TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag

Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Christian Rühle (links) und Sönke Priebe

SHOPPING

Autokauf in den USA – am besten geht das mit Kontaktmann vor Ort, oder? Fachmännische Begutachtungen vor Ort gibt es schon für 150 Dollar, selbst deutsche Unternehmen bieten solche Dienste an. Was kann man da erwarten? Eine 3.000-Kilometer-Reisekostenprüfung durch sieben Bundesstaaten mit OSCW

Wenn Sie mit dem Gedanken spielen, ein Auto aus den USA zu importieren, sind Sie sicher schon über die eine oder andere Firma gestolpert, die im Internet und in der Fachpresse anbietet, Ihren Traumwagen vor Ort zu begutachten. Wenn Sie nicht selber in die USA fliegen wollen (oder keine technische Erfahrung mit alten Autos haben), klingt so ein Angebot äußerst vernünftig – auf das Risiko von Blindkäufen muss man heute glücklicherweise kaum noch hinweisen. Allerdings gilt bei der Auswahl des „Begutachters" der gleiche Grundsatz wie beim Autokauf selbst: „caveat emptor" – oder „buyer beware", wie der Amerikaner sagt. Damit meint er dasselbe wie der Lateiner, wenngleich viel weniger vornehm: „Käufer sei wachsam" - denn du bekommst nur, was du bezahlst.

Leider hat der geneigte deutsche US-Car-Fan häufig nur eine schemenhafte Vorstellung davon, mit welchem zeitlichen und materiellen Aufwand es verbunden ist, von Deutschland aus in die USA zu reisen, um dort ein Auto zu besichtigen – und ist deshalb häufig überrascht von den Kosten, die eine echte Einzelbesichtigung mit sich bringt. Ganz abgesehen davon, dass diese Kosten auch dann anfallen, wenn das Objekt der Begierde sich als zu schlecht für einen Kauf herausstellt. Die gezielte Besichtigung von gleich mehreren Fahrzeugen ist allerdings auch nicht ohne Fallstricke...

Nehmen wir einmal folgenden, höchstens zufällig auf wahren Begebenheiten basierenden Fall: Sie hätten gerne einen 1969er Camaro, und zwar in der „Pacecar"-Ausführung – jenes Sondermodell, mit dem GM den Einsatz des Camaro als Leitfahrzeug bei den 500 Meilen von Indianapolis verewigen wollte und von dem nur 3.675 Stück gebaut wurden. Klingt schwierig? Im Gegenteil, einfacher geht es nicht, und zwar deshalb: Das Camaro Pacecar ist eine Ikone – und entsprechend teuer, ganz zu schweigen von selten. Das ist vielleicht nicht für den Kauf, wohl aber für die Suche von immensem Vorteil. Teure Autos verkaufen sich meist nicht ganz so schnell wie günstige, und „selten" bedeutet einen überschaubaren Markt. Auch wer intensiv sucht, wird landesweit auf nicht mehr als 15 bis 20 sammlungswürdige Exemplare des Pacecar kommen, die zum Verkauf angeboten werden. Besser noch: Sehr viele dieser Fahrzeuge werden, zumal sie nicht gerade günstig sind, von Händlern angeboten. Genau so sieht der Optimalfall der gezielten Fahrzeugsuche aus: überschaubare Stückzahl, niedrige Verkaufsgeschwindigkeit, Verkäufer mit festen Öffnungszeiten.

Pacecar #2: teuer, überrestauriert, zweifelhaft

Pacecar #3: sehr teuer – und absolut nicht empfehlenswert

Pacecar #4: Preislich im Mittelfeld, aber schlechtestes Auto von allen

Pacecar #5: Schon besser. Preis passt zum Zustand, weitgehend unberührtes Auto

Pacecar #6: Sehr überzeugendes Auto – und gleichzeitig das zweitgünstigste

Pacecar #7: Akzeptabel, aber von #6 ausgestochen

Text: Sönke Priebe, Fotos: OSCW

Hier kann man a) im Vorfeld mit einiger Sicherheit die besten Angebote aussuchen, b) eine sehr flexible Route planen (da man ja nicht auf fixe Termine mit privaten Verkäufern angewiesen ist) und c) sind mit hoher Wahrscheinlichkeit auch fast alle Fahrzeuge noch verfügbar, wenn man ankommt. In unserem Fall ließ sich eine ziemlich direkte Route zwischen zwei großen Flughäfen festlegen, auf der insgesamt neun (!) der landesweit verfügbaren Pacecars besichtigt werden könnten. Die „Pacecar Route" führt in diesem Fall über rund 1.900 Meilen in sieben Bundesstaaten: New Jersey, New York, Connecticut, Pennsylvania, Ohio, Indiana, Illinois. Reisezeit: sieben Tage. Die Anzahl der zu besichtigenden Autos ist hier einer reinen Zeit-Kosten-Nutzen-Rechnung geschuldet. Alle anderen verfügbaren Autos wären so weit auf der Landkarte verstreut, dass der „zwei pro Tag"-Besichtigungsrhythmus nicht einhaltbar wäre (erster und letzter Tag sind bloße „Reisetage"). Da jeder Tag bares Geld kostet (für Hotel, Mietwagen und Verpflegung) ist die Formel „Die meisten Autos in der kürzest möglichen Zeit" ausschlaggebend.

