen muss, erst ab 40 Jahren oder doch schon ab 25. Oder er muss unbedingt zu 100 Prozent Original sein, im besten Falle auch noch das originale Öl drin. Das sind so Dramenparameter, wo hier irgendwie die Wertigkeit ein bisschen beeinflussen, aber eine Neudefinition selbst, wann-.
86. **I:** Nicht unbedingt.
87. **B:** Nein. Ein Fahrzeug ist historisch, wenn man damit Erinnerungen an früher verbindet.
88. **I:** Auch noch ein Teil von Frage eins. Also was einen Oldtimer oder ein historisches Fahrzeug für dich ausmacht.
89. **B:** Ja. Erinnerung.
90. **I:** Erinnerung ist auch ein Anker.
91. **B:** Genau.
92. **I:** Dann nehmen wir das mal dazu. Okay. Sehr gut. (4 Sek.) Also soweit schon mal super. Da würden wir jetzt in den zweiten Frageblock kommen. Und jetzt geht es um das Aufmerksamkeitsproblem, weil im Endeffekt die Literatur

aktuell drei Probleme beschreibt. Das erste ist die fehlende Nachfrage nach Oldtimern und zwar nach den klassischen Fahrzeugen, wie wir sie jetzt betrachten würden. Wenn du sagst, du machst das am Chrom fest? Wäre es so die Ära-. Ich habe Begrifflichkeiten mitgebracht. Das sind einzelne Zettel, die ich gerne mal von dir priorisiert hätte. Und zwar beschreiben die Motive zur Anschaffung eines Oldtimers. Und wenn wir uns jetzt 15 Jahre zurückversetzen, dann hätte ich gern, dass du mir diese Begriffe einfach mal irgendwie aufgereiht in einem Stapel oder irgendwie überlappend, dass du die einfach mal sortierst und sagst, was war vor fünfzehn Jahren ein Motiv, um sich einen Oldtimer anzuschaffen? Die haben wir zur Auswahl.

93. **B:** Wichtigkeit in der Reihenfolge?
94. **I:** Genau. Also du fängst oben an und sagst. Das war damals, vor 15 Jahren war es so aus deiner Perspektive wichtig. Einen Oldtimer hat man aus dem, aus dem Grund gekauft und ganz hinten an stand dann X.
95. **B:** Okay. (16 Sek.)
96. **B:** Ich mache es mal in der Reihenfolge. So. (20 Sek.)
97. **I:** Was hast du gewählt?
98. **B:** Hobby.
99. **I:** Ganz oben.
100. **B:** Ja.
101. **I:** Ja.
102. **B:** Wobei das gehört so ein bisschen zusammen.
103. **I:** Aha, okay. Technik. Ich schau mal rein. Auch irgendwie so ein bisschen
104. **B:** Ja, du möchtest mal selber was machen.
105. **I:** Ja, ja. Super.
106. **B:** Beruflich habe ich mit hochkomplexen Bussystemen in Fahrzeugen zu tun. Mit Software und mit allem. Und da mal alleine irgendeine Achse abschmieren oder eine Dichtung tauschen von einer Tür. Das war schon-.
107. **I:** Thema
108. **B:** Genau.
109. **I:** Okay. Dann kommt Weiterentwicklung. Gibt es da einen Abstand zwischen dem davor und dem Thema Wertentwicklung oder ist das-.

110. **B:** Also das war ja für mich ganz unten. Bei der Wertentwicklung dahingehend, dass man natürlich bei der Wahl vom Fahrzeug geguckt hat, so auch sich bisschen informiert hat, hat es Potenzial? Ich habe mich da auch vorher ziemlich informiert, wie sieht es mit der Ersatzteilversorgung aus. Ich hatte auch schon zwei Jahre, bevor ich einen Oldtimer hatte, die Oldtimer Markt und Motor Klassik abonniert zum Nachlesen. Und bin dann auch über die Retro halt auf Mercedes dann gestoßen. Nachdem es mit Ford Mustang nicht geklappt hat. Aber Investment als solches, ich hatte da nicht Geld übrig, was ich parken wollte.
111. **I:** Ja, ja, ja.
112. **B:** Ich hatte da Geld übrig für eine Investition, mit der ich was anfangen kann. Wo ich was davon habe. Deswegen war natürlich dann das Thema Wertentwicklung, war schon da. Na ja, wenn da was ist, was kostet es zum Reparieren. Ist auch ein Thema, was du bei der Wertentwicklung mit einrechnen muss, die laufenden Kosten. Das Thema Wertentwicklung war jetzt nicht so weit weg vom anderen, wie im Vergleich mit Investitionen. Das war ganz weit weg. Das war nie ein Gedanke, Investition.
113. **I:** Ja, ist gut. Ist gut zu wissen. Wenn wir auf die Nachfrage schauen und wir gehen davon aus, das sagt zumindest die Literatur, dass die Nachfrage nach dem klassischen Oldtimer abnimmt, wobei Youngtimer da erstmal außen vor sind. Mit welchen Gründen könnte man deiner Meinung nach diesen tendenziellen Rückgang nach Oldtimern beschreiben oder welche Gründe gibt es dafür, dass man sagt, der Oldtimer erfährt eine negative Nachfrage oder negative Nachfrageentwicklung?
114. **B:** Zum einen die Generation, würde ich jetzt mal sagen, zwischen 40 und 65, die sich für das Thema erwärmt und interessiert, die sind mehr oder-. Also der Bestand an nicht versorgten Menschen mit Oldtimern nimmt ab.
115. **I:** Bestand an nicht? Okay.
116. **B:** Da gibt es ganz einfach weniger, weil sich viele eben das geleistet haben oder eingesehen haben, egal, wie ich es mache, ich kann mir das nicht leisten. Das gibt es ja auch.
117. **I:** Hängt das mit teuren Preisen zusammen? Also nicht gleich
118. **B:** Das ist wieder-. Wollte ich nachher noch darauf zukommen.
119. **I:** Sorry.
120. **B:** Und dann halt im zweiten und dritten gibt es dann immer weniger, weil weißt du ja, wenn ich dann einen habe, dann habe ich den und dann ist der ja versorgt. Der Markt selber gibt es ja her. Fahrzeuge stehen genug zum Verkauf immer wieder. Und es ist jetzt so, ich würde mal sagen, er wächst nicht in

diesem Segment, der 40 bis 65 Jährigen. Dann habe-. Wenn ich jetzt bei uns in die Mitgliederstatistik gucke. Wir machen da immer sehr komplexe Auswertungen. Wir wollen zum Beispiel wissen, wie alt sind die denn, die da zu uns kommen? Wie lange sind sie dabei? Dann gucken wir immer Epochen an. Über fünf Jahre, lassen wir so ein Fünfjahresfilter über die 30 Jahre laufen. Wann war denn großer Zuspruch mit wenig Austritten? Wann waren weniger Eintritte mit vielen Austritten?

121. **I:** Respekt, ok.

122. **B:** Also solche Dinge machen wir deshalb, weil wir es einfach verstehen wollen. Dann die durchschnittliche Verweildauer im Club. Wie alt waren wir im Durchschnitt, wo der Club gegründet worden ist? Wie hat sich die Altersstruktur entwickelt? Und da sehen wir halt-. Sind wir bei fünftausend Leuten bei dreitausend schon statistisch ausreichende Menge, dass man mit einer hohen Genauigkeit halt Daten erfassen können. Und da gab es, würde ich mal sagen ab 2009, 2010 eine Generation, die sind relativ spät, haben die Oldtimer gekauft. Ab 60, ab 58, vielleicht auch mit 65. Und es war eine Generation, letzte Wirtschaftswundergeneration, Siebzigerjahre, wo alles gebrummt hat. Wo jetzt vermutlich eine Lebensversicherung gekriegt haben und sich das Auto leisten konnten.

123. **I:** Okay.

124. **B:** Meine Meinung. Es ist jetzt nicht gesichert. Aber die Zahlen lassen dies erahnen, weil wir da wirklich so ein Dach hatten mit einem hohen Durchschnittsalter von den Neueintritten. Das ist jetzt wieder ein bisschen abgeflacht. Das muss ja dann einen gewissen Grund haben. Das ist so-. Oder halt auch erst Zeit für das Hobby. Ja?

125. **I:** Und wann war des etwa?

126. **B:** Jetzt würde ich sagen, so zwischen 2010 bis 2015, 2016 gab es dann wirklich ein Dach, wo viele Übersechzigjährige erst zu uns gekommen sind.

127. **I:** Okay. Und um auf die Frage zurückzukommen, dieses Thema Nachfrageloch oder diese fehlende Nachfrage gerade, mit was können wir die auch begründen?

128. **B:** Mit der Wertsteigerung der Fahrzeuge.

129. **I:** Also Preisentwicklung.

130. **B:** Ja klar. Vor 15 Jahren, sage ich mal, hat ein toller 107er zwanzigtausend Euro gekostet oder achtzehntausend. Das war damals noch ein Auto, wo weit weg vom H war. Die letzten waren erst 15 Jahre alt. Die ältesten zwar 30 und 33, aber die jüngsten, die letzten Modelljahre, die waren erst 15 Jahre alt. Weit, weit weg vom H-Kennzeichen. Und dadurch, dass das Thema halt, das ganze

Thema in der Gesellschaft hier großen Anklang gefunden hat, gab es auch eine deutliche Preissteigerung um über 100 Prozent. Dazu kommt, auch die Ersatzteile und alles wurde entsprechend teurer, weil nachgefertigt werden musste. Und dies und jenes. Und das war dann so eine Schwelle, wo vielleicht ein Vierzigjähriger, der noch ein bisschen was am Haus, an der Wohnung zahlen muss, wartet bis er 50 ist und erst mit anfängt. Oder aber bis, wie gesagt, wenn dann mal mit Mitte 50 eine Lebensversicherung kommt, dass man sich dann auf diesen Zeitraum fixiert.

131. **I:** Umorientiert. Ja.

132. **B:** Ja

133. **I:** Und wenn wir von den Oldtimern auf die Youngtimer schwenken. Mit was hängt es denn zusammen, dass die Youngtimer gerade so großes Interesse erfahren? Ist es der reinen Zahl nach, ist das ein Thema, Oldtimer nehmen ab heute und die Youngtimer nehmen im Interesse der Menschen zu. Mit was können wir das begründen?

134. **B:** Vielleicht weil jetzt eine Generation da ist, bei denen 90 oder 95 Prozent einen Führerschein haben. Das gab es ja vorher, wenn ich jetzt die Generation nach mir angucke, das war ja nicht immer selbstverständlich, dass da jeder einen Führerschein hatte.

135. **I:** Es war deutlich reduzierter, oder?

136. **B:** War. So kenne ich es aus dem Bekanntenkreis, wo da vielleicht Führerschein hatten aber nie ein Auto besessen. Aus welchen Gründen auch immer. Konnten sich das nicht leisten oder es gab andere Gründe. Aber jetzt ist so eine Boomer-Gesellschaft. So eine Boomer, nicht Gesellschaft, sondern so eine Boomer-Generation. Für meine Generation war das wichtigste, mit achtzehn den Führerschein zu haben, am achtzehnten Geburtstag und einen Tag später hatte man Auto, denn die persönliche Mobilität stand über allem. Man wollte da hinkommen, wo man wollte. Ohne Eltern in Urlaub fahren, man wollte da alles mal Aktion, man war volljährig, man war frei. Und diese Generation, die wird ja auch geschlossen älter. Und dann mit den anderen Gründen, hier reicht es, ist bisschen Luft da. Gucken wir mal auf so einen Youngtimer, der nicht, sage ich mal, nicht übertrieben teuer ist.

137. **I:** Das heißt also, du meinst die Preise, weil sie günstiger sind, ist auch ein Faktor, dass sich die Leute das leisten können.

138. **B:** Klar.

139. **I:** Okay. Sehr schön. Gucken wir so bisschen auf die Beziehung zum Fahrzeug. Das hatten wir vorher schon, dieses Thema persönlicher Bezug zu einem Fahrzeug? Inwiefern gab es denn eine Entwicklung von diesem Faktor Enthusiasmus oder emotionale Bindung, was wir auch hier hatten. Von früher

bis heute. Also hat sich diese Wichtigkeit von dem persönlichen Enthusiasmus irgendwie verschoben?

140. **B:** Nein, glaube ich nicht. Die Emotionalität, die muss gegeben sein, dass du in das Hobby einsteigst. Vor allem im niederen Preissegment, bei den Youngtimern muss das so sein. Je teurer es wird, kommt vielleicht, weil mit der Emotionalität noch der Bereich mit der Wertsteigerung, Investment noch verstärkt vielleicht. Ja. Aber ich glaube jetzt nicht, dass du einen 123er für achttausend Euro wegen Wertsteigerung kaufst mittlerweile, sondern mit dem willst du was erleben, mit dem willst du fahren.
141. **I:** Okay. Das heißt aber, wir gehen heutzutage schon so bisschen in Richtung Thema Investment. Hat halt schon einen anderen Stellenwert oder diese Wertentwicklung, was du vorher beschrieben hast.
142. **B:** Ich glaube, je teurer das Fahrzeug ist, umso wichtiger ist dieser Faktor. Ja. (4 Sek.)
143. **I:** Gehen wir ein bisschen weiter. Ein Zitat aus der Literatur: „Die Mitglieder lassen eher, also im Club oder eben auch Oldtimer-Sammler lassen immer mehr in externen Betrieben machen und die Szene wird damit professionalisiert.“ Welche Entwicklungen oder welche Auswirkungen hat das jetzt sozial, wirtschaftlich auf die Szene?
144. **B:** Es besteht eine Notwendigkeit, dass man zu Fachwerkstätten, zu externen Teams vielleicht und zu Spezialisten geht, weil natürlich die Fahrzeuge von Vorkrieg zu Nachkrieg über die Siebziger, Achtziger, die wurden ja immer komplexer. Und es wird auch immer-. Die werden jetzt noch immer komplexer und bestimmte Reparaturen, wo was ich vielleicht bei einem bei einem Ford T, ja also noch Pre-war, vor dem Ersten Weltkrieg, da kannst du mit fünf Werkzeugen wahrscheinlich das ganze Auto warten. Wobei du dann schon ab den Siebziger-, Sechziger-, Siebzigerjahren für manche Reparaturen Spezialwerkzeug brauchst, ohne die du die Reparatur nicht durchführen kannst. Das heißt, das notwendige Equipment, um selber, und ich rede jetzt über richtige Reparatur, nicht irgendwie eine Dichtung wechseln, sondern mal Getriebe ausbauen oder einstellen oder Fahrwerk einrichten, Stoßdämpfer tauschen, solche Dinge. Da brauchst du ganz einfach Spezialwerkzeug und auch das Equipment dazu, um das selber zu machen. Neben dem Knowhow, wie es geht.
145. **I:** Ja, klar. Logisch.
146. **B:** Und Knowhow findest du in der Literatur mit Anleitungen. Aber dann mangels Verfügbarkeit von Spezialwerkzeug oder eben, weil man es einmal in fünf Jahren nur macht, lohnt sich die Anschaffung nicht. Ich gehe dann in die Werkstatt eben.
147. **I:** Okay. Sehr gut. Dann kommen wir mal zurück zu unseren Karten. Jetzt



wollen wir das ganze Spiel nochmal mit der Priorisierung, und zwar geht es mir jetzt um die Priorisierung der Motive zum Oldtimerkauf aus heutiger Sicht. Ich glaube, du ahnst schon, wo ich hin will oder mir geht es um-. Wenn wir jetzt die Brille von heute aufziehen, ist die Frage, wieso kaufen sich Menschen heute einen Oldtimer? Und wenn du das noch mal priorisieren würdest. (5 Sek.)

148. **B:** Da würde ich vielleicht diese da ein bisschen weiter nach vorne. Emotionale Bindung mit Sicherheit bisschen nach hinten. So, der Reihe nach gehen. Hobby nach vorne. (4 Sek.) So. Die beiden sind jetzt nicht, bestimmt jetzt nicht zum Schluss. Vielleicht das schon davor. Also meiner Meinung nach ist, über den gesamten Markt betrachtet-. Ich würde trotzdem zum Schluss lassen, aber mit deutlich geringerem Abstand.
149. **I:** Okay. Welche Reihenfolge hast du denn festgelegt?
150. **B:** Ich habe dann Hobby.
151. **I:** Ja. Freizeit habe ich genau. Ja.
152. **B:** Die Fragen kommen immer-. Also sind in den letzten Jahren deutlich angestiegen.
153. **I:** Okay. Emotion auch. Emotionen. Ja. Okay. Investment aber mit geringem Abstand. Gut. Jetzt gucken wir mal bisschen in die Zukunft. Vielleicht dieser Interessensfokus, der jetzt gerade besteht. Weg vom Oldtimer hin zum Youngtimer. Bleibt das so bestehen? Also stirbt uns der Oldtimer aus, oder?
154. **B:** Nein, glaube ich nicht. Da muss die Szene selber dafür große Sorge tragen, dass dieses, Produkt PKW oder Fahrzeug, dass jetzt in Deutschland oder Europa eine lange Tradition hat, dass das auch in der Erinnerung der nachwachsenden Menschen bleibt, der nächsten Generationen bleibt. Da sind wir dafür verantwortlich, unabhängig jetzt mal mit Kulturgut und diesen Sachen, sondern rein da mit die emotionale Bindung. Sage, ja wohl, das ist ja was, was aus Deutschland aus Europa kommt. Vielleicht in Neckarsulm gebaut. Bei der Firma, wie hieß sie damals, Horch oder NSU. Das kann man, glaube ich, auch jungen Menschen vermitteln und die werden sagen: „Gibt es doch nicht. Kann ich mir gar nicht vorstellen, ohne Computer und alles.“ Aber es ist vermittelbar. Und es wird auch nicht aussterben. Wir müssen aber dafür sorgen, dass je älter die Fahrzeuge werden, dass sie nicht in Sammlungen verschwinden oder in Museen. Weil, wenn man das Thema Kulturgut strapaziert in einer Sammlung, ist es der Gesellschaft nicht mehr zugänglich, denn die ist in der Regel nicht öffentlich. In einem Museum ja aber in einer privaten Sammlung ist dieses Kulturgut der Öffentlichkeit nicht zugänglich in aller Regel. Das ist so ein Problem und ich würde zum Beispiel-. Es gab dann viele Diskussionen nach der Veröffentlichung eines Clubpräsidenten, unabhängig von jetzt mit 40 Jahren hat es dann geheißen: „Ja, halt nur noch 2.000 Kilometer im Jahr fahren, so wie in der Schweiz. Ich bin da anderer Meinung. Ich meine, jedes Fahrzeug mit H-Kennzeichen MUSS 1.000 Kilometer pro Jahr bewegt werden,

damit es einfach sichtbar ist und wenn es dann auch mal an der Ampel stinkt, ein Auto ohne Kat, dann ist es halt so aber allein damit die Fahrzeuge im Gedächtnis bleiben, von den diejenigen, die nicht teilhaben an unserem Hobby. Und auch Faktor Neid kommt dann immer ein bisschen dazu.

155. **I:** Kommen wir auch zu nachher.
156. **B:** Dass das so gering wie möglich gehalten wird, bin ich der Meinung, dass Fahrzeuge-. Das ist eigentlich eine Pflicht von 1.000 Kilometer pro Jahr gefahren werden muss. Ich würde den Spieß komplett umdrehen, nicht maximal 2.000.
157. **I:** Sondern mindestens 1.000.
158. **B:** Mindestens 1.000.
159. **I:** Na dann bekommen die großen Sammler sicherlich ein Thema.
160. **B:** Und warum steigt die Anzahl der Oldtimer an im Vergleich zu Neuwagen? Weil die erhalten bleiben. Das ist der einzige Grund. Neuwagen werden nach fünf bis acht Jahren ausgetauscht. Dann kommt die nächste Generation. Die werden verschrottet oder die gehen was weiß ich wohin. Die erscheinen nicht mehr in der deutschen Statistik. Aber die erhaltenswerten Fahrzeuge, die verschwinden ja nicht. Die werden ja nicht zehn Jahre erhalten, sondern die werden ja für immer erhalten. Deswegen steigt der prozentuale Anteil am Gesamtbestand auch. Und das muss man den Leuten aber auch mal so klar machen, dass natürlich ein Kulturgut nicht beschränkt ist auf einen Zeitraum 1880 bis 1920 oder bis 1960 oder wie auch immer.
161. **I:** Wenn wir jetzt weiter bei der Zukunft bleiben und überlegen uns mal dort. Vorher klang das ja bisschen an dieses Thema, die Leute werden älter. Wie sehen denn die Konsequenzen aus, wenn die Oldtimerszene langsam aber sicher überaltert? Oder siehst du dieses Problem überhaupt nicht?
162. **B:** Ich sehe das gar nicht so groß. Also wenn ich da bei so klassischen, typischen Veranstaltung, wenn ich jetzt hier rumgehe, sind doch viele Jüngere da, wo sich das angucken. Jünger ist jetzt für mich irgendwie unter 40 sind für mich junge Menschen. Da sind auch Pärchen, da. Die geben doch nicht 36 Euro und dann noch was zu essen, trinken, was weiß ich, 60, 70 Euro aus für eine Sache, an der sie kein Interesse haben. Ob die dann mal so ein Fahrzeug haben oder nicht, eine andere Frage. Aber es ist ein Interesse da, es ist eine Bindung da. Man geht doch nicht, es kommen doch nicht, hunderttausend Leute auf die Messe ohne Grund. Nur weil ihnen langweilig ist. Das gleiche gilt bei Schloss Dyck, zum Beispiel. Ja, also auch. Da gibt es natürlich die honorige Gesellschaft, mit den ganz tollen, kapriziösen Fahrzeugen aber da gibt es auch eine Riesenanzahl von Mid-Agern zwischen 25 und 50 irgendwo, die sich das ganze angucken.

163. **I:** Aber reicht das reine Interesse, um die Szene zu erhalten?
164. **B:** Ja.
165. **I:** Und wer kauft die Autos? Oder wer hält sie dann?
166. **B:** Dort vertraue ich immer wieder den Gesetzen der Marktwirtschaft.
167. **I:** Okay, die gelten (Lacht) Okay.
168. **B:** Angebot und Nachfrage regeln den Preis. Sprich, das Fahrzeug ist das Wert, was der Käufer bereit ist zu bezahlen.
169. **I:** Okay. Sehr gut. Damit fällt die letzte Frage so ein bisschen Weg: Mit welchen Mitteln und Maßnahmen kann die Nachfrage und vor allem dieser Enthusiasmus für Oldtimer nachhaltig erhöht werden oder entwickelt werden?
170. **B:** Präsenz in der Öffentlichkeit. Also, wenn es um Enthusiasmus geht. Aber auch physikalisch dann von den Fahrzeugen, ja. Social Media ist sicher auch ein ganz großes Thema, wobei dort, glaube ich auch, ein Dach erreicht ist im Augenblick, was alles mit Social Media gemacht wird. Und Messen sind schon auch wichtig für die Erlebbarkeit von Oldtimern.
171. **I:** Ok. Gut.
172. **B:** Also ich bin ja großer Fan von der Regionalisierung. Ich erkläre das kurz.
173. **I:** Gerne.
174. **B:** Früher gab es - mit früher meine ich jetzt vor 15 Jahren - gab es zwei große Messen in Essen und Stuttgart. Stuttgart war noch junge Messe und jeder, der das Hobby hatte, musste entweder nach Stuttgart oder nach Essen. Da gab es auch schon Internet, aber noch nicht in dieser Art und Weise wie heute. Smartphone war gerade am Anfang. So jetzt war zum Beispiel einer aus Berlin-, will, sage ich mal einen 107er. Der hat wenig im Internet-, gab es noch wenige frei zugängliche Literatur. Foren war gerade so am Anfang. Der musste nach Essen oder Stuttgart fahren, um sich über das Fahrzeug zu informieren, über Stärken, Schwächen, Ersatzteil-Situation, Werkstätten, dies jenes, trallala. Das kann er und das Fahrzeug angucken. Alles außer Fahrzeug angucken, anfassen, dran riechen, kann er im Wohnzimmer, wenn ein Gläschen Wein daneben-, dort machen. Wirklich alles! Alle Reparatur-(Anleitungen)! Es gibt alles online: Tausend Experten-Meinungen. Dazu muss er nicht mehr von Berlin nach Essen fahren. Und deswegen, ich weiß nicht, ob da jetzt die Gesellschaften, wo jetzt regionalisieren die Messen, ob die-, ob für die das ein Beweggrund war. Aber die Messen müssen dorthin, wo die Leute sind! Und die Leute kommen nicht mehr zu den Messen. All das hat sich umgekehrt. Die Messen müssen dort platziert sein. Auch nicht mit so einem großen Umfang, aber in den Ballungszentren, sage ich mal, in die Metropol-Region. Da muss

so eine Veranstaltung sein und nicht mehr nur eine oder zwei, wo die Leute weit reisen müssen.

175. **I:** Super. Das heißt, kriegen wir so ein bisschen - jetzt gehen wir vom Thema ein bisschen weg - aber das Internet als Anker für eine gewisse Nachfrage schon.
176. **B:** Ja, klar!
177. **I:** Schon eine Rolle spielt?
178. **B:** Selbstverständlich! Ja!
179. **I:** Ok.
180. **B:** Dort wird die Nachfrage, glaube ich, generiert. Aber bis es dann tatsächlich zu einer Entscheidung oder zu einem Kauf jetzt in dem Fall kommt, das entwickelt sich. Aber will sagen, so anfüttern geschieht schon mehr und mehr im Internet. Ja. Und dann, wie gesagt, der in Berlin oder in Brandenburg, der will halt nicht mehr nach Stuttgart fahren, sondern der bleibt in Berlin. Und der aus Würzburg fährt nach Nürnberg, muss auch nicht mehr nach Stuttgart runter. Das ist das, was da so in die-, als kleinen Seiten-Exkurs jetzt, so meiner Meinung nach der Erfolg von der regionalisierten Messen ausmacht.
181. **I:** Spannend! Sehr gut. Dann komme ich schon zum dritten Block. Die beiden nächsten sind jetzt deutlich kürzer. Der zweite war jetzt einfach ein großes Thema. Dritter Block ist das Image-Problem. Der Oldtimer, auch das basiert auf der Literatur, kämpft eigentlich mit so größeren Herausforderungen, wie zum Beispiel Diesel-Debatte und Umwelt-Diskussion. Und nebenher, du hast es vorher auch schon mal erwähnt, mit dem Image des Oldtimer als Luxusgut. Dass das Oldtimerhobby um historische Fahrzeuge im Endeffekt inzwischen als Luxus betrachtet wird. Wie hat sich denn deiner Ansicht nach das Image der Oldtimer in den letzten 15 Jahren verändert? Gibt es da eine Entwicklung? Sehen wir also jetzt die gesellschaftliche Perspektive so ein bisschen.
182. **B:** Also es ist nach wie vor ein Sympathie-Träger, weil jeder eine kleine, emotionale Bindung zu Autos hat in Deutschland oder auch zu LKW oder Motorräder - ganz egal. Ich freue mich, wenn ich da so eine 80er Kreidler sehe. Das war-, ist meine Generation, die noch auf solchen Dingen rumgerutscht ist. Supertoll. Und ich glaube, das Image-Problem selbst ist nicht-, ich glaube-, also es hat kaum gelitten. Es werden immer noch Oldtimer für Hochzeitsfahrten und solche Dinge genutzt. Oldtimer-Reisen werden angeboten, das wird angenommen. Oder Oldtimer zum Ausleihen an Wochenenden. Ich mein, meine Frau und ich wir überlegen manchmal, ob bei Bekannten oder Verwandten, wenn die 50 werden, mal beim - wie heißt der da, wo da diese Abenteuer-Kurztrips macht und so. Der sei es drum. Irgend so eine Agentur halt.

183. **I:** Nicht der vom-. Der-.
184. **B:** Der war auch bei der Höhle der Löwen dabei.
185. **I:** Ach so, keine Ahnung. Weiß ich nicht.
186. **B:** Das Wochenende für meinen Schwager kostet ein klassischer Ford Mustang zum Beispiel irgendwie 400 Euro mit 200 Freikilometern. Wenn er mehr haben will, soll er es draufzahlen. Aber das ist eine Sache, da hat er glänzende Augen gekriegt. Oder da entwickelt sich auch ein Markt. Und ich glaube, da wird sich über so ein Geschenk würde sich fast jeder freuen, ja.
187. **I:** Das heißt, du siehst gar nicht so eine oder du siehst gar keine Image-Entwicklung - jetzt gerade betrachtet die letzten 15 Jahre von damals bis heute?
188. **B:** Nein. Vielleicht mit Einschränkungen von den letzten 18-24 Monaten dann halt wegen blöden und unsachlichen Emissionsdiskussionen. Aber da ist ja die ganze Automobil-Branche oder das Automobil als Produkt wird da ja diskutiert. Aber ich sehe jetzt hier-, ich habe jetzt noch mit niemanden hat es irgendwie, mit dem ich spreche, auch mit Leuten, wo kritisch sind, wo da jetzt gesagt: "Aha, auch Oldtimer-Diesel dürfen nicht mehr fahren!" Das hat jetzt noch-. Also diese Diskussion, die erzeugen wir vielleicht sogar intern und die wird von außen gar nicht so betrachtet.
189. **I:** Ok.
190. **B:** Das ist eine große Gefahr, denn wir machen die Hühner erst scheu, wenn wir selber solche Dinge diskutieren. Da kommen andere erst auf die Idee, da sei ja eigentlich und so, nicht? Die Diskussion sehe ich jetzt außen nicht. Ich kann nicht in die Politik reingucken, aber in der Gesellschaft sehe ich das jetzt irgendwie sehe ich nichts.
191. **I:** So, nehmen wir mal an, der Oldtimer erfährt ja langsam schon so das Image als Luxusgut. Ob das gerechtfertigt ist oder nicht, aber das ist eine Tatsache zwischen der Gesellschaft und den Leute, die diese Geschichten, die da keinen Bezug zu haben, für die sind Oldtimer ein Luxusgut, dass sich vor allem so die Wohlhabenden leisten können. Welche Auswirkungen hat denn das auf die Oldtimer-Szene?
192. **B:** Ah, das kann-. Also die Auswirkungen können natürlich deutlich schärfer sein, wenn es dann Richtung Neid-Diskussion geht. Oder da sind so Anfänge da. Da gebe ich dir recht, dass das da einen Einfluss geben kann. Kann sich halt nur eine Gewisse Klientel leisten. Du brauchst schon eigentlich schon auch das zweite Auto und so. Wenn du dann solchen Kritikern mal vorrechnest, was das Hobby tatsächlich kostet, da ist glaube ich, jeden Abend drei Flaschen Bier vor dem Fernseher trinken genauso teuer. Kosten ist ja immer das Eine. Was für du für einen Gegenwert dafür kriegst, ist ja ganz was anderes.

