

Höll, Christian

Oldtimer –  
eine alternative Kapitalanlageform für vermögende,  
private Haushalte

BACHELORARBEIT

HOCHSCHULE MITTWEIDA (FH)  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Wirtschaftswissenschaften

Mittweida, 2013

Höll, Christian

Oldtimer –  
eine alternative Kapitalanlageform für vermögende,  
private Haushalte

eingereicht als

BACHELORARBEIT

an der

HOCHSCHULE MITTWEIDA (FH)  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Wirtschaftswissenschaften

Salzburg, 2013

Erstprüfer: René-Claude Urbatsch

Zweitprüfer: Johannes Stelling

# **Bibliographische Beschreibung und Kurzreferat**

## **Höll, Christian:**

Oldtimer – eine alternative Kapitalanlageform für vermögende private Haushalte – 2013 – 60 S.

Mittweida, Hochschule Mittweida (FH), Fachbereich Wirtschaftswissenschaften, Bachelorarbeit, 2013

## **Referat:**

Ziel der Bachelorarbeit ist es, herauszufinden, ob die Anlage in einen Oldtimer sinnvoll ist. Dafür werden zunächst Oldtimer, Kapitalanlagen, sowie die verschiedenen Käufergruppen definiert. Nachkommend werden die wichtigsten, kaufentscheidenden Faktoren in Verbindung mit dem Erwerb eines Oldtimers vorgestellt. Zum Schluss werden selektierte Kapitalanlagen mit einem Oldtimer, sowie in einem weiteren Schritt mit Oldtimer verschiedener Preisklassen, im Rahmen von zwei getrennten Nutzerwertanalysen, miteinander verglichen.

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	II
Tabellenverzeichnis.....	III
Abbildungsverzeichnis.....	IV
1. Einleitung.....	1
1.1.    Problemstellung.....	2
1.2.    Zielsetzung.....	3
1.3.    Methodisches Vorgehen.....	3
2. Oldtimer – eine alternative Kapitalanlageform für vermögende, private Haushalte.....	5
2.1.    Grundlagen.....	5
2.1.1.    Oldtimer.....	6
2.1.2.    Kapitalanlagen.....	8
2.1.3.    Zielgruppen.....	15
2.2.    Oldtimer.....	18
2.2.1.    Portfolio.....	19
2.2.2.    Markt.....	24
2.2.3.    Zielgruppe.....	34
2.3.    Bewertung.....	36
2.3.1.    Verfahren.....	36
2.3.2.    Funktion.....	41
2.3.3.    Ergebnis.....	54
3. Schluss.....	57
3.1.    Ergebnisse.....	57
3.2.    Maßnahmen.....	58
3.3.    Konsequenzen.....	59
Literaturverzeichnis.....	V
Erklärung zur selbstständigen Anfertigung.....	XII



# Abkürzungsverzeichnis

%	Prozent
€	Euro
Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club
ASC	Allgemeine Schnauferl-Club
Bj.	Baujahr
d.h.	das heißt
DAVC	Deutscher Automobil-Veteranen-Club
DAX	Deutscher Aktienindex
DOX	Deutscher Oldtimerindex
e.V.	eingetragener Verein
FIVA	Fédération Internationale des Véhicules Anciens
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
Mrd.	Milliarden
Tab.	Tabelle
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.v.a.	und viele andere
u.v.m.	und vieles mehr
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
URL	Uniform Resource Locator
Vgl.	Vergleiche
z.B.	zum Beispiel

# Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Baujahr-Klassifizierung

Tab. 2: Kapitalanlageformen

Tab. 3: Szenarien im Leben eines Fahrzeugs

Tab. 4: Darstellung Marktführer 1

Tab. 5: Darstellung Marktführer 2

Tab. 6: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 1

Tab. 7: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 2

Tab. 8: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 3

Tab. 9: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 4

Tab. 10: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 5

Tab. 11: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 1

Tab. 12: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 2

Tab. 13: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 3

Tab. 14: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 4

Tab. 15: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 5

# Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Die Zusammensetzung des Privatvermögens

Abb. 2: Marktsegmentierung

Abb. 3: DOX vs. DAX

Abb. 4: OTX vs. DAX

Abb. 5: Bentley

Abb. 6: Aston Martin

Abb. 6: BMW

Abb. 7: Porsche

Abb. 8: Mercedes

Abb. 9: Lotus

Abb. 10: Nutzerwertanalyse: 1. Schritt

Abb. 11: Nutzerwertanalyse: 2. Schritt

Abb. 12: Nutzerwertanalyse: 3. Schritt

Abb. 13: Nutzerwertanalyse: 4. Schritt

Abb. 14: Nutzerwertanalyse: 5. Schritt

# 1. Einleitung

Anleger denken vor allem seit Beginn der Finanzkrise verstärkt darüber nach, wie sie ihr Geld sowohl gewinnbringend, als auch sicher anlegen können. Diese Entscheidungen bergen oft viele Risiken und Herausforderungen. So steht eine Vielzahl von Anlageformen zur Auswahl, doch haben sich vor allem Oldtimer als eine sichere und zugleich rentable Anlage herausgestellt.<sup>1</sup>

Diese Arbeit stellt ein etabliertes und werthaltiges Investment vor, welches das Anleger-Portfolio bereichert und zudem noch Spaß macht. Mit einer detaillierten Definition über allgemeine und steuerliche Informationen, sowie Erläuterung der wichtigsten, kaufentscheidenden Informationen über Oldtimer, werden diese direkt mit alternativen Kapitalanlagen, sowie innerhalb verschiedener Preisklassen verglichen.

Im ersten Kapitel werden Problemstellung, Zielsetzung, sowie methodische Vorgehen für diese Arbeit erläutert.

Das zweite Kapitel beschäftigt sich zunächst mit den Grundlagen. Danach folgt eine ausführliche Übersicht der „Oldtimer-Welt“ mit anschließender Gegenüberstellung der konkurrierenden Kapitalanlagen, sowie von Oldtimer untereinander.

Im Schlusskapitel werden die resultierenden Ergebnisse und die davon abgeleiteten Maßnahmen und Konsequenzen besprochen.

---

<sup>1</sup> Vgl. [www.gelanlage-vergleich.org/immobilien-als-kapitalanlage/](http://www.gelanlage-vergleich.org/immobilien-als-kapitalanlage/) Stand: 23.04.2013

## 1.1. Problemstellung

Einem Anleger steht eine Vielzahl von Möglichkeiten gegenüber, in welche er sein Vermögen investieren kann, so kann man sein Ersparnis beispielsweise in Form von Termineinlagen einer Bank zur Verfügung stellen. Die Bank wird damit ihrerseits Kredite an andere Wirtschaftseinheiten finanzieren. Man kann auch Unternehmensanleihen oder Staatsanleihen kaufen, wodurch man zum Gläubiger der emittierenden Unternehmung bzw. Gläubiger des jeweiligen Staates wird. Eine riskantere Anlageform stellen Aktien einer Unternehmung dar. Damit wird man zum Miteigentümer und nimmt am unternehmerischen Erfolg und Risiko teil. Als weitere Alternative können nicht benötigte Finanzmittel auch in Form einer Lebensversicherung angelegt oder Anteile eines Aktienfonds u.v.m. angeschafft werden.

In Zeiten eines schwachen Euros und dem drohenden Staatsbankrott mancher Länder, haben jedoch viele Anleger das Vertrauen in Aktien und anderen Wertpapieren verloren. Selbst wer sein Vermögen in einfachen Produkten angelegt hat, sollte Zinsertrag und Inflation genau gegenüberstellen. Es zeigt sich sehr häufig, dass es schon gezielter Anstrengungen braucht, um überhaupt die Inflationsrate zu nivellieren.<sup>2</sup>

In diesen unruhigen Zeiten auf den Kapitalmärkten, fällt der Blick vieler Anleger auf Sachwerte. Sachwerte sind greifbare Wirtschaftsgüter und gelten als inflationsresistent, da diese nicht beliebig vermehrbar sind.<sup>3</sup>

Sachwerte bieten die Möglichkeit, kleine sowie große Beträge auf engstem Raum zu konzentrieren. Angefangen von einer Investition, über einen Oldtimer, bis hin zum Haus.

Während sich die meisten Investitionen auf der Bank hoffentlich vermehren, gibt es bei den Sachwerten auch Anlagen mit gewissen Unterhaltungsfaktor wie z.B.: Oldtimer und Ferienimmobilie.

---

<sup>2</sup> Vgl. <http://infoseiten.focus.de/sachwertanlagen.html> Stand: 19.02.2013

<sup>3</sup> Vgl. Nonnenmacher (2011), S. 123

## **1.2. Zielsetzung**

Diese Arbeit beschäftigt sich mit der Fragestellung, ob ein Oldtimer, welcher unter die Kategorie der Sachwerte fällt, gegenüber ausgewählten Kapitalanlageformen eine sinnvolle Investition darstellt.

Grundsätzlich gilt diese Arbeit als Basiswerk für Oldtimer-Neulinge, welche sich einen generellen Überblick über Oldtimer verschaffen wollen und auch die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung haben.

Ein großer Punkt ist die Bewertung von Oldtimer, somit soll es einen „Oldtimer-Anfänger“ auch dazu befähigen, selbst Bewertungen für das gewünschte Kaufobjekt durchführen zu können.

Diese Ausarbeitung soll diejenigen Anleger unterstützen, welche über ein überdurchschnittliches Vermögen verfügen und ihr Portfolio um eine interessante Investition erweitern wollen.

## **1.3. Methodisches Vorgehen**

Begonnen wird mit den Grundlagen, welche allgemeine und steuerliche Informationen über Oldtimer, eine generelle Übersicht der Kapitalanlagen und einer Einteilung des Käufermarktes beinhaltet.

Danach werden die wichtigsten Informationen für einen erfolgreichen Oldtimer-Kauf erläutert, gefolgt von den Grundlagen werden die verschiedenen Typen und Klassen von Oldtimer aufgezeigt und wertvolle Informationen betreffend der Preisfindung und dem Oldtimer-Handel besprochen.

Mit Hilfe einer Nutzwertanalyse wird der Oldtimer als Anlage, mit weiteren Kapitalanlageformen verglichen.

Darüber hinaus wird untersucht, innerhalb welcher Preisklassen und unter Anbetracht verschiedenster Kriterien, sowohl emotionale als auch rationale, sich ein Oldtimer als überzeugende Anlage herausstellt.

## **2. Oldtimer – eine alternative Kapitalanlageform für vermögende, private Haushalte**

Der Hauptteil dieser Arbeit beschreibt nun die allgemeinen Informationen, die Vertiefung in das Thema Oldtimer und die daraus resultierende Bewertung.

Im ersten Punkt werden zunächst grundlegende Informationen über die Oldtimer dargestellt. Es folgen die Grundlagen der Kapitalanlage sowie die Präsentation der verschiedenen Zielgruppen.

Der nächste Schritt beschäftigt sich vertiefend mit dem Thema Oldtimer. Im Kapitel 2.1 wird anfangs auf das Portfolio näher eingegangen, darauf folgen die Untersuchung des Oldtimermarktes, sowie die Bearbeitung der Zielgruppe.

Der letzte Punkt beschäftigt sich mit der Bewertung, welcher mit der Vorstellung der Nutzwertanalyse beginnt. Daraufhin werden die Analysen durchgeführt und die entstandenen Ergebnisse dargestellt.

### **2.1. Grundlagen**

Dieses Kapitel dient dazu, einen allgemeinen Überblick über die behandelten Themen zu erhalten und soll Begriffe näher zu erläutern.

Der erste Punkt beschäftigt sich mit der Definition des Oldtimers. Es werden die gewissen Voraussetzungen, um als „Oldtimer“ zu gelten, sowie die steuerlichen und versicherungstechnischen Vergünstigungen dargestellt. Darüber hinaus wird die Einteilung nach Baujahr anhand einer Tabelle gezeigt.



Der zweite Punkt behandelt die Kapitalanlagen. Zunächst ein genereller Überblick über die Vermögenssituation in Deutschland, welcher die Einteilung der Kapitalanlageformen beschreibt und mit Hilfe einer Grafik darstellt. Danach eine Beschreibung der verschiedenen Kapitalanlage-Arten, welche in 4 Größen eingeteilt wurden. Anschließend werden einzelne Kapitalanlageformen etwas näher definiert.

Als letzten Punkt werden die Zielgruppen behandelt. Hier werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie man einen Markt selektieren kann.

### **2.1.1. Oldtimer**

Ein Oldtimer ist ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug,

- das mindestens 30 Jahre alt ist,
- das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird,
- dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und
- wegen seines technischen und historischen Wertes bewahrt wird.<sup>4</sup>

Im Allgemeinen versteht man unter einem Oldtimer ein altes, gut gepflegtes Fahrzeug mit einem gewissen Sammler- und Liebhaberwert. Doch ist die Frage, ab welchem Alter ein Fahrzeug zu den Oldtimern zählt, nicht immer ganz gewiss.<sup>5</sup> Entsprechend der seit dem 01.03.2007 geltenden Fahrzeugzulassungs-verordnung (FZV) müssen Fahrzeuge, für die ein rotes 07er-Kennzeichen beantragt und ausgegeben wird, mindestens 30 Jahre alt sein. Bisher war eine Altersgrenze von 20 Jahren üblich.

Um Kosten zu sparen, bietet sich die Verwendung des „Wechselkennzeichens“ an, das für mehrere Fahrzeuge genutzt werden kann, jedoch an strenge Auflagen gebunden ist.

---

<sup>4</sup> Vgl. [www.cascar.at/oldtimer.php](http://www.cascar.at/oldtimer.php), Stand: 01.04.2013

<sup>5</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 38

Allein die Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen, die der „Pfleger des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen“ sowie Prüf-, Einstell- und Überführungsfahrten ist nach geltendem Recht damit gestattet. In einigen Bundesländern sind zudem das Führen eines Einzelfahrten-Nachweises (wie beim roten Händlerkennzeichen) vorgeschrieben. Der Steuersatz für das 07er-Kennzeichen beträgt pauschal, wie beim H-Kennzeichen, jährlich € 191,73.<sup>6</sup> Ab einem Alter von 30 Jahren und unter bestimmten Voraussetzungen, besteht laut § 21 c i.V.m. § 23I c StVZO die Möglichkeit, für sein Fahrzeug die Betriebserlaubnis als Oldtimer zu erhalten.<sup>7</sup>

Um eines der sogenannten H-Kennzeichen (H=historisch) zu erhalten, muss das Fahrzeug als ein historisch erhaltenswertes Wirtschaftsgut bewertet werden. Der Nachweis erfolgt im Rahmen eines Gutachtens durch einen Fachmann, dem TÜV usw. und ist den Behörden vorzulegen.

Durch die Verwendung des Begriffs „Oldtimer“ stellt der Gesetzgeber damit klar, dass spätestens bei Erreichen eines Alters von 30 Jahren die Oldtimer-Eigenschaft eines Autos gegeben ist.

