





Experten wie wir

Eine Ausbildung zum Oldtimer-Experten, die gibt es jetzt, und zwar an der Hochschule Nürtingen-Geislingen, die Dozenten sind Größen der Szene. Ihr Ziel: aus technikaffinen Personen zertifizierte Experten und Gutachter für klassische Fahrzeuge machen.

TEXT Christian Bangemann // FOTOS Uli Jooß, Christian Bangemann



1

1 Exponate zum Begreifen sind integraler Bestandteil des Seminars

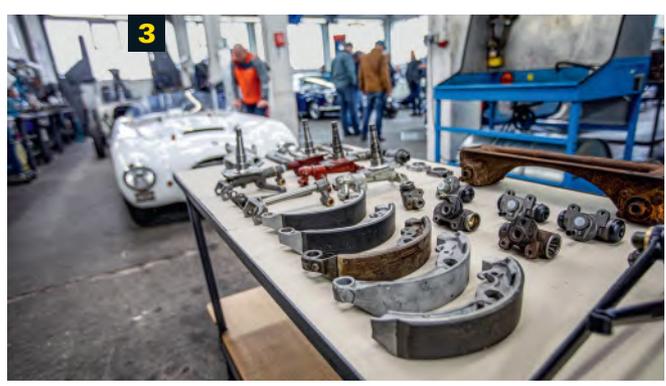
4 Einen Bugatti als Lehrmittel gibt es nur beim CEHC-Seminar

2 BMW-328-Zylinderkopf: intime Begegnung mit filigraner Vorkriegstechnik

5 Die Kursteilnehmer: begeistert. Der Autor macht da keine Ausnahme

3 Bremsenteile in diversen Zuständen zur Begutachtung

6 Literatur: doppelt so alt wie die Kursteilnehmer



3



4



2



5



6



„Eine Gebrauchttöl-analyse kann ein wichtiger Baustein in der Fahrzeug-Bewertung sein“

Alexander Hornoff,
MOTUL-Ölexperte



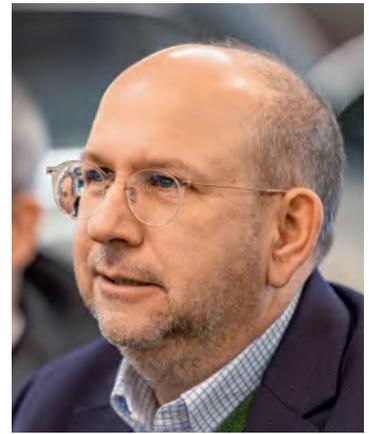
„Einen Prozentsatz, ab dem ein Auto ‚echt‘ ist, gibt es nicht. Die Identität eines Bugatti hängt am Rahmen, nicht am Motor“

Eberhard Grether, Präsident
Bugatti-Club Deutschland



„Es ist wichtig, die Teilnehmer für die Technik sehr alter Fahrzeuge zu sensibilisieren“

Thomas Feierabend,
Inhaber Feierabend GmbH



„Mein in etwa 30 Jahren erworbenes Bugatti-Wissen möchte ich in verantwortungsvolle Hände weitergeben“

Julius Kruta, unabhängiger
Bugatti-Experte

Wir haben ein Problem. Genauer, die Klassikerszene hat dieses Problem. Denn es gibt unschätzbare Expertenwissen in den Gehirnen der Oldtimer-Aficionados, Fachmänner und -frauen, aber wie bekommen wir es dort raus? Wie lässt sich dieses Know-how multiplizieren, in Köpfe injizieren, die sich vielleicht nicht ständig, berufsbedingt jedoch immer wieder mit Klassikern und Oldtimern beschäftigen müssen? Dabei soll es nicht darum gehen, mit Fakten am Oldtimer-Stammtisch zu wuchern, sondern darum, dass Gutachter, die in aller Regel fast ausschließlich junge Gebrauchte und verunfallte Neuwagen bewerten, ab und zu unter einem Bugatti, einer Mercedes Pagode oder einem Porsche 356 stehen und für diese Autos ein Wertgutachten erstellen sollen. Viel zu oft fehlt dafür allerdings die Expertise.

Eine Ansicht, die nicht nur in der Versicherungswirtschaft herrscht. Diese Meinung vertritt auch die sogenannte Expertenrunde. Sie lässt sich als eine Art Freimaurer-Loge der deutschsprachigen Klassikerszene beschreiben. Fritz Walter hat sie vor etwa zehn Jahren ins Leben gerufen und organisiert regelmäßige Treffen der dort gelisteten Branchen-Größen. Christian Geisdörfer ist einer von ihnen, ebenso Thomas Feierabend, Julius Kruta, Harald Hackenberg und viele weitere, die in der Szene Gewicht haben. Zu ihnen gehört auch Prof. Dr. Jochen Buck. Er lehrt an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt, Nürtingen-Geislingen, und dank ihm und den Mitstreitern der Expertenrunde gibt es jetzt eine zertifizierte

Ausbildung, deren Ziel es ist, das Expertenwissen einem breiteren Personenkreis verfügbar zu machen. Idealerweise jenen, die Beruf und Berufung in der Begutachtung von Klassikern sehen.