193. **I:** Gut, von der Gesellschaft außen nicht gesehen, wenn das für dich persönlich eine Befriedigung darstellt so ein Auto. Ja.
194. **B:** Ja, genau. Und der Neid ist vielleicht dann nicht mal auf das Fahrzeug und den Wert-. Also die Leute, die neidisch sind, die ich kennen, denen geht es immer nur um das Auto. Denen ist dann egal, ob das jetzt 10.000 Euro oder 100.000 Euro wert ist. Denen geht es ganz einfach drum: Die werden neidisch, wenn du erzählst, was du alles erlebst. Dass du auf tollen Veranstaltungen bist. Dass wir hier bei einem-, wenn du in einem Marken-Club bist, kriegst du das und jenes. So, wirst ein bisschen gefüttert, sage ich mal. Die sind dann eher neidisch drauf auf das Gesellschaftliche, was du dann erfährst und was du da bekommst. Dass du da auch Eintrittskarten für schöne Veranstaltungen kriegst und so. Und das ist dann eher der-. Die platzieren dich dann in einen soziale Schicht, wo sie selber gerne wären. Und ich glaube, dieser soziale-, dieser Schichten-Neid ist vielleicht viel schlimmer. Der frisst viel mehr wie der-, die Freude am puren Besitz von dem Gegenstand.
195. **I:** Gut, das ist ja Neid an sich. Das ist ja psychologisch im Endeffekt immer nur eine Situation, wo jemand auf einen anderen blickt und einen Status erkennt, den er selbst nicht erfüllt - ob es das Fahrzeug ist als Wert oder diese Gesellschaft, in die er nicht reinkommt.
196. **B:** Das sind dann so Sprüche, wenn ich damit Leute mich unterhalte, also ehemaligen Freundes- und Bekannten-Kreis oder Schulkreis oder wie auch immer, und erzähle es dann so ein bisschen, kriegen die alle große Ohren und sagen: "Ha! Bei euch läuft es ja, nicht? Bei euch muss es laufen!"
197. **I:** Hat der Neid um den Einfluss, also auf die Oldtimer-Szene? Denn die Deutschen sind statistisch gesehen eine der neidischsten Gesellschaften in ganz Europa.
198. **B:** Ja!
199. **I:** 51,6 Prozent der Menschen habe ich mal gelesen irgendwo, würde es selbst nicht bezeichnen, aber Tests zeigen, dass die Anzahl der Menschen, Neid-.
200. **B:** Die, die es zugeben, dass sie neidisch sind, sind ja noch die angenehmen.
201. **I:** Genau! Die das nicht-. Also die wenigsten geben das zu, weil die wenigsten darüber bewusst sind. Aber die Frage ist, ob das eine Auswirkung auf die Szene hat, wenn die sich so ein Image wandelt: Kaufen die Leute weniger Autos? Treten die vielleicht weniger in Clubs ein, weil sie das Gefühl haben: Boah, Luxusgut - bleibe ich lieber außen vor?
202. **B:** Glaube ich eigentlich nicht. Ich glaube, derjenige, der neidisch ist, und er kann es sich dann leisten, der dreht sich selber um, ja. Aber hat, glaube ich aber, auf die Szene wenig Einfluss. Und wenn-. Da wird es immer Dinge geben, wo man anstachelt und so. Ja, aber es gibt ja auch eine gewisse Menge

vernünftiger Leute. Die sehen das dann halt dann von beiden Seiten. Es hat ja-. Gut, ich mache halt lieber drei Wochen All-Inklusiv auf der Aida. Kostet halt dann auch 8.000 Euro für mich und meine Frau. Da habe ich mehr davon. Und wenn die von einem Oldtimer mehr davon haben, sollen sie es halt machen. Genau, das gibt es natürlich auch.

203. **I:** Aber das klingt doch so, als ob du sagen: Der Neid-Faktor oder dieser Blick hat sich eigentlich schon verändert - vielleicht so die letzten 10, 15 Jahre.
204. **B:** Ja, der ist schon gestiegen. Vielleicht nicht auf einem hohen, aber auf einem eher geringen Niveau.
205. **I:** Ist moderat.
206. **B:** Auf einem moderaten Niveau ist der mit Sicherheit größer geworden. Das sehe ich schon so, ja.
207. **I:** Und wenn wir jetzt noch eines weitergehen und nicht nur den Neid einbeziehen, sondern auch sagen dieses Thema Fahrverbote, Umwelt-Debatten, also Luxus-Debatte, also wenn sich das Image sich dahingehend verändern sollte, welches Risiko entsteht denn durch solche Diskussionen für die Oldtimer-Szene? Jetzt Neid haben wir schon ein bisschen abgeharkt. Jetzt diese politischen Dinge. Werden die Leute vorsichtiger? Hat das eine Auswirkung auf die Oldtimer-Szene?
208. **B:** Also die Szene ist in Aufruhr, möchte ich mal sagen. Da wird jetzt immer mehr über Dinge, die vor zwei Jahren noch nicht interessiert haben, kommen jetzt konkrete Fragen und Anfragen: Wie ist das? Was für ein Risiko besteht da? Wie sind die Vereine politisch unterwegs, wo sind sie politisch organisiert? Ob sie Lobbyismus betreiben? Und was da getan wird? Also jemanden der vielleicht jetzt in das Hobby einsteigt, das interessiert den schon.
209. **I:** Also mehr so die Hintergrundgeschichten, die eigentlich vom Fahrzeug selbst völlig weggesehen.
210. **B:** Völlig weggehören. Da ist ja dann wieder sofort eine politische Diskussion, wo es auch auf jeden einzelnen drauf ankommt, wie er sich dann da auch politisch positioniert. Aber da sind wir auch in einer gewissen Abhängigkeit. Und da kann ich, möchte jetzt auch oder traue ich mich nicht, eine Vorhersage zu machen, weil es muss nur eine Regierungsmehrheit andere Farben kriegen, dann sieht es schon wieder ganz anders aus.
211. **I:** Gibt es denn das Risiko von Fahrverboten?
212. **B:** Es wird mit Sicherheit niemand Fahrverbote für Oldtimer in sein Wahlprogramm schreiben. So wichtig ist es dann wiederum doch nicht. Ja? Und es bleibt dann auch immer eine-, gesamt-gesellschaftlich gesehen ist ja eine Rind-.

213. **I:** Eine Randerscheinung, ja.
214. **B:** Ja.
215. **I:** Wobei man dazu sagen muss: 15 Millionen Deutsche haben Interesse an Oldtimern.
216. **B:** Jap.
217. **I:** Also Motorräder, PKW auch Anhänger und so historische Geschichten. Fand ich echt interessant, weil das doch ein bedeutender Teil der gesellschaftlichen Schicht ist. Wenn wir jetzt davon ausgehen, dass man das Oldtimer-Image so ein bisschen aufpäppeln muss, gibt es denn Möglichkeiten das Image vielleicht auch diesen Neid-Faktor heraus zu kriegen, das aufzubessern oder ein positiveres Image zu entwickeln,? Haben die Clubs da vielleicht eine Verantwortung?
218. **B:** Ja, also ich denke schon, dass wir da eine Verantwortung haben ganz einfach auf Tatsachen und Fakten darzustellen und nicht alternative Fakten oder Fake-Informationen. Da muss man halt dagegen vorgehen. Da kann man, mit was für Maßnahmen, dass man da jetzt irgendwas verbessern kann, da brauche nicht einmal Tag überlegen. Da gibt s sicherlich einzelne Dinge. Das wichtigste ist, dass wenn ein Oldtimer auf der Straße fährt, dass das kein Rabauke ist, dass er defensiv fährt, dass er auch mal einen reinlässt - auch im Stau - und solche-. Also da geht es ja darum um die Kleinigkeiten, wie man eigentlich im Straßenverkehr immer miteinander umgehen sollte. Das muss natürlich ein Oldtimer-Fahrer-, sollte das ganz besonders machen.
219. **I:** Das heißt so ein bisschen so dieses-. Ich meine: Jeder ist Botschafter eines-, des Oldtimers oder der Szene.
220. **B:** Ja, genau.
221. **I:** Wie man sich verhält, wie man sich zu verhalten hat.
222. **B:** Wenn man das macht - und soll man ja nicht nur machen, dass ganz absichtlich und bewusst - damit gibst du ja auch eine Message mit: Der ist relaxed und so. Und der macht keinen Stress und so. Oder fährt mit Stoßstange an Stoßstange, dass einer nicht reinkommt. Oder man winkt auch mal jemand raus oder lässt ihn über die Straße und so. Das sind so Kleinigkeiten, die da ganz einfach so dazu gehören - meiner Meinung nach.
223. **I:** Sehr gut.
224. **B:** Das ist wie, was ich bei uns in Deutschland nicht verstehe: Wenn irgendwo ein Stau ist, jeder macht den Warnblinker an und warnt alle anderen um sich rum und die hinten dran, dass gleich ein Stau kommt. Aber im Stau, wenn da eine Spur zu ist, kapiert keiner das Reißverschluss-System und jeder will dann



gleich wieder als erster durch. Und drei Minuten vorher haben wir der ganzen Welt gewarnt, dass gleich ein Stau kommt. Und sobald man drin ist, ist alle diese Regel vergessen. Da wird Spur-Hopping gemacht, weil die zwei Autos schneller sind da drin und so. Also Katastrophe.

225. **I:** (lacht) Spannende Beobachtung. Sehr gut! Jetzt haben wir Nachfrage-Problem. Wir hatten das Image Thema. Kommen wir zum letzten Thema - Block vier. Da geht es um das Preisproblem oder um die Entwicklung. Die Literatur bezeichnet es als Problem. Wie wirkt sich den die Preisentwicklung der Fahrzeuge, wie wir sie die letzten Jahre beobachten konnten, auf die Oldtimer-Szene aus? Was verändert sich da, wenn die Preise so steigen?
226. **B:** Die Einstiegsschwelle wird höher. Es muss ja auch freies Kapital da sein, um hier in das Hobby einzusteigen. vielleicht wird mit einem kleineren Fahrzeug, mit einem günstigeren Fahrzeug angefangen. Was ich gemerkt habe: Es wurden viele Schrott-Autos aus USA importiert für wenig Geld, weil man gedacht hat, man kann die mit überschaubarem Aufwand auf Vordermann bringen. Und das war jetzt zum Beispiel so eine-, nochmal auf unsere Auswertung von unserer Statistik im Verein: Wir haben so eine hohe Fluktuation von Mitgliedern, die zwischen 2010 und 2015/16 eingetreten sind. Die waren nur ganz kurz dabei. Und da haben wir das Verhältnis von Neu-Mitgliedern zu Austritten ist da sehr hoch, denn das sind meiner Meinung nach Leute, die auf den Zug aufgesprungen sind, ohne zu wissen, ob sie überhaupt das Hobby wollen. Oldtimer macht jeder, macht jeder, macht jeder. Ich will jetzt auch einen. Haben die hohen Kosten für ein deutsches Auto gescheut. Haben einen günstigen Amerikaner geholt und sind an der Restauration gescheitert.
227. **I:** Boah!
228. **B:** Oder haben den Spaß daran verloren, weil es dann doch zu teuer geworden ist. Und es wurden gewissen Anzahl an abgebrochen Restaurationen bei uns im Club angeboten, wo genau das der Fall war, wo es geheißen hat: Ich habe die Schnauze voll. Ich mache nicht weiter. Wenn du einen findest, der das Ding nimmt, wie es ist: Weg damit! Ich gebe es auch günstiger her, wie ich das gekauft habe. Dem stand es dann hier. Die waren aber schlecht vorbereitet. Die sind halt auf dem-. die haben gesehen: Die Schafherde rennt jetzt dahin. Jetzt rennen wir mal hinterher, überholen alle, dass wir gleich beim Schäfer sind. Und haben das aber ohne-, mit viel zu wenig Vorbereitung sind sie daran gegangen. Und es war so ein Ta-, so eine Berg-Kuppel in diesem Zeitbereich. Und es kann, meiner Meinung nach, nicht viel-, es gibt kaum andere Gründe dafür - auch vom Alter von den Leuten hat es gepasst. Das waren keine 60-Jährigen, sondern eher so 35 bis 45 oder 50, die wo sagen: "Das mache ich jetzt. Ich restauriere jetzt mal einen Oldtimer! Und dann nehme ich gleich den aller einfachsten, den es gibt - einen 107er aus den USA!" War dann zum Scheitern verurteilt. Und die haben dann halt solche Augen gemacht als sie die Ersatzteil-Preise gesehen haben.

229. **I:** Ah, nett. Ist wirklich spannend. Gibt es auch weitere Auswirkungen von dieser Preisentwicklung - jetzt in allen Bereichen: Vorkrieg. Nachkrieg, was auch immer?
230. **B:** Ist sehr der Mode unterworfen. Also insgesamt sehe ich jetzt so eine Deckelbildung.
231. **I:** Preislich?
232. **B:** Ja, preislich. Ob da die Steigerungen in Zukunft noch kommen, halte ich jetzt eher für nicht möglich. Aber das ist wie gesagt, dass weiß man so nie.
233. **I:** Wenn wir mal kurz im Thema springen. Es gibt ja verschiedene Segmente bei Fahrzeugen, die nur zwei Hände mal voll gebaut wurden. Ferrari macht das ja besonders vor mit seinem 250 GTO, SSK Mercedes bis hin zu 16V Evo Eins und Zwei. Gehen solche hochpreisigen Fahrzeuge immer? Denn die haben ja außerhalb dieser Szene so einen gewissen Sonderstatus.
234. **B:** Ah, ganz speziell. Das sind Exoten.
235. **I:** Exoten?
236. **B:** Genau, so nenne ich die. Ja. Für Exoten das sind ganz wirklich eine ganz eigene Klientel und ein ganz eigener Markt auch. Da gibt es Sammler, die wollen, die sammeln solche Fahrzeuge halt, um vielleicht auch nur einmal im Jahr zu fahren oder einmal in zehn Jahren. Das sind dann die echten Sammler. Und da wird sich, wie soll ich sagen, da ist auch eine sehr hohe Dynamik drinnen. Das wird so bleiben. Bei den Exoten wird es immer genügen Leute geben, die solche Fahrzeuge haben wollen und die auch bereit sind viel Geld dafür auszugeben. Das ist, hat ja mittlerweile Blüten. Wenn ein Exot zum Verkauf steht, das kriegt man ja gar nicht mit. Das wird nicht publik, weil die Besitzer selbst gar nicht wissen, gar nicht wollen, dass es publik wird, wo das Fahrzeug jetzt steht.
237. **I:** Ok. Spannend. Jetzt waren wir vorher bei dem Thema Motivation. Ganz speziell eine Frage: Gibt es ausdrücklich eine Preisentwicklung, eine Verschiebung in der Nachfrage nach Oldtimern? Also hat das Auswirkungen? Du hattest vorhin mal erwähnt, es gibt eine Hemmschwelle, die steigt. Also die Preisschwelle steigt für gewisse Fahrzeuge. Wirkt sich das auf die Nachfrage nach Oldtimern aus?
238. **B:** Glaube ich, also-. Die Preise sind jetzt angezogen. Irgendwann wird eines Boden-, einen Deckel geben. Und auch dort gilt: Angebot-.
239. **I:** Und Nachfrage. Also neo-klassische-.
240. **B:** Angebot und Nachfrage regeln den Preis. Das gilt, glaube ich, dieser Satz gilt nirgendwo so anders so konsequent wie bei Immobilien und bei Oldtimern.

Wenn (4 Sek.) wie soll ich sagen? Ein 107er, der wird in den nächsten 10 Jahren nicht über die 100.000 Schwelle für ein normales Fahrzeug durchbrechen. Dafür gibt es viel zu viele. Also wir sind jetzt, meiner Meinung nach, an einem Deckel oben. Der wird nur durch ganz spezielle Fahrzeuge durchbrochen. Einer mit 5.000 Kilometern oder so erreicht das vielleicht noch. Diese Sonderdinge, die mal außen vorgenommen. Aber so ein Durchschnitt ist ein zwei bis dreier 107er, der liegt bei 40.000 und 50.000 an der Grenze, meiner Meinung nach. Alles-, es wird wieder in fünf bis zehn Jahren vielleicht mehr Fahrzeuge geben, die auf den Markt drängen. Und dann gehen die Preise auch wieder ein Stück weit zurück. Das werden wir mit Sicherheit erleben.

241. **I:** Ok. Das heißt also dieser Deckel wird ja nach Angebot/Nachfrage-Prinzip auch heißen, dass auch die Nachfrage gerade nicht bei 107ern steigt, wenn du sagst, dass sich der Preis sich jetzt irgendwie einebnet, oder?
242. **B:** Genau. Ja. Also die-. Wenn jemand ein Fahrzeug sucht, ich frage immer nach dem Preis-Horizont. Und dann sagen viele: "Ja, ich hätte vor fünf Jahren schon einen kaufen sollen. Da war er noch 10.000 Euro günstiger." Aber jetzt ist es halt so und jetzt will er halt unbedingt einen.
243. **I:** So und wie ist es mit den Motiven für den Kauf eines Oldtimers - vielleicht am Beispiel 107er? Wenn die Preise hochgehen, verändern sich die Motive? Also das, was wir vorher besprochen haben. Rückt dieses-, rückt vielleicht ein Investment-Gedanke in der Szene mehr nach oben, dass man sagt: "Ich kaufe den Oldtimer nicht nur aus Leidenschaft und Enthusiasmus, sondern vielleicht verstärkt aus einem finanziellen Interesse heraus"? Ist sowas zu beobachten?
244. **B:** Nicht in dem Preissegment.
245. **I:** Das heißt, die gehen in den oberen Schichten: Exoten?
246. **B:** Also ja, Exoten und so ab 6-stellig, würde ich sagen. Dort sind Dinge als Investition angesagt. Wobei auch nicht bei 100.000, sondern so wirklich ab einer Viertelmillion schätze ich, fängt das an.
247. **I:** Wie die Literatur das ja auch eigentlich schon sagt, wenn man sich das einfach rein rechnerisch herleitet, lohnt sich ein Investment erst ab etwa 100.000 Euro, wenn du eine Rendite-Erwartung hast.
248. **B:** Ja, wenn du einen Business-Case aufmachst mit allem schon, dann ist das richtig.
249. **I:** Genau, Kostenrechnung und Fixkosten mit Garage, Versicherung natürlich bei 100.000 macht das dann Sinn.
250. **B:** Genau. Wenn du das alles in einen gescheiterten Business-Case reinpackst, dann würde ich sagen: Mindestens, mindestens 100.000.

251. **I:** Ok.
252. **B:** Das war erst gestern bei Classic Data auf einer Veranstaltung interessant. Die Diskussion hat jetzt schon zweimal dieses Thema. Es gibt ja Privatbanken und Bankhäuser, die haben Oldtimer-Experten eingestellt, um solche Fahrzeuge zu suchen. Und jetzt habe ich von Classic Data erfahren: Es gibt hier dann ab 500.000 und im siebenstelligen Preissegment eine Beteiligung an einem Fahrzeug zu kaufen. Also das ist schon irgendwie schräge Dinge.
253. **I:** Da gehe ich auch noch drauf ein in der Arbeit: Formen des Oldtimer-Investments oder in diesem Bereich. Natürlich kannst du sagen: Ja, ich kaufe mir einen. Es gibt ja aber auch, das gab es in Böblingen mal, mit diesem Verein, wo du quasi dich einkaufst und dann tagesweise Fahrzeuge aus dem Pool ziehen kannst. Da gibt es eben Fonds und geschlossene, offene Formen, Beteiligungsmodelle. Also ist ganz spannend. Es geht eben weg von diesen diesem nur: Ich habe ein Auto, ich habe kein Auto. Da gibt es ganz viel dazwischen.
254. **B:** Ja. Aber das ist aber auch dann, wenn es um eine Beteiligung von einem Fahrzeug geht, wo du keinen Zugriff draufhast, dann ist es ja ein reines Investmentprodukt. Das ist wie eine Wohnung oder Kunst.
255. **I:** Absolut.
256. **B:** Irgendwas, wie ein Container-Anteil, was weiß ich.
257. **I:** Genau. Also spannender Bereich. Habe ich leider nicht ganz beleuchtet, aber ist natürlich eine gute Sache. Könntest du mir zwei, drei Sätze zum Thema Wertentwicklung eurer Baureihen im Club sagen, wie sich da der Wert in den vergangenen Jahren entwickelt hat? Gibt es da etwas Besonderes?
258. **B:** Ja. Also die guten Fahrzeuge sind auf jeden Fall gestiegen, werden sie auch weiterhin. Dann aber sind es wirklich Fahrzeuge mit echter Note Zwei und besser.
259. **I:** Ok.
260. **B:** Die Fahrzeuge, die jetzt hier so typischerweise so Hobby-Fahrspaß--Freizeit-Freunde treffen, das ist halt alles so Note Zwei bis Drei oder so Note Zwei Minus bis Drei. Fahrzeuge, wo noch 5.000 Kilometer pro Jahr gefahren werden, die werden mindestens die Inflation mitgehen. Und alles, was schlechter ist wie Drei Minus, Drei bis Vier, wenn sie richtig anfangen mit Schweißßen, größeren Restaurationsarbeiten-. Wenn es Richtung Restauration geht, wird es nicht steigen, sondern eher fallen. Da haben wir jetzt auch die Tendenz, dass ein schlechtes Fahrzeug in Einzelteilen mehr Wert ist als als komplettes Fahrzeug. Und das ist dem geschuldet: Die Ersatzteile, die zur Restauration benötigt werden, werden immer teurer. Und dann ist einfach eine Frage der Wirtschaftlichkeit.

261. **I:** Ok. Super. Dann so ein bisschen Korrelationsfrage: Ist die Preisentwicklung unter anderem auch für eine Art von Reduzierter Nachfrage zuständig beim Oldtimer? Eigentlich hatten wir das vorher schon so ein bisschen beantwortet. Ich komme jetzt auf dieses Thema Hemmschwelle zurück. Die Leute können es weniger leisten. Beantwortet das das schon so ein bisschen?
262. **B:** Ja. Also Es ist eine konstante Nachfrage, eine konstante, hohe Nachfrage auch da. Also zum-, also großes Interesse ist Nachfrage. Und die Leute sind sensibilisiert. Die wissen, dass das Ding gestiegen ist. Und wollen aber eins. Aber es gibt auch ein paar, wo dann halt ausgestiegen sind. Wenn ich da so eine Beratung gemacht habe, und es hat einer gesagt: "Ja, ich habe 25.000 Euro", sage ich: "Ja, hast du denn alles weg?? Oder hast du noch 5.000 für gewisse Dinge, die du halt machen musst? Vielleicht auch sofort?" Sagt er: "Nein, das habe ich nicht mehr da". Dann habe ich gesagt: "Ja, dann ist vielleicht Golf I Kabrio das bessere Auto für dich. Oder ein Barcetta, oder keine Ahnung. Es gibt ein paar Engländer oder so einen MG B, wo halt dann für 15.000"
263. **I:** Klar.
264. **B:** Ja. Das ist dann einfach eine Liga drunter. Dann ist es eben kein 107er.
265. **I:** Ok.
266. **B:** Und dann haben sich die aber auch verabschiedet aus dem Segment.
267. **I:** Das geht jetzt so zur letzten Frage schon über: Welche Folgen, außer dass Leute zum Beispiel auf kleinere Baureihen umsteigen, ergeben sich denn aus der aktuellen Preislage?
268. **B:** Mit Sicherheit eine- die Szene wird älter. Die, die schon einen haben, die werden ja nicht jünger. Die werden älter. Und ich sage ja immer so: Die Möglichkeit Geld auszugeben für das Hobby, das steigt mit dem Alter. Und dementsprechend ist das Einstiegsalter auch gestiegen - bei uns auch ganz extrem. Also wir hatten halt-, Durchschnittsalter ist in den letzten fünf Jahren um vier Jahre angestiegen.
269. **I:** Weil die Neueintritte älter werden oder weil die bestehender Mitglieder älter werden?
270. **B:** Weil die Neueintritte älter werden und wir konnten nicht so viel Jüngere generieren, um das Älterwerden der Bestehenden zu kompensieren. Wobei jetzt haben wir auch bei- wir waren bei über 57. Jetzt sind wir wieder bei 56,5 irgendwas im Schnitt. Also jetzt das erste Jahr, mal gucken: Ist das nur ein-.
271. **I:** Trend?
272. **B:** Trend. Ja klar, dass wissen wir jetzt noch nicht.

273. **I:** Ok, super. Fragen zu den Teilen, die wir jetzt besprochen haben? Hast du irgendwas, wo du fragen möchtest? Oder fehlt Dir noch irgendwas, um das Thema zu beenden?
274. **B:** Ja, im Augenblick nicht. Vielleicht fällt mir da im Laufe des Tages auch noch was ein. Das ich Dir dann nochmal auf, der Tonspur rübergeben kann.
275. **I:** Ansonsten wäre es jetzt soweit. Ich habe noch einen fünften Block, aber das sind jetzt nur allgemeine Fragen. Das sind gerade so ein paar Ja/Nein-Fragen. Wann wurde denn dein Club gegründet oder euer Club?
276. **B:** 1990.
277. **I:** Wie viele Mitglieder habt ihr?
278. **B:** 5.000
279. **I:** Wie lange bist du schon im Club Mitglied?
280. **B:** Seit 13 Jahren.
281. **I:** 14 Jahre, das heißt 2005/2006.
282. **B:** 2005/6, ja.
283. **I:** Wie lange bist du schon Präsident?
284. **B:** Seit drei Jahren, aber seit 12 Jahren Vorstand.
285. **I:** Ah, ok. gut. Und wie viele Oldtimer-Fahrzeuge hast du selber?
286. **B:** Drei.
287. **I:** Wenn ich das fragen darf. Ok. Und du bist wie alt?
288. **B:** 52
289. **I:** Das ist nur so allgemeine Sachen. Ihr werdet ja anonymisiert in den-. Also in der Arbeit taucht kein Name auf, aber das sind so allgemeine Sachen. Super! Von meiner Seite aus wäre es das Ganze. Recht herzlichen Dank für deine Zeit.
290. **B:** Gerne

### Interview III

Interviewtermin: 28. März 2019

Interievart: Ortstermin

Interviewdauer: 51.19 min

1. **I:** Die Literatur beschreibt aktuell eine starke Zunahme von zugelassenen Oldtimerfahrzeugen. Auf der anderen Seite ist Tatsache, dass sich die Nachfrage nach Oldtimern, nach dem klassischen Oldtimer, reduziert. Und aus diesen Inhalten abgeleitet haben sich drei Problemstellungen ergeben und die werden jetzt im folgenden Frageblöcken abgefragt. Wir haben vier Frageblöcke, der erste beschäftigt sich mit der Definition, des Begriffs, Oldtimer, Definition und eventuelle Neudefinition. Der zweite Block geht es dann um das Aufmerksamkeitsproblem, das heißt, die fehlende Aufmerksamkeit für den Oldtimer, was im Endeffekt die Nachfrage betrifft. Dann gibt es das Thema Imageproblem, das Thema, mit dem ein Oldtimer kämpft und als vierter Block das Preisproblem, was ich dann vor allem mit den in den vergangenen Jahren steigenden Preisen beschäftigt. Das ganze Interview wird aufgezeichnet, weil ich es zur Transkription brauche und dann würde ich es dir im Nachgang einmal schicken, wenn es transkribiert ist, damit du es dann schriftlich freigibst und es dann als Quelle verwendet werden darf. Wir werden jetzt mit dem ersten Block beginnen, dann geht das mit dem Thema Definition des Oldtimers. Diese Diskussion ist ja losgetreten, es gibt ja nicht zuletzt durch Presseartikel gewisse Diskussionen, über was ist ein Oldtimer eigentlich und das ist meine aller allererste Frage ganz offen. Was bezeichnest Du als einen klassischen Oldtimer? Gibt es da einige Merkmale anhand dem man Oldtimer charakterisieren kann?
2. **B:** Also ich würde sagen, es sind tatsächlich Fahrzeuge, die im Moment 30 Jahre alt sind, die die zeitgenössische Features haben, das heißt also keine spätere hinzugefügte Veränderung in der Technik, im Design, sondern damals zeitgenössisch heißt, entweder so ausgeliefert oder um Anbauten ergänzt, die damals üblich gekauft wurden.
3. **I:** Also angrenzend an die Definition, die für einen Oldtimer ja existiert, also 30 Jahre Erhaltenswert nahe am Originalzustand, solche Geschichten.
4. **B:** Ja, aber auch die technischen Voraussetzungen, dass die stimmig sind. Also ein Auto, was einen anderen Motor hat, der neu wäre, wäre für mich nicht mehr zeitgenössisch, damit kein Oldtimer, es ist nur vom Äußeren her noch ein Oldtimer.
5. **I:** Okay, gibt es sonst noch Merkmale für einen klassischen Oldtimer, die jetzt für dich wichtig sind in der Definition?
6. **B:** Also einmal, dass der Zustand mindestens gut ist, also nicht, dass es ein Wrack ist, das nicht dem damaligen Originalzustand entspricht. Ich glaube es

müsste und sollte das Ziel haben, es gibt zwei Segmente, restaurationsfähige oder Restaurationsobjekte, die restauriert werden oder nie restauriert werden, das ist auch ein Oldtimer, aber der hat keine rechtliche Bewertung. Die rechtliche Bewertung findet erst statt durch das Thema Zulassung. Das andere ist eins unter Sammelkollegen, bewerteter Zustand, ist das jetzt ein Rostfragment, also wird um eine Lichtmaschine, die original ist, im Auto rumgebaut, oder wie viel Originalteile sind denn noch da, damit ich wirklich von einem Oldtimer sprechen kann.

7. **I:** Und sind diese Merkmale, die du jetzt genannt hast, sind das vor allem, also wenn das die Themen, die auch nachher Preis, sich auf den Preis auswirken, die auch eine Wertsteigerung implizieren, also Fahrzeuge, die genau das nicht erfüllen, diese genannten Merkmale-.
8. **B:** Nein, da gibt es Unterschiede und zwar im Preissegment ist zu unterscheiden zwischen Fahrzeugen, die wieder in den Zustand gebracht werden, damit es dem zeitgenössischen Attribut entspricht. Das ist dann, da wird der Arbeitsaufwand der Restauration mit eingerechnet und es gibt aber ein Merkmal, das ist Originalerhaltungsstand, der im Moment preislich höher gewertet wird, weil das Fahrzeug noch eine am damaligen Auslieferungsstand original über die Jahrzehnte erhalten wurde.
9. **I:** Dann ist Originalität das Kriterium für eine potenzielle Wertentwicklung?
10. **B:** Originalität fächert sich auf in damals werksseitig eingebaute Originalität oder durch Restauration, im Nachhinein erzeugte Originalität. Denn es ist noch mal ein Unterschied im Preis, du hast nach dem Preis gefragt. Und Unterschied im Preis bemisst sich das Auto, das nie verändert wurde, teurer werden im Moment als Autos, die aufwendig restauriert sind.
11. **I:** Bei dem Thema Definition des Oldtimers, gibt es ja jetzt, das haben wir schon angesprochen, diese definitorische Hürde, die man überwinden muss, damit man ein H-Kennzeichen bekommt. Ist dieses Kennzeichen der richtige Gradmesser, um einen Oldtimer also wo man einen echten Oldtimer zu charakterisieren?
12. **B:** Also ich tu mich da auch schwer, zumal die Volumenmodelle natürlich jedes Jahr dazukommen, ich mach mal ein Beispiel. Während von der Pagode 48.000 Autos über einen Zeitraum von 1963 bis 1972 gebaut wurde, also über neun Jahre ist über eine Bauzeit von 17 Jahren beim 107er sind über 236.000 Autos gebaut worden. Jetzt ist es auch ein Oldtimer, während im Blickpunkt der Öffentlichkeit stehen eher Autos aus meiner Sicht im Begriff Oldtimer, die noch rarer sind, also noch geringere ursprüngliche Bestellmengen haben, heißt, im Moment kommen immer mehr große Volumenmodelle auf den Markt zurzeit zum Beispiel von Mercedes Benz das Modell der 124er, von denen ja über zwei Millionen produziert wurden. Jetzt ist die Frage, können wir uns 200.000 klassische 124er vorstellen, die sind zwar schön und die sind auch



Oldtimer, aber dass es ein kulturhistorisch bedeutsames Gut wäre, das gesellschaftlich eine Bedeutung hat, das würde ich dem absprechen. Das heißt, es kann sein, dass bestimmte Ausprägungen besonders schützenswert sind, oder dass man vielleicht die Menge reduziert. Ich verweise auf das österreichische Modell, wo eine Arbeitsgruppe bestehend aus gesellschaftlichen Kräften rund um die Oldtimer bestimmen, welche Modelle in welcher Ausrichtung in welcher Menge als kulturhistorisch bedeutsam erhalten werden und die Anderen eben nicht. Also nicht ein Produktionszeitraum, sondern eine von den Fachleuten definierte Ausprägung des Modells.

