

OLDTIMER MARKT

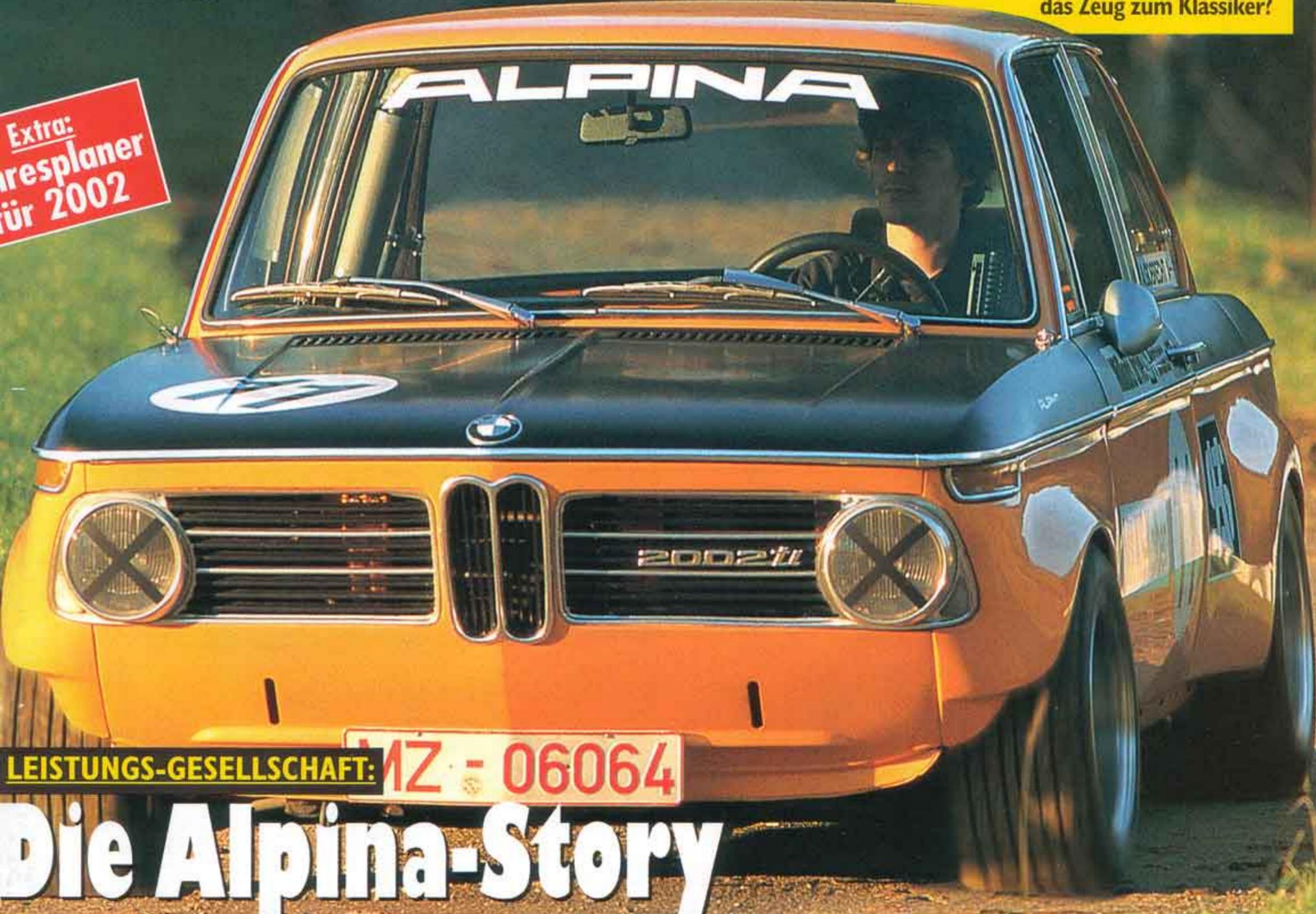
EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

FAKTEN STATT VERMUTUNGEN

Warmfahren – was bringt das?