Buck und Walter begreifen historische Automobile als fahrende Kulturgüter und sind der Meinung, dass ihnen eine spezielle Wertschätzung – im Wortsinn – entgegengebracht werden muss, die über technisches Know-how hinausgehen sollte. Nach ihrer Einschätzung gehört zur Begutachtung auch ein hohes Maß an Verständnis für die handwerklichen und technischen Möglichkeiten, die gegeben waren, als diese Kulturgüter geschaffen wurden. An dieser Einschätzung orientiert sich der Aufbau des CEHC-Seminars, das ein halbes Jahr läuft und in sechs Module aufgeteilt ist, die sich jeweils über zwei Tage erstrecken.

Es ist ein verregneter Tag Anfang Dezember, an dem sich das Dutzend Kursteilnehmer erstmals versammelt. Corona ist für die geringe Teilnehmerzahl verantwortlich, Masken halbieren die Gesichter, Abstände werden eingehalten. Der Treffpunkt, das Technik-Museum Sinsheim, bietet dafür glücklicherweise ausreichend Raum und jede Menge Anschauungsmaterial.

Das erste Modul bestreiten die Bugatti-Experten Eberhard Grether und Julius Kruta. Die Einführung übernehmen allerdings zunächst Jochen Buck und Fritz Walter, gefolgt von Till Waitzinger von OCC, der die Situation am Klassikermarkt aus Sicht der Versicherer schildert. Es sekundiert Norbert Schröder, Leiter des TÜV Competence Centers Classic Cars. Beide weisen nachdrück-

lich auf die mangelnde Qualität und Aussagefähigkeit viel zu vieler Gutachten hin. Auch sie gehören zum Zirkel jener, die die Idee zum CEHC-Kurs in den Jahren 2018/19 ausgeheckt und schließlich zum Seminar weiterentwickelt haben.

Leidenschaft & Emotionen

Schröder gibt den Teilnehmern eine wichtige Prämisse mit auf den Weg. Denn unser Hobby und damit unser Markt wird geprägt durch Leidenschaft und Emotionen. Er wünscht sich Gutachten, die zwar mit Leidenschaft erstellt, aus denen Emotionen aber herausgehalten werden. Aus seiner Sicht lässt sich nur so die nötige Neutralität erreichen. Und er stärkt den künftigen Certified Experts for Historic Cars, dafür steht das Kürzel CEHC, den Rücken. „Sachverständige sind Generalisten, die die wirklichen Spezialisten zurate ziehen.“ Ihm, wie allen anderen Dozenten, geht es darum, ein Netzwerk zu bilden. Eines, das die Gutachter mit Kontakten zu denen versorgt, deren Wissen allumfassend ist, weil sie sich bereits seit Jahrzehnten um dessen Vermehrung kümmern.

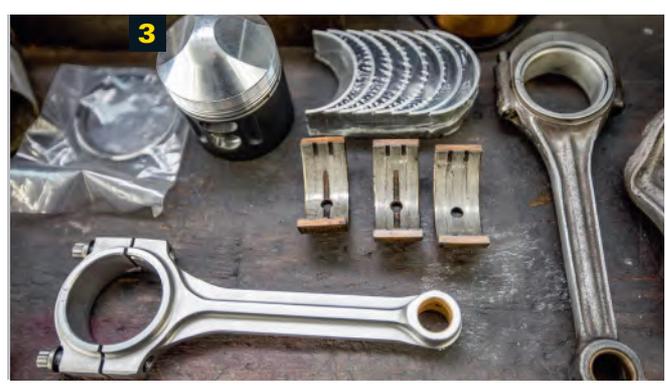
So wie Eberhard Grether und Julius Kruta. Zu schreiben, sie würden sich mit der Marke Bugatti und den Modellen auskennen, geht als die Untertreibung des Jahres durch. Denn es gibt nichts, was sie nicht über den Hersteller mit Heimat in Molsheim, die Modelle, ja sogar die Belegschaft der kultisch verehrten Marke wissen. Selbst die Form und Größe der Schlagzahlen, mit denen Getriebegehäusehälften im Werk gekennzeichnet wurden, gehört zu ihrem Know-how. In ihrem Modul geht es um die



1

- 1 Kleine Gruppe, Corona beschränkte die Teilnehmerzahl
- 2 Klassiker brauchen Farbe. Welche, erklärt der Glasurit-Experte
- 3 An Anschauungsmaterial mangelt es im Seminar definitiv nicht

- 4 Fritz Walter und Prof. Dr. Jochen Buck – ohne sie keine CEHC-Ausbildung
- 5 Einführung in die Blechumformung beim Porsche-Spezialisten
- 6 Gutachten als Abschlussarbeit: Wie gut ist die Pagode?