Weiterer Vorteil des H-Kennzeichens ist, dass diese Fahrzeuge in der BRD ohne Umweltplakette derzeit in allen Umweltzonen der jeweiligen Städte gefahren werden dürfen.<sup>8</sup>

In der Praxis wird darüber hinaus bei den 30 Jahre alten und älteren Fahrzeugen noch vereinzelt zwischen Vor- und Nachkriegs-Fahrzeugen unterschieden.

---

<sup>6</sup> Vgl. <http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/kauf-zulassung/07er-ausland/default.aspx?ComponentId=44020&SourcePageId=45956> Stand: 14.04.2013

<sup>7</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 38

<sup>8</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 39

Eine genaue Einteilung zeigt folgende Darstellung:

<b>Klasse</b>	<b>Name</b>	<b>Zeitraum</b>
Class A	Ancestor	bis 1904
Class B	Veteran	1905 bis 1918
Class C	Vintage	1919 bis 1931
Class D	Post Vintage, Classics	1932 bis 1945
Class E	Post War	1946 bis 1960
Class F	Post Sixty	1961 bis 1970

Tab. 1: Baujahr-Klassifizierung<sup>9</sup>

## 2.1.2. Kapitalanlagen

Der oberste Grundsatz einer erfolgreichen Kapitalanlage sollte die langfristige, reale Kapitalerhaltung sein, welche in der Regel eine langfristige mindestens marktübliche Rendite der einzelnen Kapitalanlageobjekte zur Voraussetzung hat.<sup>10</sup>

Wie schnell das Geldvermögen wächst, zeigt die Tatsache, dass beispielsweise die Höhe des Geldvermögens privater, deutscher Haushalte im Jahr 2011 auf eine Höhe von 4.715 Milliarden Euro angewachsen ist. Das ist das Zwanzigfache des privaten Geldvermögens aus dem Jahr 1970 (siehe grüne Säule im linken Diagramm, Abb.1). Die mittleren Kästchen zeigen die prozentuale Zusammensetzung des Geldvermögens im Jahr 2011.

<sup>9</sup> Vgl. [fine-classic-cars.ch/oldtimer-support.php](http://fine-classic-cars.ch/oldtimer-support.php) Stand: 01.04.2013

<sup>10</sup> Vgl. Born(2009) S.6

Die Säule im rechten Diagramm präsentiert die Zusammensetzung des Gesamtvermögens und untergliedert sie in:

- 4.715 Milliarden Geldvermögen (grün)
- 6.139 Milliarden Sachanlagen und Immobilien (dunkelgelb)
- 917 Milliarden Gebrauchsvermögen (blau)<sup>11</sup>

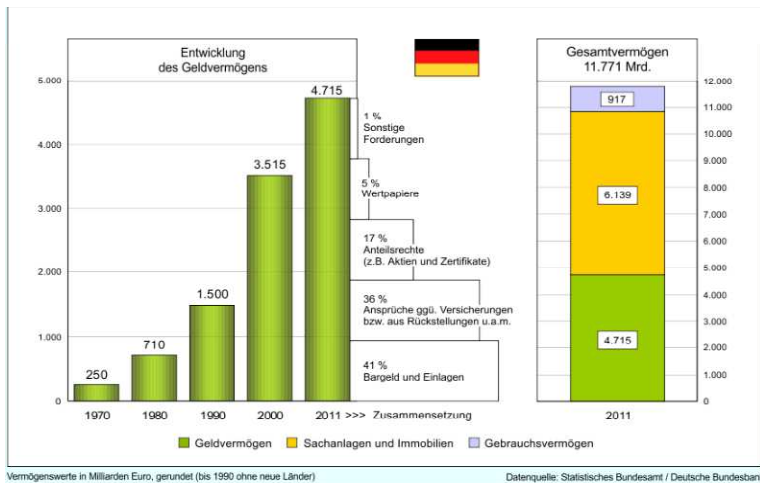


Abb. 1: Die Zusammensetzung des Privatvermögens<sup>12</sup>

Der private Haushaltssektor Deutschlands, verfügte 2011 somit über ein Gesamtvermögen von 11.771 Milliarden Euro – mehr als das Vierfache des derzeitigen jährlichen Bruttoinlandsprodukts Deutschlands und fast das Sechsfache des Schuldenbergs der öffentlichen Hand.

Die Formen des Gesamtvermögens lassen sich unterteilen in Forderungspapiere, Beteiligungspapiere, Mischformen und Sachwertanlagen.<sup>13</sup> Nachfolgend werden diese Anlageformen näher erläutert.

<sup>11</sup> Vgl. [http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat\\_vermoegen.html](http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat_vermoegen.html), Stand: 12.02.2011

<sup>12</sup> Online im Internet: URL [http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat\\_vermoegen.html](http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat_vermoegen.html), Stand: 12.02.2011

<sup>13</sup> Vgl. Schneider/Wirth/Andre/Geissler/Grbenic (2007), S. 90

## **Forderungspapiere**

Forderungspapiere (oder auch Gläubigerpapiere) nennt man Schuldverschreibungen, mit denen sich der Herausgeber (z.B. eine Bank) Fremdkapital leiht. Die Schuldverschreibung verbrieft für den Gläubiger somit das Recht auf Rückzahlung des Anleihebetrages und das Recht auf Zinszahlung.<sup>14</sup>

## **Beteiligungspapiere**

Beteiligungspapiere repräsentieren einen Wertanteil an einer Institution. Der Anleger profitiert von Wertsteigerungen einer Unternehmung, an der er beteiligt ist. Er muss aber auch Verluste mittragen. Eine Rückzahlung der Anteile ist erst bei Gesellschaftsauflösung vorgesehen. Wenn ein Aktionär Liquidität benötigt, muss er seine Anteile verkaufen. Beteiligungspapiere werden auch als Renditepapiere bezeichnet, weil sie durchschnittlich höhere Renditen als Forderungspapiere erbringen.<sup>15</sup>

## **Mischformen**

Einige Finanztitel sind weder als idealtypisches Eigenkapital noch als idealtypisches Fremdkapital anzusehen, sondern vereinen Elemente beider Idealtypen in sich. Der Kapitalgeber hat das Recht auf Rückzahlung des<sup>16</sup> investierten Kapitals und/oder auf den Erhalt von Beteiligungspapieren.<sup>17</sup> Beispiele hierfür sind die Wandel- und Optionsanleihe.

## **Sachwertanlagen**

Bei Sachwertanlagen wird der Anleger Eigentümer an einer Sache oder Investitionen in Anlageformen, die einen Sachwert verbiefen. Im Gegensatz zu Geldwertanlagen steckt also hinter einer Sachwertanlage im engeren Sinn immer ein körperliches Gut.<sup>18</sup> In einem späteren Kapitel werden die Sachwertanlagen ausführlich erläutert.

---

<sup>14</sup> Vgl. Nareuisch (2010) S. 54

<sup>15</sup> Quelle: Ronca (2008) S. 24

<sup>16</sup> Vgl. Hirth (2012) S. 146

<sup>17</sup> Vgl. Hirth (2012) S. 146

<sup>18</sup> Vgl. Moll (2011) S. 208

In der Tabelle werden nun selbstgewählte Kapitalanlageformen aufgelistet und kurz erläutert. Manche von ihnen werden in einem der folgenden Kapitel, im Rahmen einer Nutzwertanalyse, mit einem Oldtimer verglichen.

<b>Kapitalanlageformen</b>			
<b>Forderungspapiere</b>	<b>Beteiligungspapiere</b>	<b>Mischformen</b>	<b>Sachwertanlagen</b>
Spareinlagen	Aktien	Wandelanleihe	Immobilien
Termineinlagen	Aktiefonds	Optionsanleihe	Edelmetalle
Bausparverträge	Private Equity		Kulturgüter
Anleihen	Stille Beteiligung		
Pfandbriefe			
Rentenversicherung			
Lebensversicherung			

Tab. 2: Kapitalanlageformen<sup>19</sup>

### **Forderungspapiere**

- Spareinlagen

Spareinlagen sind Einlagen bei Kreditinstituten, die der unbefristeten Geldanlage dienen und nicht für den Zahlungsverkehr bestimmt sind.<sup>20</sup>

- Termineinlagen

Mit einer Termineinlage legt der Kunde sein Kapital für einen festgesetzten Mindestzeitraum zu einem vereinbarten Zinssatz an.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> Eigene Zusammenstellung

<sup>20</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Spareinlage> - 12.02.2013 Stand:12.02.2013

<sup>21</sup> Vgl. Hagele (2003) S. 24

- Bausparverträge

Vertrag mit einer Bausparkasse, durch den der Bausparer nach Leistung von Einlagen einen Rechtsanspruch auf Gewährung eines Bauspardarlehens erwirkt. Die Anbindung des Vertrages erfolgt an die unterschiedlichen Tarife der Bausparkassen. Die Einzahlungen auf den Bausparvertrag sind prämiengünstig, eine vorzeitige Kündigung ist jedoch prämiens- als auch steuerschädlich.<sup>22</sup>

- Anleihen

Anleihen sind Wertpapiere mit einer festen oder variablen Verzinsung, die Fremdkapital verbrieft. Wer eine Anleihe hält ist Gläubiger und sieht erstens einer vertraglich geregelten Zinsleistung des Schuldners entgegen und zweitens wird der Schuldner am Ende der Laufzeit der Anleihe (bei ihrer Fälligkeit) den Kreditbetrag zurückzahlen.<sup>23</sup>

- Pfandbriefe

Ein Pfandbrief ist eine Anleiheform, deren Deckung auf Grundstücke oder Immobilien beruht. Pfandbriefe werden von Hypothekenbanken, Schiffsbanken und einigen öffentlich-rechtlichen Emittenten herausgegeben. Die Hauptgeschäftstätigkeit besteht darin, Immobilien zu beleihen und durch die erworbenen Hypothekenrechte Pfandbriefe auszugeben und dem Bund, den Ländern und Gemeinden Kredit zu gewähren.<sup>24</sup>

- Rentenversicherungen

Die Anlage der Sparbeträge erfolgt im klassischen Deckungsstock des Versicherers, für den es strenge Anlage- und Überwachungsvorschriften gibt. Die Anlageformen müssen durch die Aufsichtsbehörde genehmigt sein. Daher ist die Anlage sehr sicher, aus der neben einem zu erwirtschaftenden Garantiezins weitere Überschussbeteiligung generiert wird. Aufgrund der längerfristigen Laufzeiten und der gegebenen Garantie ist eine vorzeitige Kündigung

---

<sup>22</sup> Vgl. <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/bausparvertrag.html> Stand: 12.02.2013

<sup>23</sup> Vgl. Spremann / Gantenbein (2007) S. 17

<sup>24</sup> Vgl. <http://www.finanztreff.de/lexikon.htn?id=5276&lexikon=&seite=anleihen&sektion=basiswissen> Stand: 29.04.2013

mit erheblichen Verlustrisiken gegeben, vor allem da in den ersten fünf Vertragsjahren ein Großteil der Kosten einkalkuliert ist.<sup>25</sup>

- Lebensversicherungen

Die Lebensversicherung kann als wirtschaftliche Absicherung biometrischer und damit personenbezogener Risiken verstanden werden. Diese „aus der Unsicherheit und Unberechenbarkeit des menschlichen Lebens“ resultierenden Risiken umfassen neben dem Todesfall ebenso das Langlebigkeit- sowie das Invaliditätsrisiko. Demzufolge besteht das Wesen der Lebensversicherung in dem Vorhalten finanzieller Mittel zur Deckung eines möglichen Geldbedarfs, dessen Auslöser der zufällige Eintritt eines biometrischen Risikos ist.<sup>26</sup>

## **Beteiligungspapiere**

- Aktien

Eine Aktie ist eine Urkunde, die Ihnen schriftlich bestätigt, dass Sie Anteile an einem bestimmten Unternehmen, in der bezeichneten Höhe besitzen. Jede Firma, die für ihre Gründung oder Expansion Geld benötigt aber keinen Bankkredit aufnehmen will, kann diese Anteilscheine ausgeben und zur Aktiengesellschaft werden.<sup>27</sup>

- Aktienfonds

Aktienfonds sind von Investmentgesellschaften gebildete und verwaltete Sondervermögen (Fonds) von Aktien, über die an Geldanleger sogenannte Investmentzertifikate ausgegeben werden. Diese Investmentzertifikate verbriefen dem Anleger ein Miteigentumsrecht zu Bruchteilen an diesem Sondervermögen.<sup>28</sup>

---

<sup>25</sup> Vgl. Keese (2011) S. 11

<sup>26</sup> Vgl. Vollmer (2012) S. 3

<sup>27</sup> Vgl. [http://www.infoquelle.de/Finanzen/Boerse/Was\\_ist\\_eine\\_Aktie.php](http://www.infoquelle.de/Finanzen/Boerse/Was_ist_eine_Aktie.php) Stand: 29.04.2013

<sup>28</sup> Vgl. May (2009) S. 97



- Private Equity

Private Equity steht für den Erwerb von Eigenkapitalanteilen oder eigenkapitalähnlichen Titeln an nicht börsennotierten Unternehmen.<sup>29</sup>

- Stille Beteiligung

Die stille Beteiligung scheint weder in der Firma noch im Handelsregister auf. Der stille Gesellschafter haftet nur mit seiner Einlage und hat Anspruch auf einen „angemessenen Anteil“ am Gewinn des Unternehmens.<sup>30</sup>

### **Mischformen**

- Wandelanleihe

Bei der Wandelanleihe, handelt es sich um eine Schuldverschreibung. Dem Inhaber dieser Schuldverschreibung, steht außer einer festen Verzinsung, das Recht zu, die Wandelanleihe gegen Aktien des jeweiligen Unternehmens umzuwandeln. Nach dem Umtausch der Wandelanleihe in Aktien, werden an den Anleger keine Zinsen mehr bezahlt. Wandelanleihen, die nicht in Aktien umgewandelt werden, müssen am Ende der Laufzeit getilgt werden. 31

- Optionsanleihe

Eine Optionsanleihe besteht ebenfalls aus einer normalen Anleihe und einem Recht, Stammaktien der emittierenden Gesellschaft zu einem im Ausgabezeitpunkt festgelegten Kurs, in einem definierten Optionsverhältnis und während einer bestimmten Frist zu beziehen. Im Gegensatz zur Wandelanleihe kann das Optionsrecht ausgeübt werden, ohne dass die Anleihe eingetauscht werden muss.<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Vgl. Berning (2010) S. 4

<sup>30</sup> Vgl. Burger / Ulbrich / Ahlemeyer (2010) S. 12

<sup>31</sup> Vgl. <http://www.gehalts-check.de/lexikon/w/wandelanleihe.html> Stand: 29.04.2013

<sup>32</sup> Vgl. Drukarczyk (2008) S. 415

## **Sachwertanlagen**

- Immobilien
  - Immobilie für Eigenbedarf

Immobilie, die ausschließlich zur privaten Nutzung vorgesehen ist.

- Immobilie zur Kapitalanlage

Eine Immobilie, welche gegen eine monatliche Pacht oder Miete, von Dritten genutzt wird.