13. **I:** Du findest also, nochmal zurück zu der ersten Eingangsfrage, was man als Oldtimer bezeichnet, grenzt du neben der oben genannten Definition nochmal ein, indem du es an der Stückzahl festmachst?
14. **B:** Oldtimer per se, der Begriff gilt unabhängig davon, aber Oldtimer im rechtlichen Sinne, um Rechtsableitungen davon zu treffen. Wenn die Autos einfach in der Garage gesammelt werden, interessiert es niemand. Aber der ursprüngliche Zweck entweder auf geschlossenen, aber vor allem auf öffentlichen Straßen damit zu fahren, bedarf es einer Zulassung und damit also eine in Verkehrssetzung und damit eine bestimmte technische Reife, die damals zeitgenössisch gegeben war.
15. **I:** Jetzt verbinden wir das mal, weil Oldtimer ja auch mal irgendwann Alltagsfahrzeuge, also für eine gewisse Altersklasse waren, zum Beispiel Studentenfahrzeuge, man kannte sie von den Straßen, und da wurden die vom Alltagsfahrzeug zum Sammelobjekt. Welche Eigenschaften sollte man denn in Zukunft mit dem Oldtimer verbinden?
16. **B:** Also ich glaube tatsächlich, dass sie eine Aussage sind über das Produkt ihrer Zeit, dass die Darstellung sehr gut wiedergeben, das zeitgenössische, also zumindest Zustandsnote zwei, dass sie technisch und insgesamt so gut sind, dass sie auch nach den damaligen technischen Vorgaben im Verkehr bewegbar sind, also zum Beispiel, ein Auto aus den 30er Jahren, das an der roten Ampel nicht halten kann, weil die Bremsen nicht so gut sind, geht gar nicht als Oldtimer. Er ist zwar einer, aber nicht für die öffentliche Verkehrssetzung. Das heißt, die in Verkehrssetzung und die Teilnahme am öffentlichen Verkehr setzt die Prägung des Begriffs voraus, also kann jeder beliebig 50 oder 100 von den Dingen, die nicht bewegt werden, in seine Garage stellen, es sind auch Oldtimer. Aber ich würde die Grenze machen zwischen reiner Aufbewahrung und Sammeln und dem Inverkehrbringen.
17. **I:** Jetzt kam das Thema große Baureihen und breite Baureihen schon ins Spiel, wie muss angesichts von Youngtimern und eben dieser großen Baureihen, die jetzt in millionenfacher Stückzahl kommen, zum Beispiel. Golf II, der ja 4,8 Millionen mal gebaut wurde, wie muss mit denen im Rahmen der Oldtimerdefinition umgegangen werden?

18. **B:** Also ich finde die derzeitige Form richtig. Solange noch eine Baureihe gebaut wird, ist es kein Oldtimer. Solange von der Firma her der Lifecycle besteht, das heißt, dass die Firma zu 100 Prozent oder wesentliche Teile die Ersatzteilversorgung sicherstellt, ist immer noch die Erhaltung eines Serienfahrzeugs, wenn die Herstellerfirma dies einstellt nach fünf oder zehn Jahren nach Produktionsende, ist es zumindest ein Youngtimer. Und der Youngtimer bleibt er bis zur rechtlichen Form der wieder Inverkehrssetzung mit 30 Jahren.
19. **I:** Das heißt aber, diese Definition, die du genannt hast, dass ein Auto, wenn es 30 Jahre alt wird, dann auch ein Oldtimer ist. Und dies gilt auch für die breiten Baureihen, die ja vielleicht diese Definition zu hunderttausenden erfüllen.
20. **B:** Absolut.
21. **I:** Okay.
22. **B:** Weil sie sind es ja aufgrund ihrer baureihentypischen Eigenschaften und nicht einer willkürlich vorgenommenen Form. Die Frage ist tatsächlich die Menge der zugelassenen Fahrzeuge, die in Verkehr gesetzt werden.
23. **I:** Und was ist mit dem Thema Sammelwürdigkeit? Sind 300.000 124er, die zum Oldtimer werden, noch sammelwürdig?
24. **B:** Also die Frage ist, man kann sich Gedanken machen, ob die deutsche 50 Pfennig Briefmarke, die wahrscheinlich in Milliardenmenge produziert wurde und Hunderttausende gesammelt wurden, ob die sammelwürdig sind oder nicht. Da würde ich den Begriff des Einzelnen bewerten und zulassen, dass jeder, der das sammelt, das selbst festlegt, ob es sammelwürdig ist oder nicht. Ich glaube, da würde uns ein öffentlicher Diskurs nicht reichen. Wir haben im Moment das Thema, sieht man das ein geschreddertes Bild, das gerade für eine Million verkauft worden ist, das neu erstellt wurde, da ist ja eher die Aktion drum. Natürlich ist das Bild sammelwürdig, hängt jetzt neu in Stuttgart neben einem Rembrandt, weil der auch revolutionär war. Also zwei Revolutionäre nebeneinander sind sammelwürdig. Der eine hat gigantische Porträts gemalt vor 350 Jahren und das andere ist eine besondere Eventausdrucksform einer Bildzerstörung, während das Original bereits verkauft wurde. Also da ist der Part des sammelwürdigen, also wir müssen auch unterscheiden per se in Sammelgebiete überhaupt, sammeln kann ich alles, wenn ich mehr aneigne, was ich für den persönlichen Gebrauch benötige. Also ich kann ein Auto sammeln, ich kann fünf Autos sammeln, ich kann Locher, Hefter, ich kann Aktendeckel sammeln, ich kann Joghurtbecher sammeln, sammeln kann ich viel. Aber der Begriff und natürlich, wenn ich eine Menge habe, gibt es auch eine Mengendefinition. Wenn etwas einfach ungewöhnlich viel ist, ist schon gesammelt. Also wenn einer 100 Kronkorken von Biersorten hat, ist auch schon gesammelt. Oder Streichholzbriefchen. Ob das dann sammelwürdig ist, im

Sinne von steuerlichen Vergünstigung, ist es natürlich nicht, weil auch da gilt, entweder ein Vereinsstatus oder eine Kultur, historisch bedeutsame Auslegung im Sinne des öffentlichen Interesses.

25. **I:** Okay, wenn wir jetzt mal zur Definition kommen und damit schließen den Block dann auch ab. Dann höre ich das richtig heraus, dass es gar keine Anpassung der Oldtimerdefinition braucht, trotz der aktuellen Diskussion, ist das richtig?
26. **B:** Also ich würde plädieren, analog dem österreichischen Beispiel, dass es eine Mengenbegrenzung gibt, die die Vertretungs- und die Mandatsträger der Sammler, sprich Clubs, Automobilclubs, öffentliche Verwaltung, die mit dem Thema Zulassung zu tun haben, dass die sich möglicherweise auf Quoten und darum bewerben, dass möglichst viele sehr gute Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr weiterhin eingesetzt werden. Das Kriterium soll das kulturhistorisch bedeutsame sein und nicht der Nutzungsgrad, um damit zur Arbeit zu fahren oder als reines Verkehrsmittel zu verwenden.
27. **I:** Okay, das ist eine Argumentation. Das heißt, dass man doch zukünftig über die Definition noch mal nachdenken muss. Das heißt durch zum Beispiel Einführung von einer gewissen Grenze, dass man über einzelne Baureihen entscheidet, können die zum Oldtimer werden oder nicht, verstehe ich das richtig?
28. **B:** Ob es Baureihen sind, weiß ich nicht. Das würde ich sehr der Mehrheitsfähigkeit der gesellschaftlichen Interessensgruppe rund um den Oldtimer überlassen, dass hier unterschiedliche Fraktionen drin sind, die sich darauf einigen, ob es die Qualitätsmerkmal bei dieser Baureihe ist, ein Mengenthema oder besonderes schutzwürdige oder kulturelle hervorhebende Eigenschaften.
29. **I:** Verstehe ich das richtig, dass du vor allem auch die Clubs, Oldtimerclubs in der Pflicht siehst, so einen Prozess-.
30. **B:** Clubs und Verbände, die sich insgesamt mit der Oldtimerei als Wirtschafts- und als Gesellschaftsgut beschäftigen.
31. **I:** Okay, verstanden. Dann kommen wir zu einem weiteren Thema im zweiten Fragenblock. Es geht jetzt um das Aufmerksamkeitsproblem, das heißt, die in der Literatur beschriebene sinkende Nachfrage für Oldtimer. Und da versetzen wir uns 15 Jahre zurück und ich habe Begrifflichkeiten mitgebracht, die ich Dich bitte zu sortieren. Und zwar sind das Begrifflichkeiten, welche die Motive zur Anschaffung eines Oldtimers erfassen sollen und da wäre es mir wichtig, dass du mal überlegst, welche Reihenfolge absteigend für dich die Motive beschreiben.
32. **B:** Technikinteresse, Schrauberei, Fahrspaß, emotionale Bindung, Freizeitgenuss, Hobby, Wertentwicklung, Investment.

33. **I:** Super, dann hätten wir das. Und dann gehen wir ein bisschen rein in die Nachfrageentwicklung. Welche Gründe gibt es denn deiner Meinung nach für die tendenzielle Rückläufigkeit der Nachfrage für den klassischen Oldtimer?
34. **B:** Also das ist zum Teil damit verbunden, ich sehe da mehrere Faktoren, erstens die aktuelle Diskussion um die Umwelt, weil viele der Fahrzeuge einfach aufgrund ihrer Motorenauslegung im Vergleich zu anderen modernen Fahrzeugen hohe Schadstoffmengen ausstoßen. Das ist aber eher Diskussionspunkt, weil real die Fahrzeuge ja im Jahr im Durchschnitt glaube ich nur 1.500 bis 2.000 Kilometer bewegt werden. Von daher ist es überhaupt kein Mengenproblem, aber es ist ein Bewusstseinsproblem in der Öffentlichkeit. Das zweite ist, warum die Werte sinken, dass viele Händler in den letzten 15, 20 Jahren in einem größeren Stil die Wertentwicklung im Vordergrund gesehen haben, haben Fahrzeuge günstig auf den Markt gebracht, die scheinbar renoviert waren. Und jetzt bei den Kunden zu einem Frust sorgen, weil sie eben nicht so abschließend gebrauchsfähig sind, wie ein allgemeines neues Fahrzeug, eine gewisse Enttäuschung eintritt und man kann echt sagen, das Thema Oldtimer war eine bestimmte Hype-Situation, die drittens auch mit den niedrigen Zinsen verbunden war, das heißt Anlagealternative hatten einfach gefehlt und die Leute haben dann als Ersatzinvestment auch in Oldtimer investiert, aus Mangel von besseren Anlagen. Die Südwesbank Stuttgart hat einen Ratgeber rausgebracht, hat Fahrzeuge ausgewiesen, im Prinzip garantiert, dass diese Fahrzeuge pro Jahr über fünf Prozent steigen und damit wurde es eine Art Investment, was natürlich auf Dauer nicht eintreten kann, denn es ist immer abhängig von Leuten, die den Markt auch bedienen. Von daher gibt es dann eine gegenseitige gesellschaftliche Ansteckungseffekt, ich habe auch einen Oldtimer und einen Porsche, der sich allerdings dann wieder erschöpft, wenn genügend viele das Thema erschlossen haben und dann geht das Thema wieder zurück, bis es nach einer gewissen Beruhigungszeit möglicherweise erneut ansteigt. Aber das ist bei Immobilien, bei Schmuck, bei Uhren, bei vielen anderen Dingen auch so, dass es eine Wellenbewegung an Interessen gibt.
35. **I:** Okay. Und verglichen dazu, wie lässt sich die große Nachfrage nach Youngtimern erklären?
36. **B:** Also es liegt sicher auch unter anderem darin, in der Veränderung der eigenen Lebensform, dass das Leben an sich geregelter abläuft als vor 30, 40, 50 Jahren, es sind mehr Bereiche des öffentlichen Lebens definiert, die Autos insgesamt sind uniformer geworden, während früher, ins besonders mal wenn ein Auto eine Klimaanlage hatte mit einem hohen Preis oder vier Fensterheber, erfüllt es heute schon ein Kleinwagen, sodass das Produkt des Autos als Abgrenzung an sich nicht mehr ausreicht, aber optisch ein Oldtimer natürlich erkennbar Besitzer als jemand darstellt, der es vielleicht zu was gebracht hat, besondere Merkmale hat, auffällig ist. Aber er garantiert ihm in bestimmten größeren gesellschaftlichen Teilen zumindest eine Wahrnehmung.

37. **I:** Wobei diese Eigenschaften passen ja wiederum auf den Oldtimer, also dieses Auffällige, die Abgrenzung nach außen. Warum ist das bei dem Youngtimer wirklich ein Kriterium, das die Nachfrage nach oben treibt und beim Oldtimer halt nicht?
38. **B:** Also Youngtimer ist in der Regel einfach günstiger zu unterhalten, weil es noch mehr Ersatzteile gibt. Man findet auch mehr oder weniger in unmittelbarer Umgebung vielleicht für die gleiche Baureihe und das gleiche Produktinteresse, es ist also gesellschafts- und eventfähiger. Denn 30 Jahre ist schon eine lange Zeit, wenn ein Auto so lange schon im Markt sein muss, bevor es einen bestimmten Status hat.
39. **I:** Okay, sehr gut.
40. **B:** Zumal die Produkte ja gar nicht auf Langzeit angelegt sind, sondern die Lifecycle von solchen Baureihen sind vielleicht zwischen acht und zwölf Jahren. Alles darüber hinaus ist schon eigentlich von Produktzeiten her im Produkt selbst gar nicht angelegt.
41. **I:** Sehr gut. Jetzt schreibt die Literatur gerade vom Thema, also vor dem Hintergrund von Oldtimern das Thema Enthusiasmus oder zu einer Bindung von Eigentümer zum Fahrzeug als ganz großer Faktor. Du sagst ja, es gibt immer mehr investmentgetriebene Fahrzeugsammler. Hat sich das Thema Enthusiasmus und die emotionale Bindung in den letzten Jahren deswegen verändert?
42. **B:** Nein. Es gibt immer zwei wesentliche Dinge. Es gibt Sammelgebiete, die findet geschlossen privat statt, wie zum Beispiel Briefmarken, Joghurtbecher, Zinnkrüge, Soldatenfiguren, Waffen, die finden nicht in der Öffentlichkeit statt. Der Oldtimer per se ist ein Produkt, das in seiner Ureigenschaft in der Öffentlichkeit bewegt wird und damit immer in der Öffentlichkeit so eine Korrespondenz führt, nämlich zu Leuten, die sich zu dem Produkt äußern, bestätigen, ablehnen, befürworten, gut finden, schön finden und diese Möglichkeit der öffentlichen Anteilnahme des Sammelgebiets ist ein extra Motivationsfaktor möglicherweise in der Öffentlichkeit besonders bewusst Oldtimer für sich zu fahren, weil es einfach jede Menge qualifizierte Rückmeldungen gibt.
43. **I:** Und wie hängt das ganze jetzt mit emotionaler Bindung zum Fahrzeug zusammen?
44. **B:** Die Rückkopplung über die Öffentlichkeit. Und die eigene Sinnhineingabe in ein Produkt bestimmt die emotionale Bindung. Also wir erleben oft, dass Fahrzeuge wieder gesucht werden, die man früher mal hatte, Autos, die die Farbe hatte, will man so wieder in der Farbe, in der Baureihe, in der Ausstattung, um einfach die damalige Zeit für sich selbst wieder nachzuholen oder bewusster selbst zu gestalten. Zum Beispiel selbst so ein Auto zu fahren, wo man früher als Kind mit in Urlaub gefahren ist.

45. **I:** Das heißt, wenn ich so eine Art von persönliche Bindung habe zu dem Fahrzeug, ist meine emotionale Bindung auch höher, also gerade, wenn ich es kenne aus Studentenzeiten, vom Vater, vom Großvater oder so was.
46. **B:** Ja, also wenn wir das vergleichen, dann gilt immer, ich kann nur das gut finden, was ich kenne und eine Relation dazu einnehme, also wenn ich nicht wüsste, dass ein Oldtimer irgendwas ist, zu dem ich einen Bezug habe, kann ich auch keine emotionale Bindung aufbauen. Also brauche ich ein Wertegerüst zur Identifikation, um dann, wenn ich es erkenne, es gut oder schlecht zu finden.
47. **I:** Okay, dann kommen wir zu einer Aussage, die Oldtimersammler lassen immer mehr in externen Betrieben machen und die Szene wird damit professionalisiert. Welche Auswirkungen, sozial oder marktwirtschaftlich hat denn so eine Professionalisierung, die ja weg geht von dem eigentlichen Schrauben und dem Selbermachen?
48. **B:** Also zum einen ist es so, dass die früheren Fahrzeuge relativ einfach konstruiert waren, da war es auch möglich, sehr viel mehr selbst zu machen und es ist schlichtweg auch ein Platzproblem. In der Öffentlichkeit nehmen die öffentlichen Plätze ab, das heißt, die Komplexität im Produkt steigt, ich bin nicht mehr in der Lage, bestimmte elektronische Themen bei 30 Jahre alten Fahrzeugen, zum Beispiel die Car Jetronic vom 560er selbst einzustellen, weil ich die Prüfgeräte gar nicht mehr habe. Das heißt, die Fachdienststellen sind notwendig, um die technische Veränderung der Produkte auch in Oldtimer, die 30 Jahre alt sind, überhaupt noch zu benötigen, um die fahrbereit zu halten.
49. **I:** Hat das Auswirkungen auf zum Beispiel so was wie die Clubszene, weil immer mehr Leute die Dinge in irgendwelchen Betrieben machen, das extra analysieren und eben nicht mehr selbst den Schraubenzieher in die Hand nehmen?
50. **B:** Also es führt natürlich zu Spannungen innerhalb der Clubszene, weil auf der einen Seite die Schrauber, denen kein Problem groß genug ist, um nicht selbst zu lösen, und den Leuten, die eher event- und finanzorientiert sind und sich die Fahrzeuge machen lassen. Das sind so zwei extreme Pole einer Idee, die sich zunehmend herauschält, dass aus der Schrauberszene durch die Menge einfach mehr eventgetrieben und der wirtschaftliche Faktor als Produkt entsteht, dass die Leute professionelle Hilfe in Anspruch nehmen für die Pflege und den Erhalt der Fahrzeuge.
51. **I:** Gut, dann kommen wir noch mal zurück zu den Karten. Wenn wir uns jetzt die Motive von der Anschaffung eines Oldtimers heutzutage anschauen, können wir diese Begrifflichkeiten dann noch mal in der Reihenfolge bringen. Also was dies so heutzutage für Motive-.
52. **B:** Also ich würde an erster Stelle Hobby und zwar Hobby als Alternative zum Beruf, dass einfach mehr Menschen durch ihren Beruf gestresster sind und

sich auch einen Ausgleich suchen, der ihnen Spaß macht, das heißt, das wäre schon Hobby. Das Thema Technik, aber dann käme schon, also Technikinteresse, Investment, Wertentwicklung, Fahrspaß und weiter hinten Schrauberei und ja, Schrauberei ganz hinten. Die anderen davor, in Sachen Bindung und Freizeitgenuss einfach viel früher. Also das Investment und Wertentwicklung so weit vorne liegen.

53. **I:** Das heißt aber, die emotionale Bindung kommt nach Investment und Wertentwicklung.
54. **B:** Ja, je nach Wertentwicklung kommt emotionale Bindung erst, also mit Fahrspaß verbunden. Vor oder nach Fahrspaß. Und Freizeitgenuss. Aber die Schrauberei ist ganz weit das letzte.
55. **I:** Schrauberei ist das letzte, okay. Gut. Bleibt der Interessensfokus auch zukünftig bei den Youngtimern, also alles was dann älter als 30 Jahre alt ist, fällt mit der Zeit irgendwann hinten runter, weil es keine Nachfrage mehr erfährt oder gibt das irgendwann wieder einen Wandel hin zu den klassischen Oldtimern, wie im Vorkriegsbereich zum Beispiel?
56. **B:** Also es gibt mit Sicherheit eine gravierende Veränderung, was zum ersten Mal in der Gesellschaft stattfindet, ist eine Wertediskussion in Bezug auf die Umwelt, das heißt, man kann vielleicht die Fahrzeuge weiterhin sammeln, aber ob sie im öffentlichen Verkehr noch einsetzbar sind? Erwarten würde ich hier eher eine Einschränkung, dass das auf abgesperrten Strecken möglich wäre oder in Ländern, in denen der Umweltschutz nicht diese Priorität hat. Aber in den westlichen Industrienationen auf dem Festland würde ich sagen, werden wir eine Wiederbelebung der alten Fahrzeuge nicht mehr und nicht mehr in dem Maße erleben. Das gleiche sehen wir noch mal parallel in qualifizierten Wohnmöbeln aus verschiedenen Jahrhunderten oder Schmuck oder anderen Dingen, die Teppiche zum Beispiel, die einfach im Moment nicht auf den Bedarf treffen, weil sie nicht mehr in die Zeit gerecht passen.
57. **I:** Ein anderes Thema, das wir ja auch, das die Oldtimerszene ja auch erfährt, ist eine zunehmende Überalterung. Wie sehen die Konsequenzen aus, wenn die Sammler und die Köpfe, die die Szene treiben, zukünftig überall sind, wo landen wir dann?
58. **B:** Also wenn, wie vorher gesagt, vor 15 Jahren die emotionale Bindung, die Wiedererkennung des Objektes für den eigenen Lebensbereich da ist, dann haben natürlich Leute, die heute 80, 90 sind, eine Erinnerung an Fahrzeuge, die vielleicht 60 Jahre alt sind oder 70 Jahre. Wir sprechen also damit für die 30er, 40er, 50er Jahre. Denn natürlich die Leute, die in zehn Jahren 60, 70 sind, die haben viel modernere Baureihen in ihrem Erfahrungsschatz sowie ihre emotionale Bindung, aber das ist eine bedürfnisorientierte Bewertung, das ist halt leider nicht zu leugnen. Früher haben wir mal Salz gehabt als Handelsware wie Gold, heute kaufen wir Salz im 500 Gramm Päckchen für

einen geringen Pfennigbetrag im Supermarkt und keiner käme auf die Idee, Salz als Währung wieder einzuführen, weil es vor mehreren Jahrhunderten mal eine adäquate Währung war.

59. **I:** Wenn man diesen Gedanken aber jetzt logisch fortführt, dass 90-Jährige quasi Fahrzeuge haben, die 60 Jahre alt sind, die jüngere Generation dann Fahrzeuge, die sie vielleicht zu denen sie eine Bindung haben, die sie aus dem Straßenverkehr da aus Jugendzeiten kennen, dann würde es ja heißen, dass die älteren Fahrzeuge, sobald die Generation anfängt auszusterben, zunehmend verwaisen, oder das Interesse nachlässt.
60. **B:** Ja, die Frage ist, ob es alternative Angebote gibt, welche die Menschen in die Lage versetzen, diese Produkte trotzdem fahren und nutzen zu können, entweder als eigene oder gemietete Oldtimer, weil eine Zeiterfahrung von damals wird heute auch eventmäßig immer noch geschätzt. Die Frage ist, ob es adäquate Angebote schon gibt.
61. **I:** Okay, das heißt, es bedürfte eventuell einer neuen Form, um Leute nicht mehr über Alltagserfahrungen und die früheren Zeiten, sondern über einen eventhaften Charakter an diese Szene und damit herranzuführen und damit die Fahrzeuge auf der Straße oder zumindest im Bewusstsein zu halten.
62. **B:** Also ich kann mir durchaus vorstellen, ja, wenn es die Möglichkeit gibt, auf einer spanischen Mittelmeerinsel Oldtimer günstig zu mieten und dort zu fahren. Da können ganze Clubgemeinschaften wunderschöne Wochenenden verbringen, mit einer günstigen Anreise und die Fahrzeuge gibt es vor Ort, dass man nicht mit modernen Fahrzeugen fährt, sondern irgendwo im Urlaub dieses Vergnügen mietet.
63. **I:** Okay. Dann wären wir schon bei der nächsten Frage. Mit welchen Mitteln und Maßnahmen könnte denn zum Beispiel die Nachfrage für Oldtimer wieder erhöht werden.
64. **B:** Also gute Idee ist zum Beispiel, die Museumsnacht in Stuttgart, wo bei öffentlichen Zeiten die bis in die Nacht gelegt werden, zwischen den Museen Oldtimerfahrzeuge die Leute transportieren. Also wenn Fahrzeuge wirklich fühlbar und erlebbar sind und ich die wirklich auch mal benutzen kann und wieder mitfahren. Also es geht um Partizipation im Gebrauchs- und im technischen Sinne.
65. **I:** Und welche Rolle haben die Clubs, was können die Clubs tun, um die Nachfrage von Oldtimern zu erhalten oder wieder nach oben zu bringen?
66. **B:** Die Wahrnehmung im öffentlichen Raum erhöhen. Ihre Fahrzeuge anbieten für Ausstellungen, für Jubiläen, um einfach das Produkt an sich im öffentlichen Sichtfeld und damit in der Presse und Diskussion zu halten.
67. **I:** Und wenn wir mal zurückgehen auf dieses Thema Überalterung, gibt es da



Ansätze, die man angehen sollte, um diese Überalterung zu stoppen, oder um damit, weil in jüngeren Generationen die Nachfrage zu steigern, gibt es da-

68. **B:** Also was sicher ist, dass der Nutzungsgrad der Fahrzeuge, der ja im Alter durch die eigene körperliche Fähigkeit eingeschränkt ist, gerade bei Vorkriegsfahrzeugen zum Beispiel, dass man in der Lage wäre, jüngere Interessierte mit Älteren zusammenzubringen, die dann die Autos fahren unter Aufsicht der Älteren und die damit noch an Treffen teilnehmen können. Auch die langen Strecken fahren die Jugendlicheren und so gibt es ein Interesse, das über Spüren, Fahren, Riechen, Schmecken und solche gemeinsamen Aktionen vermittelt wird.
69. **I:** Okay, sehr gut. Dann kommen wir damit schon zum dritten Block und zum zweiten Problem. Das erste war ja das Aufmerksamkeitsproblem, jetzt kommen wir zu dem, was du auch schon vorhin angesprochen hattest. Das Thema, dass der Oldtimer unter einem Imageproblem leidet und dazu jetzt die erste allgemeine Frage. Wie hat sich denn das Image des Oldtimers in den letzten 15 Jahren, mit Blick aus der öffentlichen Gesellschaft, nicht aus der Szene, in den letzten 15 Jahren verändert?
70. **B:** Also er hat sich mit Sicherheit in Richtung Investment und Wertentwicklung entwickelt, weil aufgrund der Entwicklung der Zinsen sehr viele prominente Beispiele da sind, dass die Wertentwicklung von Produkten einfach exorbitant ist, auch in der Kunst haben wir dieses Phänomen, und Autos wird dann dort ein Stückweit mit reingezählt, das heißt durch die Presse und durch die Arbeit der Finanzmenschen, dass sie den Oldtimer als Anlageprodukt gesehen haben, wurde er auch als Anlageprodukt identifiziert. Es werden regelmäßig in der Presse bei Berichten über Oldtimer die Höchstpreise, die gerade erzielt wurden und werden, mitgeliefert, was natürlich dann zu einer Stigmatisierung reich, teuer, et cetera führt
71. **I:** Super Punkt, da kommen wir gleich noch mal drauf zurück. Jetzt noch eine Zwischenfrage. Welche Einflüsse hat der Imagewandel hin zum, wenn man so sagen kann, Luxusgut? Also das was du gerade angesprochen hast. Denn das ist ja schon wesentlich.
72. **B:** Also die Spreizung zwischen den einfacheren schrauberorientierten Menschen und den Investoren wird größer, weil die Investoren ungeheure Geldmengen einsetzen, um das einzelne Produkt optisch attraktiv und fahrfertig zu machen. Also wir finden auf der einen Seite schrauberorientierte Fahrzeuge, die sage ich mal bei einem Kontext von Null bis zehn bei wertmäßig bei null eins oder eins fünf liegen und gleichzeitig die gleiche Baureihe beim Faktor zehn, das heißt, dass dort also, ich gebe mal ein Beispiel, wir können uns heute eine Pagode vorstellen, die unrestauriert einfach im Wert von 25.000 Euro fährt und gleichzeitig gibt es eine Marktentwicklung und Kunden, die bereit sind, 250.000 Euro für das gleich aussehende Fahrzeug auszugeben, um das in einen nahezu oder besseren als Neuzustand zu bringen.

73. **I:** Okay, sehr gut. Und dann kommen wir wieder zurück zu dem angesprochenen Thema von dir. Wenn wir wirklich annehmen, dass wir den Oldtimer als Luxusgut bezeichnen kann, welche Auswirkungen hat dieses Image auf die Szene?
74. **B:** Einmal eine Aufspaltung, eine Spreizung, Aufspaltung in Leute, die es als Hobby machen, oder der Wert eine untergeordnete Rolle spielt, die vielleicht mehr übersehen werden und die Blickrichtung in besonders teure luxuriöse Modelle, das heißt, es führt eher in eine wirtschaftliche Entwicklung von Restauration und Erhaltung als wie das Geld investiert wird in größeren Mengen in die Produkte und dass dieser Effekt anhalten wird und dass die Schrauberszene abnimmt.
75. **I:** Mir geht es um die gesellschaftliche Perspektive, wenn jetzt die Gesellschaft, die damit nichts zu tun hat, die nur von außen auf diese Oldtimerszene blickt und aus den Medien erfährt, dass wieder ein Ferrari 250 GTO für 225-.
76. **B:** Neid.
77. **I:** Neid? Okay, gibt es auch weitere Auswirkungen?
78. **B:** Sicher auch, dass man den Leuten es gönnt, weil sie es haben, es ist einfach so. Es führt dazu, dass vielleicht dass teurere Produkte nicht mehr in der Öffentlichkeit so offen bewegt werden, nicht mehr gesehen werden, um den Wert zu erhalten. In der Gesellschaft selbst wird das Produkt durch den Preis ersetzt, was der Szene selber ein Bärendienst tut für die kulturelle Anerkennung.
79. **I:** Das Thema Neid ist gut. Weil es direkt die Vorlage für die nächste Frage legt. Hat sich der Neidfaktor in den vergangenen Jahren irgendwie verändert, angesichts dieser Imagedebatte, die wir beim Oldtimer gerade führt?
80. **B:** Ja, aber der Oldtimer ist nur ein Vehikel, das Ganze geht auch um Preise für Immobilien, Preise für Lebensstil, Preise für Events und der Oldtimer wird ja hier reinsubsummiert, weil man natürlich, sobald er sich in der Öffentlichkeit bewegt, sichtbar wird. Bei einer teuren Uhr kann ich eine Manschette drüber schieben, denn 10.000 Euro Füllfederhalter, der steckt in der Innentasche vom Jackett.
81. **I:** Das heißt, die Sichtbarkeit schafft diesen-.
82. **B:** Es begünstigt ihn in erheblichem Maße.
83. **I:** Okay, sehr gut. Schauen wir auf einen weiteren Faktor, der das Image von Oldtimern bedingt und das sind gerade laufende Debatten, Umweltdiskussion, drohende Fahrverbote und diese Luxusdebatte. Welches Risiko entsteht denn für die Oldtimerszene aus genau diesen öffentlichen Diskussionen?