3



2



4



5



6

Sensibilisierung der Teilnehmer für die Eigenarten von Vorkriegsfahrzeugen. Und es geht um den Begriff der Originalität – sie hassen ihn.

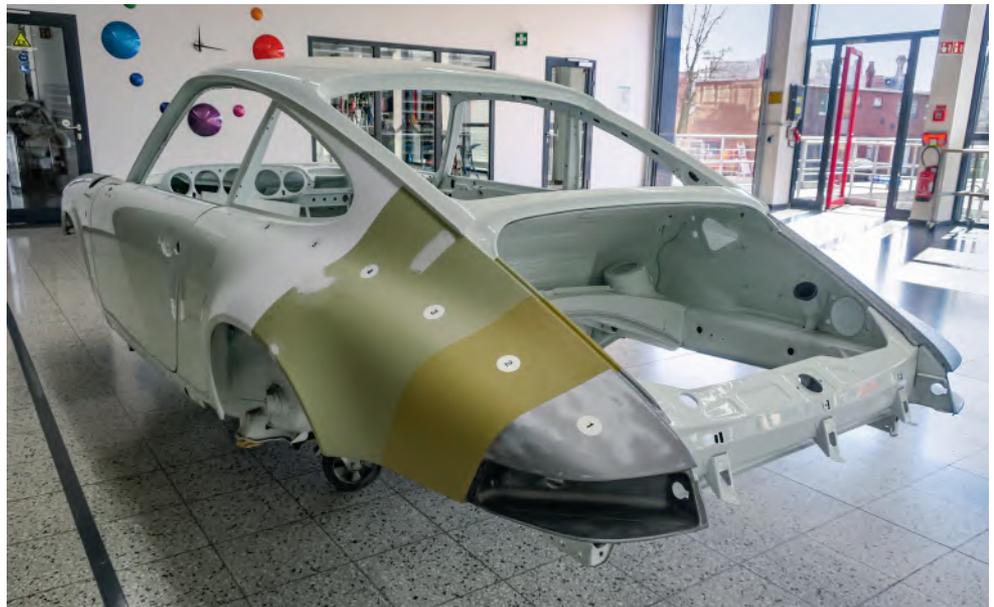
Stattdessen sprechen sie über den Auslieferungszustand, dem ein Klassiker nahekommen kann, den er aber nie wieder erreichen wird. Auf den Umgang mit Begrifflichkeiten legen die Bugatti-Masterminds größten Wert, sie wollen Ungenauigkeiten vorbeugen, wie bei der viel strapazierten Patina (nein, wegpoliertes Chrom ist keine Patina, das ist Verschleiß). Die Frage, wann ein Auto noch echt ist, erörtern sie, ebenso wie sich Repliken oder Nachbauten unterscheiden.

Blick für Details

Eine vom Original nicht zu unterscheidende Replika bekommen die Kursteilnehmer beim Porsche-Flüsterer Harald Hackenberg zu sehen. Einen 550 Spyder, den ein Kunde bestellt hat, um ein Auto für die Rennstrecke zu haben. Neben dem Original, das in seiner Sammlung steht. Hackenberg und sein Team sind Blechvirtuosen und geben ihr Wissen um das Handhaben von Eckold, englischem Rad, Blechschere und Schweißgerät weiter.

Hackenberg erläutert den Teilnehmern, wie wichtig Kenntnisse zu verschiedenen Fügeverfahren sind, um ein Auto zu beurteilen. Und er weist auf die Bedeutung einer lückenlosen Dokumentation der Restaurierung für die anschließende Erstellung eines Wertgutachtens hin. Er schärft den Blick für Details: Wie gut hat der Verchromer gearbeitet, wie der Polsterer? Sind die Pfeifen im Sitzbezug korrekt ausgeführt oder lediglich eine Naht im Sitzschaum?

Auch bei Thomas Feierabend kommen die Hardware-Freunde voll auf ihre Kosten.



Was sich unter der farbigen Oberfläche verbirgt, erfahren die Experten im Glasurit-Lacklabor

Der ausgewiesene Experte für Vorkriegs-BMW erläutert an zahllosen Exponaten die Eigenheiten alter und sehr alter technischer Lösungen im Auto. Er sensibilisiert die Teilnehmer für die Schwierigkeiten, die sich heute aus einer Restaurierung von knapp 100 Jahre alten Alugussteilen oder stark beanspruchten Felgen ergeben.