- Edelmetalle
  
- Kulturgüter (im materiellen Sinn)

Sind bewegliche und unbewegliche Güter, die in ihrer Gesamtheit das kulturelle Erbe eines Volkes symbolisieren.

Darunter fallen z.B.:

- Antiquitäten
- Gemälde
- Musikinstrumente
- Oldtimer

(Ausführliche Definition der Oldtimer im Kapitel 2.1.1..)

## **2.1.3. Zielgruppen**

Das Vorkapitel zeigte, wie sich das Vermögen der privaten Haushalte untergliedert. Doch auch die privaten Haushalte selbst, lassen sich in gewisse Gruppen unterteilen.

Jeder Käufer hat individuelle Bedürfnisse, Geldmittel und Kaufgewohnheiten. Und erst über die Marktsegmentierung kann man aus der Vielzahl von Individuen sinnvolle Zielgruppen ableiten, welche für einen Kauf in Frage kommen.

Ziel ist es also, potenzielle Kunden mittels Marktsegmentierung in verschiedene, in sich aber weitestgehend homogene Käufergruppen zu unterteilen.<sup>33</sup>

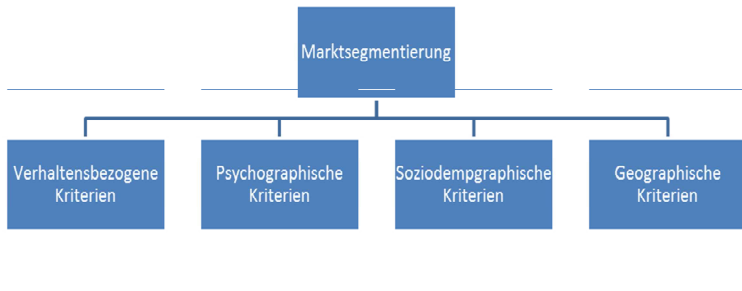


Abb. 2: Marktsegmentierung<sup>34</sup>

### **Verhaltensbezogene Kriterien**

Zu den verhaltensbezogenen Kriterien zählen die Anlässe, die Nutzennachfrage, der Verwenderstatus, die Verwendungsrate, die Markentreue, das Stadium der Kaufbereitschaft und die Einstellung der Käufer. Eine der bekanntesten Formen der verhaltensbezogenen Segmentierung wird anhand der Anlässe vorgenommen, zu denen Individuen ein Bedürfnis entwickeln, ein Produkt kaufen und es verwenden.

Zum Beispiel könnte die Deutsche Bahn unterscheiden, ob die Fahrgäste in den Urlaub fahren, aus familiären oder geschäftlichen Anlass reisen und ob sie als „Rail and Fly-Kunden“ unterwegs sind. Damit könnte die Deutsche Bahn unterschiedliche Strategien zur Bearbeitung dieser Segmente erarbeiten oder sich je nach ökonomischer Bedeutung auf ein oder mehrere Segmente konzentrieren.<sup>35</sup>

### **Psychographische Kriterien**

Mit Hilfe der psychographischen Segmentierung werden Zielgruppen anhand psychologischer Kriterien definiert, in dem nicht beobachtbare Elemente des Käuferverhaltens zur Segmentbildung herangezogen werden. Im Rahmen

<sup>33</sup> Vgl. <http://www.marketingfish.de/kompakt/marktsegmentierung/warum-marktsegmentierung-notwendig-ist-5581/> Stand: 25.03.2013

<sup>34</sup> eigene Anfertigung

<sup>35</sup> Quelle: Olbrich (2006) S. 49-50

der psychographischen Marktsegmentierung lassen sich personen- und produktbezogene Merkmale unterscheiden.

Zu den personenbezogenen Merkmalen zählen einerseits allgemeine Persönlichkeitsmerkmale, z.B. Kontaktfähigkeit, Selbstständigkeit, Ehrgeiz, Fortschrittlichkeit oder Risikofreude. Andererseits werden Kriterien des Lebensstils herangezogen, d.h. Merkmale zur Beschreibung der Art und Weise, in der Menschen leben, ihre Zeit verbringen und ihr Geld ausgeben.

Die produktbezogenen Kriterien umfassen unter anderem produktbezogene Einstellungen und Nutzenerwartungen. Der Ansatz der Nutzensegmentierung ist in der Praxis immer häufiger verwendet worden. Der Nutzen als Grad der Bedürfnisbefriedigung durch die Verwendung oder den Verzehr eines Produktes aus Kundensicht definiert. Folgende zentrale Idee steht hinter diesem Ansatz: Nutzenerwartungen, die Konsumenten hinsichtlich des Kaufs bzw. Konsums eines bestimmten Produktes hegen, bestimmen das Kauf- und Konsumverhalten. Dadurch kann eine Konsumentengesamtheit bezüglich ihrer Nutzenvorstellung hinsichtlich bestimmter Leistungen in intern homogene und untereinander heterogene Marktsegmente aufgeteilt werden. Dominante Nutzenerwartungen lassen sich dabei durch Konsumentenbefragungen ermitteln.<sup>36</sup>

### **Soziodemographische Kriterien**

Zur soziodemographischen Marktaufteilung zählt zum einen die Segmentierung nach demographischen, zum anderen nach sozioökonomischen Kriterien. Typische im Rahmen der Demographie betrachtete Kriterien sind das Geschlecht, das Alter und die Haushaltsgröße oder als Kombination aus diesen und anderen demographischen Kriterien, der Familienlebenszyklus. Häufig verwendete sozioökonomische Kriterien stellen die Ausbildung, der Beruf und das Einkommen dar, die soziale Schicht ist ein zusammengefasstes sozioökonomisches Kriterium.

Eine Segmentierung auf Basis der Soziodemographie von Konsumenten bietet den Vorteil, dass die Kriterien teilweise als Sekundärstatistiken vorhanden

---

<sup>36</sup> Quelle: Schaper, Thorsten: Strategisches Marketingmanagement – Einführung in Theorie und Praxis – 2. Auflage – Norderstedt 2008, S. 29-30

oder ansonsten leicht erfassbar und messbar – also wirtschaftlich anzuwenden – sind, zudem sind sie zeitlich stabil und die Segmente gut zugänglich.<sup>37</sup>

### **Geographische Kriterien**

Geographische Kriterien befassen z.B. die Region bzw. das Gebiet, die Ortsgröße und die Bevölkerungsdichte. Diese Kriterien ermöglichen eine erste grobe Segmentierung des Marktes. Hierbei wird der Markt in verschiedene geographische Einheiten eingeteilt, z.B. Länder, Landkreise und Städte. Unternehmen können in einem, in mehreren oder in allen geographischen Segmenten tätig werden, müssen allerdings die Unterschiede in den Präferenzen und Bedürfnissen der Käufer berücksichtigen.<sup>38</sup>

## **2.2. Oldtimer**

Die Vertiefung in das Thema Oldtimer beginnt mit der Vorstellung des Weltverbands der Oldtimer-Clubs, der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA). Danach erhält man anhand einer grafischen Darstellung einen Überblick über die „Szenarien im Leben eines Autos. Dem folgend werden die verschiedenen Klassifizierungen und Einteilungen von Oldtimer demonstriert.

Darauf folgender Punkt beschäftigt sich mit dem Oldtimer-Markt. Begonnen wird mit allgemeinen Informationen, um die mittlerweile enormen Umsätze besser einschätzen zu können. Gefolgt von den 3 bekanntesten Oldtimer-Indizes werden gewisse „Werttreiber“ gezeigt. Auch auf die geläufigsten Handelsplätze wird nach ein paar Beispielen von Preisentwicklungen verschiedener Fahrzeuge näher eingegangen.

Letzter Punkt dieses Kapitels beschreibt die Zielgruppe von Oldtimer und deren Einteilung. Vom durchschnittlichen Budget, über den Oldtimer-Liebhaber, bis hin zum Sammler wird hier alles näher beschrieben.

---

<sup>37</sup> Quelle: Bornstedt (2007) S. 22

<sup>38</sup> Quelle: Olbrich (2006) S. 49

## 2.2.1 Portfolio

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) ist der Weltverband der Oldtimer-Clubs. Die 1966 gegründete FIVA hat heute über 85 Mitgliedsorganisationen in über 62 Ländern.<sup>39</sup> In Deutschland sind neben der ADAC Oldtimer-Sektion auch der Allgemeine Schnauferl-Club (ASC) sowie der Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V. (DAVC) Mitglied der FIVA.<sup>40</sup> Das Präsidium der FIVA vergibt in den jeweiligen Ländern immer einem Mitgliedsverband den sogenannten ANF-Status (Autorité Nationale de la FIVA).<sup>41</sup> In Deutschland wurde dieser Titel am 1. Oktober 2008 auf die Sektion Oldtimer im ADAC übertragen.<sup>42</sup>

Das Hauptziel der FIVA ist, den sicheren Gebrauch der über 30 Jahre alten Motorfahrzeuge auf den Straßen zu fördern, dies sowohl zum Nutzen der Eigentümer, als auch zur Freude der Enthusiasten und des Publikums. Sie fördert auch den Erhalt der historischen Fahrzeuge, führt ein Inventar der Fahrzeuge mit der UNESCO im Hinblick auf deren Anerkennung als technisches Kulturgut.

Durch die Bestrebung der Rechts-Kommission will die FIVA erreichen, dass die Gesetzgebung der einzelnen Länder so ausgestaltet wird, dass die historischen Fahrzeuge weiterhin auf öffentlichen Straßen verkehren können.<sup>43</sup>

Die FIVA war auch derjenige Verband, welcher auf dessen Generalversammlung 2008 die neue Definition für historische Fahrzeuge verabschiedete. In der Charta von Turin werden die Szenarien im Leben eines Fahrzeuges gezeigt und davon abgeleitet, die verschiedenen Oldtimertypen, wie auf der nächsten Seite dargestellt.

---

<sup>39</sup> Vgl. [www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva) Stand: 13.04.2013

<sup>40</sup> Vgl. [de.wikipedia.org/wiki/Fédération\\_Internationale\\_des\\_Véhicules\\_Anciens](http://de.wikipedia.org/wiki/Fédération_Internationale_des_Véhicules_Anciens) Stand 13.04.2013

<sup>41</sup> Vgl. [www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva) Stand: 13.04.2013

<sup>42</sup> Vgl. [www.fiva.org/CommonDownloads/ANF%20STATUS%20IN%20GERMANY%20D.pdf](http://www.fiva.org/CommonDownloads/ANF%20STATUS%20IN%20GERMANY%20D.pdf) Stand: 13.04.2013

<sup>43</sup> Vgl. URL [www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva) Stand: 13.04.2013

<b>Szenarien im Leben eines Fahrzeugs</b>			
Mit dem Ausmaß der Veränderung sinkt der historische Wert			
	<b>Ist-Zustand</b>	<b>Maßnahme</b>	<b>Soll-Zustand</b>
<b>Erhalten</b>	Neu	Konservieren - Konservierung (lat. "erhalten") physikalische und chemische Zerfallsprozesse verhindern oder verzögern	Original Authentisch Zeitgenössisch
	Gebraucht		Von neuwertig bis patiniert
<b>Wiederherstellen</b>	Beschädigt	Reparieren - Reparatur (lat. "wiederherstellen") einen (akuten) Defekt beheben	Originalgetreu Werkgetreu  Bis hin zu neuwertig
	Unbrauchbar	Restaurieren - Restaurierung (lat. "wiederherstellen") wieder in den ursprünglichen Zustand bringen	
	Unvollständig	Rekonstruieren - Rekonstruktion (lat. "wieder aufbauen") et- was nicht oder nur unvollkommen Existierendes nachbilden	
<b>Modifizieren</b>	Beliebig	Renovieren - Renovierung (lat. "erneuern") mit modernen Verfahren aufarbeiten	Nicht historisch
	Beliebig	Reproduzieren - Replik (lat. "nachbilden") Nachbau, Kopie nach Original, Überlieferung oder Vorbild anfertigen	Bis hin zu besser als neu

Tab. 3: Szenarien im Leben eines Fahrzeugs<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Vgl. [www.fiva.org/Torino/Downloads/Webversion2\\_20110327.pdf](http://www.fiva.org/Torino/Downloads/Webversion2_20110327.pdf) Stand 31.03.2013

Die FIVA teilt die verschiedenen Szenarien zur besseren Verständlichkeit in nachstehende Fahrzeugerhaltungsgruppen ein. Der ANF von Deutschland (ADAC) übersetzt diese wie folgt:

#### Gruppe 1 – ORIGINAL

Ein historisches Fahrzeug wie ursprünglich hergestellt, unverändert und nur mit geringen Gebrauchsspuren.

#### Gruppe 2 – AUTHENTISCH

Ein historisches Fahrzeug, welches verwendet, aber niemals restauriert wurde, mit bekannter Geschichte, in originalem Erhaltungszustand mit eventuellen Gebrauchsspuren. Verschleißteile dürfen durch Ersatzteile in zeitgenössischer Ausführung ersetzt werden. Ausbesserungen von Lackierung, Oberflächenvergütung und Innenausstattung sind zulässig.

#### Gruppe 3 – RESTAURIERT

Ein historisches Fahrzeug mit bekannter Identität, das vollständig oder teilweise zerlegt, überholt und anschließend wieder zusammengebaut wurde. Falls Teile oder Materialien nicht mehr beschaffbar waren, sind geringe Abweichungen gegenüber der Originalausführung des Herstellers erlaubt. Original-Herstellerteile sollten, soweit verfügbar, verwendet werden, können aber durch Teile in gleicher Ausführung ersetzt werden. Inneres und äußeres Erscheinungsbild sollten so weit wie möglich der zeitgenössischen Ausführung entsprechen.

#### Gruppe 4 – WIEDERAUFGEBAUT

Ein Fahrzeug, welches aus Teilen eines oder mehrerer Fahrzeuge eines Modells oder eines Typs so nah wie möglich an der Herstellervorgabe zu einem historischen Fahrzeug zusammengebaut wurde. Original-Herstellerteile müssen, soweit verfügbar, verwendet werden, können aber durch Teile in gleicher Ausführung ersetzt werden. Inneres und äußeres Erscheinungsbild sollten so weit wie möglich der zeitgenössischen Ausführung entsprechen.<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Vgl. [www.adac.de/\\_mmm/pdf/Code2010-de-v1\\_45997.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/Code2010-de-v1_45997.pdf) Stand 13.04.2013



Vor allem für die Preisbestimmung spielt der aktuelle Zustand eine primäre Rolle. Denn ein Fahrzeug desselben Typs, kann in einem sehr schlechten Zustand schnell mal nur mehr ein Zehntel des Verkaufswerts im Top-Zustand wert sein. Damit ein Marktführer wie z.B. der *Oldtimer-Katalog* die verschiedenen Preise pro Zustand angeben kann, werden allgemein gültige Zustandsnoten vergeben. Ihre Abstufung von eins bis fünf folgt dem Schulnotensystem

### **Zustand 1**

Mängelfreier Zustand in Bezug auf Technik und Optik. Seltene Fahrzeuge der Spitzenklasse.