Extra:
Kaufplaner
für 2002



LEISTUNGS-GESELLSCHAFT: MZ - 06064

Die Alpina-Story

TRIUMPH MAYFLOWER

Der Name war Programm: Die skurrile kleine Limousine, die aussah wie ein geschrumpfter Rolls-Royce, sollte in Amerika neue Absatzmärkte erschließen



VF MEDIEN
GRUPPE MAINZ 4 399117 705806



JAWA 350 TWINS

Einer für alle: Der tschechische Zweizylinder eroberte die Welt

KAUFBERATUNG

Fiat 126: Hat der Nachfolger des 500 das Zeug zum Klassiker?

FRANZÖSISCHER KLAPPWAGEN

Reyonnah: Das Nischen-Modell

Derzeit parken neun Fahrzeuge in der Halle des Clubs, die meisten von ihnen stammen aus England: Ein offener Jaguar-E-Type und ein Rolls Royce Silver Shadow I stehen zur Disposition, dazu je ein MG TC, MG A und Triumph TR 4. Italo-Freunde haben momentan die Wahl zwischen einem Alfa Romeo Bertone GTV 2000 (dem punktemäßig günstigsten Auto) und einem Giulia Spider, dazu kommen aus deutschen Landen ein Mercedes 230 SL und ein Porsche 911. Alle Autos sind vollkaskoversichert (mit 1000 Euro Selbstbeteiligung) und mit einem europaweit gültigen Schutzbrief bewehrt, der im Falle eines Falles den Rücktransport von Auto und Besatzung sichert. Es gibt keine Kilometerbegrenzung (!) für die Nutzung der Fahrzeuge, sämtliche Wartungs- und Reparaturkosten übernimmt die Clubkasse, selbst ein Ölkannister ist gewöhnlich an Bord. Neben den Benzinkosten kommen keine weiteren Ausgaben auf die Clubmitglieder zu. Einzige

Einschränkungen: grob fahrlässig verursachte Schäden (wobei die Beweispflicht beim Club liegt) sowie die erwähnte Selbstbeteiligung im Falle eines Unfalls.

Doch zurück zu unseren Beispielen: Vier Wochenenden im E-Type für 5000 Mark – kann das interessant sein? „Es kann“, sagt David Hunt. „Wer ein vergleichbares Auto kauft, versichert und versteuert, 20 Tage im Jahr benutzt und vielleicht 5000 Kilometer mit ihm fährt, ist unterm Strich teurer dran, wenn er wirklich alle Kosten inklusive Wartung und Reparatur einrechnet. Die Vielfältigkeit unseres Angebots ist natürlich ein weiterer Trumpf,

aber vor allem wenden wir uns an Hobbyeinsteiger, die Blut lecken möchten, und an Oldtimerfreunde, die einfach nicht genug Zeit haben und deswegen ein ‚rundes Dienstleistungsangebot‘ wie das unsere zu schätzen wissen.“

Ein Handicap ist sicherlich, dass derzeit alle Fahrzeuge des Clubs in Köln abgeholt und auch dort wieder abgegeben werden müssen – für einen Münchner Oldtimerfreund ist so beispielsweise ein Kurzurlaub am Gardasee mit dem Giulia Spider nicht praktikabel. Diese Problematik sieht auch Thomas Engel, der allerdings vorerst keine Änderung in Aussicht stellt: „Es ist uns besonders wichtig, den Mitgliedern hier vor Ort eine gründliche Einweisung in das jeweilige Fahrzeug zu geben. Das ist zum einen natürlich die Voraussetzung für ungetrübten

Fahrspaß, zum anderen aber auch wichtig, um langfristig den guten Zustand der Autos zu sichern. Aus demselben Grund wollen wir natürlich hier in Köln ständig den Überblick über alle Fahrzeuge behalten. Nur so können wir permanent sicherstellen, dass sie in dem Zustand sind, den die Mitglieder erwarten dürfen.“