Feierabend sieht die Kursteilnehmer als wertvolle Erweiterung seines Netzwerks, denn viele sind ausgewiesene Spezialisten. So wie Hermann Huber, der sich mit H2-Motors den M-Modellen und Motoren von BMW verschrieben hat. Huber will mit dem im CEHC-Seminar erworbenen Wissen seinen Kunden einen Mehrwert bieten, selbst

wenn deren Autos, im Vergleich zu denen der Feierabend-Klientel, beinahe Neuwagen sind.

Schmierstoffexperte Alexander Hornoff reichert die Ausführungen im Feierabend-Modul um Infos zu Ölen und Ölanalysen an. Sie geben dem Gutachter ein vergleichsweise einfaches Verfahren an die Hand, um Aussagen über Motoren und Getriebe zu machen. Schließlich ist es gut zu wissen, ob ein BMW-328-Motor kurz vor einer fälligen Revision steht, die mit bis zu 40 000 Euro einen enorm wertbeeinflussenden Faktor darstellt.

Den besitzt auch eine Lackierung. Nach dem Lack- und Oberflächen-Modul bei Glasurit lassen sich die Seminarteilnehmer sicher nicht mehr von stumpfen Motorhauben und matten Kotflügeln irritieren. Ein altes Auto muss nicht glänzen wie eine Speckschwarte. Das Credo des Lack-Experten Jürgen Book: Entscheidend ist der ästhetische Anspruch des Besitzers. Patina darf sein, solange sie den Rahmen typischer Gebrauchs- und Alterungsspuren nicht sprengt. In seinem Teil des Seminars erfahren die Teilnehmer vielleicht nicht alles, aber beinahe alles über Lackaufbauten, Pigmente, Lackchemie, Farbtöne und die Reparatur einer beschädigten Lackierung. Die Infodichte ist enorm.

Am Ende steht die Prüfung. Im letzten Modul bereiten Prof. Buck und TÜV-Experte Schröder flankiert von weiteren Experten die Prüflinge noch einmal auf den Abschluss vor. Ganz lebensnah müssen die Prüflinge ein Wertgutachten zu einem Mercedes SL 280 erstellen und den Inhalt des Gutachtens vor dem Prüfungsgremium vertreten. Alle schließen das Seminar erfolgreich ab. Damit gibt es zwölf weitere zertifizierte Oldtimer-Gutachter in Deutschland, und der Autor dieser Zeilen ist stolz darauf, jetzt dazuzugehören. ■

SEMINAR AN DER HOCHSCHULE FÜR WIRTSCHAFT UND UMWELT NÜRTINGEN-GEISLINGEN

Der Zertifikatskurs zum Certified Expert for Historic Cars

NEUES SEMINAR

Die Veranstalter des CEHC-Seminars verstehen den hier beschriebenen Kurs als eine Art Startschuss für die Folgeveranstaltungen. Denn die Ausbildung soll weitergehen, schließlich gibt es viel zu wenige Klassiker-Gutachter mit echtem Expertenwissen. Darum startet der nächste Kurs bereits am 1. Juli.

Wer einen Platz ergattern konnte, wird sich im Juli am Technik-Museum in Sinsheim einfinden. Dort führt Prof. Dr. Jochen Buck in Zusammenarbeit mit Fritz Walter in das Seminar ein und übergibt an die beiden

Bugatti-Masterminds Julius Kruta und Eberhard Grether. Sie reichen den Staffeln an den BMW-Fachmann Thomas Feierabend weiter, dessen Betrieb in Würzburg Ende Juli der Veranstaltungsort für das zweite Modul des Kurses ist. Im August geht es nach Leverkusen, zum Porsche-Fachmann Harald Hackenberg. Es folgt im September das Modul rund um Lack und Oberflächen bei Glasurit, unter der Leitung von Jürgen Book. Der Oktober bringt die Kursteilnehmer in Balingen zusammen, genauer bei Porsche-Enthusiast und Händler Ande Votteler.

Im November wird es dann ernst. Im letzten Modul wird das erworbene Wissen noch einmal vertieft und an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt in Geislingen von Prof. Dr. Jochen Buck um weitere Facetten angereichert.

Ziel ist es, die Teilnehmer für die Abschlussprüfungen fit zu machen. Denn die CEHC-Gutachter im Wartestand müssen ein klassisches Fahrzeug bewerten und diese Bewertung einmal mündlich vor dem Prüfungsgremium verteidigen und schriftlich in Form eines Gutachtens einreichen. Die Ausbildung ist mit 5000 Euro zwar nicht billig, aber jeden Euro wert. www.hfwu.de/weiterbildung/weiterbildungskurse