84. **B:** Dass zumindest die Leute die Oldtimer sammeln, ihre Produkte gönnen, aber das Bewegen im freien Verkehr möglicherweise politisch sanktioniert, erschwert wird oder gar abgeschafft, oder zumindest zeitlich reduziert.
85. **I:** Das heißt, ein mögliches Risiko wäre, dass die Fahrzeuge von der Straße verschwinden durch zum Beispiel Fahrverbote, aber das ist-.
86. **B:** Also im Moment gibt es ja in Stuttgart Fahrverbote, die ja seit dem ersten Januar 2019 gelten oder für innerstädtische Bewohner ab dem ersten April 2019, dass hier zum Beispiel in Stuttgart die H-Kennzeichen ausgenommen sind, die dürfen weiterhin in die Schutzzone fahren, während es in anderen Städten wie Paris, Maastricht nach anderen Kriterien gehandelt wird. Da dürfen die jüngere nicht fahren, ältere wieder.
87. **I:** Gut. Was würde allgemein gesprochen und vielleicht auch so ein bisschen aus Perspektive der Clubs zu einer Verbesserung des Oldtimerimages führen? (7 Sek.) Haben die Clubs da vielleicht auch eine spezielle Rolle aus deren Perspektive überlegen wir ja.
88. **B:** Also das Auto kann man sicher sympathisch rüberbringen, indem es in Teilöffentlichkeiten präsentiert wird, in Foyers von Einkaufszentren, in der Werbung als Hintergrund, in dem Leute sich verkehrssicher bewegen, dass es keine extremen Unfälle gibt, die in der Presse dargestellt werden aufgrund von technisch reduzierten Fähigkeiten der Fahrzeuge, ABS, Bremswege et cetera. Es gibt sicher auch die Möglichkeit, besondere Personengruppen der Gesellschaft wie Behinderte mit Ausfahrten zu beglücken, freie Zugänge in Museen zum Beispiel, Begleitungen von Clubs, dass ihre Fahrzeuge in der Öffentlichkeit stil- und artgerecht wahrgenommen werden und nicht überdreht sportlich oder laut röhrend oder grell aggressiv, sondern zeitgenössisch.
89. **I:** Das heißt aber so ein bisschen, dass vor allem Sammler oder Fahrer als Oldtimerbotschafter sich ein gewisses öffentliches Benehmen an den Tag legen.
90. **B:** Ja. Sehr gut.
91. **I:** Und dann sind wir beim vierten und dem letzten Block, der dreht sich um das Preisproblem. Ein Thema der vergangenen Jahre sind die sich teilweise überschlagenden Preise. Es gibt einzelne Baureihen, die sich in wenigen Jahren verdrei-, vier-, fünffacht haben, wie zum Beispiel W201-16V, Evolution oder einzelne Porsche-Modelle. Wie wirkt sich diese Preisentwicklung der vergangenen Jahre auf die Oldtimerszene aus?
92. **B:** Das gab es schon immer. Es gab schon immer die Raritäten, die in geringer Stückzahl verkauft wurde, das war aber schon bei den Neuprodukten so. Autos, die heute besonders teuer sind, waren es als Neuprodukt in der Regel im Vergleich zur Durchschnittsbaureihe, die es immer auch gab, schon immer ungewöhnlich teuer. Es ist eher so, dass die mal eine Delle nach unten kriegen

und besonders billig sind, bevor sie wieder entdeckt werden, um wieder als Anlage oder Luxusgut oder als Kennzeichnung nach außen zu dienen. Also eine Patek Philippe, die es nur vier Mal gibt, von 1944 in Edelstahl für elf Millionen, es gab da auch schon in Tausende von Patek Philippe drum herum, die halt nicht den Wert damals hatten und heute nicht. Die Uhr, die heute elf Millionen kostet, hat 1944 1.450 Schweizer Franken gekostet. Das wär damals das Vielfache des Jahresgehalts eines Arbeitnehmers gewesen. Also früher teures Luxusgut, heute teures Luxusgut. Es gibt Millionen von geeigneten Youngtimern, die können der Oldtimer werden, ohne dass dieser Preisdruck im Sinne von Investment erfüllt werden muss.

93. **I:** Okay, sehr gut. Verändert, wir haben ja hier schon versucht, das ein bisschen darzustellen, verändern die Preise oder gerade die hohen Preise die Motive für den Kauf eines Oldtimers oder auch so das Thema, sich mit dem Thema zu beschäftigen?
94. **B:** Also was Edelfahrzeuge angeht natürlich absolut. Es sind aber also ein Golf kostet heute etwa ein Drittel eines durchschnittlichen Neuwagens, acht, neun, zehn Tausend Euro mit viel Fahrspaß, das heißt, es gibt einfach die Möglichkeit aufgrund der Menge, dass viele Leute sich dieses Hobby leisten können.
95. **I:** Wie haben sich denn die Preise in den, in Deinem Club liegenden Baureihen, in den letzten Jahren-.
96. **B:** Also die seltenen Fahrzeuge haben sich extrem gut entwickelt, die volumenstarken Modelle sind zum Teil auf dem Level geblieben, wo sie waren. Es gibt einzelne Ausprägungen, besondere vielleicht Modellbaureihen, die nur mit besonderen Features in einer eingeschränkten Zeit zur Verfügung waren, die dann vielleicht preislich hervorgehoben werden oder die technische Besonderheiten haben, die Technik überstrahlen. Die Fähigkeit der Leistungsfähigkeit eines Motors, neue Materialien am Fahrzeug oder im Innenraum, die damals besonders zeitgenössisch waren. Ich erinnere da zum Beispiel beim Porsche 911 aus den siebziger, achtziger Jahre an einen Karostoff, der besonders diesen Zeitgeist wiedergibt. Leder konnte man immer bestellen, aber diesen Stoff nur zu einer bestimmten Zeit.
97. **I:** Ah okay, ich verstehe. Ist die Preisentwicklung deines Erachtens nach sind vor allem auch für diese sich reduzierende Oldtimernachfrage, die wir davor schon hatten, verantwortlich?
98. **B:** Nein, ich glaube einfach, dass es Wellenbewegungen sind und nach einem sehr starken Anstieg gibt es wieder einen relativen Abstieg, um dann wieder vor einem Einstieg zu stehen, wobei die Rhythmen über das von gesellschaftlichen Kontexten begleitet werden. Also in Zukunft könnte das Thema Abgase noch stärker eine Rolle spielen und die Erhöhung die preisliche Festigung unter Umständen beeinträchtigen, weil einfach dadurch in unseren Breitengraden der Nutzen nämlich nicht nur das Auto in die Garage zu stellen,

sondern in der Öffentlichkeit zu fahren unter Umständen mehr eingeschränkt wird und sei es durch ein schlechtes Gewissen, das der Fahrer selbst hat.

99. **I:** Okay gut. Gibt es denn allgemein marktwirtschaftliche Folgen oder Probleme aus dieser Preislage. Die Oldtimerszene ist ja mehr als einfach nur Sammler, die ein Auto haben, da hängen ja auch Betriebe dran, Arbeitsplätze und so weiter. Also diese preisliche Entwicklung daher gehend in einen marktwirtschaftlichen Einfluss.
100. **B:** Ja es gibt sicher stärkere Wirtschaftsfaktoren, wie viel Umsätze und wie viel Aufträge um den Oldtimer in Deutschland generiert werden, das ist sicher der Fall und es wird einfach Wirtschaftsgut, dessen wirtschaftliche Größe, Menge von Leuten, die da beschäftigt sind, eine große Rolle spielen.
101. **I:** Okay, super. Dann wären wir soweit am Ende angekommen. Dann ist nur noch ein Fragenblock offen, das sind allgemeine Fragen. Wann wurde der Club gegründet?
102. **B:** Also der Club, in dem ich Mitglied bin, der wurde vor 49 Jahren gegründet.
103. **I:** Also 1970. Wie viel Mitglieder hat der Club?
104. **B:** Circa 1.500.
105. **I:** Wie lange bist du schon im Club Mitglied?
106. **B:** Seit dreizehn Jahren.
107. **I:** Okay. Seit 2006. Wie lange schon im Amt als Präsident?
108. **B:** Im regionalen Bereich seit sechs Jahren. Im bundesweiten seit vier Jahren.
109. **I:** Okay. Wie viel Oldtimerfahrzeuge hast Du privat im Besitz?
110. **B:** Ich würde mal sagen im Moment zehn.
111. **I:** Zehn. Und das Alter bräuchte ich noch.
112. **B:** Der eine ist 39, okay 64.
113. **I:** Gut dann sind wir schon am Ende. Herzlichen Dank für Deine Zeit.

## Interview IV

Interviewtermin: 10. März 2019

Interievart: Ortstermin

Interviewdauer: 62.11 min

1. **I:** Das erste Thema dreht sich um die Definition oder Diskussion über den Begriff des Oldtimers, der ja so ein bisschen im Wandel zu sein scheint. Es gab ja in diversen Presseberichten, Schlagzeilen, wo Du denkst okay, interessante Meinung. Meine erste Frage ist, was bezeichnest Du als einen klassischen Oldtimer? Ganz offen.
2. **B:** Also, wenn die Frage so definiert wird, dann ist die für mich schon tatsächlich irgendwo in den 70ern zu Ende. Diese runden Formen, also zeitlich würde ich echt mal sagen, Mitte, Ende 70 ist so für mich dieser Begriff Oldtimer abgeschlossen. Wir fahren ja mit dem 190er jetzt schon eine eher moderne, zwar immer noch klassisch erkennbare Form. Also der 190er, auch der 124er, die haben ja schon noch mit der kantigen Form eine Karosserie, die eigentlich eindeutig eine Zeit beschreibt, aber die ich für mich jetzt auch technologisch nicht unbedingt als Oldtimer bezeichnen würde.
3. **I:** Technologisch, weil technisch?
4. **B:** Weil einfach Features drin sind, nehmen wir mal das Beispiel Raumlenerhinterachse, die ein modernes sicheres Fahren ermöglicht. Was Du halt in den 70er Jahren nicht hast. Beim 107er das ist halt ein anderer Fahrkomfort. Und das ist für mich so das Ende dieser Oldtimer-Ära. Und ich glaube, das ist auch für viele so ein Begriff Oldtimer, der hört irgendwo so in den 70er Jahren auf. Weil da fing ja auch, sage ich mal, dann die Definition 30 Jahre an. Dass das, sage ich mal, fortlaufend ist, haben ja viele erstmal auch gar nicht begriffen. Dass aber mein 80er Jahre Auto auch 30 Jahre ist. Und jetzt halt die C-Klasse 30 Jahre wird. Aber von der Form her, Formensprache, -würde ich sagen 70er ist irgendwo der-. Und davor natürlich 60er Jahre, -das sind so die-. Wo ich gar keinen Bezug zu habe sind eigentlich die ganz alten, so 30er Jahre, 40er Jahre.
5. **I:** Vorkrieg?
6. **B:** Das ist für mich gar nichts, wo ich Interesse dran habe. Vielleicht weil ich einfach schon zu jung bin in der Form, -dass die Autos nicht mehr so mein-. Du lebst ja immer von dem Straßenbild, mit dem Du aufgewachsen bist. Das ist ja so das, mit dem Du Dich ja dann auch in Autos identifizierst und eigentlich komischerweise auch kaufst. Mit dem 123er bin ich groß geworden in Anführungsstrichen. Im /8er habe ich in die Windeln geschissen. Das sind so diese Autos, die Du wieder erkennst. Dann gehst Du noch ein Tick, wo Du dann Jugendlicher warst und dann ist das die Zeit, wo ich heute meine Autos habe.

7. **I:** Spannend, da kommen wir nachher auch nochmal drauf. Wenn wir diese Grenze ziehen und sagen 70er Jahre, alles davor ist ein Oldtimer, alles danach vermutlich nicht mehr so wirklich. Sind diese Faktoren oder ist diese Grenze eine entscheidende Marke, um zu sagen, alles drunter erfährt eine Wertentwicklung. Also das ist ein Oldtimer, der auch einen Zuwachs erfährt und drüber nicht mehr? Oder ist das unabhängig von Werten?
8. **B:** Also ich würde sagen, grundsätzlich ist alles unabhängig von Wert. Weil der Wert wird bestimmt durch Rarität, Seltenheit, irgendwelche exotischen, nehmen wir mal, Motoren. Also wenn Du den EVO 2 nimmst, hätte einer vor 20 Jahren geglaubt, dass das Ding mal 300.000 Euro kostet? Niemand hätte das geglaubt. Es gab bestimmt Leute, die irgendwann mal gemeint haben, weil er so selten ist, dass er mal viel wert ist. Aber wie lange war der denn nichts wert? So und irgendwann ist da dieser Boom, weil er halt einfach eine kleine Stückzahl hat. Mit 500 Stück, davon gibt es auch nur noch vielleicht 80 Prozent, ist es einfach super rar. Und dann ist es auch ein modernes Auto. Guck Dir doch heute den Z8 an.
9. **I:** Das ist der mit den versenkbaren Türen glaube ich, oder?
10. **B:** Das ist der Z1. -Der Z8 ist der mit diesen runden-.
11. **I:** Ah, ja ja klar.
12. **B:** Auch der hat 100.000 irgendwas Euro gekostet, als er neu war. Heute ist er das doppelte wert und im Grunde genommen ein Neuwagen ist, wenn Du Dir die Dinger anguckst. Oder auch SLR, die kosten auch deutlich mehr, wie sie mal ursprünglich gekostet haben. Also das sind so Sachen, durch kleine Stückzahl erhöhst Du Interesse und auch in der Regel dann den Marktpreis.
13. **I:** Und wenn jetzt diese Grenze keine Wertgrenze ist, ist dann die Erreichung zum Beispiel von dem H-Kennzeichen, ein Gradmesser für einen echten Oldtimer? Die Zulassungszahlen sind ja der Maßstab zumindest in den Studien, für wie erfolgreich oder wie entwickelt der Oldtimermarkt ist.
14. **B:** Nein. Heute ja eh nicht mehr. Also klar ist er in der Gesetzgebung definiert. Wenn ein Auto 30 Jahre alt ist, dann ist es ein Oldtimer. Aber ich sage mal von Werthaltigkeit her, nur weil er 30 Jahre alt ist und ein H-Kennzeichen hat, hat sich ja nichts verändert von heute auf morgen. Und ich glaube auch, dass die Stückzahlen da jetzt nicht groß irgendwas verrücken. Klar wurden von bestimmten Autos mehr gebaut. Aber ich sage mal, ein normaler Nutzer eines Youngtimers, der Oldtimer wird, nehmen wir mal den 190er. Der tut ja da kein H-Kennzeichen drauf. Der fährt immer noch ganz normal durch die Gegend. Dass, ich sage mal jetzt aus der Szene Leute, gewisse Dinge für erhaltenswert erachten. Aber auch da ja, wenn Du da jetzt mal genau hinguckst, auch eher wieder die exotischen nennen. Ein 16 Ventiler. Ein normaler 190er Fahrer mit H-Kennzeichen den wirst Du vermutlich mal nur sehr überschaubar finden.

15. **I:** Verstehe ich das richtig, dass Du den Wert so ein bisschen ausklammerst und den eher an der gebauten Stückzahl festmachst. Dass sich diese Baureihe natürlich den Jahren entsprechend eine Einzigartigkeit und Rarität besitzen.
16. **B:** Genau.
17. **I:** Okay.
18. **B:** Und damit wird auch irgendwann das H-Kennzeichen mit verbunden. Also bei uns kommen natürlich schon jetzt die meisten und sagen, ich will das auch haben. Weil Du damit ja auch das Alter symbolisiert.
19. **I:** Klar, absolut.
20. **B:** Was ja beim 190er vielleicht bei vielen noch nicht unbedingt so im Kopf verfestigt ist. Erkenne ich denn, dass er 30 ist? Nein erkenne ich nicht. Das ist eine klassische Form, die immer noch im Alltag zu sehen ist, ja. Und damit verbindest Du das nicht als 30 Jahre altes Auto.
21. **I:** Klar, absolut nicht.
22. **B:** Und das H-Kennzeichen ist natürlich dann das Symbol. Und nur, wenn ich jetzt, ich sage mal, mich mit dem Auto beschäftige, den Wert erkenne, vielleicht auch den Spaß darin erkenne, kann ich vielleicht mich damit abfinden ein H-Kennzeichen dran zu machen. Wenn ich das Ding im Alltag fahre, wo ja noch hunderte 190er auch bei uns als Alltagsauto rumfahren, dann mache ich da kein H-Kennzeichen dran. Das lasse ich ganz zu und fertig.
23. **I:** Wir gehen nochmal zurück zu dem Oldtimer, wie Du ihn jetzt definierst hast, diesen klassischen Oldtimer. Das waren doch früher mal Alltagsfahrzeuge. Jetzt sind es Sammelobjekte geworden. Was sind die Eigenschaften des Oldtimers in Zukunft?
24. **B:** Also Du musst das Auto immer noch in irgendeiner Form erhalten bekommen. Und ich glaube, hier fängt die kritische Grenze an, die nicht dauernd weiter fließen kann. Ich sage mal, wir haben jetzt mit den Baureihen immer noch Fahrzeuge, die Du mit, ich sage mal, normalem Wissen, eingeschränktem Schrauberkönnen in irgendeiner Form unterhalten werden können. Du brauchst keine großen elektronischen Lesegeräte, keine Computer, um mit dem Ding überhaupt rauszufinden, was er hat. Displays, analoge Anzeigen, alles noch, ich sage mal, in einem reparablen Bereich. Wenn Du jetzt aber weitergehst in die jüngeren Baureihen, die in zehn Jahren 30 werden, bezweifle ich, dass das alles noch händelbar wird. Es sei denn, es entsteht eine komplett neue, auch ich sage mal aus der Technik raus, Werkstätten, Firmen, die sich mit dem modernen, elektronischen, ich sage mal Dschungel an Steuergeräten beschäftigen. Wenn Du heute in ein Auto reinguckst, ich glaube mein Auto hat 150 Steuergeräte.



25. **I:** Was?
26. **B:** Und die hängen alle aneinander so, dass selbst Mercedes nicht mehr weiß, wenn irgendwas kaputt ist, welches ist es denn? Die tauschen teilweise on Block aus. Wenn da ein Fehler im Steuergerät ist, heißt das nicht, die wissen, welches Steuergerät kaputt ist. Und da glaube ich wird im Grunde genommen irgendwann dieser rollende Oldtimer und damit auch die Gefahr, dass es viel zu viele werden, wird irgendwann sein automatisches nicht Ende, aber irgendwo wird das so ein Grenze geben, die einfach, ich sage mal, nicht mehr händelbar ist. Die neue E-Klasse, dieses Riesentableau als Armaturenbrett. Erkläre mir mal bitte, wie das Ding 30 Jahre alt werden soll. Das funktioniert nicht. Und glaube ja nicht, dass irgendeiner in 30 Jahren Dir so ein Tablet da rein baut. Das Auto wandert mit 15 Jahren einfach in den Schrott. Weil einfach das Ding ist nicht mehr reparabel. Und da sind wir jetzt auch an so einem Scheideweg, wo ich sage, die jüngeren Autos, die jetzt dann so langsam reinkommen, 204er Baureihe, 203er hat so die Grenze, die sind alle nicht mehr reparierbar mit normalen Mitteln. Und deswegen ist für mich so 201er, 202er Baureihe ist so zu Ende. CLK, SLK, also 170er Modell, da ist so eine Grenze drin, wo ich sage, da wird nicht viel alt.
27. **I:** Okay. Die werden nicht besonders alt, aber es gibt eine Art von Baureihe, die werden gerade gehypt und da fallen die ja mit rein, das sind die Youngtimer. Wenn wir jetzt davon ausgehen, dass wir von Oldtimern sprechen oder dem Oldtimermarkt, dann bedeutet das ja aus der Perspektive des Markts, dass die Youngtimer im Endeffekt ein großes Angebot mit sich bringen, indem sie in diese 30-Jahre-Regelung reinfallen. Wie jetzt mit diesen Youngtimern und den großen breiten Baureihen umgegangen werden angesichts einer eventuellen Definition oder Neudefinition von Oldtimern, denn im Endeffekt wird die Anzahl der Oldtimer quasi exponentiell zunehmen.
28. **B:** Ja, das ist die Frage. Wenn die Käuferschicht da ist ja. Aber ich bezweifle das. Du musst dann auch noch eine Käuferschicht haben. Und die wird im Grunde genommen dann auch nur wertvoll, wenn sich ein paar Leute um bestimmte Modelle reißen. Warum soll ein Massensauto wie ein 230er SL ich sage mal teuer werden? Warum wird ein 129er nicht teuer?
29. **I:** Du meinst, mit Youngtimern muss man gar nicht umgehen, -weil die gar keiner haben oder weil die-?
30. **B:** Doch, aber die werden sich so nicht entwickeln wie jetzt ein Auto aus den 70ern oder 80ern, weil einfach die Stückzahl viel zu groß war.
31. **I:** Das heißt, so was wie eine Schwemme oder dieses Überangebot siehst Du nicht?
32. **B:** Nicht, wenn Du ihn unter den klassischen Aspekten siehst, dass es im Grunde genommen irgendwas Rares, Oldtimermäßiges werden soll.

33. **I:** Gut, verhaltenswert, ja, natürlich klar.
34. **B:** Also es wird ja immer getrieben durch Nachfrage und Verfügbarkeit. Wenn Du eine riesige Verfügbarkeit über Modelle hast, Gebrauchtwagen hast, also Youngtimer Gebrauchtwagenmarkt, ganz normal, kannst Du noch im Internet suchen, fertig. Dann musst Du ja entweder viele Leute haben, die da zugreifen, damit sich da ein Wert entwickelt. Oder die Autos bereinigen sich und dann werden auf einmal die wenigen, die sich damit auseinandersetzen auf weniger Autos zugreifen wollen.
35. **I:** Okay. Also jetzt haben wir die Fakten gesammelt, jetzt geht es um diese Oldtimer-Definition oder Begrifflichkeit Oldtimer. Wenn wir da drauf blicken, welche Schritte oder Akteure bedarf es denn für eine Neudefinition, eine eventuelle Neudefinition, Oldtimer?
36. **B:** Also ich bin mir nicht sicher, ob Du die neu definieren musst. Also das Ding hat mit 30 Jahren eine Definition, die kannst Du ja stehen lassen. Die Frage ist, ob sich das da drin entwickelt. Also die Definition, warum soll ich eine Definition ändern, nur weil sich auf einmal mehr Autos in diesem Zeitraum befinden?
37. **I:** Na gut, also das Thema, was die Literatur hinterfragt, ist dieses Thema Sammelwürdigkeit. Sind Fahrzeuge, die 4,8 Millionen Mal gebaut wurden, wie ein Golf 2 zum Beispiel noch sammelwürdig oder sind die dann sammelwürdig, wenn die das überhaupt schaffen, dass von 4,8 Millionen ein kleiner Teil noch 30 Jahre überlebt?
38. **B:** Richtig.
39. **I:** Das ist die Diskussion.
40. **B:** Genau. Und das ist aber ja dann automatisch das, was ich vorhin schon gesagt habe. Wenn sich die Menge der Autos reduziert, weil sie weg rosten, weil sie kaputt gefahren werden, weil sie ihren Lebensdauertod haben. Denn ein Golf hält auch keine 200.000 Kilometer in der Regel im Vergleich zum Mercedes. Dann hast Du ja die automatische Reduktion. Oder wie jetzt Abwrackprämie, wie jetzt Dieselschrottung. Du eliminiert ganze Baureihen nur durch solche Aktivitäten, dann werden natürlich Autos auf einmal wieder rarer. Dann kann natürlich auch ein jüngerer Auto wieder in diese Sammelwürdigkeit reinkommen. Ist wenig an Autos verfügbar und das Interesse groß, dann kriegst Du die Entwicklung hin. Aber mit egal was für einem Auto, das kann auch ein Golf 1 sein. Siehst Du ja, wie teuer die auf einmal wurden. Die sind alle weggefault und die wenigen, von denen Millionen auch immer gebaut wurden, die jetzt noch da sind, die sind richtig teuer. Ich bin gestern auch an einem Golf 2 vorbeigelaufen, wo ich gesagt habe, Sack und Asche, die hast Du für 500 Mark hin- und her gedealt. Waren in einem schlechteren Zustand wie die Kisten, die jetzt da sind. Und sind im Grunde genommen wertvoll genug, um sie heute preislich, ich sage mal auf, die sind teurer wie ein 190er.

41. **I:** Naja klar. Ja, aber von den Golf siehst Du echt auch nicht viel rumfahren. Wenn man mal überlegt, da siehst Du mehr 107er, die ja in deutlich geringerer Stückzahl gebaut wurden, als Golf.
42. **B:** Also das sind so Sachen, wo ich sage, wenn die Stückzahl runtergeht und das Interesse aber da ist. Nimm doch mal so einen GTI, so einen 1er GTI würde ich auch sofort kaufen. Mit den schönen Karopolstern weißt Du die aus den 70ern. Hässlich wie die Nacht.
43. **I:** Ja, aber hat einen eigenen Stil.
44. **B:** Das sind so Sachen, wo ich sage, kaufe ich.
45. **I:** Okay. Also dann haben wir das Thema Definition schon abgehakt. Das war ja schon mal spannend und ein guter Einblick. Ich wollte vor allem Dich interviewen, weil für mich diese Perspektive aus Youngtimer-Sicht und vor allem habt Ihr ja mit dem EVO 2 Baureihen, die aber eine krasse Entwicklung hingelegt haben. Wir kommen schon zum zweiten Block. Und zwar deckt die Literatur drei größere Problemstellungen auf, die aktuell auf dem Oldtimermarkt vorherrschen. Das erste ist ein Nachfrageproblem und zwar die Nachfrage, nach klassischen historischen Fahrzeugen. Das zweite ist ein Imageproblem, dass der Oldtimer mit dem Image kämpft und das dritte ist die Preisfrage, wo gehen die Preise hin und für wen ist es noch bezahlbar. Wir fangen mit dem Aufmerksamkeitsproblem an, das ist so der zweite von den vier Frageblöcken. Der ist ein bisschen ausführlicher. Ich habe Dir verschiedene Begrifflichkeiten mitgebracht. Und zwar sind das Motive zum Kauf, zur Anschaffung eines Oldtimers. Und ich hätte Dich gerne, dass Du Dich mal 15 Jahre mental zurück versetzt und überlegst, was war vor 15 Jahren wichtig in der Szene, wenn man einen Oldtimer anschaffen wollte und die Sachen mal priorisierst. Du brauchst die nicht auf einen Stapel legen, Du kannst mir die einfach sagen, ich schreibe das dann mit.
46. **B:** Fahrspaß.
47. **I:** Fahrspaß. Das ist das Wichtigste?
48. **B:** Ja. Technik. Das Emotionale und damit verbunden auch das Hobby. Ein bisschen die Schrauberei. Das ist natürlich jetzt mein eigenes Bild, ich schraube gern. Aber es gibt natürlich viele, die nicht so können und da ist es sicherlich eher im Hintergrund. Und was ich überhaupt nicht im Blick hatte. Also Freizeit, die musst Du natürlich dann noch dazu nehmen. Ist Investment und Wertentwicklung. Habe ich überhaupt nicht nach geguckt. Mich hat das Auto fasziniert. Ich wollte diese seltene Technik haben. Und habe zu dem Zeitpunkt, als ich gekauft habe, ja auch noch einen Gebrauchtwagen gekauft.
49. **I:** Was fährst Du für ein Fahrzeug?
50. **B:** Ich habe einen 2,3-16v. Und den habe ich gekauft 89. Da war das ein

ganz normaler Gebrauchtwagen. Nein 98, nicht 89, 98 sorry. Da war das ein Gebrauchtwagen. Ich habe den Mercedes als Gebrauchtwagen gekauft in einem Autohaus. -Und an der Entwicklung habe ich übrigens-. Da haben wir gestern auch die Diskussion gehabt, das ist bei vielen immer noch nicht der Grund, warum sie sich so ein Auto gekauft haben. Die wollen Spaß mit der Kiste haben.

51. **I:** Na gut, da gibt es halt eventuell eine Tendenz und das ist ja genau das, was ich untersuchen möchte. Gibt es da eine Verschiebung auf dem Oldtimermarkt hin zu anderen Motiven zum Beispiel, um sich einen Oldtimer anzuschaffen, gerade weil die Preise gestiegen sind?
52. **B:** Also ja, aber die sind nicht bei uns im Club. Also die EVOs 2, die da jetzt sage ich mal von 50.000 war ein realistischer Preis vor vielleicht 15 oder 18 Jahren, als wir mit der Clubszene anfangen. Der hat sich natürlich in eine Richtung entwickelt wo die, -die heute so ein Auto kaufen eigentlich nicht mehr damit-. Also sie kaufen ihn nicht, weil sie durch die Eigenschaften, die Du gerade hingelegt hast, in irgendeiner Form gebunden waren. Sondern die kaufen das Ding, weil sie glauben, das Ding wird noch teurer und stellen ihn weg. Und jetzt passiert Folgendes, der Markt bricht wieder zusammen, es gibt vielleicht in ein paar Wochen wieder ordentliche Zinsen, dann werden diese ganzen Standautos aus den Hallen auf den Markt geschmissen. Dann geht der Preis ein bisschen runter, denn die Autos sind ja alle kaputt. Die standen jetzt jahrelang irgendwo rum. Die hat keiner bewegt, keiner hat Spaß mit den Autos gehabt. Die kommen in irgendwelche Hallen rein, werden zugedeckt und das war es. Und deswegen ist das für mich eigentlich auch eine schlechte Zeit. Du musst ja die Autos fahren. Und ich sage mal, gerade diese Investitionssprünge werden nur getrieben durch Investoren, die das Ding irgendwo reinstellen, nie damit gefahren sind und dann kommen die jetzt wieder auf den Markt und dann fangen die Probleme erst richtig an. Also für uns ist das nicht schön.
53. **I:** Das glaube ich. Da kommen wir nachher auch noch drauf zu, was das für Auswirkungen hat mit dem Entspannen. Wenn wir mal zurückkommen zu dieser Nachfragereduktion oder diesem Aufmerksamkeitsproblem, wie ich es mal betitelt habe. Welche Gründe gibt es denn dafür?
54. **B:** Weil sie einfach zu teuer geworden sind. Also ich sage mal, ich habe mit verbunden meine Autoleidenschaft immer einen Traum gehabt, das war in meinem Baujahr einen 911er Targa. Als ich damit anfang, war es schon viel Geld. Mit zwei kleinen Kindern hast Du da erstmal nicht dran gedacht. Aber heute ist der, obwohl ich sage ich mal heute das Geld hätte, wieder so teuer geworden, dass ich es einfach nicht bereit bin zu zahlen. Und ich glaube, das geht ganz vielen Leuten so. Weil diese Upper-Schicht, die Investitionen kaufen und weniger Spaß mit dem Automobil haben wollen, also dem Mobil. Nur ein Ding in der Garage stehen zu haben, um es mir anzugucken, das ist nicht meins. Da brauche ich kein Auto für kaufen, da kann ich mir eine Garage kaufen oder ein Haus kaufen, das kann ich auch angucken. Oder eine Yacht, die im Hafen rumliegt. Sondern, ich will ja mit dem Auto fahren.