Was passiert aber, wenn einer der „gebuchten“ Klassiker zum gewünschten Termin doch nicht einsatzbereit ist, da ein Technik-Problem aufgetaucht ist? David Hunt: „In diesem Fall stellen wir natürlich ein Ersatzfahrzeug zur Verfügung, das allerdings nicht immer vergleichbar sein kann. Den Jaguar E-Type können wir derzeit eben noch nicht adäquat ersetzen. Wir weisen aber alle Interessenten an unserem Club natürlich bei den Aufnahmegesprächen darauf hin, dass ein gewisses Risiko in der Natur der Sache liegt. Es sind nun einmal Klassiker.“

Nicht jeder Interessent wird in den ClassicCarClub aufgenommen. Die Organisatoren behalten sich vor, Personen, die den Autos augenscheinlich nicht genügend Respekt entgegenbringen oder einfach mit deren Bedienung überfordert sind, vom Beitritt auszuschließen. Engel und Hunt hoffen langfristig auf 100 bis 200 Mitglieder und planen je nach Zuspruch, den Fahrzeugpark weiter auszubauen. „Wir haben eine maximale Mitgliederzahl pro Auto“, stellt David Hunt fest, „mehr als zehn Personen werden pro Fahrzeug nicht angenommen. Schon bei den Aufnahmeanträgen fragen wir die Interessenten nach ihren bevorzugten Oldies und werden diese Auskünfte beim Ausbau des Fuhrparks natürlich berücksichtigen.“ Derzeit zeichnet sich ab, dass der E-Type-Roadster besonders gefragt ist, weshalb die Organisatoren nach einem zweiten „E“ Ausschau halten. Aber auch einen Ferrari, beispielsweise einen 328, können sich Engel und Hunt künftig in der Club-Halle vorstellen, wie auch das eine oder andere US-Auto.

Von der Professionalität des jungen Unternehmens, begonnen beim Regelwerk bis hin zur Fahrzeugeinweisung samt Übergabeprotokoll waren wir bei unserem Besuch beeindruckt. Wie interessant das Angebot des ClassicCarClubs für den Einzelnen ist, bleibt indes wie immer eine individuelle Entscheidung.

**Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Andreas Beyer**



Die beiden Köpfe hinter der Idee des ClassicCarClubs: David Hunt (l.) und Thomas Engel (r.)