### **Zustand 2**

Fahrzeuge in gutem Zustand. Entweder seltener, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.

### **Zustand 3**

Fahrzeuge in gepflegten, fahrbereiten Gebrauchszustand ohne größere technische oder optische Mängel. Normale gebraucht, jedoch nicht verbraucht. Verkehrssicher!

### **Zustand 4**

Fahrzeuge mit deutlichen Gebrauchsspuren, aber noch fahrbereit. Technische und optische Mängel mit dem Restrisiko verdeckter Schäden. Sofortige Maßnahmen zur erfolgreichen Abnahme nach § 29 StVZO sind nötig.

### **Zustand 5**

Fahrzeuge in mangelhaftem, nicht fahrbereitem Gesamtzustand. Umfassende Restaurierungsarbeiten erforderlich.<sup>46</sup>

---

<sup>46</sup> Vgl. Zink (2005) S.9

Sucht man im Katalog z.B. nach den Preisen für einen Mercedes-Benz 300 SL Coupé „Flügelträger“, findet man folgende Aufstellung:

Preise in €	1	2	3	4	5
300 SL, Cpe	350.000	260.000	210.000	150.000	110.000 <sup>47</sup>

Tab. 4: Darstellung Marktführer 1<sup>48</sup>

Die Zahlen 1-5 geben die Zustandsnoten an und darunter die Preise pro Zustandsklasse.

Dass die Preisentwicklung aber nicht immer sehr einfach vorhersehbar ist, zeigt obiges Beispiel. Die Preise aus dem Beispiel mit dem Mercedes-Benz 300 SL Coupé „Flügelträger“ stammen aus dem Jahre 2005. 2011 hat diese Aufstellung folgendermaßen aussehen:

Preise in €	1	2	3	4	5
300 SL, Cpe	520.000	410.000	320.000	230.000	150.000 <sup>49</sup>

Tab. 5: Darstellung Marktführer 2<sup>50</sup>

Dies entspricht einer Wertsteigerung von 149% für die Zustandsklasse 1. Wie Marktbeobachtungen im Frühjahr 2013 auf den Fachmessen in Stuttgart und Essen zeigen, sind Fahrzeuge mit der Zustandsklasse 1 oder 2 nicht unter € 700.000 zu kaufen.

Woher Kataloge wie der „Oldtimer-Katalog“ die Preise nehmen und welche Faktoren eine entscheidende Rolle in der Preisentwicklung spielen, wird im nächsten Kapitel beschrieben.

<sup>47</sup> Vgl. Zink (2005) S.198

<sup>48</sup> Eigene Darstellung

<sup>49</sup> Vgl. [www.mercedes-oldtimer.net/marktpreise.php](http://www.mercedes-oldtimer.net/marktpreise.php) Stand 20.04.2013

<sup>50</sup> Eigene Darstellung

## 2.2.2 Markt

In Deutschland wurden bereits im Jahre 2008 Oldtimer in der Höhe von ca. EUR 4,6 Mrd. umgesetzt, in Europa waren es insgesamt ca. EUR 16,0 Mrd., Tendenz steigend.

Aufgrund der Eigenheiten des Oldtimer-Marktes, wonach ein relativ langsam wachsendes Angebot an Oldtimern bei gleichzeitig langer Haltedauer bei den Besitzern auf eine weltweit wachsende Nachfrage stößt, ist der Oldtimermarkt gewissermaßen ein Verkäufermarkt. Es ist nicht einfach, interessante Fahrzeuge zu günstigen und fairen Konditionen am Markt zu erwerben; Vorteil ist aber umgekehrt, dass gerade solche Fahrzeuge relativ schnell einen Käufer finden.

In Deutschland sind derzeit nach Angaben des AvD ca. 280.000 Oldtimer mit dem begehrten H-Kennzeichen zugelassen. Genaue Zahlen inkl. der nicht zugelassenen Garagen- und Museumsfahrzeuge liegen nicht vor, aber nach einem Artikel der Financial Times von 2011 könnten dies bereits über 600.000 sein.<sup>51</sup>

Betrachtet man die Preisentwicklung der vergangenen Jahre, so ist es kein Wunder, dass immer mehr Spekulanten den Markt für sich entdeckten. Wertzuwächse von über 300% in 10 Jahren sprechen für sich. (Beispiele folgen im weiteren Verlauf dieses Kapitels)

Einerseits, werden sehr seltene und teure Fahrzeuge vorwiegend von Sammlern in der ganzen Welt oft über viele Jahre gehalten und nicht auf dem Markt angeboten.

Andererseits finden sich innerhalb einer Modellvariante exorbitante Preisunterschiede, so z.B. bei den Porsche 911er Modellen. Von einfachen Vergasermodellen bis hin zu Turbotriebwerken, von Blech- bis zu Kunststoffkarosserien, von Motorleistungen von 90 PS bis über 900 PS.<sup>52</sup>

In den letzten Jahren haben es sich dennoch einige Institutionen zur Aufgabe gemacht, einen DAX-äquivalenten Index zu erstellen.

---

<sup>51</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 42

<sup>52</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 42

Ein Index ist eine Kennzahl, welche die Entwicklung von ausgewählten Größen darstellt. Den Ausgangspunkt für die Berechnung eines Index bildet stets ein bestimmter Zeitpunkt. Er spiegelt die zeitliche Wertentwicklung der im Index befindlichen Größen wider.

Es gibt weltweit viele verschiedene Indizes. Einer der wichtigsten, europäischen ist der DAX. Er ist ein sogenannter Aktienindex und zeigt die Entwicklung der 30 größten und umsatzstärksten, an der Frankfurter Wertpapierbörse gelisteten Unternehmen.

Beispiele der bekanntesten Oldtimer-Indizes:

- DOX

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) präsentiert mit seinem DOX, dem Deutschen Oldtimer Index, eine Währung für die Wertentwicklung auf dem Oldtimer-Markt. Basis des DOX ist die Wertentwicklung von 88 Oldtimermodellen aus sieben Ländern, die aus rund 200.000 Gutachten und Bewertungen von Classic Data ausgewählt wurden.<sup>53</sup>

Folgende Abbildung zeigt den Vergleich zwischen DOX und DAX:

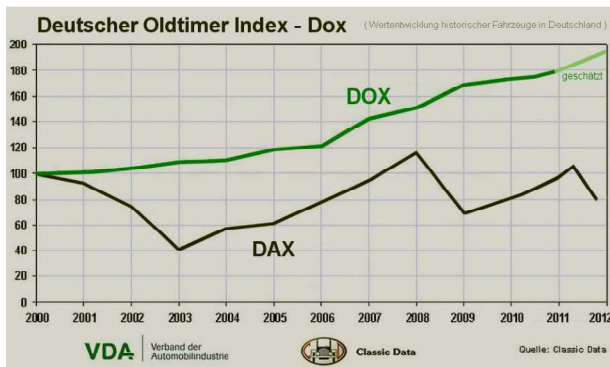


Abb. 3: DOX vs. DAX<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Vgl. <http://www.motor-klassik.de/oldtimer/deutscher-oldtimer-index-dox-statt-dax-oldies-statt-aktien-1494130.html> - 05.02.2013

<sup>54</sup> Online im Internet: URL [http://www.leipzig-oldtimer.de/images/deutscher-oldtimer-index\\_dox.jpg](http://www.leipzig-oldtimer.de/images/deutscher-oldtimer-index_dox.jpg), Stand: 05.02.2013

- HAGI-Index

Dietrich Hatlapa, ist Gründer der Historic Automobile Group International (Hagi) und Ex-Investmentbanker. Er publiziert seit Januar 2009 vier Indizes:

- HAGI Top 50  
Sammelindex mit 50 Modellen aus 18 Marken
- HAGI P-Index  
Subindex für 14 Porschemodelle
- HAGI F-Index  
Subindex für 14 Ferrarimodelle
- HAGI Top ex P&F  
Mischindex ohne den Marken Porsche und Ferrari<sup>55</sup>

- OTX

Der Index wurde erstmals 2010 von der Südwestbank aufgelegt, um die Wertentwicklung süddeutscher Autoklassiker mit anderen Anlageformen zu vergleichen. Die 20 in den Index aufgenommenen unterschiedlichen Oldtimermodelle stammen von Automobilbauern aus Baden-Württemberg, Bayern und dem südlichen Hessen.<sup>56</sup>

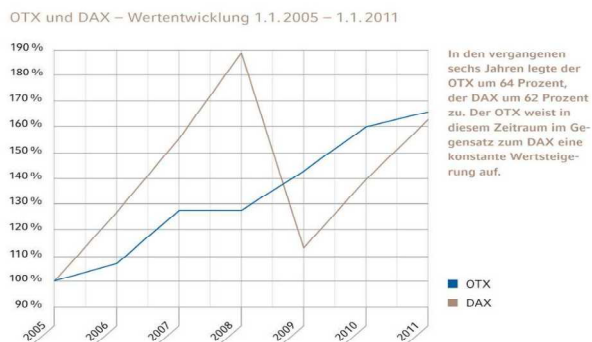


Abb. 4: OTX vs. DAX<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Vgl. [http://www.focus.de/finanzen/altersvorsorge/tid-20890/oldtimer-wichtige-regeln-fuer-oldtimer-fans\\_aid\\_585915.html](http://www.focus.de/finanzen/altersvorsorge/tid-20890/oldtimer-wichtige-regeln-fuer-oldtimer-fans_aid_585915.html), Stand: 05.02.2013

<sup>56</sup> Vgl. <http://www.kapitalanlage-sachwerte.de/old-und-youngtimer/sueddeutsche-klassiker.html>, Stand: 05.02.2013

<sup>57</sup> Online im Internet: URL <http://www.suedwestbank.de/service/newsletter/archiv/2011/02/01-oldtimerindex2010.php>, Stand: 05.02.2013

Bisher ist es nicht gelungen, einen allgemeingültigen und umfassenden Index über die ganze Bandbreite aller Oldtimer zu entwickeln. Ein Grund dafür wird sicherlich darin liegen, dass man zwar einen Trend der Preisentwicklung abbilden kann, aber nicht eine generell anerkannte „Preisliste“ für klassische Fahrzeuge entwickeln kann, da es wenig vergleichbare Fahrzeuge hinsichtlich Zustand, Ausstattung, Farbgebung, Laufleistung, Originalität, einwandfreie Historie usw. gibt.<sup>58</sup>

Dennoch wird der Versuch unternommen, einen solchen „Index der Oldtimerpreise“ als einen „Trendindikator“ zu entwickeln, der aber keineswegs den Anspruch auf wissenschaftliche Genauigkeit erheben soll.

Als gutes Nachschauwerk für Marktpreise entwickelte sich die Oldtimer Zeitung „Motor Klassik“. Dort werden nur Fahrzeuge in gepflegtem Zustand ausgewertet (Zustandsnote 1-2). Die Basis der Preisermittlung sind Angaben von Händlern, Ergebnisse von Auktionen, Privatkäufen und Auskünfte von Markenclubs. Klassiker mit sehr niedrigen Laufleistungen in neuwertigem Originalzustand oder perfekt restaurierte Oldtimer können die dort genannten Preise durchaus um bis zu 50% überschreiten.<sup>59</sup>

Viele Autoliebhaber betrachten Ihre Oldtimer jedoch als reines Anlageobjekt. Ein Oldtimer fällt in die Kategorie der Sachwerte und gilt als wertbeständig und auch aus steuerlicher Sicht spricht ebenfalls manches dafür, in schöne Sachwerte zu investieren: Steigen diese nämlich im Wert, können Sie eventuelle Veräußerungsgewinne nach Ablauf der zwölfmonatigen Spekulationsfrist steuerfrei vereinnahmen.<sup>60</sup> Lt. Michael Brückner hängt deren Wertzuwachs von gewissen Werttreibern ab:<sup>61</sup>

- Sammlermarkt

In erster Linie ist der Wertzuwachs von der Angebots- bzw. Nachfragemenge abhängig. Steigt die Nachfrage über ein bestimmtes Produkt, so kann der Hersteller oder Inhaber die Verkaufspreise erhöhen.

---

<sup>58</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 42

<sup>59</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 43

<sup>60</sup> Quelle: Brückner (2013) S. 10

<sup>61</sup> Vgl. Brückner (2013) S. 18 - 20

- Seltenheit  
Je seltener eine Sache ist, desto wertvoller wird sie. Jedoch ist auch hier eine weitere Unterscheidung zu beachten. Während z.B. Edelmetalle natürliche Ressourcen sind und von der Natur ständig nachproduziert werden, gibt es z.B. nur eine bestimmte Anzahl eines Alfa Romeo 6C 2500 Super Sports.
- Marke  
Eine Marke kennzeichnet gewisse Produkte und unterscheidet sie gleichzeitig mit Angeboten der Konkurrenz. Sie drückt einen gewissen Besitzstandard aus, mit dem sich der Konsument identifiziert.
- Diskretion und Mobilität  
Sehr gefragt sind Objekte, die einen hohen Wert auf kleinsten Raum verdichten und überdies auch ohne Probleme aus Gefahrenzonen gebracht werden können.
- Die Historie  
Auch die Anzahl der Vorbesitzer spielt bei manchen Produkten eine wichtige Rolle. Sehr interessant ist auch: Wer war der Vorbesitzer? Denn ein Cadillac, welcher von Elvis Presley persönlich gefahren wurde, wird einen höheren Verkaufspreis erzielen, als andere Modelle desselben Typs.<sup>62</sup>

Auf den folgenden Seiten werden nun einige Beispiele von Preisentwicklungen gezeigt. Die Preise beziehen sich durchgehend auf die Zustandsnoten 1-2. Preise aus den Büchern/Zeitschriften: Oldtimer Markt Sonderheft Nr. 47<sup>63</sup>, Classic Car Auction Yearbook 2009-2010<sup>64</sup>, Classic Auction Yearbook 2011-2012<sup>65</sup>, Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Vgl. Brückner (2013) S. 18 - 20

<sup>63</sup> Vgl. Oldtimer Markt Sonderheft Nr. 47

<sup>64</sup> Quelle: Orsi / Gazii (2010)

<sup>65</sup> Quelle: Orsi / Gazii (2012)

<sup>66</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011)