Und dafür ist das heute an vielen Stellen einfach zu teuer geworden. Du traust Dich ja auch teilweise schon mit dem EVO 2 nicht auf die Straße. Weil Du einfach Angst hast, wenn Dir da einer reinballert, sind 150.000 Euro im Arsch. Deswegen da sind so glaube ich die Hemmungen für die Mittelschicht, die in bisschen Geld hat, sind viele Dinge einfach viel zu teuer geworden. -Guck Dir doch auch mal diese ganzen italienischen-. Oder heute Morgen stand ich vor so einem Renault, so einer Blechbüchse. Die hast Du früher für hier Taschengeld gekauft. Die kosten auch einfach mal 40.000, 50.000 Euro. Da sage ich, wer definiert da den Wert?

55. **I:** Und wenn Du jetzt sagst Preisprobleme. Dann haben wir ja die Sparte mit Youngtimer, also im Endeffekt eine Art Fahrzeug, die jetzt gerade eine hohe Nachfrage erfährt. Womit lässt sich denn diese Nachfrage nach den Youngtimern erklären?
56. **B:** Da ist in meinen Augen ein bisschen Spekulation dahinter. Jetzt gibt es Leute, die sagen, in den ganz alten kann ich nicht mehr investieren. Da sind die Summen ja auch schon, die Du da einkaufen musst gigantisch hoch. Und im Youngtimer-Markt, wenn Du Dir da ein paar schöne Sachen raussuchst, ein paar schöne erste AMG Modelle, sind schon bezahlbare Objekte dabei. Mit der Hoffnung, dass ich vielleicht in 20 Jahren oder in zehn Jahren da halt auch Geld raushole und trotzdem vielleicht das Ding ein bisschen gefahren habe. Also das Risiko ist natürlich immer da, Du steckst Geld rein, wenn Du fährst. Aber in der Regel ist es ja schon so, dass die Wertentwicklung so gut ist, dass Du am Ende keinen Verlust machst.
57. **I:** Okay, aber das heißt, wenn Du sagst bezahlbar, hängt das damit zusammen? Also erfahren die eine höhere Nachfrage, weil sie einfach noch bezahlbar sind? Also ist der Preis bei einem Youngtimer der Grund, dass die Hemmungen geringer sind?
58. **B:** Klar, durch die Stückzahl hast Du ja ganz andere Preise. Also bestes Beispiel ist 107er, 129er. Beides Autos, die mich interessieren. Beide, die ich seit Langem beobachte. Einen 107er habe ich mal gefahren. Der 107er hat durch seine Stückzahl irgendwann einen Schuss gemacht, bewegt sich irgendwo heute zwischen 35.000 und 55.000 Euro rum. Der 129er guckt da ganz weit weg. Und das aber auch schon konstant seit Jahren. Weil er einfach x-mal mehr gebaut wurde. Also wenn Du jetzt nach Cabriolet suchst, auch wenn mir der 107er optisch gut gefällt, fahrtechnisch ist es nicht meins. Einen 190er kriegst Du im Grunde genommen zwei oder fast drei Autos für das Geld. So und wenn Du dann sagst, ich möchte aber noch irgendwas anderes mit ein bisschen mehr Hubraum noch daneben haben. Du hast das Cabriolet, hast dann noch irgendwas zum rumballern, -habe ich im Grunde genommen mit zwei jüngeren Autos-. Oder nimm den CLK jetzt als alternativer Viersitzer, kriegst Du einen 500er für kleines Geld.
59. **I:** Ja, das ist viel Auto für das Geld.
60. **B:** Ja und in ein paar Jahren kostet der vielleicht das Doppelte, ist aber immer noch viel Geld. Und Du hast Spaß.

61. **I:** Und das ist bezahlbar.
62. **B:** Ja, es ist bezahlbar und Du hast Spaß damit.
63. **I:** Okay. Jetzt schauen wir uns so ein Motiv an, also wenn wir auf die Beziehung zum Fahrzeug schauen, dann ist in der Oldtimerei ganz häufig eine emotionale Bindung oder dieser Enthusiasmus vorhanden. Das hattest Du ja jetzt auch beschrieben mit den Motiven. Hat sich dieser Enthusiasmus verändert von früher, etwa vor 15 Jahren bis zur Neuzeit?
64. **B:** Glaube ich nicht. Also wenn ich jetzt bei uns mal in die Clubszene reingucke, ich glaube, wir haben alles zwischen Erstbesitz bis ich sage mal jungen Leuten, die so ein Auto als Kind gesehen haben und gesagt haben, das ist mein Traum. Und den deswegen heute auch gekauft haben. Also wir haben ja auch 20-Jährige oder nicht 20-Jährige, aber Mittzwanziger sage ich mal, die irgendwann vielleicht als Kind im 190er groß geworden sind, irgendwann den EVO mal als Traum hatten, jetzt halt mit dem 2,3er oder 2,5er ihren Traum sich gekauft haben und Spaß an dem Ding haben. Und ich glaube auch, da haben die Wenigsten dieses Auto als Wertentwicklung gekauft. Also da bin ich felsenfest davon überzeugt. Wir haben im Club keine, die so ein Ding wegen des Wertes kaufen.
65. **I:** Das heißt aber, diese emotionale Bindung zum Fahrzeug oder so ein Enthusiasmus für Technik, Formen oder was auch immer, ist immer schon hoch gewesen und alles stand hinten an. Okay.
66. **B:** Ich glaube schon. Und ich glaube, das ist auch heute noch so. Ich habe gestern einer alten Dame zugeguckt, wie sie einen 230 SL gekauft hat. Also die war irgendwas zwischen Ende 60 und Mitte 70 würde ich jetzt mal schätzen. Der Alte stand daneben dran und hat es schier nicht geglaubt. Ich weiß nicht, ob das der Sohn war, also er sah nicht so aus wie der Mann. Und das war ein Lorinser, das war jetzt nicht ein Standard 2,3er. Das war schon ein heißer 500 SL. Und diese Emotionen dieser Frau, also die hat dann noch Bilder gemacht. Also ich habe den SLK daneben angeguckt und habe halt erst gedacht, die kauft den SLK. Weil die Mappe auf dem Kofferraum lag, dann haben sie sich unterhalten. Und dann habe ich schon zu meiner Frau gesagt, okay jetzt können wir auch gehen, denn die hat das Auto gekauft. Sagt sie, Du, die hat glaube ich nicht den gekauft. Und dann sind wir da ein Stück geblieben und haben ihr zugeguckt, wie sie echt total fasziniert diesen SL gekauft hat.
67. **I:** Das ist cool. Stark.
68. **B:** So und deswegen, ich glaube das Thema Emotionen ist heute immer noch das A und O, wie Leute solche alten Autos, oder der ist ja jetzt nicht mal alt, aber solche Autos kaufen.
69. **I:** Ja. Okay, nein ist super spannend.
70. **B:** Ich glaube diese, wenn wir wieder zurückgehen, Oldtimer, die heute die

deutlich höheren Werte haben. Ich glaube, da bewegt sich doch mehr immer in Halle eins, zwei, -wo die richtig teuren Autos-. Da geht es nicht mehr um das Thema Emotionen, ich kaufe mir das Auto, weil ich das schon immer haben wollte. Sondern die kaufen sich die Autos, weil sie nicht wissen, was sie mit ihrer Kohle machen und dass ein super Investment ist. Und das ist das, was ich schade finde. Klar kann es so einen Markt geben. Aber eigentlich ist das für die Autos nicht gut.

71. **I:** Das heißt aber, verstehe ich das richtig, dass Du so ein bisschen von einer Verschiebung von purem gelebten Enthusiasmus hin zu so einem Investmentgedanken sprichst? Ist das ein Thema?
72. **B:** Sonst würde ja diese ganze Preisentwicklung in den letzten sagen wir mal fünf, sechs Jahren, die hätte es ja gar nicht gegeben. Weil Du auf der Bank keine Kohle für Dein Geld kriegst, suchen die sich Alternativen. Und da ist alles, was sich entweder bewegt oder fest steht, eine Alternative, -die jetzt im Automobil extrem stark-. Ich sage jetzt mal in den letzten fünf bis acht Jahren. Also bevor ich nach China gegangen bin, waren noch viele sehr gut bezahlbar. Wenn Du Dich erinnerst, hättest Du auch noch einen EVO 2 für 50.000 Euro kaufen können und einen EVO 1 für 20.000 Euro. Jetzt geh nur diese acht Jahre weiter, acht Jahre sind das jetzt. Das ist einfach vieles unbezahlbar geworden. Vervielfacht. Und das kann ja nicht durch die Leute entstanden sein, die durch Emotionen sich ihren Traum kaufen. Die können nicht mehr kaufen. Weil das alles normale Menschen sind, die ihr Geld hart verdienen. Die können so Autos einfach nicht mehr kaufen.
73. **I:** Okay, sehr gut. Da hilft vielleicht noch ein anderes Detail, ist eine Aussage. Die Oldtimersammler lassen immer mehr in externen Betrieben machen und die Szene wird dadurch professionalisiert. Welche Auswirkungen, sozial, marktwirtschaftlich, hat das auf die Oldtimerszene?
74. **B:** Der ganze Markt ist enorm groß geworden. Wie viele Betriebe entstanden sind, die sich mit Ersatzteilen, mit Überholung von Ersatzteilen gekümmert haben. Also da muss ich echt sagen, -das ist schon-. Aber das liegt natürlich auch daran, dass einfach ein Investitionsbedarf über die Autos gelaufen ist und jetzt viele im Grunde genommen nach Reparaturbetrieben suchen, die auch im bezahlbaren Umfeld bleiben. Klar, ich kann immer alles zu Porsche und zu Mercedes bringen. Das kann sich aber auch nicht mehr jeder leisten. Und damit entsteht ein Markt drumherum.
75. **I:** Aber heißt das, dass im Endeffekt durch diese Professionalisierung die Preise höher getrieben werden, weil die Ersatzteile, wenn ich es nicht selber mache, teurer werden und ich quasi mehr Geld investiere, dass ich nachher wieder sehen will? Treibt so was die Preise?
76. **B:** Das will ich so nicht sagen. Ich glaube, die Preise werden einfach getrieben durch die Notwendigkeit, dass Reparaturen gemacht werden. Ich meine, wir sind in Deutschland, da kostet die Stunde 120 Euro als Beispiel.

Wenn ich jetzt so ein Hinterachsgetriebe richtig überholen lasse, dann ist das die Hälfte, ich sage mal, getriggert durch Teile, die verfügbar sind oder halt auch nicht mehr und nachgefertigt werden müssen. Dann ist das natürlich nochmal teurer. Aber die andere Hälfte ist Lohn. Und das macht das halt häufig teuer. Wenn Du nach Tschechien oder nach Ungarn, Rumänien fährst und da einen guten Betrieb finden würdest, denn das ist ja dann häufig die Hürde, die Qualität zu finden, zahlst Du auch die Hälfte. Ich glaube, es gibt viele Restaurationsbetriebe, die nicht schlecht sein müssen, in der Zwischenzeit im Ostblock.

77. **I:** Ja, natürlich.
78. **B:** Also da bin ich mir ziemlich sicher. Wenn Du da gute Beziehungen zu hast und überzeugt bist, dass die gute Arbeit leisten, sparst Du 50 Prozent. So und an der Stelle wird sich auch, sage ich mal, mehr tun und der Markt sich auch weiterentwickeln. Wir sind ja auch drauf angewiesen. Ich meine, wir selber suchen ja auch gerade verschiedenste Lösungen. Nicht nur auf der Ersatzteileebene, sondern auch auf der Reparaturobene. Wo kann ich denn heute ein Mitglied hinschicken, wenn er sagt, ich muss an meinem Motor irgendwas gemacht haben? Wo schicke ich den hin? Zu Mercedes kann ich ihn nicht schicken, die erzählen Dir, da sind Hydrostürze drin, man muss da kein Ventilspiel haben.
79. **I:** Wir können dann auch mal zum Nächsten kommen. Jetzt sind wir mal so ein bisschen durch die Zeit gegangen und haben verschiedene Faktoren zur Beziehung zum Fahrzeug, besprochen. Das war schon mal gut. Ich würde nochmal gerne dieses Spielchen mit den Karten mit Dir machen. Und zwar jetzt die Motive für den Oldtimerkauf aus heutiger Sicht zu betrachten. Also wenn Menschen heute einen Oldtimer kaufen, wieso tun sie es? Und ich lege die hier nochmal hin und wenn Du mir dann nochmal eine Reihenfolge aufgibst. Du vermutest ABC, dann würde ich mir das einmal wieder mit notieren. So.
80. **B:** Also heute wäre bei mir ein bisschen mehr die Wertentwicklung auch im Fokus. Aber es sind trotzdem immer noch Autos, wo ich fahren will. Das heißt, das Thema Fahrspaß. Klar, Technik gehört als Ingenieur immer dazu. Freizeitgenuss, emotionale Bindung eh, weil sonst würde ich mich nicht auf ein bestimmtes Auto festlegen. Schrauberei ja, das ist für mich auch ein bisschen Entspannung, Hobby. Und Investment ist nicht erster Fokus. Ich gucke zwar ein bisschen auf das Thema Wert, damit ich nicht das Geld irgendwie vergrabe. Aber ich kaufe es jetzt nicht unbedingt, weil ich sage, ich will damit Geld absichern, sondern ich möchte immer noch damit Spaß haben.
81. **I:** Und wo steckst Du die Wertentwicklung hin, jetzt nochmal ganz speziell?
82. **B:** Also da könnte ich jetzt schon, dass ich, wenn ich mich für ein Auto entscheide, dass es nicht ganz ein Massenartikel ist. Also nehmen wir mal ein Beispiel SL, soll halt dann schon der 500er sein.



83. **I:** Okay, das heißt aber, verstehe ich das so ein bisschen richtig, dass Du im Endeffekt zwischen diesen vorgenanntem und dem finanziellen Teil vor 15 Jahren noch ein Gap hattest und jetzt dieser Abstand vielleicht reduzierter ist? Weil die Reihenfolge hattest Du jetzt gerade nicht.
84. **B:** Ich habe sie verändert. Doch, ich habe sie verändert. Ich habe jetzt die Wertentwicklung nach vorne gestellt.
85. **I:** Ach, ist die weiter vorne? Vor dem Fahrspaß?
86. **B:** Die war jetzt eigentlich vorne. Wenn ich ein Auto auswähle, gucke ich da jetzt schon hin. Das habe ich vor 20 Jahren, als ich den 16v gekauft habe, nicht getan. Da war mir das scheißegal, da musste das Ding einfach nur super fahren, Technik haben, Fahrspaß haben. Das gucke ich heute natürlich mit anderen Augen an. Denn jetzt ist es Geld, was Du tatsächlich ja auch bindest. Damals, da hatte ich noch keine Familie, da hast Du auf sowas gar nicht geguckt.
87. **I:** Ja, da ist es auch Wurscht.
88. **B:** Genau, da ist es auch Wurscht. Heute sage ich mir, wenn ich mir was aussuche, soll es halt einer sein, der zumindest nicht Wert verliert. Also ich gucke mir das schon an. Ich gucke aber nicht eigentlich ausschließlich danach und sage, für mich ist das ein Investment, das heißt, ich will da mehr Geld rausholen.
89. **I:** Genau, das wäre auch die Entscheidung, dass Dir das bewusst ist. Dass Du so sagst, das aussitzen.
90. **B:** Aber ich suche heute ein Auto anders als vor 20 Jahren.
91. **I:** Okay, spannend. -Wenn wir-.
92. **B:** Aber ich suche natürlich auch in den jüngeren Baureihen. Ich bin nicht unterwegs in den alten, wo ich jetzt vorhin gesagt habe, das ist für mich der Oldtimer. Weil das ist für mich auch vom Fahrkomfort her nicht so die Welt. Also ich gehöre schon zu den jüngeren Autos, wo auch das Thema Technik etwas ausgereifter ist und ich damit auch ein bisschen schneller fahren kann. Also da bin ich vielleicht zu jung noch.
93. **I:** Klar. Das ist ja in Ordnung.
94. **B:** Mein Vater würde glaube ich ein ganz anderes Auto kaufen.
95. **I:** Wahrscheinlich. Die Literatur geht so ein bisschen davon aus, dass die Oldtimerszene an sich völlig überaltert. Weil die Leute, die sich für diese klassischen Fahrzeuge interessieren, nicht mehr wirklich nachkommen. Was passiert denn oder wie sehen die Konsequenzen aus, wenn diese Szene irgendwann überaltert?
96. **B:** Das ist eine Superfrage. Das kann dazu führen, dass die Preise komplett

zusammenbrechen. Weil gar kein Markt mehr da ist. Also das ist eine superspannende Frage, die glaube ich auch in den nächsten zehn bis 15 Jahren irgendein Ergebnis bringt. Weil da sterben die alten Hasen, die auch viel Geld haben, weg. Und entweder kommen die Snobs, die viel Geld haben, wieder aber die haben eine andere Bindung zu solchen alten Oldtimern. Ich sage ja, ich bin immer noch jemand, der mit den Autos oder der heute Autos kauft, mit denen er irgendwie aufgewachsen ist, mit denen er groß geworden ist. Ich kaufe keinen 300 SL, auch wenn ich die Kohle hätte. Das ist nicht mein Auto. Auch wenn es mir gefällt. Ich würde es mir glaube ich nicht in die Garage stellen. Und wenn jetzt diese Generation Leute wegstirbt, -die auch mit diesen Vorkriegs-. Gerade Vorkrieg glaube ich, ist super gefährdet. Die mit diesen Vorkriegsautos was zu tun haben. Weiß ich nicht, ob dieser Markt komplett in sich zusammenfällt. Es ist gar keiner mehr da. Die Dinger gehen in Museen und stehen dann da rum vermute ich mal. Da kannst Du Dir die angucken, kannst mit Deinen Kindern da hingehen oder Du mit Deinen Enkeln hingehen. Jeder guckt das Zeug an und sagt, wie konnte damals damit fahren. Also ich glaube, wenn man da nicht vielleicht jetzt als Marke sich darum kümmert, diese Autos so zu erhalten, dass sie erlebbar werden. Es gab ja mal Hagenlocher kennst Du bestimmt, oder? Es gab ja mal diese Initiative, Mercedes möchte Autos verleihen. Da gab es ja mal so einen Club. Oder so ein Bestreben, einen Club zu gründen. Du kaufst Dich da ein mit viel Geld und kannst dafür auf Punkte, die Du eingekauft hast, Dir Autos ausleihen. Das ist leider irgendwie gescheitert. Mercedes ist irgendwann da wieder ausgestiegen. Der Hagenlocher hat die Räumlichkeiten heute noch. Wir haben den vor zwei Wochen auf dem Stammtisch besucht, deswegen weiß ich das. Und der hat immer noch ganz verschiedene Autos da drin stehen.

97. **I:** Ist das nicht in Böblingen gewesen?
98. **B:** Ja, ist es.
99. **I:** Ja, das habe ich mal gelesen in einem Magazin glaube ich.
100. **B:** So, -damit kannst Du Leute wieder in, ich sage mal, solche-, oder Interessen wecken, in solche alten Autos einzusteigen. Wenn Du das schaffst, dann kriegst Du vielleicht auch wieder viel jüngere Leute dazu, irgendwann diese alten Dinger fahren zu wollen, weil es irgendwie abartig ist. Wenn Du diesen Bogen nicht schlägst, dann ist meiner Meinung nach die Zeit für diese Autos um.
101. **I:** Das war jetzt eine Superüberleitung. Denn die nächste Frage ist nämlich, mit welchen Mitteln und Maßnahmen kann die Nachfrage nach Oldtimern wieder gesteigert werden? Ich glaube, das mit dem Club klang jetzt gerade so ein bisschen, als ob so was diese Erlebbarkeit zu schaffen als Idee und das in der Umsetzung dann eine Initiative sein könnte, um diese Fahrzeuge quasi am Leben zu erhalten und eine Nachfrage zu gestalten, oder?
102. **B:** Wie kannst Du Deinen Kindern das Automobil in Summe noch schmackhaft machen? Also wenn Du heute mal die jungen Leute anguckst.

Das geht schon in unserer Firma los, dass da keiner mehr Bock hat auf einen Firmenwagen.

103. **I:** Im Ernst?

104. **B:** Ja, das ist überhaupt gar kein Reiz. Firmenwagen als Reiz, pfff.

105. **I:** Das heißt, Du siehst das Auto generell als gefährdet?

106. **B:** Auto generell ist ein Thema, wo junge Leute, die wohnen in Stuttgart in der Stadt, was sollen die mit einem Auto? Die Scheißdinger kriegst Du nirgendwo geparkt. Permanent ballert Dir einer dagegen. Also, wer in der Stadt aufwächst, sich wohlfühlen und auch öffentlichen Nahverkehr gerne nutzt, gibt es Städte, die das besser machen, da gehört Stuttgart ganz sicher nicht dazu. Aber die werden dann natürlich auch noch durch die Presse getrieben, auch noch Dinge, die das Auto auch nicht besonders fördern. Dann wird es echt schwierig, einem jungen Kind irgendwie zu erklären, dass es ein Auto fahren soll. Also ich habe jetzt noch eine Tochter, die will, die wird jetzt 17, Führerschein machen. Aber ich kenne ganz viele, die sagen, die sind schon 22, die haben gar keinen Führerschein. Ich sage, wie bitte? Und wenn Du in der Stadt wohnst, brauchst Du es ja eigentlich auch gar nicht. Und Du musst jetzt gucken, dass Du diese Generation, jetzt bei uns ist es noch weniger gefährlich, weil wir eigentlich schon mit vielen Autos im Haushalt rum agieren. Auch ältere Autos haben. Oder jetzt, wie heute, die Kinder mal mit auf die Messe kommen, Dinge sehen, die sie vielleicht in zwei Jahren raus kramen und sagen, Papa ich möchte auch mal so ein Ding haben. Aber wenn Du das nicht schaffst und diese junge Generation nicht über so eine Messe, über dann Erlebbarkeit an diese alten Autos ran bringst, dann wird das echt schwer. Also wir müssen was finden, -wo Du die jungen Leute irgendwann-. Ich bin mal, als Beispiel, in einem Baujahr 1933 glaube ich war der oder 1936, Maybach mitgefahren. Und zwar auf die Hohenzollern hoch. Das war ein Zahnarzt, der war halb so groß wie ich, ein kleines buckliges, also nicht buckliges, das war ein kleines komplett drahtiges Männchen. Der hat glaube ich längst zwei Mal auf die Bank gepasst. Also der war echt superklein. Der stand in dem Auto, sonst konnte er das Ding nicht bremsen. Total irre. Der ist mit diesem riesigen, ich saß hinten drin, Maybach ist der dann auf die Hohenzollern hoch geeiert. Das sind so Erlebnisse, die musst Du als Kind glaube ich irgendwann mal haben, -sonst kommst Du mit dieser Emotion altes Auto nie-. Dann stehst Du nur davor und denkst Dir, was ist das für ein Panzer. Denn das ist ja ein Riesenauto gewesen.

107. **I:** Das heißt aber Bezug für die Jugend schaffen, oder?

108. **B:** Ja, Du musst jetzt gucken, dass die jungen Leute, die nur noch mit ihrer Daddel-Maschine da irgendwie groß werden, an das Thema Auto ran kommen. Und zwar dann altes Auto. Du musst sie ja dann jetzt in die Generation heben, die so alt ist, wo jetzt die Alten, die es sich leisten konnten, wegsterben.

109. **I:** Und welche Rolle haben die Clubs in dem Spiel?
110. **B:** Die sollten eine ganz große haben. Die müssen eigentlich dafür sorgen, dass die Kinder, die sie damit groß ziehen, mit in diese Autoverliebtheit reinkommen. Aber ich glaube, da ist die geringere Gefahr, weil wir doch, dadurch dass wir halt mehrere Autos im Haushalt haben, die Kinder eher noch an so was binden. Ich meine, das sieht man ja an Euch beiden genauso. Ihr fahrt ja mit den alten Kisten von Mutti mal rum, weil der Papa x von den Dingen hat.
111. **I:** Klar. Da ist der Bezug auch da, logisch.
112. **B:** Und den müssen wir jetzt irgendwie schaffen und zwar in der Fläche.
113. **I:** Okay. Allgemein spannend. Herzlichen Dank dafür. Das war jetzt der größte Block. Jetzt kommen wir zum Block drei und vier, die sind deutlich kürzer. Und da sind wir auch beim zweiten Problem, das ist das Imageproblem, das erwähnte. Kannst Du mal grob beschreiben, wie sich aus Deiner Perspektive mit Blick auf die Szene, sich das Image des Oldtimers in den letzten 15 Jahren entwickelt hat? Wenn es sich entwickelt hat und wo hat es sich hin entwickelt?
114. **B:** Also ich glaube, der Oldtimer an sich, der hat kein Imageproblem. Weil da bist Du immer, egal wo Du mit Deinem Auto irgendwo aufschlägst, auch mit unseren vergleichbar jungen Autos, Du wirst angesprochen. Tolles Auto. Selbst an der Tankstelle, wenn Du da mal hältst. Also ich glaube, da gibt es kein Imageproblem, also was das Thema Oldtimer angeht. Wir haben ein generelles Imageproblem was das Thema Auto angeht. Und da leben wir in der denkbar ungünstigsten Stadt. Also da gehen wir aber, Du weißt, ich arbeite bei Bosch, als Bosch Mitarbeiter die Messer in der Tasche auf. Denn wir zerstören unsere, ich sage mal, größte Industrie, die wir haben. Mit der wir ganz Deutschland am besten ernähren. Mit solchen Aktivitäten, das ist entkoppelt vom Oldtimer.
115. **I:** Dann nehmen wir diesen automobilen Imagewandel. Hat der eine Auswirkung auf die Oldtimerszene. Wenn das Auto generell in Verruf gerät, dann fliegen wir damit ja auch ein Stück weit rein, oder?
116. **B:** Das kann eine Konsequenz werden, muss es aber nicht. Also ich will nicht ja und nein sagen. Also ich könnte mir vorstellen, wenn das Auto natürlich mal weiter in diesen schlechten Ruf kommt, wo jetzt der Diesel drin ist. Wo ich aktiv natürlich auch in allen Diskussionen, wo auch immer was hochkommt, auch mit genug Argumenten mit oder dagegen kämpfe. Weil das ist mein Arbeitsplatz am Ende des Tages. Kann das vielleicht eine Auswirkung auf den Oldtimer haben oder es wird irgendwann einfach so einen Schnitt geben, der das gar nicht beeinflusst. Denn die Autos sind so selten, dass es eigentlich gar keinen Grund gibt, warum man sich gegen diesen Oldtimer wenden sollte. Weil eigentlich sind es ja häufig schon Dinge, die man nicht mehr im Alltag sieht. Auch unsere Autos wirst Du ja im Alltag nicht finden. Und da glaube ich schon, dass das H-Kennzeichen diese

Abgrenzung schafft, aha das ist ein Oldtimer, die uns da jetzt nicht unbedingt einen Schaden verursacht.

117. **I:** Also gesellschaftlich ist es so, dass außerhalb der Szene, die Leute, die keinen Bezug zu dem Fahrzeug haben, der Oldtimer schon mit gewissen Imagethemen zu kämpfen hat. Jetzt mit dem Blick aus der Szene raus für Dich vielleicht schwer nachzuvollziehen. Aber zum Beispiel wird der Oldtimer häufig als Luxusgut gesehen. Die Preise steigen, in der Öffentlichkeit werden nur Auktionsergebnisse von XY veröffentlicht. Und damit entsteht in der Öffentlichkeit ein Bild, dass der Oldtimer als Luxusgut gehandelt wird. Hat so was Auswirkungen auf die Oldtimerszene?
118. **B:** Würde ich mal sagen nein. Denn das erhöht ja diesen Wert auch, den Du mit so einem alten Auto generieren kannst. Also, ich sage ja, mit den Entscheidungen, die wir, aber das liegt vielleicht auch an meiner Gehaltsklasse, Autos kaufen, bist Du ja nicht in dieser hochpreisigen Ecke, wo Autos eigentlich für uns gar nicht erschwinglich sind. Wir bewegen uns da ja gar nicht. Sondern wir bewegen uns irgendwo im bezahlbaren mobilen Gut und entscheiden uns aber da ja nicht des Geldes wegen, sondern mit dem Ding rumzufahren. Ich kaufe mir ein Cabriolet, weil ich offen rumfahren will. Und nicht, weil ich glaube, das Ding verdoppelt sich in drei Jahren oder in fünf Jahren. Ich glaube, da muss man nochmal trennen. Ich glaube aber, dass die Autos, die man sieht, das sind ja nicht die, die so hochpreisig irgendwo ihren Publikationswert haben. Also die Dinge, die da auf Auktionen gekauft werden, die werden ja nie gefahren. Die siehst Du nie. Das sind irgendwelche schweineteuren Porsche, schweineteuren Ferraris, keine Ahnung was alles für seltene Kisten. Die wirst Du aber auf der Straße nicht sehen. Die stehen vielleicht mal in einem Museum, die stehen vielleicht mal hier auf so einer Messe, weil sie weiter gedreht werden, irgendjemand wieder was verkaufen will. Aber das ist ja nicht das, was Du siehst. Und wenn Du jetzt so eine Ausfahrt machst, wo Deine Autos ja dann sichtbar werden, da muss ich schon sagen, dass da eher das ganze Thema positiv ist. Wenn wir irgendwo als Club aufschlagen mit, ich sage mal, 20 16-Ventilern, da kommen die Leute schon. Wir waren jetzt im Berchtesgadener Land, an einer der schönsten Aussichtspunkten haben wir da unsere 25 Autos hingestellt. Da kommen die Leute, die auf der anderen Seite geparkt und die Aussicht in die Richtung genossen haben, die drehen sich auf einmal um und denken oh. Und kommen dann auch und stellen auf einmal auch Fragen. Also da merkst Du eigentlich schon eher, dass das Thema Oldtimer oder jetzt auch Klassiker, Youngtimer in dem Fall, nicht unbedingt einen schlechten Ruf hat.
119. **I:** Und wie sieht das mit dem Neid aus in Deutschland? Also dieses Thema, wenn wir davon ausgehen, dass sich jetzt wirklich der Oldtimer als Luxusgut in der Öffentlichkeit darstellt, ohne dass wir das jetzt vielleicht so wahrnehmen. Gibt es eine Entwicklung in dem Neidfaktor? Also die Perspektive, wie die Leute die Fahrzeuge sehen.
120. **B:** Das kann ich nicht beurteilen. Ich glaube, das musst Du eher eine Versicherung fragen, die mit den Schäden zu kämpfen hat. Also ich sehe

es jetzt mit unseren Autos nicht. Ich glaube, die sind auch nicht als so teuer identifiziert, weil sie einfach von ihrer Form her immer noch als normaler 190er angesehen werden. Aber wenn Du natürlich jetzt heute mit so einem schweineteuren alten Porsche irgendwo durch die Gegend ballerst, könnte ich mir schon vorstellen, dass da der eine oder andere eher neidisch drauf ist, wie das Ding als schönes Fahrobjekt irgendwie zu sehen. Und deswegen glaube ich auch, werden diese immer teurer werdenden Autos auch immer weniger bewegt. Also das mag das Risiko sein. Aber ich sage mal, wir erleben das jetzt noch nicht. Ich glaube auch nicht, dass so ein 129 SL Club damit Probleme hat oder auch nicht ein 107er. -Weil sie nicht als teuer-, oder halt einfach noch zu häufig da sind. Aber mit so ein paar Ferrari, Porsche glaube ich schon. Aber da liegt es schon an der Marke. Ich glaube, das ist egal, ob der 30 Jahre alt ist oder fünf Jahre alt ist. So ein Porsche oder Ferrari ist immer ein Neidobjekt.