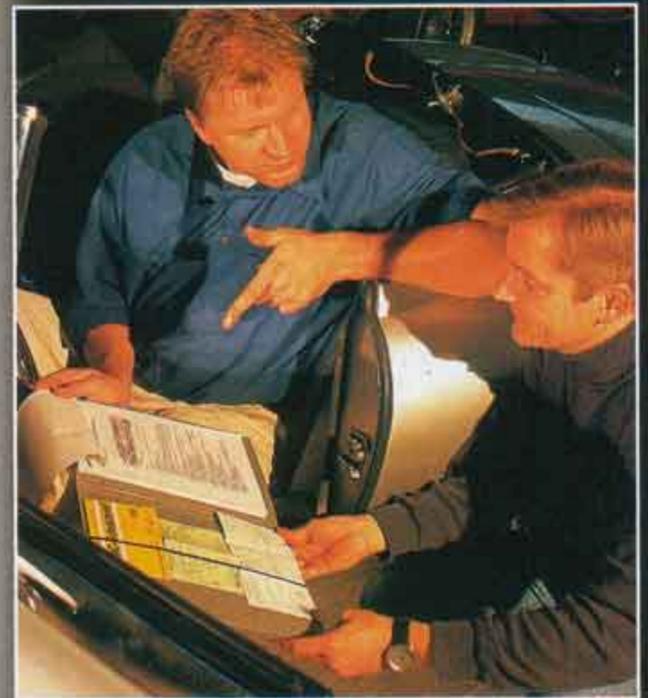
Kontakt

ClassicCarClub

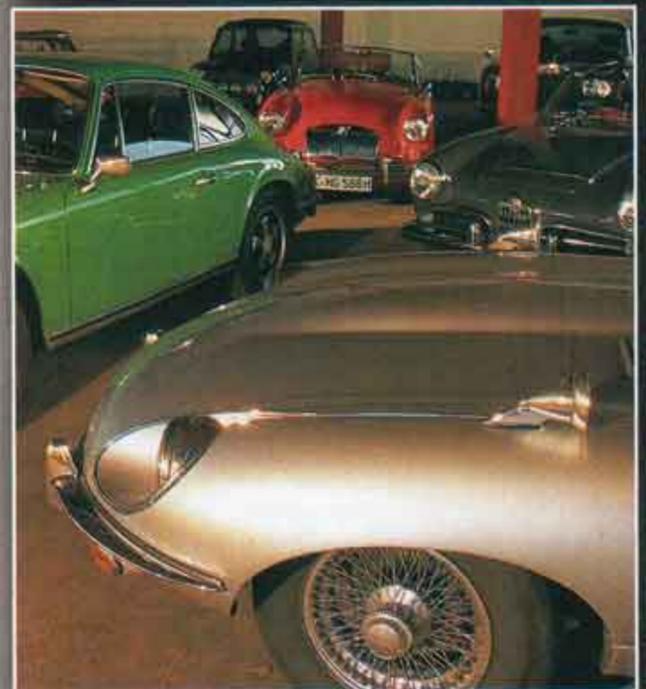
Thomas Engel und David Hunt

Tel.: 0221/3489990

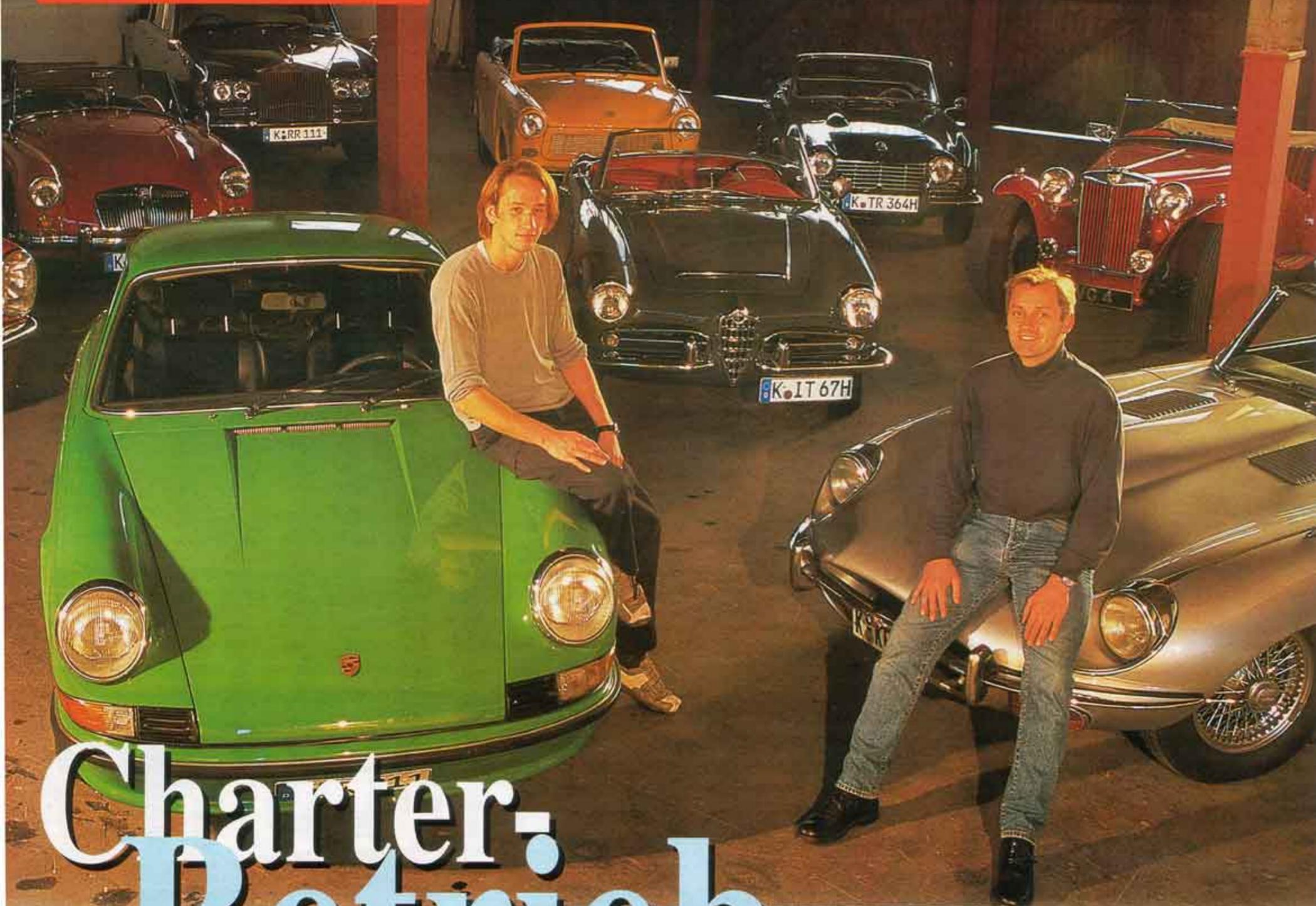
Internet: www.ClassicCarClub.