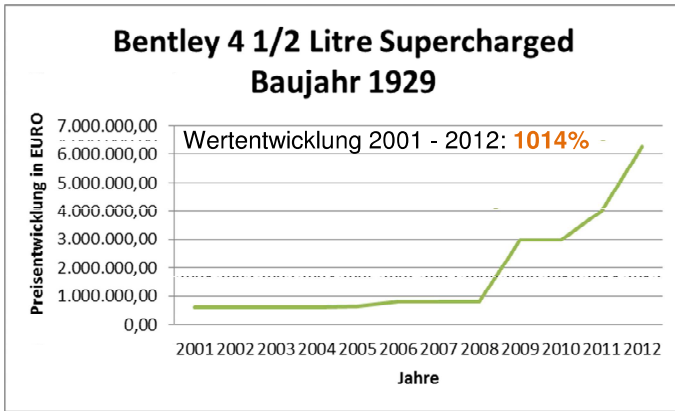


Abb. 5: Bentley<sup>67</sup>

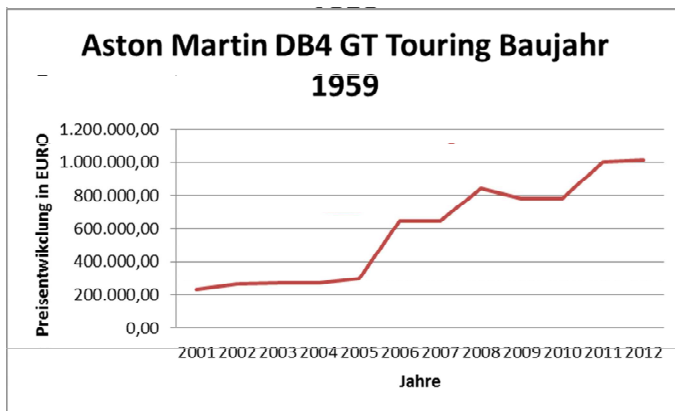


Abb. 6: Aston Martin<sup>68</sup>

<sup>67</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165

<sup>68</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165



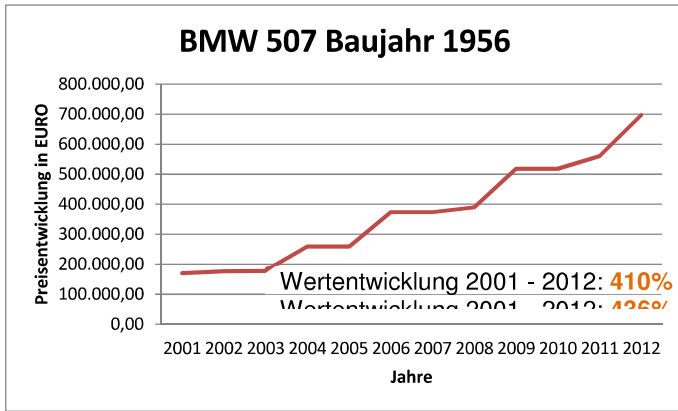


Abb. 6: BMW<sup>69</sup>

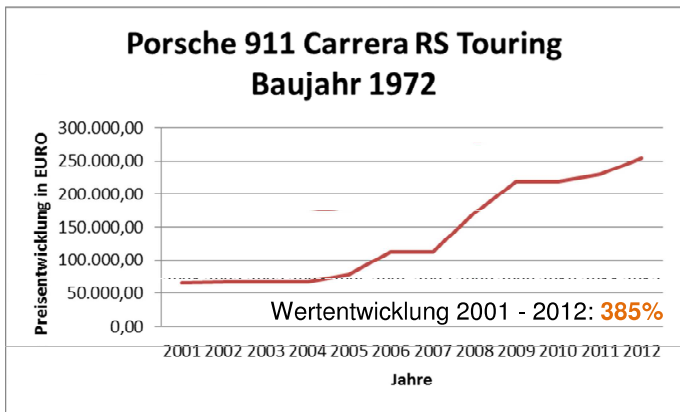


Abb. 7: Porsche<sup>70</sup>

<sup>69</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165

<sup>70</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165

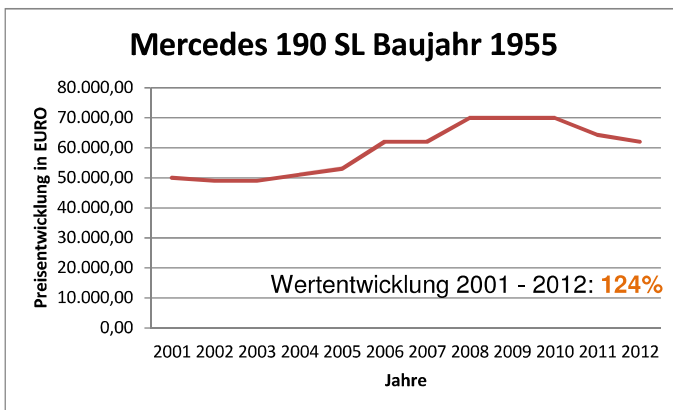


Abb. 8: Mercedes<sup>71</sup>

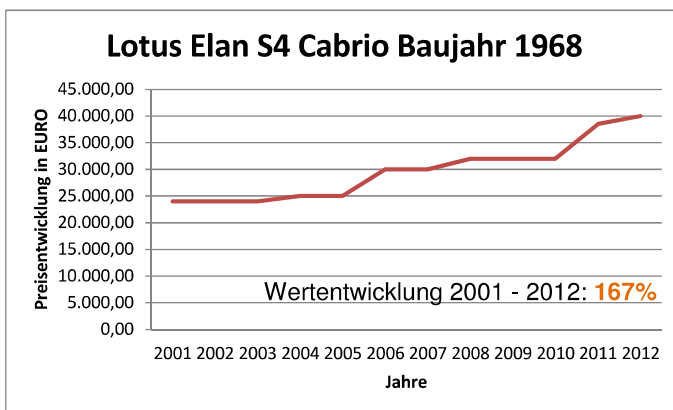


Abb. 9: Lotus<sup>72</sup>

<sup>71</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165

<sup>72</sup> Vgl. Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG (2011), S. 164-165

Nun stellt sich jedoch die Frage: „Wie kommt man zu seinem Wunschauto?“

Im Großen und Ganzen spielt sich der Handel hauptsächlich an 3 Plätzen ab:

- im Internet
- beim Oldtimer-Händler
- auf Oldtimer-Messen

### **Internet**

Wie bei mittlerweile jeden anderen Produkt, bietet das Internet ein für jeden Händler und jede Messe unschlagbares Angebot.

Immer wieder tauchen neue Autobörsen im Internet auf, in welche eine Vielzahl von Oldtimer angeboten wird. Die bekanntesten Beispiele sind:

[www.mobile.de/autoboerse](http://www.mobile.de/autoboerse)

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

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

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

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

[www.autoscout24.de](http://www.autoscout24.de)

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

uvm.

Zu beachten ist jedoch, dass die Fahrzeuge nur anhand von Fotos begutachtet werden können. Auch die Fahrzeug-Beschreibung und der Zustand werden vom Anbieter selbst geschrieben. Der Großteil der Anbieter von Oldtimer im Internet sind Private. Nur ein kleiner Teil wird von Oldtimer-Händlern angeboten.

### **Oldtimer-Händler**

Gegenüber einer Online-Börse bietet der Oldtimer-Händler einige Vorteile. Angefangen von der fachmännischen Beratung über Begutachtung vor Ort, ist es auch möglich eine Probefahrt zu vereinbaren.

Hierbei kann man herausfinden, ob das Auto auch wirklich zu einem passt. Die Frage, ob man sich im Auto wohl fühlt, ob man angenehm sitzt, ob einem der Sound gefällt, usw. kann beim Kauf über eine Online-Börse niemals beantwortet werden.

Der Händler muss auch für einen Oldtimer Gewährleistung geben. Er haftet demnach für seine Aussagen. Daher hat man hier eine wesentlich höhere Sicherheit. Dem gegenüber stehen natürlich die etwas höheren Preise, die beim Oldtimerhändler gezahlt werden müssen.

### **Oldtimer-Messen**

Die größten Oldtimer-Messen in Europa sind:<sup>73</sup>

„Retromobil“ – Paris, Frankreich

„Auto e Moto d’Epoca“ – Padua, Italien

„Retro-Classic“ – Stuttgart, Deutschland

„Techno-Classica“ – Essen, Deutschland

„Classic Expo“ – Salzburg, Österreich

Neben diesen großen Oldtimermessen gibt es noch viele weitere in ganz Europa. Diese Messen erfreuen sich immer größerer Beliebtheit. Ein Artikel in der renommierten Zeitschrift „*Motor Klassik*“ berichtete folgendes über die Messe in Stuttgart:

*„Die „Retro-Classic“ strahlt dieser Tage mit 77.000 Besuchern, 1.300 Ausstellern, 3.000 Fahrzeugen und dem restlos ausgebuchten und 100.000 m<sup>2</sup> großen Messezentrum über die Grenzen hinaus. Der Event gilt als Saisonauftakt und Szenetreff und er ist ein Gradmesser für einen Markt, der immer mehr an Bedeutung gewinnt. ...“<sup>74</sup>*

Ein Vorteil an Oldtimermessen gegenüber einem Händler ist, dass man hier ein extrem großes und vielfältiges Angebot vorfindet und nicht nur Fahrzeuge, sondern auch Ersatzteile, Veranstaltungen, usw. angeboten werden.

---

<sup>73</sup> Vgl. <http://www.messen.de/de/1278/branchen/Oldtimer%20-%20Youngtimer.html>  
Stand 25.06.2013

<sup>74</sup> Vgl. Hofbauer (2013), S. 34

## 2.2.3 Zielgruppe

Eine Befragung an der „Retro-Classic“ in Stuttgart kam zu dem Ergebnis, dass ein erheblicher Anteil der Besucher bis zu € 50.000,- für die Realisierung ihres automobilen Traumes ausgeben würden.<sup>75</sup>

Generell ist die Zielgruppe, die für den Kauf von Oldtimern in Frage kommt breit gefächert.

Zu unterscheiden sind jene Personen, die sich mit EINEM Oldtimer einen persönlichen Traum erfüllen wollen, die Zielgruppe der Sammler und Liebhaber und jene Personen, die Oldtimer als Investment ansehen und die Fahrzeuge gar nicht benutzen.

Jene privaten Haushalte, die sich einen Oldtimer anschaffen um einen persönlichen Traum zu verwirklichen, haben je nach Haushaltskasse ein begrenztes Budget. Es handelt sich hierbei um den klassischen Drittwagen, der meist nur bei Schönwetter eingesetzt wird. Das Motiv der Wertanlage ist hierbei zwar vorhanden, aber nicht das führende Motiv für die Anschaffung.

Jene Oldtimerliebhaber, die sich ganze Sammlungen anschaffen, haben sich meistens einer Marke verschrieben. Man sammelt zum Beispiel Ferraris, Porsche, oder eine andere Marke. Diese Spezialisierung bringt meist Vorteile, weil man sich auch beim Service auf einen Partner beschränken kann. Diese Personen verfügen sehr oft über ein sehr ausgeprägtes Wissen, bezüglich der Geschichte und Technik der zu sammelnden Marke.

Oftmals sind jene Personen auch in entsprechenden Markenclubs aktiv und besuchen mit ihren speziellen Fahrzeugen auch Treffen und Ausfahrten.

Der Blickwinkel der Wertanlage ist beim Sammler schon wesentlich stärker ausgeprägt, aber trotzdem noch nicht das alleinige entscheidende Element.

Eine eigene Zielgruppe sind die Sammler von historischen Rennfahrzeugen. Meistens werden diese dann auch noch rennmäßig auf diversen Rennstrecken eingesetzt. Bei echten, historischen Rennfahrzeugen sind zuletzt ext-

---

<sup>75</sup> Vgl. Hofbauer (2013), S. 34

rem hohe Wertsteigerungen erzielt worden. Ein absolutes Highlight kommt bei Boonhams in Goodwood im Juli 2013 unten den Hammer. Der Mercedes Silberpfeil, welcher von Juan Manuel Fangio gefahren wurde. Dieses Fahrzeug hat das Potential das teuerste jemals gehandelte Kraftfahrzeug zu werden.

Dieses Auto gehört dann eindeutig zu den reinen Wertanlagen. Dies sind Fahrzeuge, die von Finanzanlegern zur Wertsteigerung gekauft werden.

Für die Auswahl dieser Fahrzeuge braucht man sehr viel Know-how. Wichtigstes Thema hierbei, die Echtheit des Fahrzeugs, die lückenlose Geschichte und der aktuelle Zustand.

Derzeit gesuchtester Trend sind die Fahrzeuge im absoluten Originalzustand. Autos im ersten Lack, mit dem ersten Leder und funktionierender Technik. Der Erstauszlieferungszustand ist nicht reproduzierbar und daher besonders gesucht. Man kann ein Fahrzeug mehrmals zum Zustand 1 restaurieren, den Urzustand gibt es aber nur einmal.

Die lückenlose Geschichte und deren Dokumentation ist ebenfalls ein wichtiges Wertekriterium. Je wertvoller ein Auto ist, umso wichtiger ist die Historie. Besonders bei Rennfahrzeugen kommt es darauf an, wer mit dem Auto an welchem Rennen teilgenommen hat.

Für den reinen Finanzanleger ist die Echtheit eines Fahrzeugs von entscheidender Bedeutung. Das klingt zwar banal, ist es aber nicht. Vielfach werden täuschend echte Kopien angeboten und als Original verkauft. Wie im Abschnitt Portfolio (Punkt 2.1.1.) beschrieben, gibt es verschiedene Arten der Fahrzeuginstandsetzung. Der aktuelle Trend ist, so viel wie möglich alte, originale Substanz zu erhalten, auch wenn sie nicht mehr 100%ig optimal ist. Es ist nicht unüblich sogar metallurgische Untersuchungen anzustellen um das Alter von Karosserie und Fahrwerk zu ermitteln.

## 2.3. Bewertung

Dieses Kapitel wendet nun das gesammelte Wissen aus dem Vorkapitel in 2 Nutzwertanalysen an. Hier wird sich zeigen, ob der Oldtimer eine sinnvolle Investition ist und darüber hinaus, welches Fahrzeug sich dazu eignet.

Dazu wird im ersten Punkt das Verfahren der Nutzwertanalyse vorgestellt. Vorerst ein paar allgemeine Informationen und anschließend werden die dazu benötigten Schritten mit Hilfe von graphischen Darstellungen dargestellt.

Im zweiten Punkt werden nun die 2 Nutzwertanalysen durchgeführt. Die 1. Nutzwertanalyse beschäftigt sich mit dem Oldtimer im Vergleich zu anderen Kapitalanlageformen. Dazu wird der „Oldtimer als Anlage“ in einer mit selbstgewählten Kapitalanlagen verglichen.

Danach werden im Rahmen einer zweiten Nutzwertanalyse mehrere Oldtimer miteinander verglichen. Primäres Ziel dieser Analyse ist es, Oldtimer verschiedener Preisklassen, anhand von emotionalen und wirtschaftlichen Kriterien gegenüberzustellen.

Letzter Punkt stellt die daraus resultierenden Ergebnisse der beiden Analysen dar.