121. **I:** Wenn wir uns jetzt die aktuellen Situationen anschauen, alles was gerade rundum Fahrzeuge oder Automobilität diskutiert wird. Dieselfahrverbote, Feinstaubalarm, aber auch dieses Thema Oldtimer als Luxus. Das geht auch in unsere Imagefrage mit rein. Welches Risiko besteht denn für die Automobil- oder Oldtimerszene, angesichts solcher Diskussionen?
122. **B:** Naja, das Risiko ist immer groß. Wenn die Politik morgen anfängt, nicht nur ein Dieselfahrverbot, sondern auch ein Fahrverbot im Allgemeinen für Euro X nach unten aussprechen würde. Was jetzt keinen Sinn macht, weil einfach die Autos zu wenig sind. Aber Du weißt, der Teufel ist ein Eichhörnchen. Morgen kommen die mit anderen Ideen um das Eck rum. Dann kann es auch sein, dass das Thema Oldtimer für Großstädte tot ist. Wir haben ja bis vor wenigen Monaten im Grunde genommen das Problem ja gehabt. Wir haben viele Autos ohne Kat. Die durften nicht nach Stuttgart reinfahren. Die hatten keine grüne Plakette. Also seit dem die Umweltzonen da sind, so lange Du noch kein H-Kennzeichen hast, Fahrverbot. Oder Risiko, einen Strafzettel zu bekommen.
123. **I:** Also das heißt, es besteht ein Risiko für Youngtimer, oder?
124. **B:** Da besteht ein Risiko für Youngtimer. Das halte ich aber für überschaubar, weil wir glaube ich diese Grenze schon mit, dass Autos serienmäßig einen Kat haben, überschritten haben. Da sind unsere Autos jetzt eigentlich ja mittendrin gewesen. Ab 1986 gab es glaube ich serienmäßig Katalysatoren in Deutschland, die haben also alle eine grüne Plakette gehabt. Und die sind ja jetzt alle 30. Also, ich glaube, das ist jetzt rum.
125. **I:** Okay. Dann sind wir schon beim letzten Block. Das ist nämlich das Preisproblem. Wie wirkt sich denn die Preisentwicklung der vergangenen Jahre, und das ist bei Euren Fahrzeugen ja jetzt eingeschlagen, wie wirkt sich das aus auf die Szene?
126. **B:** Für die Szene negativ, weil natürlich der Zuwachs abnimmt und wir natürlich nicht an dem Preis partizipieren wollen, weil wir ja unsere Autos

nicht verkaufen wollen. Also klar, wer nur das Thema Investment im Kopf hat. Aber ich sage ja, die sind nicht bei uns in den Clubs. Das sind keine Leute, die so ein Ding kaufen, um irgendeinen Wertzuwachs zu erfahren. Die sind nicht in den Clubs. Die sehen natürlich auch da über die Preisentwicklung eher mal hinweg. Das interessiert Dich ja nicht. Ich will mein Auto morgen nicht verkaufen, mir ist das scheißegal, was der jetzt heute kostet. Viele stehen aber heute am Stand und sagen, die sind mir jetzt zu teuer geworden.

127. **I:** Also die Nachfrageseite ist im Endeffekt-.
128. **B:** Die Nachfrage nimmt ab. Es ist auch automatisch natürlich mit einer gewissen Sättigung, die so ein Markt auch erfahren hat, dass Schrott verschwindet. Also Du hast ja zwei Tendenzen in so einer, ich sage mal, Wertsteigerungsperiode. Die eine Tendenz ist, der Schrott nimmt ab, weil er auch tatsächlich zum Schrott wird. Die billigen Autos verschwinden. Entweder weil sie einer restauriert oder weil es einfach einen gibt, der das zerlegt hat und in Teilen irgendwo ins Regal legt. Das heißt, die Qualität nimmt zu, die Qualität an Autos nimmt zu, damit auch der Preis. Und jetzt kommst Du an den Punkt, wo viele sagen, zu diesem Preis kann ich ihn nicht mehr leisten oder will ihn mir auch nicht mehr leisten. Und dann fängt was Kurioses bei unseren Autos an, weil einfach zu wenig da sind, dass auf einmal die Verfügbarkeit im Markt nicht mehr gegeben ist. Das heißt, Du willst ein Auto kaufen, aber Du findest eigentlich gar keins oder auch kein gutes. Da ist natürlich so eine Messe hier wieder so eine Gradmesser-Geschichte, wo Du mal ein bisschen auch gucken kannst. Vor zwei Jahren habe ich sogar alle, die hier auf der Messe waren, fotografiert und die Preise mal aufgeschrieben und dann in der Clubzeitung veröffentlicht. Da gab es noch viele Autos für ein Schweinegeld angeboten aber die waren echt Schrott. Jeder, der bei uns am Stand war sagte ich, lass die Finger von dem Ding. Das ist dieses Jahr zum Beispiel komplett anders. Hier stehen teilweise richtig gute Autos aber auch für richtig gutes Geld.
129. **I:** Und wenn wir jetzt davon ausgehen, dass die Preise gestiegen sind, dann gibt es, und das hattest Du ja vorher auch schon angesprochen, anscheinend eine neue Interessentenschicht für Fahrzeuge. Das müsstet Ihr im Club ja speziell merken. Ändern sich denn Motive? Weil jetzt gerade, wenn man die Dinger auch anschaut, also angesichts der Preislage, hin zu weiß ich nicht einem verstärkten Investmentinteresse oder verändern sich die Motive der Käufer für solche Fahrzeuge?
130. **B:** Also ich glaube nicht. Die, die dann in den Club kommen, nicht. Die haben immer noch, ganz viele auch, die dann da stehen und sagen, ja das hätte ich auch gerne so ein Auto. Die haben das Ding mal in ihrer früheren Zeit als Firmenwagen gehabt, haben ihn beim Vater gefahren oder Onkel gefahren. Weißt Du, das sind alles Leute, die das Auto kennen. Da waren sie noch zu jung. Und jetzt sagen, jetzt habe ich das Geld, jetzt suche ich so ein Auto. Aber das ist immer noch ein Emotionskauf.
131. **I:** Und wenn wir jetzt die Szene allgemein betrachten, dann müssten ja auch

die Leute dabei sein, die nicht in den Club kommen. Weil die Art von Mensch wird ja vermutlich nicht im Club auftauchen, oder?

132. **B:** Die, die ein Investment im Kopf haben, nicht. Also die, die jetzt einen EVO 2 irgendwo auf einer Auktion geschossen haben, die werden wir nicht sehen. Ist vielleicht auch gut so. Weil, was wollen wir mit denen? Also wenn der nicht mit seinem Auto dann morgen kommt. Also es gibt einen, den wir vor zwei Jahren glaube ich als Clubmitglied gewinnen konnten, der Stammtisch im Westen aktiv ist. Das ist ein junger Kerl, ich glaube zehn Jahre jünger als ich, die Kohle einfach hat. Hat sich, weil es immer sein Traum war, einen EVO 2, ganz wenig Kilometer, noch Originalbereifung. Ich habe gesagt, bist Du eigentlich irre, mit den Dingen hier rumzufahren? Also das ist noch der erste Reifen. Der hat das Auto aber auch nicht zum reinen Invest gekauft, sondern das war sein Traum, da hat er lange für gespart, hat seinen Porsche dafür geopfert und hat sich den jetzt gekauft. Und das sind so Leute, die tauchen dann wieder im Club auf. Klar weiß der, dass das Ding ihn jetzt 180.000 Euro gekostet hat.
133. **I:** Das heißt, da kommen quasi über so ein Investment oder über so einen Wirtschaftsgedanken vielleicht, kann doch eine Liebe entstehen und damit eine emotionale Bindung? Okay.
134. **B:** Also ich behaupte, wer nur ein so ein Investment tätigt und dann ganz speziell sich auf irgendwas eingeschossen hat, der kauft mit Emotionen immer noch, auch wenn es viel Geld gekostet hat. Die, die nur des Investments wegen, die kaufen ja nicht nur einen. Die haben in der Regel ja mehr in der Garage oder irgendwo in Hallen rumparken. Die kaufen nicht der Emotion wegen, sondern nur des Geldes wegen. Und das ist so ein Thema wo ich sage, das brauchen wir nicht.
135. **I:** Okay. Kannst Du mir zwei Wörter dazu sagen, wie sich die Preise in Euren, im Club vertretenen, Baureihen entwickelt haben? Ihr habt ja nicht nur EVO 1 und 2, 16-Ventiler sind ja auch andere Baureihen, oder?
136. **B:** Nein, nein, Baureihe haben wir nur eine. Also 201 ist die einzige Baureihe, wo unser Motor drin ist.
137. **I:** Aber es gibt doch jetzt verschiedene Modelle?
138. **B:** Du meinst jetzt Modelle. Also wir haben den 2,3er und den 2,5er, der ja eher das Massenwarenauto war. Der EVO 1 und EVO 2 waren ja auf 500 limitiert. Da hast Du ja schon genau deswegen die Preisentwicklung. Aber auch der 2,3er oder auch der 2,5er, also beide sehr ähnlich. Der 2,5er war immer ein bisschen teurer. Warum das so ist, weiß ich eigentlich gar nicht. Denn er ist zwar weniger gebaut worden, aber er ist eigentlich öfter verfügbar heute. Weil der 2,3er ist tatsächlich gefahren worden, ist auch viel kaputt gefahren worden, viele Versicherungsschäden. Das glaube ich, hat sich dafür aber ähnlich entwickelt. Auch die haben sich, ich sage mal, verdreifacht in den letzten paar Jahren. Also Du könntest, wenn Du jetzt mal zurückgehst, so 2007, 2008, 2009 locker unter 10.000 Euro gute Autos



kaufen. Und heute kriegst Du unter 20 gar nichts, nicht mal schlechte.

139. **I:** Aber ich glaube, die sind nicht so explodiert, wie die EVO?
140. **B:** Die sind nicht so explodiert.
141. **I:** Da kann man schon sagen explodiert die Preise?
142. **B:** Der EVO 2 ist komplett abartig explodiert. Von sagen wir mal 50.000 Mitte 2005, 2006 gab es einige, die so für 30.000, 40.000 Euro das Ding aus der Schweiz geholt haben. Da hast Du aber auch einen EVO 1 für 15.000 oder 12.000 Euro gekriegt in der Zeit. Und der EVO 1 kostet jetzt auch 70.000, 80.000. Und EVO 2 kriegst Du keinen mehr unter 150.000. Die sind schon wieder deutlich gefallen. Also die EVO 2 waren mal locker bei 250, einige. Die sind aber jetzt alle wieder deutlich unter 200.000. Also der hat so eine Überentwicklung erfahren der EVO 2 und kommt jetzt halt ein Stück wieder runter, aber ist halt immer noch drei, vier Mal so teuer wie vor 15 Jahren.
143. **I:** Auch schon beeindruckend.
144. **B:** Also verdreifacht, wenn Du es so willst, hat sich ein normaler 16-Ventiler auch. Ich sage ja, ich habe meinen mal 98 gekauft als Gebrauchtwagen, da hat der 14.000 Mark gekostet, also 7.000 Euro mal ganz grob. So ein Auto hat heute einen Wert, ohne dass ich jetzt meinen vielleicht nochmal mit einem besonderen Wert abschätze von guten 20.000 bis 22.000 Euro. Also eine Verdreifachen.
145. **I:** Das heißt aber im Endeffekt, dass der die Vervielfachung des Wertes vermutlich die ähnlichen, nur der Ursprungspreis ist halt kleiner. Okay, verstanden. Ist die Preisentwicklung denn unter anderem für die zurückgehende Oldtimernachfrage verantwortlich?
146. **B:** Nein. Ich sage jetzt einfach mal, denn die sind so selten von der Stückzahl her und einfach, was das Thema Ersatzteilbeschaffung angeht, so teuer geworden. Also weil es halt eine kleine Serie ist, kostet halt alles irrsinnig viel Geld. Und so lange Du noch normale Ersatzteile oder auch nichts reinstecken musst. Also so lange es ein Gebrauchtwagen ist, musst Du an dem Auto eigentlich nichts machen. Ist der Investaufwand, den Du brauchst, um das Auto zu betreiben ja überschaubar. Jetzt sind wir aber in einem Alter, wo Du nicht nur ich sage mal Ersatzteile für den Betrieb brauchst, sondern auch mal Schönheitsreparaturen machen musst. Ich sage mal teilweise auch wirklich Reparaturen, weil Defekte da sind oder anfallen. Alltagschäden beseitigen musst. Also meiner ist jetzt 33, ich brauche jetzt langsam mal ein neues Fahrwerk. Das kostet alles richtig viel Geld. Also ich sage, der 16er ist immer wie ein 911er. Einfach von der Stückzahl her, kostet alles viel Geld. Und deswegen kostet das Auto immer mehr Geld. Klar, wenn ich jetzt einen restauriere, den kann ich eigentlich gar nicht zu üblichen Marktpreisen verkaufen.

147. **I:** Weil Du Dein Geld nicht wieder siehst, ja logisch.
148. **B:** Das sind so Sachen, die kommen noch dazu.
149. **I:** Dann sind wir schon bei der letzten Frage. Welche marktwirtschaftlichen Folgen und Probleme ergeben sich denn aus der aktuellen Preislage? Weil der Oldtimermarkt ist ja mehr wie nur ich habe ein Auto und ich habe einen Club. Da hängen ja Betriebe dran, da hängen Arbeitsplätze mit dran und so weiter. Also welche Folgen ergeben sich aus der aktuellen Preislage Deines Erachtens nach für diesen kompletten Oldtimermarkt?
150. **B:** Ja, die Folge ist ja, dass sich diese ich sage mal Wirtschaft überhaupt entwickelt hat. Wenn Du jetzt mal 15 Jahre zurückgehst, wie viele Betriebe hast Du da hier auf den Messen gesehen, die sich mit Oldtimerreparaturen und -restaurationen beschäftigen.
151. **I:** Also das heißt, Du meinst wirklich, dass die Oldtimerszene oder dieser Markt sich entwickelt hat, weil die Preise gestiegen sind?
152. **B:** Ja.
153. **I:** Also es kommen neue Betriebe dazu. Ah, okay.
154. **B:** Also ich sage mal, nehmen wir mal ein Beispiel Kotflügel vom 107er. Wenn ich keinen Kotflügel brauche und er beim Daimler auch noch verfügbar ist für irgendeinen Betrag, dann wird nie einer auf die Idee kommen, den nachzufertigen. So, jetzt steigen die Preise für die Autos, Daimler hat auch keine Ersatzteile mehr. Die Nachfrage steigt an einem Kotflügel. Jetzt kommt der erste und sagt, ich mache jetzt einen Kotflügel nach. Und dann stellt der fest, oh ich brauche nicht nur Kotflügel, ich brauche Abschlussblech, ich brauche Schweller, ich brauche keine Ahnung was alles für das Auto. Und automatisch fängt der an und kümmert sich um alle möglichen Bleche, -um das Ding-. Hier geh mal gucken, wie viele Stoßstangenlieferanten für den 107er auf der Messe jetzt da sind. Weil wenn Du aus Amerika dieses potthässliche Ding kaufst, brauchst Du die deutsche Stoßstange. Weil das Ding willst Du nicht fahren. Das ist ein eigener Markt in der Zwischenzeit. Es gibt ganze Firmen, die bauen diese Stahlformen und lassen die verchromen. Vor 20 Jahren hat das kein Schwein interessiert.
155. **I:** Krass. Okay, spannend. Aber das war jetzt ein guter letzter Gedankengang. Dann hätte ich noch einen Frageblock, aber das sind nur allgemeine Fragen. Die können wir einfach so ganz kurz runter rattern. Wann wurde Euer Club gegründet?
156. **B:** 2002. Also 2002.
157. **I:** Wie viele Mitglieder habt Ihr?
158. **B:** 100.

159. **I:** Wie lange bist Du schon im Club Mitglied?
160. **B:** Ich bin Gründungsmitglied und seit Anfang an Vorstand.
161. **I:** Also 2002. Und seit wann bist Du Präsident geworden?
162. **B:** Seit 2002.
163. **I:** Du bist der erste?
164. **B:** Ja.
165. **I:** Oh.
166. **B:** Ich mache das seit dem ersten Tag an.
167. **I:** Boah krass. Darf ich fragen, wie viele Sammelstücke Du selber hast?
168. **B:** Ich habe zwei. Aber das wird dabei nicht bleiben.
169. **I:** Wollen wir es hoffen. Und wie alt bist Du?
170. **B:** 46.
171. **I:** Das sind nur so statistische Fragen.
172. **B:** Ja, ja klar.
173. **I:** Gut, dann wären wir schon durch. Und dann habe ich ziemlich genau eine Stunde gebraucht, eine Stunde zwei Minuten. Ganz herzlichen Dank Christoph für deine Zeit und die knackigen Antworten.

## Interview V

Interviewtermin: 09. März 2019

Interievart: Ortstermin

Interviewdauer: 59.55 min

1. **I:** Wir haben vier Blöcke. Wir gucken, dass wir so in einer Stunde durchkommen. Das sind gute 20 Fragen. Aber im Endeffekt, wenn du da knackig drauf antwortest und wir nicht zu sehr von den Themen abweichen, haben wir das auch gut im Griff.
2. **B:** Gerne.
3. **I:** Das erste, was in der Literatur diskutiert wird, ist die Frage: Was ist eigentlich ein Oldtimer? Die rechtliche Definition ist ja klar. 30 Jahre, kulturell erhaltenswert. Es gibt diesen Gradmesser H-Kennzeichen für einen Oldtimer. Und jetzt so die erste allgemeine Frage Wäre jetzt so die erste Frage, was du als klassischen Oldtimer bezeichnen würdest.
4. **B:** Also Oldtimer, wie du schon richtig sagst, ist ja das klassische Fahrzeug, was 30 Jahre alt ist. So ist es in der Definition. Da würde ich auch sagen, da fängt der Oldtimer an. Beziehungsweise nicht jede-, nicht jedes Produkt ist-, wird ein Oldtimer. Wir haben gestern auch nochmal ein bisschen diskutiert. Der 201 zum Beispiel, das wird noch einer sein, das erste Baby-Benz Auto. Aber danach, die dann kommen und 30 Jahre alt werden, glaube ich nicht, dass die noch auf der Straße sind. Also der Oldtimer ist ein klassisches Fahrzeug, wo es einen Bezug zu gibt. Wo eine Szene da ist, die sich mit diesem Fahrzeug beschäftigt. Und dann natürlich die rechtlichen Kriterien, er muss 30 Jahre alt sein, um ein historisches Kennzeichen zu bekommen. Dann-, das ist ja ein Stück Kultur unsere Oldtimer-Szene. Und da sehe ich natürlich auch das Problem, dass, wie du schon richtig sagst, der Enthusiasmus bei den jüngeren Leuten geweckt werden muss oder fehlt.
5. **I:** Gibt es Merkmale, die einen Oldtimer charakterisieren? Wo man sagt so, eins, zwei, drei. Jetzt außerhalb von dieser rechtlichen Definition?
6. **B:** Ja, ich denke mal, die Elektronik ist mit Sicherheit schon ein Türöffner, der dir sagt: Hier wird es schwierig. Also wir haben ja heute-, die Fahrzeuge heute haben sämtliche Steuergeräte, Assistenten oder was weiß ich nicht alles. Da ist diese klassische Automobilkunst, der Vergasermotor oder der Dieselmotor mit dem handgeschalteten Getriebe, wo es noch eine Vorder- und Hinterachse gibt, wo man alles noch einstellen kann mit einem Schraubenschlüssel, die Spur. Heute wird ja alles elektronisch gemacht. Und ich befürchte, dass bei uns in unserer Reihe der 140er damit anfängt, schwierig zu werden, weil da schon-, im 126er sind schon viele Steuergeräte drin. Aber der 140er ist ja vollgepackt mit Assistenzmerkmalen, die es damals schon gab. Und ich glaube, da wird es schon schwieriger, was dann den klassischen Oldtimer betrifft. Also mir hat immer einer gesagt: Also Oldtimer haben aufgehört in den 70ern. Also die dann in den 70ern gebaut wurden,

was danach so kam Anfang der 80er, da wird es schon mit einem 126er schwierig. Der 126er ist allerdings ein klassischer Oldtimer noch bei uns.

7. **I:** Ja. Wir reden ja beim Oldtimer auch ganz häufig auch von einer gewissen Entwicklung, auch von der Erwartung auf eine Wertentwicklung. Ist denn diese technische Grenze, die du so ein bisschen ziehst, auch ein Gradmesser oder ein Kriterium für eine Wertentwicklung? Also sind die Fahrzeuge davor die, die sich noch entwickeln? Alles was danach kommt-.
8. **B:** Auch vom Gefühl her, das sind ja Fahrzeuge zum Beispiel, da haben sich die Leute noch richtig mit befasst. Also wenn du in den 70ern, in den 60ern ein Auto gekauft hast, selbst da hat man ja schon gedacht, den fährt man lange. Schau dir heute an, Leasing drei Jahre, Karre wieder weg, was Neues. Das ist heute so schnelllebig, da ist gar nicht mehr der Plan, dass ein Auto alt wird. Den gibt es ja gar nicht mehr. Wenn du die Industrie heute siehst, das Auto ist gebaut für, keine Ahnung, fünf, sechs Jahre, dann muss der schon wieder weg sein. Das hat es früher so nicht gegeben. Und da würde ich dann auch schon so ein bisschen eine Grenze ziehen, dass ich sage: Also solange, wie die Autos noch aus den 70ern, Anfang 80ern kommen, das sind noch Fahrzeuge, die den Status eines Oldtimers erreichen werden, die auch Wertzuwächse haben. Wobei das auch ein ganz klein bisschen immer vom Markt abhängt. Der 126er geht jetzt ein bisschen nach oben. Das SEC-Modell ging immer nach oben. Dann hat der 116er-, lange war der im Nirvana. Selbst da kommt jetzt so ein bisschen die Wertsteigerung. Man muss halt bei dem einen Auto warten, bei dem anderen geht es ein bisschen schneller. Du weißt, das Auto mit der größten Wertsteigerung um ein Vielfaches, das ist die Ente.
9. **I:** Die Ente?
10. **B:** Die Ente ist das Fahrzeug, was den meisten Wertzuwachs von allen Oldtimern hat.
11. **I:** Also vom Basispreis aus-.
12. **B:** Ja, ganz genau, ganz genau.
13. **I:** Und davon dann relativ die Vervielfachung?
14. **B:** Wenn du heute eine Ente im Zustand eins haben willst, da bist du mal schnell bei 15.000 und auch 20.000. Das Ding hat aber nur 1000 Mark gekostet oder so ungefähr. Also das ist wirklich ein erwiesenes-, das ist-, von der Wertsteigerung ist das das am meisten entwickelste Auto. Und ich denke mal, da wird es schwieriger für die neueren Fahrzeuge, dass, glaube ich, die Szene-, und das muss ja erhalten werden. Du willst ja heute auch Nachwuchs generieren, der vielleicht auch noch mit diesem Enthusiasmus lebt: Ja, diese Autos müssen erhalten werden. Das sind schöne Autos. Das ist bei den neuen Fahrzeugen nicht mehr der Plan.
15. **I:** Das H-Kennzeichen ist ja eigentlich so im Rahmen, wo man sagt, wenn ein Auto 30 Jahre alt ist, dann gilt es als erhaltungswürdig, weil es hat ein

historisches Kennzeichen. Ist dieses historische Kennzeichen denn der richtige Gradmesser zur Definition eines Oldtimers?

16. **B:** Nein, definitiv nicht. Es kriegen Autos ein H-Kennzeichen, das werden nie Klassiker. Das werden nie wertgesteigerte Autos. Wir haben gestern über den Golf 1 gesprochen. Selbst der wird ein H-Kennzeichen kriegen, hat er ja teilweise schon. Aber der wird jetzt nicht in der Wert-, vielleicht besondere Modelle, schöne GTIs, vielleicht der ein oder andere. Aber dass das Auto klassisch einen Steigerungswert hat, sehe ich nicht. Also das H-Kennzeichen gibt mir noch nicht das Gefühl: Da habe ich jetzt ein H-Kennzeichen. Der wird jetzt immer mehr Geld wert. Nein, kann man so nicht sagen. Würde ich auch nicht. Und wir haben natürlich auch eine Entwicklung und die lässt jetzt ein bisschen nach. So lange, wie es für das Geld nichts gibt in Deutschland, hat sich ja in den letzten drei, vier, fünf Jahren eine Szene herausentwickelt, dass die Leute mit ihrem vielen Geld einfach sagen: „Weißt du was, wir kaufen jetzt Autos.“. Haben natürlich in der Szene die Preise immens nach oben geschaffen, so dass-, da haben wir, glaube ich, den Zenit schon erreicht. Das ebbt schon wieder ein bisschen ab, weil die Leute mit viel Geld sich auch immer schnell umorientieren. Ich habe zum Beispiel einen Kunden, der hat Autos gekauft, Autos gekauft, Autos gekauft. Im Moment hat er keinen Bock mehr auf Autos, jetzt interessiert er sich für Boote. Er fängt jetzt an Boote zu kaufen. Das heißt also, die haben die Szene natürlich hochgepusht. Es gab für Autos Preise, die es vorher nie gegeben hätte. Für uns in der Szene fürchterlich, weil wir unser Hobby bald nicht mehr finanzieren können.
17. **I:** Auf dieses Thema kommen wir nachher noch, so die Motivveränderungen zwischen Enthusiast, Investor-Bereich. Das ist so ein Thema, das ist spannend. Da kommen wir im Dritten noch drauf. Wenn man Oldtimer anschaut und früher waren es Alltagsfahrzeuge. Eine Zeit, die kenne ich nicht mehr, denn für uns waren es immer Luxusgüter. Im Endeffekt ist man vom Alltagsfahrzeug in ein Sammelobjekt gekommen. Mit welchen Eigenschaften verbindet man denn in Zukunft-, den Oldtimer? Also was kommt nach dem Sammelobjekt?
18. **B:** Also in erster Linie Emotionen, glaube ich. Ich glaube, dass Emotionen ein riesengroßer Motor sind. Den habe ich selber gefahren. Den habe ich, den hat mein Papa gefahren. So ein Auto ist toll, das behalte ich, das sammle ich. Jeder hat seine eigenen Motive ein Auto zu sammeln oder Autos zu sammeln. Ich habe da eine ganz abstrakte Vorstellung. Ich bin haben, hinstellen, gucken, irgendwann machen. Das ist ein verrücktes Sammeln. Dann gibt es welche, die sagen: „Mensch, das Auto ist in erster Hand schon seit Großvaters Zeiten. Der ist es würdig den immer zu pflegen und zu behalten.“
19. **I:** Aber das klingt so nach, also nach einer subjektiven Einstellung oder-, also meiner Meinung ist der ist sammelwürdig.
20. **B:** Ich glaube, dass-. Ja, gut. Es gibt natürlich ein paar Vorgaben. Und da sind die Hersteller Porsche, Mercedes und wie sie alle heißen, die sind natürlich prädestiniert dafür, dass man solche Autos sammelt. Immer, wenn es

Sondermodelle waren oder wenn ein Modellwechsel gegeben hat, ja, dann sagt man: Mensch, davon hätte man gerne noch welche. Die sammelt man. Und das gibt dann der Markt vor. Der Markt gibt dir schon vor, was gesammelt wird. So eine klassische Regel zu sagen: Ja, das wird ein Oldtimer und das nicht, die gibt es, glaube ich, nicht.

21. **I:** Ok. Das Thema Schwemme hatten wir schon angesprochen. Wie müssen wir mit Youngtimern umgehen, angesichts von dieser Thematik?
22. **B:** Ja, gar nicht so überkandidelt. Ich meine jetzt, die Youngtimer jetzt haben ja-, die haben zwar schon eine Szene, das ist richtig. Aber irgendwelche richtigen, großen Vorteile haben sie ja nicht. Sie sind erstmal ganz normale Autos, die noch nicht historisch würdig sind. Das heißt also, wenn ich jetzt zum Beispiel 124er sehe, die so ein Haufen Diesel in der Garage stehen haben, wo sie auch nicht mehr mit fahren dürfen, ja, die stehen natürlich jetzt da und wissen gar nicht, was sie mit ihren Autos machen sollen. Weil fahren können sie nicht. Ein historisches Kennzeichen gibt es noch nicht. Es sind Youngtimer, da gibt es natürlich eine Szene, aber die würde ich noch nicht so überbewerten. Der Youngtimer ist ein altes Auto erstmal.
23. **I:** Das heißt, aufgrund von dieser Idee, dass quasi wenig Youngtimer aus diesen Baureihen die Zeit überleben, braucht man diese-, über eine Definition des Oldtimers gar nicht nachdenken. Weil die Autos, die es dann schaffen, haben dann irgendwie auch wieder einen Oldtimer-Flair.
24. **B:** Das sehe ich-, das-, genauso sehe ich das auch. Also-, und wie gesagt, viele Autos werden ja-, werden die 30 Jahre gar nicht mehr erreichen.
25. **I:** Das heißt aber, wenn ich dich richtig verstehe, muss man diese Definition von einem Oldtimer gar nicht anpassen, wie es zum Beispiel jetzt teilweise gefordert wird von manchen. Es gibt ja von Clubpräsidenten so eine Diskussion, dass man da sagt, man ändert die Definition eines Oldtimers ab. Das siehst du also nicht?
26. **B:** Nein, das sehe ich nicht. Ich-, für mich ist das so, wie es jetzt ist, eigentlich völlig ausreichend. Und sicher, die werden darüber nachdenken. Es gibt ja mehr Fahrzeuge, da hast du ja Recht. Die Zahlen beweisen ja, dass mehr Fahrzeuge im Moment zugelassen werden. Das wird aber-, dieser Break, dieser Höhepunkt, der ist bald erreicht, meiner Meinung nach. Denn so viele gibt es nicht mehr. Gut, alles, was natürlich jetzt würdig ist, wird auch zugelassen. Aber dass es da diesen großen Break gibt, das glaube ich nicht. Und ich würde es-, und es wird natürlich Politiker geben, Leute geben, die sagen: „Die müssen mindestens 40 Jahre alt sein oder noch schlimmer 50, damit wir nicht so viele Oldtimer auf den Straßen haben.“. Ich glaube, das Thema Oldtimer spielt in den Überlegungen, Gott sei Dank, noch eine kleine Rolle, denn so viele Fahrzeuge sind es ja dann doch nicht. Und diese Oldtimer werden doch wirklich nur gefahren bei schönem Wetter, wenn die Leute Bock haben in der Szene, wir vom Club sowieso. Und es gibt ja noch diese vielen Oldtimer-Sammler. Also ich sage mal, von 100 Oldtimer werden ja 50 gar nicht bewegt. Die stehen nur. Sammlungen, da wollen die nur-, die Leute wollen die

nur haben, anschauen, von A nach B verbringen, noch nicht mal auf der Straße. Deswegen, ich glaube, da muss sich keiner jetzt einen großen Kopf machen, um zu sagen: „Da könnte es jetzt noch viele Kennzeichen geben und-.“, nein, glaube ich nicht.