Hier sollte sich eines schon zeigen: Wenn Sie auf der Suche nach einem günstigen Auto sind, werden Sie es meistens mit privaten Verkäufern zu tun haben – bei denen Sie nicht einfach jederzeit reinspazieren können. Da 3.000 Kilometer Fahrstrecke auch in den USA mit erheblichen Unwägbarkeiten verbunden sind, lässt sich ein Besichtigungsrhythmus von zwei pro Tag bei privat angebotenen Fahrzeugen kaum verwirklichen. Schlimmer noch, günstige (oder populäre) Fahrzeuge werden oft schneller verkauft, als man ihnen hinterherreisen kann – und anders als die meisten Händler kümmern sich private Verkäufer, wenn ihr Auto verkauft ist, oft nicht um die Löschung ihrer Inserate, so dass die Einkaufsreise leicht zur Geisterjagd verkommen kann.

Selbstverständlich kann man dennoch, mit entsprechendem Aufwand, jedes denkbare Fahrzeugmodell so besichtigen wie oben beschrieben – allerdings kaum so effizient. Und Effizienz sollte man hier nicht auf die leichte Schulter nehmen. Denn eine solche Reise kostet, und das nicht zu knapp. Flugtickets hin und zurück, Mietwagen für sieben Tage, Hotels für sieben Nächte, Benzin, Verpflegung. Bei diesen Reisekosten gibt es nur geringes Rotstiftpotential. Für den kurzen Flug nach Amerika ist die Economy Class zwar sicherlich erträglich, für die lange Fahrt durch Amerika aber sollte man nicht zum günstigsten Mietwagen greifen – man will ja schließlich ankommen, und das auch noch halbwegs entspannt. Ähnliches gilt für Hotels – ein flexibler, aber dichtgedrängter Zeitplan diktiert meist Hotels in der Nähe von Interstates. Und wer hier die Qualität von 70-Dollar-Hotels hinnimmt, riskiert schlaflose Nächte – und damit den schlafmangelbedingten Abflug vom Highway. Überhaupt, Sekundenschlafgefährdete machen diesen Trip besser nicht alleine.

Zahlen gefällig? 1.300 Euro für einen durchschnittlichen (Hin- und Rück-)Flug von Deutschland an die Ostküste (geht wesentlich teurer, aber auch billiger), 900 Dollar für den Mietwagen-Wochentarif (Fullsize), 100 Dollar pro Hotelnacht, 100 Dollar Sprit auf 1.000 Kilometer, 30 Dollar minimale Lebenshaltungskosten am Tag. Sie haben mitgerechnet? Ja, das sind rund 3.000 Euro. Reine Kosten – für eine Person. Die Arbeitszeit des Protagonisten noch nicht mal mitgerechnet.

Angesichts solcher Kosten schaut sich manch ein Interessent schon mal nach Alternativen um und wird meist recht schnell fündig. Begutachtungsdienste, die Fahrzeugbegutachtungen nach dem Baukastensystem anbieten, gibt es haufenweise. Der Kunde hat meist die Wahl zwischen mehreren verschiedenen „Besichtigungsqualitäten" und oft die Möglichkeit, Zusatzoptionen (etwa mehr Fotos, Videos, detailliertere Berichte etc.) zu buchen – je nach Anbieter liegen die Kosten für diese Dienstleistung im günstigen Marktbereich zwischen 99 und 1.000 Dollar. Diese Preisgestaltung ist möglich, weil solche Dienste grundsätzlich ohne Reisekosten auskommen – die zentral gebuchte Besichtigung wird von einem vor Ort verfügbaren Gutachter mit minimalem Anreiseweg ausgeführt. Der Haken liegt auf der Hand: Bei weitem nicht in jeder der über 30.000 amerikanischen Ortschaften ist ein echter Spezialist für klassische Fahrzeuge zu finden. Die durchaus seriösen Anbieter greifen im Endeffekt auf sogenannte

Nischen-Spezialisten können durchaus Wunder vollbringen. Ein originales NYC Caprice-Taxi mit 35.000 Meilen...

...einer von 17 (!) in SEO Brown 5 ausgelieferten Police Package Caprice in Neuzustand...