### 2.3.1 Verfahren

Die Handlungen von Unternehmen sind darauf abgestellt, bestimmte Ziele zu erreichen. Diese bestehen nicht nur aus monetären Größen wie Gewinn und Rentabilität, sondern auch aus nicht-monetären und oft schwer quantifizierbaren Zielinhalten wie Marktanteil, Firmenimage oder Betriebssicherheit, die ebenso entscheidungsrelevant sind.<sup>76</sup>

---

<sup>76</sup>Vgl. Huch/Behme/Ohlendorf (2004), S. 146

Sowohl in den statischen als auch in den dynamischen Verfahren der Investitionsrechnung können jedoch nur monetäre Zielgrößen erfasst werden. Als Instrument zum systematischen Vergleich von Handlungsalternativen bietet sich die Nutzwertanalyse an. Die Nutzwertanalyse ist eine im technischen Bereich konzipierte Methode zur Alternativbewertung für Entscheidungen, bei denen nicht nur ein einzelnes Bewertungskriterium zur Verfügung steht, sondern verschiedene Ziele gleichzeitig miteinander in Konkurrenz stehen.<sup>77</sup> Sie ermöglicht es, neben den quantitativ erfassbaren Konsequenzen von alternativen Vorhaben zusätzlich beliebig viele qualitative Faktoren mit einfließen zu lassen.<sup>78</sup>

Die Nutzwertanalyse wurde in den Vereinigten Staaten als „utility analysis“ entwickelt und beruht auf dem entscheidungstheoretischen Modellansatz zur Lösung von Auswahlproblemen. Die erste ausführliche deutschsprachige Darstellung wurde von Christoph Zangemeister Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts entwickelt. Er definiert wie folgt.<sup>79</sup>

*„Die Nutzwertanalyse ist eine Planungsmethode zur systematischen Entscheidungsvorbereitung bei der Auswahl von Projektalternativen. Sie analysiert eine Menge komplexer Handlungsalternativen mit dem Zweck, die einzelnen Alternativen entsprechend den Präferenzen des Entscheidungsträgers bezüglich eines mehrdimensionalen Zielsystems zu ordnen.“<sup>80</sup>*

Von Beginn der Nutzwertanalyse ist es sinnvoll, eine Vorauswahl auf eine überschaubare Menge von Handlungsalternativen zu treffen, da die Nutzwertanalyse sonst zu aufwendig wird und die Übersichtlichkeit leidet. Lösungen, die ganz offensichtlich nicht realisierbar sind, scheiden in diesem Schritt aus, wobei die Gründe für das Ausscheiden zu nennen und dokumentieren sind.<sup>81</sup>

Danach werden die Entscheidungskriterien zur Alternativauswahl festgelegt und eine subjektive Einschätzung der relativen Bedeutung der einzelnen Kriterien vorgenommen. Dann kann eine Bewertung der Zielerreichung der in

---

<sup>77</sup> Vgl. Preißner (2008), S. 75

<sup>78</sup> Vgl. Rüegg-Stürm (2009), S. 207

<sup>79</sup> Vgl. Schreiner (2002), S. 13

<sup>80</sup> Quelle: Zangemeister (1971), S. 45

<sup>81</sup> Vgl. Hofmeister (2007) S. 280



Frage kommenden Handlungsalternativen in Bezug auf jedes einzelne Zielkriterium erfolgen. Die so ermittelten Werte werden als die jeweiligen Teilnutzen der Alternativen bezeichnet. Diese werden entsprechend ihrer relativen Bedeutung gewichtet und zu dem Gesamtnutzen der einzelnen Handlungsalternativen summiert.<sup>82</sup>

Nach Prof. Dr. René-Claude Urbatsch setzt sich der Ablauf in 5 Schritten zusammen, welche nachstehend genauer beschrieben werden:<sup>83</sup>

1. Festlegung der Kriterien
2. Festlegung der Gewichtung
3. Festlegung der Rangziffern
4. Berechnung des Teilnutzens
5. Festlegung des Gesamtnutzens

Problemstellung des Beispiels:

Wir benötigen dringend eine Waschmaschine, da die alte Maschine nicht mehr repariert werden kann. Folgende Alternativen stehen zur Verfügung:

- AEG
- Cordes
- Siemens<sup>84</sup>

## 1. Schritt: Festlegung der Kriterien

Kriterium	Gewichtung	AEG		Cordes		Siemens	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Preis							
Handling							
Sicherheit							
Gewicht							
Gesamtnutzen							

Zu den Kriterien gehören Preis, Handling, Sicherheit und das Gewicht der Maschine. Selbstverständlich können andere und/oder weitere Kriterien herangezogen werden.

Abb. 10: Nutzerwertanalyse: 1. Schritt<sup>85</sup>

<sup>82</sup> Vgl. Rüegg-Stürm (2009), S. 20

<sup>83</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 212ff

<sup>84</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 212

## 2. Schritt: Festlegung der Gewichtung

Kriterium	Gewichtung	AEG		Cordes		Siemens	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Preis	25						
Handling	10						
Sicherheit	45						
Gewicht	20						
Gesamtnutzen							

Bei der Gewichtung der Kriterien ist darauf zu achten, dass die Summe der Gewichtung 100% betragen muss. Ein Unter- bzw. Überschreiten **ist nicht zulässig**.

Abb. 11: Nutzerwertanalyse: 2. Schritt<sup>86</sup>

## 3. Schritt: Festlegung der Rangziffern

Kriterium	Gewichtung	AEG		Cordes		Siemens	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Preis	25	1		2		3	
Handling	10	3		1		2	
Sicherheit	45	1		1		3	
Gewicht	20	2		3		1	
Gesamtnutzen							

Es ist zu beachten, dass die Anzahl der Rangziffern nicht die Anzahl der Alternativen überschreiten sollte. Eine hohe Rangziffer bedeutet ein gutes Ergebnis vice versa.

Abb. 12: Nutzerwertanalyse: 3. Schritt<sup>87</sup>

<sup>85</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 213

<sup>86</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 214

<sup>87</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 215

#### 4. Schritt: Berechnung des Teilnutzens

Kriterium	Gewichtung	AEG		Cordes		Siemens	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Preis	25	1	25	2	50	3	75
Handling	10	3	30	1	10	2	20
Sicherheit	45	1	45	1	45	3	135
Gewicht	20	2	40	3	60	1	20
Gesamtnutzen							

Der Teilnutzen ergibt sich aus dem Produkt der Gewichtung des Kriteriums mit der Rangziffer der jeweiligen Alternative.

Abb. 13: Nutzerwertanalyse: 4. Schritt<sup>88</sup>

#### 5. Schritt: Festlegung des Gesamtnutzens

Kriterium	Gewichtung	AEG		Cordes		Siemens	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Preis	25	1	25	2	50	3	75
Handling	10	3	30	1	10	2	20
Sicherheit	45	1	45	1	45	3	135
Gewicht	20	2	40	3	60	1	20
Gesamtnutzen			140		165		250

Der Gesamtnutzen je Alternative ergibt sich der Summierung der Teilnutzen. Der Investor sollte sich für die Alternative entscheiden, die den höchsten Gesamtnutzen stiftet – hier also SIEMENS.

Abb. 14: Nutzerwertanalyse: 5. Schritt<sup>89</sup>

<sup>88</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 216

<sup>89</sup> Quelle: Urbatsch (2012), S. 217

## 2.3.2. Funktion

In diesem Kapitel werden 2 Nutzwertanalysen vorgeschallt.

Die 1. Nutzwertanalyse vergleicht den Oldtimer mit selbst ausgewählten Kapitalanlagen. Anschließend werden Oldtimer verschiedener Preisklassen, im Rahmen einer weiteren Nutzwertanalyse, miteinander verglichen.

Die Kapitalanlageformen wurden nach folgenden Kriterien bewertet:

### Beschaffung

Hier wurden Aufwand und Kosten zur Beschaffung der Kapitalanlage bewertet. Während man fungible Anlagen wie Aktien mühelos vom Computer aus kaufen kann, bedarf es für einen Oldtimer schon mehr Aufwand.

### Rendite

Die Rendite soll beantworten, wie gut es in einem abgelaufenen Zeitraum gelungen ist, einen früher gegebenen Geldbetrag in ein heutiges Anlageergebnis zu transformieren, oder es für eine kommende Periode gelingen dürfte, einen heutigen Geldbetrag in ein späteres Anlageergebnis zu transformieren.<sup>90</sup> Diese Analyse bewertet die maximale Durchschnittsrendite.

### Sicherheit

Die Sicherheit (die Erhaltung des Wertes des Vermögens) hängt von den Risiken der jeweiligen Anlageform ab.<sup>91</sup> Risiken im Zusammenhang mit Kapitalanlagen sind dann gegeben, wenn im Zeitpunkt des Erwerbs die Möglichkeit besteht, dass der in der Zukunft realisierte Ertrag vom vorher erwarteten Ertrag abweicht.<sup>92</sup>

---

<sup>90</sup> Quelle: Spremann / Gantenbein (2007), S. 61

<sup>91</sup> Vgl. Schneider / Wirth / Andre / Geissler / Grbenic (2007) S. 108

<sup>92</sup> Vgl. Stechow (2002) S. 26

### Liquidität

Die Liquidität einer Kapitalanlage wird dadurch bestimmt, wie schnell der Anlagebetrag, der in einer bestimmten Form investiert wurde, realisiert bzw. wieder zu Bankguthaben oder Bargeld umgewandelt werden kann.<sup>93</sup>

### Laufende Kosten

Darunter fallen Kriterien wie Depotgebühren, Erhaltungsaufwand, Steuern, Versicherung, usw.

### Nutzbarkeit

Hier wird die mögliche Nutzbarkeit im Alltag bewertet. Während man in einer Immobilie wohnen kann, ist mit einem Barren Gold nicht viel anzufangen.

---

<sup>93</sup> Vgl. Götte (2001) S. 4

	Gewichtung	Sparbuch		Anleihen		Aktien		Gold		Ferienimmobilien		Oldtimer	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Beschaffung													
Rendite													
Sicherheit													
Liquidität													
laufende Kosten													
Nutzbarkeit													
Gesamtnutzen													

Tab. 6: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 1<sup>94</sup>

	Gewichtung	Sparbuch		Anleihen		Aktien		Gold		Ferienimmobilien		Oldtimer	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Beschaffung	5												
Rendite	50												
Sicherheit	10												
Liquidität	10												
laufende Kosten	10												
Nutzbarkeit	5												
Gesamtnutzen													

Tab. 7: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 2<sup>95</sup>

<sup>94</sup> Eigene Darstellung

<sup>95</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	Sparbuch		Anleihen		Aktien		Gold		Ferienimmobilien		Oldtimer	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Beschaffung	5	4		6		6		3		1		2	
Rendite	50	1		2	100	6	300	4	200	3	5	5	250
Sicherheit	10	6	60	2	20	1	10	6	60	4	40	4	40
Liquidität	10	6	60	5	50	5	50	3	30	1	10	2	20
laufende Kosten	10	6	60	4	40	4	40	5	50	1	10	2	20
Nutzbarkeit	5	3	15	3	15	3	15	4	20	6	30	6	30
Gesamtnutzen													

Tab. 8: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 3<sup>96</sup>

	Gewichtung	Sparbuch		Anleihen		Aktien		Gold		Ferienimmobilien		Oldtimer	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Beschaffung	5	4	20	6	30	6	30	3	15	1	5	2	10
Rendite	50	1	50	2	100	6	300	4	200	3	150	5	250
Sicherheit	10	6	60	2	20	1	10	6	60	4	40	4	40
Liquidität	10	6	60	5	50	5	50	3	30	1	10	2	20
laufende Kosten	10	6	60	4	40	4	40	5	50	1	10	2	20
Nutzbarkeit	5	3	15	3	15	3	15	4	20	6	30	6	30
Gesamtnutzen													

Tab. 9: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 4<sup>97</sup>

<sup>96</sup> Eigene Darstellung

<sup>97</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	Sparbuch		Anleihen		Aktien		Gold		Ferienimmobilien		Oldtimer	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
Beschaffung	5	4	20	6	30	6	30	3	15	1	5	2	10
Rendite	50	1	50	2	100	6	300	4	200	3	150	5	250
Sicherheit	10	6	60	2	20	1	10	6	60	4	40	4	40
Liquidität	10	6	60	5	50	5	50	3	30	1	10	2	20
laufende Kosten	10	6	60	4	40	4	40	5	50	1	10	2	20
Nutzbarkeit	5	3	15	3	15	3	15	4	20	6	30	6	30
Gesamtnutzen			265		255		445		375		245		370

Tab. 10: Nutzwertanalyse Kapitalanlagen Schritt 5<sup>98</sup>

<sup>98</sup> Eigene Darstellung



Die zweite Nutzwertanalyse bewertet nun innerhalb der Oldtimerbranche. Da es jedoch nicht möglich war, den gesamten Oldtimer-Markt darzustellen, wurden Fahrzeuge verschiedener Preisklassen gewählt. Die Fahrzeuge befinden sich in einer Preisspanne von € 22.500,- bis € 620.000,- und stammen von sechs unterschiedlichen Marken. Die Baujahre reichen von 1958 bis 1973, diese spielen für die Bewertung jedoch keine wesentliche Rolle.

Wertvolle Informationsgrundlage dieser Auswertung war das Buch „Die 500 besten Oldtimer Investments“ von Hans J. Schippers, welches für Oldtimer-Einsteiger sehr hilfreich sein kann. Die Bewertung wurde mit Hilfe von Oldtimer-Experte Mag. Michael Höll durchgeführt, welcher seit 2004 als Geschäftsführer der Firma „Classica Automobile GmbH“ in der Oldtimerbranche tätig ist.

Nachfolgend sind die Fahrzeuge (inkl. aktuellen Preis) und die Bewertungskriterien aufgelistet. Diese werden anschließend in der Nutzwertanalyse angewendet.

Die Fahrzeuge:<sup>99</sup>

VW Käfer 1500 Cabriolet Bj. 1970	€ 22.500,-
Ford Mustang 289 Fastback Bj. 1966	€ 45.800,-
Austin Healey 100/6 Roadster Bj. 1958	€ 59.800,-
Ferrari Dino 246 GT Bj. 1969	€ 190.000,-
Porsche 911 Carrera RS 2.7 Bj. 1973	€ 250.000,-
Mercedes-Benz 300 SL Coupé Bj. 1962	€ 620.000,-

Markenimage

Hierbei zählt nicht das heutige Markenimage, sondern das der Reputation als klassische Marke. Die höchste Punktezahl bringen demnach nur Marken, bei deren Fahrzeugen es sich nahezu ausschließlich um weltweit anerkannte Klassiker handelt.

Rarität, Exklusivitäts-Bonus

Selten bzw. selten gewordene Fahrzeuge oder solche, die nur in limitierter Auflage hergestellt wurden, erreichen eine höhere Exklusivität, erregen mehr Aufsehen und sind – in der Regel – teurer und begehrter.<sup>100</sup>

---

<sup>99</sup> Vgl. Oldtimer Markt Sonderheft Nr. 51 (2013) S.51ff

<sup>100</sup> Vgl. Schippers (2007) S. 14f

#### Bemerkenswerte Technik

Diese Bewertung misst den Aufwand und den Innovationsgrad, der in Motor, Fahrwerk oder in das Gesamtkonzept investiert wurde – immer gemessen in Relation zum Stand der Technik der jeweiligen Epoche.