Professionell: Vollkasko, Schutzbrief und eine gründliche Einweisung sind selbstverständlich



Logisches Punktesystem: Je edler der Oldie, desto mehr Punkte kostet jeder Tag mit ihm



Charter- Betrieb

Oldieverleih mal anders:
der ClassicCarClub

Im MG TC zu Schottlands besten Whisky-Destillen, im Giulia Spider zur Mille und im Porsche 911 ein Wochenende lang durch die Eifel – eine so gut bestückte Garage hätten Sie auch gerne? Brauchen Sie gar nicht unbedingt, sagen die Organisatoren des neuen ClassicCarClub, die ihren Mitgliedern Zugriff auf unterschiedlichste Klassiker versprechen. Wir nehmen ihre Geschäftsidee unter die Lupe.

Die Idee klingt gut: Einmal im Jahr einen Obolus entrichten – und dann nur noch fahren, und zwar genau den Klassiker, auf den man gerade Lust hat. Heute ein uriger MG, morgen ein feiner Rollie, übermorgen ein schneller 911 – das hat was. Genau dieses Angebot macht der



Das Angebot: Clubmitglieder haben derzeit die Wahl zwischen neun zumeist sportiven und offenen Oldtimern. Bei steigenden Mitgliederzahlen werden weitere Klassiker dazu kommen

ClassicCarClub aus Köln, vor einigen Monaten ins Leben gerufen von seinen Geschäftsführern David Hunt und Thomas Engel.

Die beiden wichtigsten Fragen liegen auf der Hand: Was kostet die Mitgliedschaft und was wird dafür geboten? Der Jahresbeitrag beträgt durchaus stattliche 2500 Euro. Dafür bekommen die Mitglieder ein „Konto“ mit 500 Punkten, das ihnen Ansprüche auf die Nutzung der Club-Klassiker einräumt. Wieviele Punkte pro Fahrtag vom Konto „abgebucht“ werden, hängt von drei Faktoren ab: dem jeweiligen Auto, der Jahreszeit und dem Wochentag. Die Faustregel

ist klar: ein hochkarätiger Exot an einem Hochsommer-Wochenende ist die „teuerste“ Kombination, ein eher bodenständiger Oldie im Winter und werktags die „billigste“. Konkret: Ein Frühlings-Wochenende im E-Type-Roadster verschlingt 126 Punkte (von freitags 18 Uhr bis montags 9 Uhr), nach vier Wochenenden wäre das Konto damit aufgezehrt. Ein Werktag im MG A belastet im Herbst (September, Oktober und November) das Konto dagegen nur mit zwölf Punkten – rund 42 Tage können Roadster-Fans nach dieser Rechnung den Briten für sich in Anspruch nehmen.