...und ein echtes Slicktop der Michigan State Police. Die Qual der Auswahl unter gleich drei „Unobtainables" im Umkreis von wenigen Meilen

Auch eine Alternative: Auto-Supermärkte mit 500 bis 700 Klassikern bieten abseits der Küstenregionen unglaubliche Auswahlen an – wenngleich häufig recht unsortiert und wahllos. Wer nicht auf ein spezifisches Modell festgelegt ist, hat hier die besten Möglichkeiten

Only in America: 600 klassische Fahrzeuge „In Stock“ unter Dach, kein Problem...

...wenn man nur ordentich platzsparend einparkt

MORE CARS IN THIS BUILDING – bei rund 600 vorrätigen Klassikern kann man das ruhig mal draufschreiben

„zertifizierte Kfz-Sachverständige“ zurück, also Gutachter, die ihr Geld üblicherweise mit Schadensgutachten an Neuwagen verdienen – und von alten Automobilen oft rundweg nicht die geringste Ahnung haben. Das Risiko bei der Sache ist weitaus größer, als 500 Dollar für ein unbrauchbares Gutachten in den Sand zu setzen. Wer auf Basis eines solchen Gutachtens Kaufentscheidungen trifft, erfährt üblicherweise auch erst nach dem Kauf, ob der Gutachter seinen Job gut gemacht hat. Hat er das nicht, hat man sich eben doch unter Umständen einen Blender andrehen lassen, was außer den 500 Dollar noch erhebliche Reparaturkosten bedeuten kann.

Natürlich gibt es echte Spezialisten – die aber wieder haben üblicherweise Reisekosten. Zwischen New York und Los Angeles liegen rund 4.500 Kilometer, bei einer Nord-Süd-Ausdehnung von immerhin noch über 2.500 Kilometern. Die Wahrscheinlichkeit, mehrere gleichwertige Autos im knappen Umkreis um einen ausgewiesenen Spezialisten zu finden, geht angesichts der gigantischen Größe der USA geteilt durch die geringe Spezialistenmenge und die geringe Verfügbarkeit von klassischen Automobilen gegen Null. Trotzdem kann der amerikanische Spezialist meist günstiger anreisen als der Deutsche – der Trick liegt lediglich darin, einen US-Experten zu finden, der nach deutschen Gesichtspunkten urteilen kann. In einem Land, in dem Spachtelmasse tatsächlich ein völlig akzeptables Karosseriebaumittel ist, nicht immer einfach.

Übrig bleiben „wandernde“ Spezialisten, die sich anschauen, was ihnen entlang des Weges begegnet – sehr effektiv, wenn man ein unbestimmtes amerikanisches Fahrzeug sucht, aber herzlich ineffizient bei der Suche nach einem speziellen Modell. Alternativ bieten große „Swap Meets“ oftmals eine konzentrierte Auswahl an mehreren ähnlichen Fahrzeugen an einem Ort, da gilt allerdings grundsätzlich: je größer die Veranstaltung, umso „exportorientierter“ die Preisgestaltung. Im Klartext: Dort sind die Autos teilweise dramatisch teurer als auf dem „normalen“ Markt.

Und das Fazit? Die Kosten für eine „echte“ Begutachtung sind bei günstigen Autos meist höher als die Summe der verdeckten Schäden, die eine solche Begutachtung aufdecken könnte. Und vor dem kapitalen Motorschaden nach 1.000 gefahrenen Kilometern kann keine noch so gute Besichtigung schützen. Ein Risiko verbleibt bei alten Autos immer.

Billig-Gutachten hingegen schützen selten vor bösen Überraschungen – aber sie machen schöne Fotos. Die wiederum kann man dann einem deutschen Spezialisten zeigen. Sieht der Risiken, einfach weitersuchen.

Wenn Sie aber jenseits der 50.000 Dollar für ein Auto ausgeben wollen, zahlen Sie am besten einem deutschen Spezialisten ein Flugticket, denn dann stehen Besichtigungskosten und Nutzen in einem erträglichen Verhältnis.

Besichtigt: Dieser schöne, vom lokalen Gutachter als „problemlos“ abgesegnete 68er Dodge Charger R/T stellte sich in Deutschland als gerade noch rollfähig heraus. Ein einziger echter Blick von unten hätte dem „Spezialisten“ sofort offenbart, dass der Wagen auf der Schwelle zum Totalverlust stand

Besichtigt: Dieser (sehr teure!) GTO hat von einem anderen amerikanischen „Experten“ das Prädikat „vollständig restauriert“ erhalten. 20.000 Euro in Reparaturen später traf das dann wirklich zu

Besichtigt: Hier waren deutsche Gutachter am Werk. Das Auto hat die zweifelhafte Ehre, der schlechteste Charger mit dem allermeisten Spachteleinsatz gewesen zu sein, den wir je in der Werkstatt hatten...

...zumindest so lange, bis alle unrettbar verrosteten Blechteile ersetzt waren