#### Bemerkenswertes Design

Bedeutung und Mut zu neuen Wegen und Formen geht hier über Gefälligkeit. Aber auch die Dauerhaftigkeit eines Entwurfs wird entsprechend berücksichtigt.

#### Wirtschaftlichkeit Unterhalt

Wer sich für einen Exoten entscheidet, muss bei Fahrbereitschaft oft ein weiteres Vermögen in die Erhaltung investieren, während der Kostenfaktor bei einem moderneren Fahrzeug relativ bescheiden ausfällt.

#### Verfügbarkeit/Preis Ersatzteile

Ein für die meisten Oldiebesitzer besonders wichtiges Kriterium, das Verfügbarkeit und Beschaffungsaufwand bewertet. Für bekannte, gefragte oder stark verbreitete Fahrzeuge gibt es Teilespezialisten, die international versenden.

#### Restaurationsmöglichkeiten

Dieses Kriterium steht für die Aussichten, im einen akzeptablen Umkreis bzw. ohne extremen Aufwand einen geeigneten Restaurationsbetrieb für das jeweilige Fahrzeug zu finden. Je älter oder seltener das Fahrzeug, desto schwieriger kann dies sein.

#### Wertsteigerung-Potenzial

Einschätzung der Aussichten, inwieweit Beliebtheit und Nachfrage den Wert des Fahrzeuges unter gleichen Bedingungen wie bisher in den nächsten 5 Jahren beeinflussen, auch unter Einbezug der bisherigen Wertentwicklung. Diese kann zwar nicht 1:1 übertragen werden, lässt wohl aber Tendenzen erkennen. Unerwartete Krisen (Politik, Wirtschaft, Rohstoffe) oder kontrapro-

duktive Gesetzesänderungen können die Märkte allerdings erheblich beeinflussen.

#### Wiederverkaufs-Chancen

Manche Typen sind immer gefragt, manche gerade im Trend, manche kommen erst und für andere wiederum finden sich schwierig Kaufinteressenten. Hier wurde anhand der Einschätzung mittelfristiger, internationaler Nachfrageentwicklung bewertet.<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Vgl. Schippers (2007) S. 14f

	Gewichtung	VW		FORD		AUSTIN HEALEY		FERRARI		PORSCHE		MERCEDES	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
<b>A. EMOTIONALE KRITERIEN</b>													
Markenimage													
Rarität, Exklusivitäts-Bonus													
Bemerkenswerte Technik													
Bemerkenswertes Design													
Summe A													
<b>B. RATIONALE KRITERIEN</b>													
Wirtschaftlichkeit/Unterhalt													
Verfügbarkeit/Preis-Ersatzteile													
Restaurationsmöglichkeiten													
Wertsteigerungs-Potenzial													
Wiederverkaufs-Chancen													
Summe B													
Gesamtnutzen													

Tab. 11 : Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 1<sup>102</sup>

<sup>102</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	VW		FORD		AUSTIN HEALEY		FERRARI		PORSCHE		MERCEDES	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
<b>A. EMOTIONALE KRITERIEN</b>													
Markenimage	5												
Rarität, Exklusivitäts-Bonus	10												
Bemerkenswerte Technik	5												
Bemerkenswertes Design	5												
<b>Summe A</b>	<b>25</b>												
<b>B. RATIONALE KRITERIEN</b>													
Wirtschaftlichkeit Unterhalt	10												
Verfügbarkeit/Preis Ersatzteile	10												
Restaurationsmöglichkeiten	5												
Wertsteigerungs-Potenzial	30												
Wiederverkaufs-Chancen	20												
<b>Summe B</b>	<b>75</b>												
<b>Gesamtnutzen</b>	<b>100</b>												

Tab. 12: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 2<sup>103</sup>

<sup>103</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	VW		FORD		AUSTIN HEALEY		FERRARI		PORSCHE		MERCEDES	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
<b>A. EMOTIONALE KRITERIEN</b>													
Markenimage	5	1		2		3		6		5		6	
Rarität, Exklusivitäts-Bonus	10	1		2		3		4		5		6	
Bemerkenswerte Technik	5	3		3		1		5		5		6	
Bemerkenswertes Design	5	1		3		3		5		5		6	
Summe A	25												
<b>B. RATIONALE KRITERIEN</b>													
Wirtschaftlichkeit Unterhalt	10	6		4		5		4		2		1	
Verfügbarkeit/Preis Ersatzteile	10	6		5		5		5		5		1	
Restaurationsmöglichkeiten	5	6		4		4		4		5		4	
Wertsteigerungs-Potenzial	30	3		3		1		5		5		6	
Wiederverkaufs-Chancen	20	4		1		4		4		5		6	
Summe B	75												
Gesamtnutzen	100												

Tab. 13: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 3<sup>104</sup>

<sup>104</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	VW		FORD		AUSTIN HEALEY		FERRARI		PORSCHE		MERCEDES	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
<b>A. EMOTIONALE KRITERIEN</b>													
Markenimage	5	1	5	2	10	3	15	6	30	5	25	6	30
Rarität, Exklusivitäts-Bonus	10	1	10	2	20	3	30	4	40	5	50	6	60
Bemerkenswerte Technik	5	3	15	3	15	1	5	5	25	5	25	6	30
Bemerkenswertes Design	5	1	5	3	15	3	15	5	25	5	25	6	30
Summe A	25												
<b>B. RATIONALE KRITERIEN</b>													
Wirtschaftlichkeit Unterhalt	10	6	60	4	40	5	50	4	40	2	20	1	10
Verfügbarkeit/Preis Ersatzteile	10	6	60	5	50	5	50	5	50	5	50	1	10
Restaurationsmöglichkeiten	5	6	30	4	20	4	20	4	20	5	25	4	20
Wertsteigerungs-Potenzial	30	3	90	3	90	1	30	5	150	5	150	6	180
Wiederverkaufs-Chancen	20	4	80	1	20	4	80	4	80	5	100	6	120
Summe B	75												
Gesamtnutzen	100												

Tab. 14.: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 4<sup>105</sup>

<sup>105</sup> Eigene Darstellung

	Gewichtung	VW		FORD		AUSTIN HEALEY		FERRARI		PORSCHÉ		MERCEDES	
		Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen	Rang	Teilnutzen
<b>A. EMOTIONALE KRITERIEN</b>													
Markenimage	5	1	5	2	10	3	15	6	30	5	25	6	30
Rarität, Exklusivitäts-Bonus	10	1	10	2	20	3	30	4	40	5	50	6	60
Bemerkenswerte Technik	5	3	15	3	15	1	5	5	25	5	25	6	30
Bemerkenswertes Design	5	1	5	3	15	3	15	5	25	5	25	6	30
Summe A	25		35		60		65		120		125		150
<b>B. RATIONALE KRITERIEN</b>													
Wirtschaftlichkeit Unterhalt	10	6	60	4	40	5	50	4	40	2	20	1	10
Verfügbarkeit/Preis Ersatzteile	10	6	60	5	50	5	50	5	50	5	50	1	10
Restaurationsmöglichkeiten	5	6	30	4	20	4	20	4	20	5	25	4	20
Wertsteigerung-Potenzial	30	3	90	3	90	1	30	5	150	5	150	6	180
Wiederverkaufs-Chancen	20	4	80	1	20	4	80	4	80	5	100	6	120
Summe B	75		320		220		230		340		345		340
Gesamtnutzen	100		355		280		295		460		470		490

Tab. 15: Nutzwertanalyse Oldtimer Schritt 5<sup>106</sup>

<sup>106</sup> Eigene Darstellung



## 2.3.3 Ergebnis

Nachfolgend nun das Ergebnis der beiden Nutzwertanalysen:

### **Nutzwertanalyse 1: Oldtimer im Vergleich mit anderen Kapitalanlageformen**

Zu erwähnen ist hier nochmals, dass die Auswahl der Kapitalanlageformen, sowie deren Bewertung aus rein subjektiven Empfinden bewertet wurde. Das gesammelte Wissen stammt von Erfahrungen aus der Schule, dem Studium und einer 2-jährigen Tätigkeit in einer Bank.

Der Oldtimer schneidet im Vergleich noch vor Ferienimmobilien, Anleihen und Sparbuch, jedoch hinter Aktien und Gold auf Platz 3 ab. Wichtigstes Kriterium war hier die Rendite, welches mit einer Gewichtung von 50 Punkten einen Großteil der Punkte ausmachte.

Mit Rang 5 bei den Renditen, bedeutete dies satte 250 Punkte für den Oldtimer. Bei Beschaffung, Liquidität und laufende Kosten erreichte der Oldtimer jeweils nur den 2. Rang. Es bedarf nämlich weit mehr Aufwand einen Oldtimer zu erwerben und anschließend wieder zu verkaufen, als sich Aktien ganz locker und bequem zu Hause über dem Computer zu kaufen/verkaufen. Auch bei den laufenden Kosten hat der Oldtimer das Nachsehen gegenüber vielen Anlagen, da hier z.B. die Versicherungskosten, Erhaltungskosten, Garagenkosten u.v.a. mit eingerechnet werden.

Die Sicherheit wurde mit dem Rang 4 bewertet, da es sich hier um einen Sachwert handelt welcher einen Inflationsschutz bietet. Auch entscheidend war hier die Tatsache, dass die Anzahl der Fahrzeuge endlich und die Nachfrage stark anwachsend ist. Dies bedeutet Sicherheit in Hinsicht auf Verkauf und Wertsteigerung.

In Sachen Nutzbarkeit liegt der Oldtimer mit der Ferienimmobilie klar vorne. Keine andere Kapitalanlage ermöglicht es besser, Spaß und Kapitalanlage in solch einer Perfektion zu verbinden.

## **Nutzwertanalyse 2: Oldtimer im Vergleich verschiedener Preisklassen**

Klar vorne sind hier Mercedes, Porsche und Ferrari, welche auch in dieser Reihenfolge das Rennen für sich entscheiden. Nachreihend stehen Volkswagen, Austin Healey und Ford. Mögliche Gründe für dieses Ergebnis sind unter anderem die Zuverlässigkeit der Modelle aus Stuttgart, welche bei den Kunden sehr geschätzt, auch die gute Versorgung mit Ersatzteilen ist bei diesen beiden Marken gewährleistet. Diese stellen sich auch in der Preisgestaltung als durchaus leistbar dar.

Ferrari hat sich als Mythos etabliert. Wer neu in die Oldtimerszene einsteigt, sich nicht wirklich auskennt und überdurchschnittlich viel Geld zur Verfügung hat, greift am ehesten zu einem Ferrari als Statussymbol.

Volkswagen als global Player in der Automobilszene hat in der Vergangenheit den Wert auf Massenware gelegt, weshalb es auch bis heute als Marke weit verbreitet ist, jedoch keine wirklichen Glanzstücke aus der Vergangenheit präsentieren kann. Die Ersatzteilversorgung ist hier, wie bei Ferrari, relativ hochpreisig.

Austin Healey ist heutzutage ebenso ein Statussymbol und ein weit verbreitetes „Spaßmobil“. Ford verfügt mit den Escort und den Capri-Modellen ebenso über Massenware.

Hauptkriterium waren das Wertsteigerungs-Potenzial sowie die Wiederverkaufs-Chancen. Diese machten zusammen eine Gewichtung von 50 Punkten aus. Die 3 teuersten Fahrzeuge schieden hier mit Abstand am besten ab. Abzuleiten ist dies sehr stark von den ersten 4 Kriterien, welche sich unter den „Emotionalen Kriterien“ befinden. Denn bei den sehr teuren Fahrzeugen handelt es sich um Raritäten, mit hervorragendem Markenimage und zugleich bemerkenswerte Technik und/oder Design.

Betrachtet man die weiteren Kriterien, ist kaum ein Unterschied zwischen den unteren und den oberen Preisklassen zu erkennen. Einziger Ausreißer ist hier der Mercedes, welcher mit sehr schlechten Rängen abschnitt.

Klar hervorzuheben, ist hier der VW, welcher in Wirtschaftlichkeit-Unterhalt, Verfügbarkeit/Preis-Ersatzteile und Restaurationsmöglichkeiten jeweils den

sechsten Rang erzielte. Anhand des Mercedes SL300 kann man erkennen, je seltener ein Fahrzeug ist, desto schwieriger ist es an Ersatzteile zu kommen. Findet man jedoch eine Werkstätte, welche das Auto restaurieren kann (diese können meist Tagesreisen entfernt sein), liegen diese Preise aufgrund des geringen Angebots im exotischen Bereich.

## 3. Schluss

Dieses Kapitel soll nun einen Überblick über die Ergebnisse, den Maßnahmen und Konsequenzen dieser Arbeit verschaffen.

Im Punkt Ergebnis werden die gesammelten Eckdaten der Arbeit noch einmal Revue passiert. Darunter sind auch nochmal einige Vorteile für den Kauf eines Oldtimers zu finden.

Unter Maßnahmen findet man Ratschläge, wie man sich auf einen Oldtimerkauf vorbereiten kann. Von der Beschaffung der Historie des Fahrzeuges bis hin zur Erforschung der Ersatzteilesituation, entdeckt man einige Tipps, welche sich als sehr kostensparend erweisen können.

Im letzten Punkt der Arbeit werden noch auf einige Gefahren hingewiesen, über die man sich vor dem Erwerb eines derartigen Fahrzeugs bewusst sein sollte.

### 3.1. Ergebnisse

Auf die Frage: „Ist der Oldtimer eine konkurrenzfähige und interessante Alternative im Vergleich mit anderen Kapitalanlageform?“ – ein klares JA.

Der regelrechte Boom der vergangenen Jahre ist daher mehr als gerechtfertigt. Die Gegenüberstellung mit Sparbüchern, Anleihen, Aktien, Gold und Ferienimmobilien zeigte ganz deutlich, dass sich der Oldtimer zu einem sicheren und lukrativen Investment entwickelt hat. Darüber hinaus fällt der Oldtimer in die Kategorie der Sachwerte, welche sich aufgrund der Finanzkrise und den für viele unsicheren Wertpapiermarkt, über immer größere Beliebtheit erfreuen.

Des Weiteren ist zu sehen, dass sich der Markt immer besser entwickelt und die Preise weiter steigen lässt.<sup>107</sup> Eine große Rolle spielt hier die Tatsache, dass die Nachfrage nach einem Oldtimer immer mehr steigt, während das Angebot stets begrenzt bleibt. Immer beliebter werden Fahrzeuge im Originalzustand, da sich das Auto nur einmal in diesem Zustand befindet.

Ein Oldtimer bietet die perfekte Möglichkeit für eine Investition, welche viel Geld auf einen (fahrbaren) Punkt konzentriert und darüber hinaus auch noch jede Menge, Spaß macht.

Dass auch ausgerechnet diese Fahrzeuge die gewinnbringendsten sind, zeigt die Nutzwertanalyse mit dem Vergleich innerhalb der verschiedenen Preisklassen.

Im Vergleich konnten die Fahrzeuge von den Marken Mercedes, Porsche und Ferrari, welche sich in einer Preisklasse zwischen € 190.000,- und € 620.000,- befinden, von sich überzeugen.