27. **I:** Okay. Also super. Das wäre dann schon zum Thema Definition von Oldtimern. In der Literatur gibt es unterschiedliche Probleme des Marktes. Und das sind quasi die nächsten drei Frageblöcke von diesen vier. Das erste ist ein Nachfrageproblem. Ich habe das Aufmerksamkeitsproblem genannt, also die Aufmerksamkeit für den Oldtimer. Und jetzt habe ich ein kleines Spielchen vorbereitet. Ich habe ein paar Zettel hier liegen, die verschiedene Motive beschreiben aus-, also Motive, um sich einen Oldtimer anzuschaffen. Und wenn wir uns jetzt gedanklich 15 Jahre zurückversetzen, hätte ich gerne mal, dass du mir die Motive zur Anschaffung eines Oldtimers vor 15 Jahren mal priorisierst, von wegen wichtig bis unwichtig.
28. **B:** Also so eine Hitliste?
29. **I:** Genau, so eine Hitliste. Was war damals die Hitliste? Du musst einfach 15 Jahre zurückgehen.
30. **B:** Also bei Platz eins möchte ich schon fast zwei geben. Das ist für mich erstmal die Nummer eins, die emotionale Bindung zum Fahrzeug. Was natürlich dann auch ein Hobby ist. Das würde ich also schon fast gleichsetzen. Jetzt sprichst du mich natürlich an. Mein Beruf ist Kfz-Mechaniker. Das ist bei mir natürlich klar, dass die Schrauberei eine große Rolle spielt. Das ist aber nicht symptomatisch. Da mögen andere noch andere Hitlisten haben. Aber für mich wäre die Schrauberei jetzt der nächste Punkt.
31. **I:** Also war das damals ein Thema?
32. **B:** Das war damals so und das ist auch, glaube ich, sogar heute noch. Ich habe nur nicht die Zeit dazu, ja. So, dann der-, die-, ich komme noch gar nicht auf die wichtigen Dinge. Den Fahrspaß ist wichtig. Das Technikinteresse würde ich da auch wieder gleich mit setzen. So das wäre so die Reihenfolge, was mich bewegt-, mich persönlich bewegt, das Auto zu haben, haben zu wollen, so. Und das andere sind Begleiterscheinungen. Wenn ich natürlich mir so ein Fahrzeug anschaffe, gehe ich in einen Club, treffe da noch nette Leute. Jetzt kommt ja vieles zusammen. Dann habe ich natürlich einen hohen Freizeitspaß, das ist doch klar. Und dann möchte ich das Mehr haben, möchte ich mehr haben. Wenn wir wieder auf das, dass das ein Investment ist und eine Wertentwicklung bedeutet, will ich hinten anstellen. Das ist ein Begleit-, eine Begleiterscheinung, die bei dem einen oder anderen Auto funktioniert. Aber das war niemals mein vorrangiger-, meine Triebfeder, sich so ein Auto anzuschaffen.
33. **I:** Das heißt, damals war das wirklich-, also hat es ganz hinten gestanden.
34. **B:** Ich glaube, dass für manche Leute heute diese beiden Dinge an Nummer eins stehen. Aber wie gesagt, in meiner und vieler meiner Kollegen wäre das



so die Liste, warum man sich so ein Fahrzeug hat angeschafft.

35. **I:** Okay, super. Jetzt eine ganz allgemeine Frage: Welche Gründe hat der Nachfragerückgang bei den Oldtimer das? Wieso haben die Menschen kein Interesse mehr am Oldtimer?
36. **B:** Generation? Ich kenne ja schon sehr viele Kollegen, die geschuldet ihres Alters sich von Oldtimern trennen und sagen: „Ich kann mich nicht mehr drum kümmern. Ich kann sie nicht mehr fahren. Ich gib sie ab. So langsam muss ich ein bisschen kürzer treten.“. Das ist ein Grund, warum die Leute sie abgeben.
37. **I:** Also Überalterung, kann man das so nennen?
38. **B:** Der Sammler, klar. Die jungen Leute sind nicht so auf dem Erhaltungstrip. Ich gebe Dir mal ein Beispiel. Als ich 18 Jahre alt wurde, da war für mich das Größte, das Allergrößte Führerschein, Autofahren. Ich bin die ganze Nacht durchgefahren. Ich habe zweimal getankt in der Nacht als ich meinen Führerschein kriegte. So verrückt war ich auf das Autofahren. Wenn ich heute 18-jährige Jugendliche sehe, für die ist der Führerschein schon gar nicht mehr so wichtig, das Auto auch nicht. Für die sind Social Media wichtig. Die brauchen ein tolles Handy, ein tolles Tablet, super Verbindungen. Die nutzen ja nur noch öffentliche Verkehrsmittel. Was ja für die Entwicklung, die Umwelt gar nicht schlecht ist. Aber dieser Enthusiasmus, dieses Autoland Deutschland, wo man sagt, da kommen sie her, lässt nach. Nummer eins. Dann werden sie immer teurer, viele können sie sich gar nicht leisten, ja. Wenn ich-, ich habe zum Beispiel einen 111er Coupé. Habe da mal ein Cabrio-, möchte-, du versuch dir mal ein Cabrio dafür anzuschaffen, da bist du jenseits der 100.000-Euro-Grenze. Also für viele unerschwinglich. Es gibt bestimmt viele, die würden gerne, aber denen fehlen die Mittel, sage ich mal. Das ist ein Grund vielleicht. Ja und dann, es gibt ja auch immer weniger richtig tolle Autos. Und die Szene, die Leute, die brauen auf-. Jeder Club, du kannst durchgehen durch die Clubszene, ob das nun bei uns hier die normalen Clubs sind oder andere, hat stagnierende Mitgliederzahlen. Da mag es Ausnahmen geben, so wie die 107er. Ich glaube, die kriegen immer neue Mitglieder und die Unimog Leute auch, aber von der Sache her kämpfst du schon mit zurückgehenden Mitgliederzahlen. Das ist leider so.
39. **I:** Das heißt, die Clubs stellen wahrscheinlich auch so ein bisschen diese Tendenz in der Szene an sich dar. Also auch in den Clubs gibt es ja, so wie es klingt, Nachfragerückgang durch weniger Jugend, Überalterung so.
40. **B:** Genau, genau. So ist das. Und da würde ich das gar nicht an Mercedes festmachen. Das kannst du an der VW-Szene festmachen, das ist in der Opel-Szene so, das ist überall so.
41. **I:** Und womit erklärt sich dann, jetzt verglichen zu den klassischen Fahrzeugen, die hohe Nachfrage nach Youngtimern? Die ist ja ungebrochen, die nimmt ja zu. Womit hängt das zusammen?

42. **B:** Wieder Emotionen. Leute, die jetzt vielleicht 40 sind, 45 sind und sagen: „Das Auto hat mich immer begleitet, jetzt kann ich mir so ein Ding kaufen, fahre da noch ein bisschen mit rum.“. Eigene Erfahrungen. Ich-, ganz groß bin ich dabei mit Emotionen. Und ja, die sich noch dafür interessieren. Das wird aber auch ruhiger, bin ich fest von überzeugt. Das wird nicht mehr so lange dauern, dann wird auch die Youngtimer Nachfrage nachlassen. Auch geschuldet, dass die Autos nicht mehr kommen, ja. Also mein Sohn ist jetzt 35 Jahre alt. Dem sein erstes Auto war ein Honda Civic. Den hat er behalten. Das Auto steht da wie gemalt. Den haben die nochmal-, die sind in der Fast-and-Furious-Szene unterwegs, von ihrem Club aus. Den haben die hochwertig umgebaut. Das Auto gibt es noch. Aber dass der nochmal einen Golf 2, den er mal hatte, oder den 80er Audi, den er mal hatte-. Dann würde er jetzt nicht sagen: „Wenn ich jetzt so ein Ding nochmal kriege, würde ich den haben wollen.“. Nein, nein, das lässt nach. Und da wird natürlich auch die Youngtimerszene irgendwann-. Im Moment sind wir in der Phase, das stimmt, wo sich 40-jährige, 45-jährige das Auto nochmal kaufen, weil sie sagen: „Mensch, mit dem Golf habe ich meine Frau kennengelernt. Kann ich kaufen, kann man noch bezahlen.“.
43. **I:** Spiegelt das den Club auch wieder? Also habt ihr jetzt gerade in diesem Altersgefühl 40, 45 auch Zunahmen im Club? Weil ihr habt ja zum Beispiel den 140er, der ist doch auch ein Youngtimer inzwischen oder?
44. **B:** Ja, 140er ist ein Youngtimer. Und komischerweise habe ich jetzt festgestellt, mein Sohn guckt sich einen 140er Coupé an. Ich sage: „Das kann-“. „Ja.“, sagt er „Da hätte ich jetzt so. Erstens gibt es da nicht viele von und der sieht ja ganz schick aus und-“. Ich sage: „Passt ja überhaupt nicht zu euch so. Ja, doch. Das wäre so-“. Also 140er ist ein Youngtimer. Aber auch da wird es schon schwer, weil bei diesem Auto kaufst du viele Probleme mit, sehr viele. Und wenn du da nicht-, und jetzt kommen wir wieder dahin, wenn du da nicht in einem Club organisiert bist, der sich mit diesem Thema beschäftigt, dann kannst du dieses Auto mehr schieben, stehen, angucken als fahren, ja. Und irgendwann, ich glaube ja mal irgendwann, haben wir die schönsten Autos, die nicht mehr rosten, aber nicht mehr fahren, weil es keine Steuergeräte mehr gibt. Das wird ein Problem. Das ist aber die Entwicklung des Autos generell. Also das Auto soll ja nicht mehr lange halten.
45. **I:** Du hast eben das Thema Enthusiasmus, emotionale Bindung angesprochen. Gibt es eine Entwicklung im, also im Enthusiasmus für Oldtimer von 15 Jahre zurück bis heute?
46. **B:** Ob der Enthusiasmus sich verändert hat, glaube ich gar nicht mal. Ich glaube, die Leute brennen heute genauso wie vor 15 Jahren, wenn sie denn infiziert sind, sage ich immer. Wenn sie oldtimerinfiziert sind, ich glaube, da war es vor 15 Jahren genauso wie heute. Dann war die-, die Begleitumstände sind andere geworden, haben wir eben drüber gesprochen. Vor 15 Jahren konntest du vielleicht noch ein Auto kaufen, wovon du geträumt hast, heute wird es schon schwer. Aber der Enthusiasmus ist eigentlich gleich. Wir haben auch sehr viele-, bei uns im Club zum Beispiel, sehr viele Stammtischbesucher, die so ein Auto noch gar nicht haben. Die fahren einen

anderen Benz. Die kommen einfach nur dazu, weil es eine tolle Gemeinschaft ist. Und die versuchen dann, und das ist jetzt wieder eine Möglichkeit, über den Club mal ein Auto relativ günstig zu erstehen, weil wir ja nicht so profitorientiert sind. Wir haben da ein Fahrzeug auf der Messe stehen heute, dieses Mal, von einem Kollegen, der leider nicht mehr unter uns ist. Dieses Fahrzeug steht zum Verkauf. Da gibt-, und sein Wille und auch der von der Witwe, das Auto soll jemand bekommen-, in gute Hände, wie man so schön sagt, so. Ich habe jetzt einen Preis gehört. Der Preis ist sehr sehr gut. Der ist-, also auf dem freien Markt wäre der sofort weg für diesen Preis, mehr als fair. Aber es gibt schon einen Clubkollegen, der den Arm gehoben hat und hat gesagt: „Ich interessiere mich.“, und der soll ihn auch bekommen. Das weiß ich alles schon. Und die Idee finde ich natürlich toll. Hier ist jetzt nicht daran interessiert, den ein oder anderen Tausender mehr zu schnappen, damit das Ding weg ist. Hier wird das ein bisschen weitergelebt. Selbst die Witwe sagt: „Also das soll jemand sein, wo ich dieses Auto vielleicht nochmal auf einem Treffen wiedersehe. Das Auto soll gepflegt, das soll in gute Hände kommen, am besten im Club. Und da ist jetzt einer im Club, der ersteht jetzt so ein Auto, vielleicht eher als gedacht, weil er ihn jetzt etwas günstiger bekommt durch des einen Freud, des anderen Leid. Es gibt jetzt einen Umstand, wo er die Möglichkeit hat. Das passiert hin und wieder schon mal. Und da passen wir ja im Club auch drauf auf. Bei uns im Club sind keine Spekulanten oder ganz wenige. Bei uns sind nicht die Leute, die die Autos kaufen und möchten die mit einem hohen Gewinn wiederverkaufen. Das sind wir nicht. Wir sind schon diejenigen, die die Autos haben. Und wenn wir jemanden haben, dem wir helfen können oder wenn wir ein Auto abgeben und sagen: „Pass auf, der hat mich so und so viel gekostet, gib mir das wieder und dann ist gut.“-

47. **I:** Aber das finde ich spannend. Das klingt so ein bisschen danach, dass Enthusiasmus oder eine emotionale Bindung die Preise sogar in einem Rahmen hält. Weil das den Leuten wichtiger ist, die Autos in eine nächste Generation oder an jemanden weiter zu geben, den-, der es pflegt und dann der also Tausender, wie du sagst, gar nicht so eine Rolle spielt.
48. **B:** Das werden wir in der Clubszene-, wir werden das bestätigen können. Aber natürlich gibt es auch die andere Seite, die rein profitorientiert die Dinger kaufen, völlig emotionslos kaufen, verkaufen, nur den Profit im Blick. Gaukeln dir vielleicht sogar durch Präsenz ein hohes Interesse auf so einer Messe vor. In Wirklichkeit geht es denen nur darum: Kriege ich den heute verkauft? Kann ich da den Schnapp dran machen? Und so weiter. Das sind aber Geschäftsleute, ja. Das muss man-. Und nicht, dass ich das verurteile. Das ist völlig in Ordnung. Wenn das einer als Geschäft betreibt und macht das, ist das in Ordnung. Nur das ist ja nicht die-, unsere Welt der Clubs. Die sehen die Szene ein bisschen anders. Uns ist ja gelegen, und da, glaube ich, spreche ich für alle, dass diese Autos weiter existieren. Dass auch dieses Thema weitergetragen wird. Und deswegen suchen wir ja händeringend in jedem Club junge Leute, junge junge Leute. Das ist das große Problem.
49. **I:** So wieder ein Nachfrageproblem, ja.
50. **B:** Die jungen Leute sagen Dir: „Ja, ich würde so ein Auto gerne kaufen, kann

ich mir aber nicht leisten.“ Ein Freund von mir ist im Rolls-Royce Club. Der-, die wissen nicht, wie das bald weitergeht. Die sind alle Gott weiß wie alt. Dann habe ich mal zu einem gesagt-, ich sage: „Wer soll denn diese Autos als junger Mensch haben wollen? Wenn du die ihm nicht vererbst, wird das nichts.“. Ja, ist doch klar.

51. **I:** Verschwinden in der Versenkung. Jetzt gehen wir mal auf so einen Fakt ein beim Thema Beziehung zum Fahrzeug. Das ist-, da beginnt ein Zitat. Die Oldtimer-Sammler lassen immer mehr in externen Betrieben machen, also schrauben immer weniger. Und die Szene wird damit weiter professionalisiert. Wie wirkt sich sowas auf den Oldtimer Markt aus?
52. **B:** Das ist in der Tat wirklich so. Auch ich sage ja, selbst wir jungen Schrauber-, ich habe gar nicht die Zeit und bin auch froh, wenn ich jemanden finde, der-, wo ich es machen lassen kann. Ob du-, das kannst du jetzt nennen wie du willst, Faulheit, keine Zeit, hat jetzt das Geld, kann sich das erlauben. Es wird so gemacht. Gott sei Dank finden wir den ein oder anderen Betrieb, der das auch kann. Da gibt es ja viele Scharlatane, die auch nur suggerieren, dass sie was am Auto können. In Wirklichkeit können sie es nicht. Aber wir haben natürlich schnell raus, welche Firmen das sind. Diese Firmen blühen. Die machen gutes Geld, wenn sie gute Arbeit abliefern. Was natürlich auch wieder die Preise beeinflusst. Mittlerweile wissen wir schon, dass ein gut gewartetes Fahrzeug Baureihe 126 mit einer lückenlose Historie, wo die-, wo das Scheckheft wirklich durchgefegt ist und wo alles nachgewiesen ist, dass der mal schnell eineinhalbmal so teuer ist wie ein normales Wald-Feld- und Wiesenauto ist doch völlig klar. Die Szene weiß schon das zu schätzen, auch überhaupt. Und du kannst heute ein Auto natürlich bombig verkaufen, wenn du den belegen kannst von vorne bis hinten, wenn der Zustand gut ist, wenn das Auto immer gewartet ist. Ja natürlich, das beeinflusst den Preis und dadurch wird natürlich in der Szene alles professioneller. Das ist tatsächlich so. Ist auch nicht schlecht, wie ich finde. Denn diese Fahrzeuge sollten gut gewartet sein.
53. **I:** Also wenn man jetzt überlegt, dass manche-, dass die Leute eben nicht mehr selber schrauben, so diesen direkten Bezug zum Auto nicht mehr haben, sondern alles machen lassen. Verändert sich dadurch so ein bisschen auch die Bindung zum Fahrzeug?
54. **B:** Ich würde es mal anders beschreiben. Wir haben bei uns ein Mitglied, der ist jetzt 75 Jahre alt, der hat immer alles selber gemacht. Aber der lässt es jetzt machen und ist auch ständig dabei und ist mit vollen Emotionen dabei und guckt natürlich. Der schraubt findet das nicht immer so angenehm, dass der dem praktisch im Nacken steht. Aber er weiß, wie er das Fahrzeug liebt. Und der lässt ihn natürlich teilhaben und sagt: „Du kannst natürlich dabei sein, wenn ich hier das mache.“. Also ja, aber ich würde es nicht klassisch sagen. Also die Emotionen verliere ich nicht nur, weil ich nicht mehr selber so schrauben kann. Weil da sagt mir vielleicht mein Gesundheitszustand keine Ahnung was. Wenn ich dann aber noch jemanden finde, der es in meinem Sinne macht, im Gegenteil, da könnte noch ein neuer Emotion entstehen. Nämlich zu diesen Schraubern, die es da bei uns in der-, die werden ja wie

Götter hofiert, weil wir wissen alle, die nehmen das ernst. Da ist mein Auto in den guten Händen. So würde ich nicht sagen, dass die verloren geht, glaube ich nicht.

55. **I:** Wie wirkt sich das auf die Clubs aus? Wenn ich jetzt überlege, dass die Eigentümer nur noch zu Betrieben gehen. Die Clubs sind ja sowas wie eine Selbsthilfegruppe so ein bisschen. Ich brauche ein Teil, deswegen komme ich zu Euch. Man hat hier Gesellschaft. Selbst wenn ich das gar nicht mehr brauche, hat es eine Auswirkung auf die Clubs.
56. **B:** Soweit sind wir nicht, kommen wir auch nicht. Also unser Forum zum Beispiel oder unser interner Marktplatz, wie wir ihn ja nennen, den wir auf Baureihe immer selektiert haben-. Also wenn du eine Frage zum 126er hast, da gibt es da den Kreis. Oder das Angebot: Hör mal, ich habe hier einen 600er w140 geschlachtet. Nur dass ihr es wisst, ich habe da so einige Steuergeräte, wenn einer was braucht. Das ist so üblich. Das ist auch der Grund, warum ich jedem, jedem empfehlen würde, der sich so ein Fahrzeug anschafft, den Club zu suchen. In Clubs einzutreten, um den Support, um diesen Kontakt nicht zu verlieren. Wir schicken die Leute ja zu den Werkstätten. Wir haben ja ein Interesse, dass es Werkstätten gibt, die unsere alten Fahrzeuge optimal betreuen. Die nehmen wir auf, gerne. Und wir schicken unsere Mitglieder sogar dahin und sagen: „Pass mal auf, fahr mal zu dem und dem. Der hat einen 126er im Griff. Der weiß genau was läuft.“. Da kommen die Leute dann von Bayern, von Hamburg ins Ruhrgebiet und fahren zu ihm, weil die genau wissen-, der ist natürlich auch Mitglied bei uns, das kommt noch hinzu. Aber das, da hast du ja ein Interesse dran. Ich glaube nicht, dass das Bindung verliert, nein. Der gehört mit in die alle haben erkannt, dass in der Szene schon Geld zu verdienen ist. Nicht umsonst gibt es dieses Gemeinschaft. Der-, die Werkstatt, der Schrauber, der es jetzt kann, der es etwas professioneller macht, der gehört schon dazu. Und die habe auch ein Interesse dran. Du glaubst gar nicht, wie viel Leute in die vermeintlich alten Kisten, wie viel Geld die da rein investieren. Da würde manch einer Fragen: „Wie geht das denn?“. Und mittlerweile haben natürlich auch die-, Daimler und Economy bei den Mercedes Werkst-. Wir haben-, ich habe zum Beispiel bei mir in Hagen die Firma Jürgens. Die haben jetzt noch JES, nennen die das, Jürgens Economy Service. Da gehst du mit einem älteren Fahrzeug in die Werkstatt. Du kannst sogar Zubehörteile verbauen. Die bauen sie dir sogar ein. Geben natürlich keine Garantie, das ist klar. Aber so kannst du mit einem 124er noch in eine Mercedes Werkstatt fahren, ansonsten kannst du das ja gar nicht machen. Die machen eine Strahldiagnose. Du kommst da rein, da ist doch schon mehr Geld weg, wie das Auto manchmal wert ist. So und mit dieser Economy Szene haben sie erkannt: Aha, da sind erfahrene Leute, die noch an solchen Autos schrauben können. Und machen es wieder möglich, dass der ältere Herr mit dem 124er, weil er ihn einfach abgöttisch liebt, noch in die Werkstatt fährt und seine Kupplung machen lässt und eventuell den Auspuff, den er selber aus dem Zubehör mitgebracht hat, aber ist ja klar. Ja, also das passiert schon.
57. **I:** Da kommen wir nochmal zurück auf das Thema Motive, was wir vorher gemacht haben. Jetzt wollen wir das gerne spielen in Neuzeit. Werden wir nochmal Zettel legen und will die Motive zur Anschaffung eines Oldtimers

heute sortierst. Das heißt, was hat heute Priorität? Was ist heutzutage wichtig, wenn ich mir einen Oldtimer kaufe? Wenn du mir das nochmal in eine Reihenfolge bringst.

58. **B:** Ich-, wieder ich als Person ich, meine persönliche Meinung?
59. **I:** Ja.
60. **B:** Also bei mir bleibt das Hobby und die emotionale Bindung vorhanden. Das ist ganz einfach so. Die Schrauberei habe ich-, habe auch ich ein wenig in den Hintergrund gelegt. Also der Fahrspaß, wenn ich denn endlich mal wieder fahre, habe ich ja so ein Bock, habe ich das Grinsen im Gesicht. Das wirst du bestätigen können, wenn du mit den alten Dingen fährst. Das ist natürlich hochgradiger Freizeitgenuss, ja. Natürlich interessiert mich die-, mittlerweile auch schon die Wertentwicklung, wie die Fahrzeuge laufen. Mittlerweile in der Szene bin ich ja jetzt-, wir sind ja jetzt 15 Jahre weiter, da habe ich ja so meine Erfahrungen gemacht. Die Techniken-, das Technikinteresse bleibt aber immer noch wie vor. Jetzt kommt so ein bisschen die Schrauberei, die ich ja natürlich auch in den Hintergrund-, aufgrund meines Alters und drum herum. Und das Investment ist immer noch für mich das letzte Thema. Also für mich ist immer noch kein Interesse mit irgendeinem Auto Geld zu verdienen oder es als Anlage-, nein, nein nein. Ich will die Autos auch fahren, ich will sie nicht nur hinstellen. Aber da gibt es andere, darf man nicht vergessen.
61. **I:** Gut. Kommen wir ein zum Aussterben der Oldtimer-Szene. Das sind jetzt drei Fragen innerhalb von dem Block. Und da geht es im ersten Mal drum: Bleibt dieser Interessensfokus, den wir jetzt haben, so vor allem das Thema auf Youngtimer und so vielleicht ein bisschen nachlassende Nachfrage für klassische Fahrzeuge, bleibt das weiter in Zukunft so bestehen?
62. **B:** Ja, das-, müssten wir jetzt in die Glaskugel gucken können, um es wirklich fundiert zu sagen. Vom reinen Gefühl her noch, würde ich sagen, bleibt es bestehen. Ich will das nicht zeitlich begrenzen. Es wird aber, und das dauert, glaube ich, nicht mehr so lange, weniger werden. Weil die handelnden Protagonisten weniger werden, die diese Szene beleben, die dieses Interesse beleben. Das sind ja die Leute. Und wenn die weniger werden, dann wird es natürlich klar auch in der Nachfrage weniger. Ich hoffe nicht, hoffen tue ich natürlich nicht. Glaube aber schon, dass es dann mittelfristig so in den nächsten zehn Jahren schon etwas ruhiger wird.
63. **I:** Und wie sieht das den Konsequenzen von Überalterung aus? Da hatten-, da hattest du es vorher schon mal angesprochen. Also was passiert mit der Szene, wenn sie tendenziell überaltert, sozial und marktwirtschaftlich?
64. **B:** Gut, wir wissen ja alle, demographischer Faktor, wir werden alle älter, keine Ahnung was. Das ist-, stimmt ja auch wirklich. Aber ich glaube schon, dass die Clubs, die Szene große Probleme oder viel Anstrengung, sagen wir mal so, da hineinstecken müssen, um das zu mindestens abzufedern. Verhindern werden sie es nicht können, aber abfedern. Das heißt also, wir machen ja sehr viel Interesse, Jugend, Jugend, Jugend. Wir wollen jetzt in Hattingen, Schöne

Sterne, wollen wir die 140er-, es gibt eine Szene neben unserem Club, 140er. Und da haben wir jetzt zwei, drei von diesen Leuten, die haben-, die ist jetzt nicht bewusst, natürlich hat sich so entwickelt. Und das ist so ein bisschen unser Stiefkind. Und da ist schon jüngere-, da sind schon die jüngeren Leute, ja, die auch einen 140er mal so lorinsermäßig richtig fertiggemacht haben. Und das wollen wir in Hattingen dieses Jahr das erste Mal zelebrieren, dass wir sagen: Wir stellen in die Mitte unseren Jubilar auf ein Podest, 126. Aber dann so 15 140er, der, der nachgekommen ist, mal so drum herum. Um auch diese Leute, und das ist ja jetzt unser Bestreben, diese Leute wieder näher an unseren Club zu bekommen. Den Leader in der Szene, der so viel Ahnung hat, den will ich als Technikreferenten gewinnen, ja. Dem muss ich das ein bisschen schmackhaft machen. Weil also die sind-, ja, die treffen sich per WhatsApp mal schön in einer Stunde. Die sind nicht so die Cluber wie wir. Aber denen müssen wir jetzt klarmachen, dass es auch noch Vorteile gibt, wenn sie im Club sind. Und da müssen alle in der Szene drauf hinarbeiten, dass diese Überalterung nicht stattfindet oder schleppender wird. Sie wird kommen und dann wird es natürlich ruhiger. Ist doch klar, wenn du einen Club hast mit 1000 Mitglieder, wovon 400 aktiv sind und davon 200 noch richtig aktiv sind, die dann diese Arbeit machen, die wir gerade beschrieben haben. Wenn sich das mal runter reduziert auf 50 Leute, die das machen, dann wird es natürlich auch ruhiger in der Szene. Das ist die Befürchtung, die ich schon habe, mittelfristig gesehen.

65. **I:** Und gibt es Auswirkungen auf Preis zum Beispiel?
66. **B:** Immer.
67. **I:** Also ist-, das marktwirtschaftliche System greift da vermutlich, oder?
68. **B:** Ja, wird da greifen. Und was passiert mit unserem Geld? Wann wird es mal wieder Zinsen für das Geld geben? Da könnte sich ganz schnell die Preispolitik ändern. Dann sind mal ganz schnell Oldtimer nicht mehr so viel wert, weil die Leute sagen: „So, jetzt kann ich auch mein Geld mal wieder da anlegen, da gibt es Geld.“. Vor allem das ist schon in den letzten Jahren mit ein Grund gewesen, dass die Leute, die viel Geld haben, einfach gesagt haben: „Nein, irgendwelche Strafzinsen zahlen oder sowas, nein. Dann kaufe ich mir lieber ein tolles Auto, wo ich mit Sicherheit oder mir sicher bin, dass es ein Werterhalt ist und habe sogar noch ein bisschen Spaß in den Backen, wenn ich den da mal mit fahre.“. Das hat ja stattgefunden, ja. Viele Faktoren spielen da eine Rolle, die den Preis dann-, unter anderem natürlich auch Überalterung, da bin ich ja bei Dir. Wenn es weniger Leute sind, die sich für so ein Auto interessieren, dann werden die Autos weniger. Da sollte man eigentlich annehmen, wenn es wenig gibt, steigt der Preis. Aber es ist schwierig so weit in die Zukunft zu gucken. Mittelfristig können wir was dagegen tun. Da würde ich auch jeden motivieren.
69. **I:** Ok, nächste Frage. Mit welchen Mitteln und Maßnahmen kann die Nachfrage für den klassischen Oldtimer wieder erhöht werden? Was-, wer ist in der Pflicht oder was muss getan werden?