Zurückzuführen ist dies auf deren Exklusivitäts-Status und die sehr geringe Stückzahl. Genau diese werden jedoch immer interessanter für Investoren, auf der Suche nach einem nicht vermehrbaren und exklusiven Anlageobjekt.

## **3.2. Maßnahmen**

Voraussetzung für einen gewinnbringenden Oldtimer-Kauf ist eine genaue Vorbereitung. Ein Besuch auf einer Oldtimermesse oder das Gespräch mit einem Oldtimerhändler kann hier im Vorfeld sehr aufschlussreich sein.

Vor der Besichtigung ist es wichtig, sich alle Unterlagen zum Fahrzeug zeigen zu lassen und Informationen über dessen Historie einzuholen.

Hat man nun das gewünschte Fahrzeug vor sich, ist der erste Schritt, das Auto genau unter die Lupe zu nehmen. Sollte man selbst nicht über ein fun-

---

<sup>107</sup> Vgl. <http://www.motorline.cc/classic/2009/R%C3%BCckblick-&-Vorschau-Der-Oldtimer-Markt-Ausgezockt!-149515.html> Stand: 09.05.2013

diertes KFZ-Wissen verfügen, ist es ratsam eine Experten-Meinung einzuholen oder einen TÜV-Bericht machen zu lassen, falls dieser nicht schon vorliegt.

Weiters sollte man sich über die Ersatzteilesituation informieren.<sup>108</sup> Hierbei ist herauszufinden, wie es mit der Versorgung der Ersatzteile aussieht. Auch hier sollte man sich über die Preise informieren, um zukünftige Überraschungen zu vermeiden.

Für Einsteiger ist es empfehlenswert, ein Fahrzeug einer etablierten Marke zu wählen. Wer sich für einen Alfa Romeo, Jaguar, Mercedes, MG, Porsche oder Triumph entscheidet, hat sich gleichsam in eine Adelsfamilie mit glorreichem Stammbaum eingekauft und damit nichts falsch gemacht.

### 3.3. Konsequenzen

Primärer Faktor ist natürlich das Geld. Wie die 2. Nutzwertanalyse zeigte, sind die Fahrzeuge in den höheren Preisklassen auch um einiges gewinnbringender. Das heißt, umso mehr Gewinn man aus dieser Anlageform machen will, desto mehr muss man im Vorhinein investieren.

Nicht zu vergessen sind die laufenden Kosten wie Garagenkosten, Versicherung usw.. Denn es ist nicht gewinnbringend, wenn das Auto zwar um beispielsweise € 2000,- mehr verkauft wird als man es eingekauft hat, man jedoch in den Jahren insgesamt € 3000,- an laufenden Kosten beglichen hat. Vor allem günstige Autos (bis ca. € 20.000- € 30.000) sind hier betroffen.

Mit dem enormen Hype der vergangenen Jahre fielen auch die Blicke einiger Betrüger auf den Oldtimermarkt. So entpuppten sich in letzter Zeit die vorerst als Schnäppchen gedachten Fahrzeuge als Fälschungen.<sup>109</sup>

---

<sup>108</sup> Vgl. <http://www.motor-klassik.de/restaurierung/sieben-tipps-fuer-den-oldtimerkauf-oldtimer-fuer-einsteiger-3568258.html> Stand: 09.05.2013

<sup>109</sup> Vgl. <http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/mercedes-benz-classic-faelschungen-potenzielle-kaeuffer-sollten-skeptisch-sein/6349752-2.html> Stand: 09.05.2013

Deshalb ist hier nochmals zu erwähnen, das Fahrzeug in vorhinein von einem Experten prüfen zu lassen.

Doch eine Besonderheit haben die rollenden Geldanlagen dann doch, welche sie im Extremfall unsicherer macht als jedes Wertpapier. Ein Unfall vernichtet ihren Wert schneller als jeder Börsencrash.

# Literaturverzeichnis

- **Bücher**

Berning, Lennart

Private Equity – Chance oder Risiko – Facharbeit – GRIN Verlag, 2010

Born, Karl

Intelligente Kapitalanlage – Durch Aktienanalyse zum langfristigen Börsenerfolg – Wien: Linde Verlag, 2009

Bornstedt, Maike

Kaufentscheidungs-basierte Nutzensegmentierung – Entwicklung und empirische Überprüfung von Segmentierungsansätzen auf Basis von individualisierten Limit Conjoint-Analysen – 1. Auflage – Göttingen: Cuvillier, 2007

Brauchle, Uwe R.; Pifko, Clarisse

Betriebskunde – Grundlagen mit Beispielen und Repetitionsfragen mit Antworten – 5. Überarbeitete Auflage – Zürich – Compendio Bildungsmedien AG, 2011

Brückner, Michael

50 Sachwerte die Sie gut schlafen lassen – 1. Auflage - München: Finanz-Buch Verlag, 2013

Burger, Anton; Ulbrich, Philipp; Ahlemeyer Niels

Beteiligungscontrolling – 2 Auflage – München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2010

Classic Dream Lease GmbH & Co. Verwaltungs KG

Investments in Oldtimer – Beteiligung - 2011

Drukarczyk, Jochen

Finanzierung – 10. Auflage – Stuttgart: Lucius & Lucius Verlag, 2008

Götte, Rüdiger

Aktien, Anleihen, Futures, Optionen – Das Kompendium – Marburg: Tectum Verlag, 2001



Götte, Rüdiger

Aktienanleihen, Discount-Zertifikate, Fonds, Genußscheine – Risiken und Strategien – Tectum Verlag, 2001

Hagele, Jochen

Mit Sicherheit mehr Zinsen - Alles, was Sie über Zinsanlagen wissen müssen - vom Tagesgeldkonto bis zur Hochzinsanlage – 1. Auflage – München: FinanzBuch Verlag, 2003

Hirth, Hans

Grundzüge der Finanzierung und Investition – 3. Auflage – München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2012

Hofbauer, Georg Michael

Bleibende Werte: Oldtimer und Youngtimer boomen – medianet - Ausgabe 03/2013 – S. 34 – 2013

Hofmeister, Wolfgang

Investitionsrechnung und Nutzwertanalyse – Eine entscheidungsorientierte Darstellung mit vielen Beispielen und Übungen – 2. überarbeitete Auflage – Berlin: BWV, 2007

Huch, Burkhard; Böhme, Wolfgang; Ohlendorf, Thomas

Rechnungswesen-orientiertes Controlling: Ein Leitfaden für Studium und Praxis – 4. Auflage – Heidelberg: Physica Verlag, 2004

Keese, Sven

Vor- und Nachteile der Riesterförderung im Vergleich zur privaten Altersvorsorge am Beispiel der fondsgebundenen Versicherung – Projektarbeit – 1. Auflage – GRIN Verlag, 2011

Klaus, Spremann

Portfoliomanagement – 4. Auflage – München: Oldenbourg Verlag, 2008

May, Hermann

Geldanlage - Vermögensbildung – 4. Auflage – München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2009

Moll, Vera

Handbuch Geldanlage – München – Franz Vahlen, 2011

Nareusch, Andreas

Basiswissen Kapitalanlage – Lexikon der wichtigsten Fachbegriffe – Berlin:  
Langenscheidt Fachverlag, 2010

Nonnenmacher, André

New Normal: Was die Neuordnung der Weltwirtschaft bedeutet und wie Sie  
davon profitieren – Auflage 1 – Norderstedt: Books on Demand, 2011

Olbrich, Rainer

Marketing – Eine Einführung in die marktorientierte Unternehmensführung –  
2. Auflage – Berlin: Springer-Verlag, 2006

Oldtimer Markt

Sonderheft Nr. 47 – Mainz: VF Verlagsgesellschaft mbH, 2011

Oldtimer Markt

Sonderheft Nr. 51 – Mainz: VF Verlagsgesellschaft mbH, 2013

Orsi, Adolfo; Gazii Raffaele

Classic Car Auction Yearbook 2009-2010 – Bologna: Grafiche Zanini, 2010

Orsi, Adolfo; Gazii Raffaele

Classic Car Auction Yearbook 2011-2012 – Bologna: Grafiche Zanini, 2012

Preissner, Andreas

Praxiswissen Controlling – München: Carl Hanser Verlag, 2008

Ronca, Carl

Börsen-Lernprogramm – Strategien Methoden Szenarien – Norderstedt:  
Books of Demand, 2008

Rüegg-Stürm, Johannes

Controlling für Manager – Was Nicht-Controller wissen müssen – 2. Auflage  
– Frankfurt/New York: Campus Verlag, 2009

Schaper, Thorsten

Strategisches Marketingmanagement – Einführung in Theorie und Praxis – 2.  
Auflage – Norderstedt: Books on Demand, 2008

Schippers, Hans J.

Die 500 Besten Oldtimer-Investments – München: Capcom Media, 2007

Schneider, Wilfried; Wirth, Helga; Andre, Gabriele; Geissler, Gerhard;

Grbenic, Stefan

Betriebswirtschaft IV – Lehr- und Arbeitsbuch für den IV. Jahrgang Handelsakademie – 1. Auflage – Wien: MANZ Verlag, 2007

Schreiner, Frank

Die Nutzwertanalyse als Instrument des Controllings – Studienarbeit – Norderstedt: GRIN Verlag, 2002

Spremann, Klaus; Gantenbein, Pascal

Zinsen Anleihen Kredite – 4. Auflage – München - München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2007

Stechow, Ivo

Bewertung festverzinslicher Wertpapiere unter modifizierten Risikoaspekten – Diplomarbeit – Norderstedt: GRIN Verlag, 2002

Urbatsch, René-Claude

Investitionsentscheidungsrechnung – Lehrskript - 2011

Vollmer, Katharina

Transparenz in der Lebensversicherung – Leipziger Masterarbeiten – Karlsruhe – Verlag Versicherungswirtschaft, 2012

Zangemeister, Christof

Nutzwertanalyse in der Systemtechnik - 2. Auflage – München: Zangemeister & Partner, 1971

Zink, Günther

Oldtimer-Katalog XIX – Europas größter Marktführer – Königswinter: Heel Verlag, 2005

- **Internet – Adressen**

[www.gelanlage-vergleich.org/immobilien-als-kapitalanlage/](http://www.gelanlage-vergleich.org/immobilien-als-kapitalanlage/)

Stand: 23.04.2013

<http://infoseiten.focus.de/sachwertanlagen.html>

Stand: 19.02.2013

[www.cascar.at/oldtimer.php](http://www.cascar.at/oldtimer.php)

Stand: 01.04.2013

<http://www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/kauf-zulassung/07er-ausland/default.aspx?ComponentId=44020&SourcePageId=45956>

Stand: 14.04.2013

[fine-classic-cars.ch/oldtimer-support.php](http://fine-classic-cars.ch/oldtimer-support.php)

Stand: 01.04.2013

[http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat\\_vermoegen.html](http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat_vermoegen.html)

Stand: 12.02.2011

[http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat\\_vermoegen.html](http://www.crp-infotec.de/01deu/finanzen/privat_vermoegen.html)

Stand: 12.02.2011

<http://de.wikipedia.org/wiki/Spareinlage>

Stand: 12.02.2013

<http://www.finanztreff.de/lexikon.htn?id=5276&lexikon=&seite=anleihen&sektion=basiswissen>

Stand: 29.04.2013

[http://www.infoquelle.de/Finanzen/Boerse/Was\\_ist\\_eine\\_Aktie.php](http://www.infoquelle.de/Finanzen/Boerse/Was_ist_eine_Aktie.php)

Stand: 29.04.2013

<http://www.gehalts-check.de/lexikon/w/wandelanleihe.html>

Stand: 29.04.2013

<http://www.marketingfish.de/kompakt/marktsegmentierung/warum-marktsegmentierung-notwendig-ist-5581/>

Stand: 25.03.2013

[www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva)

Stand: 13.04.2013

[de.wikipedia.org/wiki/F%C3%A9d%C3%A9ration\\_Internationale\\_des\\_V%C3%A9hicules\\_Anciens](http://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%A9d%C3%A9ration_Internationale_des_V%C3%A9hicules_Anciens)

Stand 13.04.2013

[www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva)

Stand: 13.04.2013

[www.fiva.org/CommonDownloads/ANF%20STATUS%20IN%20GERMANY%20D.pdf](http://www.fiva.org/CommonDownloads/ANF%20STATUS%20IN%20GERMANY%20D.pdf)

Stand: 13.04.2013

[www.fsva.ch/de/fsva/fiva](http://www.fsva.ch/de/fsva/fiva)

Stand: 13.04.2013

[www.fiva.org/Torino\\_Downloads/Webversion2\\_20110327.pdf](http://www.fiva.org/Torino_Downloads/Webversion2_20110327.pdf)

Stand 31.03.2013

[www.adac.de/\\_mmm/pdf/Code2010-de-v1\\_45997.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/Code2010-de-v1_45997.pdf)

Stand 13.04.2013

[www.mercedes-oldtimer.net/marktpreise.php](http://www.mercedes-oldtimer.net/marktpreise.php)

Stand 20.04.2013

<http://www.motor-klassik.de/oldtimer/deutscher-oldtimer-index-dox-statt-dax-oldies-statt-aktien-1494130.html>

Stand: 05.02.2013

[http://www.leipzig-oldtimer.de/images/deutscher-oldtimer-index\\_dox.jpg](http://www.leipzig-oldtimer.de/images/deutscher-oldtimer-index_dox.jpg)

Stand: 05.02.2013

[http://www.focus.de/finanzen/altersvorsorge/tid-20890/oldtimer-wichtige-regeln-fuer-oldtimer-fans\\_aid\\_585915.html](http://www.focus.de/finanzen/altersvorsorge/tid-20890/oldtimer-wichtige-regeln-fuer-oldtimer-fans_aid_585915.html)

Stand: 05.02.2013

<http://www.kapitalanlage-sachwerte.de/old-und-youngtimer/sueddeutsche-klassiker.html>

Stand: 05.02.2013

<http://www.suedwestbank.de/service/newsletter/archiv/2011/02/01-oldtimerindex2010.php>

Stand: 05.02.2013

<http://www.motorline.cc/classic/2009/R%C3%BCckblick-&-Vorschau-Der-Oldtimer-Markt-Ausgezockt!-149515.html>

Stand: 09.05.2013

<http://www.motor-klassik.de/restaurierung/sieben-tipps-fuer-den-oldtimerkauf-oldtimer-fuer-einsteiger-3568258.html>

Stand: 09.05.2013

<http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/mercedes-benz-classic-faelschungen-potenzielle-kaeufer-sollten-skeptisch-sein/6349752-2.html>

Stand: 09.05.2013

<http://www.messen.de/de/1278/branchen/Oldtimer%20-%20Youngtimer.html>

Stand 25.06.2013

# **Erklärung zur selbständigen Anfertigung der Facharbeit**

Ich versichere hiermit, dass die vorliegende Facharbeit selbständig angefertigt und keine anderen als die von mir angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet wurde. Die den benutzten Werken wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen sind als solche gekennzeichnet.

Ort, Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_