70. **B:** Wir! Unsere Generation ist in der Pflicht, die ältere Generation, ich nenne sie einfach mal so. Wir sind eigentlich auch verantwortlich für was unsere Jugend macht. Wir haben es ja vorgelebt oder erzogen und wie auch immer. Und wir, speziell in der Clubszene, wir müssen genau das, was ich eben gesagt habe. Wir müssen die jungen Leute heranzuführen, motivieren, interessieren. Das heißt, auch der Umgang mit Strukturen. Du musst vielleicht heute mal ein Jahrestreffen etwas anders aufbauen, damit es ein bisschen hipper und pepper ist für die jungen Leute. Und den-, in den vielen Gesprächen vermitteln, dass das Automobil in Deutschland einen besonderen Stellenwert hat und hoffentlich immer haben wird. Denn wir sind das Autoland. Das ist ja bei der Jugend nicht mehr so angekommen. Die Jugend wird gelenkt durch Medien, wie auch immer. Und das muss die Aufgabe der Szene sein, ob es nun ein Opel, ein VW, ein Porsche, ein Daimler, ist völlig egal, BMW, da müssen die-, die Generation muss in ihre Jugend gehen und muss die Jugend begeistern. Und sie müssen ja nicht so euphorisch sein wie wir, aber sie sollen sich begeistern, dass das Auto in der Bundesrepublik Deutschland schon ein Brett ist. Und wenn das verschwindet-.
71. **I:** Du meinst damit auch die Clubs, die man in der Szene in die Pflicht nimmt?
72. **B:** Ja natürlich. Die Clubs sind in der Pflicht, weil sie ja praktisch, ja, die Anwälte der Oldtimer sind für mich, ja. Für mich sind ja die Clubs die Anwälte der alten Autos, ja. Sie müssen sich damit befassen, dass es auch bleibt, ja. Und wie wir ja wissen, ist der Hersteller ja zu großen Teil dabei. Natürlich interessiert die Jungs in der Mercedes-Etage das Elektroauto und die Zukunft. Da ist der Fokus hingewandt. Aber sie haben ja, wie Porsche und Mercedes sowieso, sie haben ja trotzdem nicht den Blick nach hinten verloren. Das-, wie wir ja sehen, sie nehmen ja auch Geld in die Hand und wollen ja die Klassikszene-, die soll ja auch-, ja klar, also ja. Und da sind wir in der Pflicht, kein anderer.
73. **I:** Sehr gut. Da kommen wir schon zum dritten Block. Die beiden nächsten sind jetzt deutlich kürzer. Wir sind beim zweiten Problem angekommen, das ist Imageproblem. Der Oldtimer kämpft inzwischen mit diversen Herausforderungen, was das Image angeht. Das ist-, beginnt bei Umweltdebatten und Fahrverboten, Dieseldiskussion, geht aber auch hin durch die Preisentwicklung, dass man-, dass der Oldtimer inzwischen als Luxusgut gehandelt wird.
74. **B:** So ist es.
75. **I:** Wo man sich aber drüber streiten kann, ob das wirklich so der Fall ist. Jetzt ist meine Frage: Wie hat sich das Image des Oldtimers, jetzt gucken wir die letzten 15 Jahre an, in den letzten 15 Jahren entwickelt?
76. **B:** Ja ja. Genau, wie du schon angerissen hast. Mittlerweile ist es faktisch teilweise schon ein Luxusgut. Ich finde nicht. Ich finde es ist schon-, ist jetzt kein Billig-Sale-Artikel, das will ich jetzt nicht sagen. Aber es ist schon-, sollte eigentlich noch erschwinglich sein. Die Entwicklung, wie wir besprochen haben, hat dazu beigetragen, dass es Luxus geworden ist. Aber die



Entwicklung, ja, wie sehe ich die in den letzten 15 Jahren? Der Oldtimer hat für mich diese Negativmerkmale, die wir gerade genannt haben, mit Umwelt und stinkende Autos und sowas, ja. Das ist in den letzten drei, vier Jahren immer präsenter geworden. Aber ich glaube, die Oberhand gewinnt noch-, und du brauchst dich ja bloß hier hinstellen und wenn beim Einlass morgens gucken, wenn die Leute hier reinkommen, mit welchen Augen die auf die Messe kommen. Die kommen ja nicht hierhin, um die stinkenden, Schlechtimage getragenen Fahrzeuge zu sehen. Die wollen natürlich schon die tollen Autos sehen. Und ich finde, das Image ist auch noch immer positiv oder so, ein Oldtimer eh schon. Egal wo ich mit dem 111er herfahre, da drehen sich die Leute um: Ach guck mal, den hat mein Papa gehabt. Und alle grinsen dich an, wenn sie so ein Auto sehen, deswegen. Also ich glaube, wir neigen gerne dazu etwas zu verteufeln oder immer die Negativseiten zu sehen. Der Oldtimer als solches, ein schönes Auto, erweckt immer noch ein kleines Grinsen im Gesicht. Die Leute, wenn sie den-, ja, die Leute stehen dem nicht so kritisch gegenüber wie uns via Medien gerne eingeredet wird. Und nochmal, so wenige Oldtimer mit einem H-Kennzeichen spielen, glaube ich, in den richtigen Überlegungen für Umweltschutz keine große Rolle. Das ist zu vernachlässigen, so wild ist das nicht.

77. **I:** Um nochmal darauf zurückzukommen: Hast du das Gefühl es gibt-, hat sich das Image gewandelt von damals bis heute oder ist es irgendwie unverändert für dich?
78. **B:** Für mich unverändert. Ein Oldtimer war damals schon was Tolles. Die Wertigkeit ist ein wenig gestiegen, stimmt. Insofern hat sich das verändert. Vor 15 Jahren schreiben wir das Jahr, Anfang der 2000er, da haben nicht so viele Leute über diese Oldtimer-. Ja. Ja, man kann sagen, in den letzten 15 Jahren, finde ich, dass es sogar von der Wertigkeit etwas besser geworden ist, würde ich so sehen, gar nicht so negativ.
79. **I:** Und wenn wir jetzt mal wirklich genau draufgucken neben dieses Thema Luxusgut, nehmen wir mal an der Oldtimer gilt oder trägt das Image eines Luxusguts, welche Auswirkung hat das auf die ganze-, auf die Oldtimer-Szene?
80. **B:** Es könnte-, wenn es sich richtig durchsetzt, das könnte natürlich die Landschaft trennen und sagen: „Ach, das ist ja der Club von denen, die es sich leisten können. Für unser Fußvolk ist da ja nichts mehr bei.“. Es könnte eine Spaltung erreichen, was ich nicht hoffe und auch noch nicht sehe. Weil ich diesen Oldtimer nun mal als dieses Luxusgut nicht so sehr sehe. Aber das könnte natürlich sein, dass dann die Leute, die sich dafür interessieren-, ja, da ist die Gesellschaft so ein bisschen gespalten und sagt: „Ach guck mal, das sind die Großkopfer, die sich so ein Ding leisten können. Das können wir ja nie.“. Deswegen bin ich ja auch immer ein Freund davon, dass die Opel-Szene, die Ford-Szene, dass die auch ihre Historie haben und dass sich vielleicht einer einen Taunus kauft, den er noch bezahlen kann. Der aber auch 40 Jahre alt ist und der auch schöne Erinnerungen in sich birgt. Und der da steht wie ein Gedicht, denn die Autos waren ja alle schön. Wie steuern dagegen, dass ich sage, also ich glaube nicht, dass das so schnell passiert.

Aber Luxusgut kommt nicht gut, würde ich sagen. Also natürlich gibt es Luxusautos. Wenn da Autos stehen für 200.000 Euro, die es ja in Perfektion gibt, die einen Zustand haben, den selbst wir gar nicht zu-, glauben sehen zu können, haben, besitzen zu können. Das wird immer ein Luxusgut sein. Aber der klassische Oldtimer als solches, ein Auto, was 30 Jahre alt ist, ja, das sind aber die wenigsten, die wirklich Luxusgüter sind. Da gibt es noch verdammt viele. Das sind normale alte Autos hier, die man noch pflegen muss. Deswegen hoffe ich, dass die Entwicklung sich nicht so weiter fortsetzt. Für mich ist sie, glaube ich, in der Wahrnehmung der letzten 15 Jahre ähnlich geblieben. Bisschen Unruhe ist seit den letzten 24 Monaten mit der Umweltdiskussion, aber da haben wir ja grundsätzlich mit zu kämpfen. Was die DUH da macht, also gut. Aber ich glaube, das bleibt schon so wie es ist, erstmal noch.

81. **I:** Und wie ist das mit dem Thema Neid?
82. **B:** Das ist auch so ein gefährliches Thema.
83. **I:** Ja, weil ich meine, also so der Blick als Luxusobjekt besteht vor allem in Deutschland, dabei ist Neidnation Nummer eins in Europa. Ist das im Oldtimer-Bereich ein Thema? Weil Du vorhin sagst, die Leute freuen sich, wenn man das Auto sieht und so.
84. **B:** Ja, es ist ein Thema. Ich habe es am eigenen Leibe erfahren. Und zwar nicht in der Wahrnehmung der meisten Leute. Also wir haben ja viele Treffen, Open-Air-Treffen, um uns rum im Ruhrgebiet, da ist jeden Sonntag auf der Zeche ein Treffen. Da ist jeden Sonntag irgendwo auf irgendeiner Zeche ein Treffen. Und das erfreut sich immer noch großer Beliebtheit, weil auch die Eintrittspreise für sowas immer schön unten gehalten sind. Da bin ich auch ein Freund von. Du kannst den Leuten da vorne nicht zehn Euro abnehmen, nur damit sie sich ein paar alte Autos angucken. Da bin ich-, also das muss man schon-. Also die Wahrnehmung des Autos, des Oldtimers, ist positiv. Das mit dem Grinsen habe ich eben erzählt. Wenn aber einer schon drei oder vier von den Dingen hat, dann geht das schon los, ja. Und ich habe mal ein Interview gegeben bei uns in der Tageszeitung. Und da haben die zu 125 Jahre Automobil haben die eine Geschichte über mich gemacht. Und dann hieß es dann: Horst besitzt 16 Mercedes-Modelle. Und ich hatte die auch noch sinnigerweise schön in eine Reihe gestellt. Das würde ich nie wieder so machen. Weil dass das Autos waren, die noch gar nicht fertig waren, die ich alle für kleines Geld mal gekauft habe, die gar nicht so einen Riesenwert darstellen, war völlig egal. Die Neiddebatte war schon da und die ist auch da. Und die beeinflusst mit Sicherheit auch die Oldtimer-, den Oldtimer als solches. Aber ich glaube, nicht so groß, wie wir denken. Also ich sage mal, 70, 30. 70 Prozent der Bevölkerung, der Gesellschaft findet das toll, dass die Autos erhalten werden. Auch wenn sie vielleicht wüssten, dass der zwei oder drei hat. Und 30 Prozent sind schon einfach nur neidisch, weil sie selber, meine persönliche Meinung, selber nichts auf die Kette gekriegt haben und sehen dann, dass andere vielleicht ein bisschen durch Fleiß und was weiß ich-, es gibt ja die tollsten Gründe, warum jemand in den Genuss kommt im richtigen Moment früh erkannt zu haben, das Auto zu behalten. Ist zum

Beispiel so ein Ding, wer so einen 111er vor 30 Jahren gehabt hat, hat gesagt: „Den lasse ich mal stehen.“. Der hat alles richtig gemacht, ja. Aber ich glaube, dass die Neiddiskussion noch nicht so gravierend ist, aber sie ist da, sie ist da.

85. **I:** Welche Auswirkungen gibt es, wenn du sagst, es gibt vermutlich welche-?
86. **B:** Ja, es gibt Leute, die sich dann schon ein bisschen abwenden oder die das mit einem Naserümpfen sehen oder die glauben, ich bin ja nun auch selbstständig, die glauben dann dir beim nächsten Auftrag zu sagen: „Pass mal auf, du verdienst so viel Geld, du hast so viele Autos, kannst du nicht mal einen anderen Preis machen?“. So verrückt wie sich das anhört, sowas gibt es. Sowas gibt es wirklich.
87. **I:** Und wenn wir jetzt diese ganzen Sachen zusammennehmen, Fahrverbote, Dieseldiskussion, Luxusgut, Neiddebatte, welche Risiken entstehen denn für die Szene an sich aus dieser Diskussion? Also welche Probleme, welche Themen haben wir zu erwarten in Zukunft daraus?
88. **B:** Also die Themen sind da. Mal sehen, wie das jetzt mit der Feinstoffgeschichte der DUH weitergeht. Da läuft es ja gerade so ein ganz klein bisschen andersrum. Aber das Thema wird mehr werden, na klar. Und wir werden uns auch in der Oldtimer-Szene vielleicht damit befassen müssen, ja, gezielter aufzutreten. Auch da vielleicht mal zu sagen, wir machen das mal diesmal nicht in der-, in Stuttgart, die Ausfahrt. Also wir tun gut daran auch trotz unseres Enthusiasmus-, für mich-. Weißt du, das interessiert hier keinen Menschen, ob der 20 Liter Super auf 100 bei einer Ausfahrt da durchballert. Aber man sollte vielleicht das Verständnis aufbringen, dass andere das vielleicht nicht so sehen. Und vielleicht sollten wir in Zukunft auch da mal drauf eingehen im besten Sinne, wie es geht. Ob es die richtige Szene beeinflusst, glaube ich nicht. Also die Oldtimer-Szene, das ist eine Wand. Die lieben ihre Autos und da-. Was der Kollege vom Schnauferl-Club geschrieben hat, war nicht in Ordnung. Der hat sich Mails zugezogen von der ganzen Szene. Wir haben da alle kräftig-. Also das-, aber das war einer von denen, das ist nicht der Schnauferl-Club. Das haben die mir schon gesagt. Ja, da hat irgend so ein Spinner geglaubt, er müsste jetzt bei einem Interview mal was Wichtiges erzählen und hat sowas von danebengegriffen. Fand ich nicht gut. Und ich glaube schon, dass die Oldtimer-Szene Problem-, ja, es gibt Begleiterscheinungen. Da muss man aber mit umgehen. Man muss auch dem offen entgegentreten. Aber das-, ob das massiv Probleme gibt, glaube ich nicht. Also die Oldtimer-Szene ist ja nun schon mal da. Und Oldtimer sind immer noch beliebt. Das ist so. Und da kommen Sie ja nicht dran vorbei. Da kommen Sie nicht dran vorbei.
89. **I:** Okay. Vor dem Hintergrund, dass wir davon ausgehen, Nachfrage für einen klassischen Oldtimer nimmt langsam ab. Was muss man denn tun, um das Image-, oder was muss getan werden, um das Image von Oldtimern wieder nach oben zu bringen? Wen müssen wir adressieren?
90. **B:** Wir müssen Verständnis zeigen für alle, die dem kritisch gegenüberstehen.

Die nicht einfach als-, abtun als wenn das alles Blödmänner sind und nur Kritiker sind. Das heißt also, man muss sich in der Gesellschaft positionieren und sagen: „Okay, wir verstehen eure Sorge. Aber wir glauben nicht, dass die Oldtimer einen großen Beitrag dazu leisten, ob das Thema sich erwärmt oder nicht.“. Darf man wirklich sagen, denn das sind ja nur-, übertrieben gesehen im Sinne der ganzen Autos ist das eine Handvoll. Und der Wert, der Kulturerhalt, das ist eine Kultur. Das ist erhaltenswürdig, das ist wichtig, das ist Geschichte aus Deutschland oder wie auch immer. Hat für mich Vorrang. Und man muss den Leuten klar machen. Man muss in die Diskussion gehen, auch wenn kritische Fragen stehen. Man muss immer gesprächsbereit sein und sagen: „Freunde, wir verstehen euch, aber versteht auch mal uns. Und sei doch mal ehrlich, wenn du so eine schöne-, so ein schönes altes Auto siehst und siehst ihn herfahren und du bist jetzt gerade nicht 20 Jahre alt, weckt das nicht ein bisschen Erinnerungen in dir? Sollen wir denn sowas gar nicht mehr haben? Haben wir das demnächst nur noch auf Bildern? Das will doch keiner wollen.“. Und um das Image des Oldtimers nachhaltig da zu halten, wo es ist oder sogar zu verbessern-, ich gebe dir ein Beispiel. Wir haben bei uns in der Sektion Hofheim, eine-, also die Sektion, da sind zwei Clubkollegen tätig. Die machen einmal im Jahr-, fahren die mit den S-Klassen in ein Altenpflegeheim, packen sich 30 Leute ein, ob Rollstuhl oder nicht, und verbringen mit denen einen schönen Tag. Fahren mit denen rum, gehen mit denen Kaffee trinken, besuchen irgendwelche-, so mobil, wie sie sind und fahren die abends wieder zurück. Das machen die schon jahrelang. Da habe ich jetzt gesagt-, ich sage: „Freunde, das-, ich möchte, dass die Welt das erfährt.“. Habe das in der letzten Sternstunde auch geschrieben. Und da sind ja ältere Leute, die freuen sich. Das ist das Highlight für die im Jahr, wenn die mit den Autos kommen. So jetzt haben wir gezeigt, das sind nicht nur die blöden Stinker, die mit ihren Autos, das war doch jetzt mal was Sinnvolles, ja. Und solche Aktionen in diese Richtung musst du machen, damit die Leute begreifen: Ja, die Oldtimerfreunde, die wollen dieses Kulturgut erhalten, dass der Oldtimer-. Aber die sind auch offen für alle anderen Themen.“. Somit finde ich, ist das Image dann schon wieder ein Stück weit nach oben getragen.

91. **I:** Also mit gewisser Öffentlichkeitsarbeit im Endeffekt.
92. **B:** Auf jeden Fall. Öffentlichkeitsarbeit ist ein ganz wichtiges Element.
93. **I:** Sehr gut. Dann sind wir schon beim vierten Block. Die sechs letzten Fragen, das ist das Thema Preisprobleme. Unsere dritte Komponente, wo wir jetzt von ausgehen, die Preise sind ja in den letzten Jahren stark gestiegen. Jetzt stagniert es ein bisschen. Wie wirkt sich die Preisentwicklung der vergangenen Jahre auf die Oldtimer-Szene aus ganz allgemein?
94. **B:** Ja, die wirkt sich insofern aus, dass es immer schwieriger wird, den richtigen Oldtimer zu finden. Ist der das denn wirklich wert? Oder ist das so ein Blenderauto? Da kannst du auch ganz schnell mit auf die Nase fallen. Das heißt also, diese Entwicklung ist auch nicht gut. Dass da mittlerweile jeder Mist mal eben-, ich will es jetzt mal überspitzt sagen, da wird drüber gesprochen, da sieht keiner was. Und der sieht aus, wie eine Heckflosse aus sowieso und der Preis geht nach unten. In Wirklichkeit hast du einen Haufen

Schrott gekauft. Aber die Preisentwicklung ist oben und die bleibt auch noch ein bisschen oben, wenn sie auch etwas stagniert. Das könnte für die Szene natürlich schwieriger werden. Immer weniger Leute können sich so ein Fahrzeug leisten.

95. **I:** Die Hemmschwelle steigt sozusagen?
96. **B:** Ja. Die Hemmschwelle, sich mal für so ein Fahrzeug zu interessieren, die steigt natürlich immens. Viele gehen gar nicht hin. Und guck dir die Preise an, die galoppieren ja auch immer noch. Ich bin hier durch die Hallen gegangen und habe 126er Fahrzeuge, die zum Verkauf stehen, gesehen, wo ich mich frage: Freunde, wie seid ihr an diesen Preis gekommen? Hat da morgens einer gewürfelt und hat gesagt: „25 hört sich gut an.“, oder wie sind die auf den Preis gekommen? Der hat mit der Realität gar nichts zu tun. Aber die-, und das ist natürlich für die Szene nicht so gut. Ehrliche, gute Oldtimer sind teuer, wissen wir. Wenn du ein gut restauriertes oder ein gut gepflegtes Fahrzeug hast in einem Zustand eins oder zweiplus, dann ist das teuer. Und da sind die Leute auch bereit, weil wir ja wissen, mittlerweile ist es auch eine Wertanlage, das auszugeben. Aber wenn sie da Fahrzeuge dabei finden, die dann nicht ganz so teuer sind, aber wirklich das nicht wert sind, dann macht das natürlich auch das Image schlechter. Und das sind Probleme, die Hemmschwelle steigt und das glaube ich schon, dass-.
97. **I:** Das heißt also, dass sich die Preissteigerung auch auf die Fälscherquote auswirkt. Also es fängt sich an zu lohnen Quatsch zu verkaufen. Autos, die in einem schlechten Zustand sind, um sich-.
98. **B:** Leider, leider haben wir die Erfahrung gemacht und es ist auch so. Eine ganze Menge. Eine ganze Menge. Das-, manchmal fällst du drauf rein. Ich meine gut, wir empfehlen unseren Mitgliedern immer bevor sie so ein Auto kaufen: Nehmt euch unsere Kaufberatung an die Hand. Wo seid ihr? Kann da ein Kollege mitfahren, sich das angucken und darauf achten und fertig. Aber da wird so viel, so viel Mist verkauft.
99. **I:** Jetzt hatten wir ganz am Anfang im Gespräch das Thema schon, wo du meinst, ihr habt im Club keine Investoren oder Leute aus dieser Perspektive, die es eben eher monetär betrachten. Das haben wir jetzt gerade eben auch beschrieben in den Motiven. Verändern die Preise die Motive für den Kauf eines Oldtimers?
100. **B:** Bestimmt, ganz bestimmt.
101. **I:** Also jetzt einfach mal auf die Szene allgemein.
102. **B:** Ja, die Szene steht ja passiv daneben. Die muss diese Veränderung in Kauf nehmen. Das heißt, für uns Leute wird unser Hobby einfach viel viel teurer, ja. Wenn da jetzt Leute versuchen sich ein Einsteigermodell zu kaufen, die sind ja auch, wenn sie gut sind-, jetzt gehen wir mal nicht davon aus, dass das so ein Pfuschauto ist, sondern der ist ein Gutes. Die sind ja teuer geworden. So und da ist natürlich die Schwierigkeit, dass wird immer

schwieriger die Leute sich sowas leisten zu können. Deswegen steht die Szene natürlich daneben und sagt: „Ja, das verändert die Oldtimer-Szene schon.“. Für die, die damit auch vielleicht in Clubs sagen: „Weißt du was, ich bin jetzt nicht derjenige, der das Geschäft damit machen, aber ich möchte auch nichts verlieren. Ich kaufe mir mal so ein schönes Auto, fahre den mal ein halbes Jahr und will den dann mit Profit verkaufen, um mir wieder so einen Schönen zu kaufen.“, ist ja auch ein Motiv. Das ist ja jetzt nicht so, dass die alle nur Geschäfte und den puren Profit machen wollen. Aber selbst die machen unser Hobby teuer. Und das wirkt sich aus, das wirkt sich aus.

103. **I:** Das heißt, die Preissteigerung entscheidet aber auch so ein bisschen über: Wer kann sich mit Oldtimer identifizieren? Welchen Lebensstil drückt so ein Oldtimer aus?
104. **B:** Genau so. Wenn du dich mit so einem Oldtimer identifizierst, dann sind das ja drei Komponenten immer zusammen. Du findest das Auto toll, erste Stufe erfüllt. Du willst so ein Auto gerne haben, kennst auch ein paar Leute, die den auch haben. Zweite Stufe erfüllt. So, jetzt möchtest du so ein Auto gerne kaufen.
105. **I:** Muss ich mir auch leisten können.
106. **B:** So, muss ich mir ja leisten können. Und da ist-, fangen meistens die Probleme schon an. Das können sie dann nicht, ja. So verlierst du dann vielleicht den ein oder anderen Motivierten, der sich sagt: „Ich befasse mich gar nicht mit so einem Auto, ich kann es mir ja eh nicht leisten.“.
107. **I:** Das heißt aber, im Endeffekt kann man sagen, die Preisentwicklung ist auch für die sinkende Nachfrage verantwortlich, richtig?
108. **B:** Könnte man im Umkehrschluss so sehen, ja, mitverantwortlich.
109. **I:** Mitverantwortlich.
110. **B:** Mit-, ja.
111. **I:** Kannst du mir zwei Sätze dazu erzählen, wie sich die Preise bei den in eurem Club liegenden Baureihen entwickelt haben, so ein bisschen?
112. **B:** Ja. Also wie gesagt, wir stellen fest, dass der 116er jetzt so langsam etwas teurer wird, aber noch nicht so diesen Status erhält. Der 126er läuft gerade gut, also er läuft wirklich gut, entwickelt sich gut. Das Coupé C126 lief schon immer gut und ist auch schon in den letzten 15 Jahren gut gelaufen. Also das ist so unser Highlight. Also wenn du da eingekauft hast vor 15 Jahren mal für 10000-, ja, noch, da war schon Euro, ja. Da ist heute, wenn du ihn gepflegt hast-, das ist natürlich immer Voraussetzung. Du hast ihn gepflegt und hast ihn schön im Zustand erhalten, dann ist heute keine große Schwierigkeit da 25 für zu kriegen. Jetzt nehmen wir zum Beispiel so ein Ponton, so einen habe ich ja auch, der wird niemals-, ich habe da ein Wertgutachten von von 19. Da ist aber dann auch schon die Schraube zu Ende. Da kannst du jetzt noch schönere Kolbenringe dran machen, der bleibt bei 19. Deswegen ist das Auto

aber für mich genauso erhaltenswert wie alle anderen auch. Ich liebe den, ja.

113. **I:** Ich habe so eine Idee im Kopf, dass die Fahrzeuge, die hochpreisig verkauft wurden als Neuwagen, dass auch die eine Entwicklung nehmen, die in einen noch höherpreisigen Bereich gehen, wenn sie Klassiker werden. Und die Fahrzeuge, die klein einsteigen, /8 zum Beispiel, dass der eine Wertentwicklung nimmt, die halt von-, gemessen von seinem Preis aus nicht ganz so eine hohe Wertentwicklung-.
114. **B:** -auch schon gut ist, aber nicht so exorbitant.
115. **I:** Ist es so, dass teure Neuwagen damals im Sammlerzustand zu teureren Oldtimern werden, verglichen zu-.
116. **B:** Ja, ja, bedingt. Ich würde es mal so sagen, wenn du zum Beispiel so einen 126er nimmst, den hat es ja mit, wie wir immer so schön sagen, volle Hütte gegeben. Das heißt also, der-, die-, der Sport ist es im Armaturenbrett, diese vielen Schalter. Wer hat die meisten Schalter für irgendwelche Systeme, die funktionieren? Und funktioniert auch alles, macht so ein Auto natürlich, wenn er sehr gut ausgestattet ist-, und dann war er ja sehr teuer. Früher bei Daimler hast du ja jedes Detail aufpreispflichtig bezahlt. Die gehen natürlich auch-, das stimmt schon, ja, die sind auch hochpreisiger im Oldtimer-Segment. Und der /8 ja, in der Tat, wenn es ein schöner ist. Der ist zwar auch schön interessant gestiegen, aber nicht so, keine Frage. Kann ich bestätigen, das ist tatsächlich so, ja. Du hast jetzt das Problem, wenn ein w222 200.000 Euro gekostet hat, den kriegst du nach vier Jahren schon für 70. Aber gut, der wird kein Oldtimer, mit Sicherheit nicht. Aber wenn das vor damals so-, wenn es für einen 500 SEL, ja, aus den 80ern oder die erste Baureihe, wenn du da-, da hast du schnell mal 120000 D-Mark bezahlt, ja. Oder ein gutes SEC-Coupé, da hast du richtig Kohle für-. Die sind auch jetzt teuer, das stimmt schon. Das ist tatsächlich so.
117. **I:** Da kommen wir zur letzten Frage. Welche marktwirtschaftlichen Folgen und Probleme ergeben sich aus der aktuellen Preislage?
118. **B:** Marktwirtschaftlichen Probleme im Oldtimer-Sektor gesehen? Ja gut, dadurch, dass alles wirklich-, dass der Markt, gesättigt würde ich ihn noch nicht nennen, aber der Markt ist schon gut voll. Und wir haben ja festgestellt, dass es-, die Schraube nach oben gegangen ist, jetzt etwas stagniert. Ich sehe aber noch kein Ende da. Aber irgendwann ist das da-, zumindest bleibt das Niveau. Dann ist es natürlich marktwirtschaftlich gesehen, ja, da musst du heute-. Es etablieren sich immer mehr Fachbetriebe, haben wir eben schon drüber gesprochen. Ich empfehle auch heute jedem: Kauf das Auto nicht, es sei denn du kennst den, von dem du ihn kaufst. Ansonsten, diese Fähnchenhändler, die so ein Auto da stehen haben, nein. Versuch in die Szene reinzukommen oder ob es ein Klassikhändler ist, der sich mit den Fahrzeugen beschäftigt, das protegieren wir ja auch. Und dadurch ist natürlich ein Oldtimer teurer geworden, das ist so. Wir müssen uns damit klarkriegen, dass der Einstieg und überhaupt die Szene nicht mehr so ganz günstig ist. Das ist-, wird auch marktwirtschaftlich so weitergehen. So wird ja auch alles

teurer, ja und natürlich auch das.

119. **I:** Gut, dann schon mal an der Stelle herzlichen Dank. Ich hätte noch einen Block mit aber allgemeinen Fragen. Die muss man nur mit Zahlen beantworten. Das sind aber-, das können wir gerade so runterrattern. Wann wurde euer Club gegründet?
120. **B:** 2000.
121. **I:** 2000. Wie viel Mitglieder habt ihr?
122. **B:** Aktuell circa 900, Stand heute.
123. **I:** Wie lange bist du schon im Club Mitglied?
124. **B:** 2006.
125. **I:** 2006. Wie lange schon als Präsident im Amt? 2018?
126. **B:** Ein Dreivierteljahr.
127. **I:** 2018. Wie viel private Fahrzeuge hast du, wie viele Oldtimer Fahrzeuge?
128. **B:** Haben heißt nicht, dass die alle fahrfähig sind?
129. **I:** Nein nein.
130. **B:** Ach, sag doch einfach zehn, da kommst du gut mit hin.
131. **I:** Gut. Und wie alt bist du?
132. **B:** 57 Jahre alt.
133. **I:** 57 Jahre alt, also-.
134. **B:** Nein, 58, stimmt ja nicht. 58.
135. **I:** Ja, trotzdem noch jung geblieben. Sehr schön. Dann hätten wir es an der Stelle schon. Das ging jetzt wirklich sehr zackig. Da bin ich außerordentlich zufrieden mit, 59 Minuten und 52 Sekunden, ja meine Güte. Damit möchte ich mich bei Dir für deine Teilnahme und vor allem Deine Zeit bedanken!



## 12. Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre Ich, Linus Mast ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit mit dem Thema

**„Der Oldtimermarkt der Zukunft: Ökonomische Analyse der Angebots- & Nachfrageverschiebung aus Perspektive der Oldtimerclubs“**

selbstständig und ohne fremde Hilfe angefertigt habe.

Die Übernahme wörtlicher Zitate sowie die Verwendung der Gedanken anderer Autoren habe ich an den entsprechenden Stellen der Arbeit kenntlich gemacht. Ich bin mir bewusst, dass eine falsche Erklärung rechtliche Folgen haben wird.

---

Linus Mast

Stuttgart, 07.05.2019