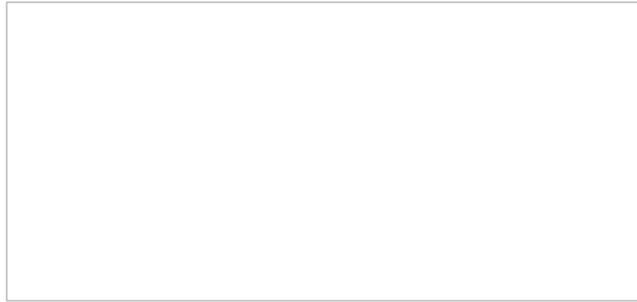


CLASSIC DRIVER

Classic Leasing: Klassiker als Dienstwagen

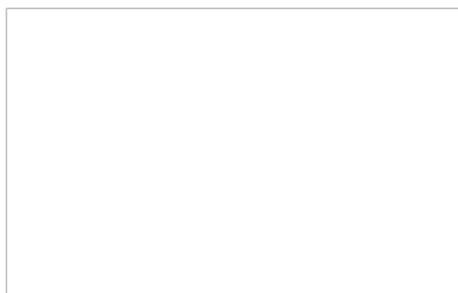


Mercedes 300 SL Roadster

Früher war nicht alles besser. Aber so manches, und das gilt auch für viele Autos. Man braucht sich nur einmal die Klassiker vor Augen zu führen: In Eleganz, Charakter und Stil übertreffen sie so ziemlich alles, was heute von den Bändern rollt. Bei modernen Autos fordern Rationalisierung, Marketing und nicht zuletzt der Windkanal ihren Tribut. So wächst die Fangemeinde nicht nur unter den Privatkunden. Immer mehr Unternehmen setzen auf die teilweise sehr repräsentativen Automobile der Vergangenheit – als erfahrener und seriöser Finanzierungspartner steht „Classic Leasing“ vom Weilheimer Unternehmen LeasDat zur Seite.

Das gilt natürlich nicht für die Außendienstflotte und Vielfahrer. Fährt jedoch das Management zum Termin vor, ist ihm die Aufmerksamkeit der Geschäftspartner sicher. Hinzu kommt noch, dass seit Beginn des Oldtimer-Booms in den achtziger Jahren der Bestand an alltagstauglichen Exemplaren stetig ansteigt. So liegt denn auch der Gedanke nahe, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Warum muss es immer ein VW Passat sein, wenn zum gleichen Preis auch ein schmuckes Mercedes-Coupe aus den 60er Jahren den Firmenfuhrpark bereichern könnte?

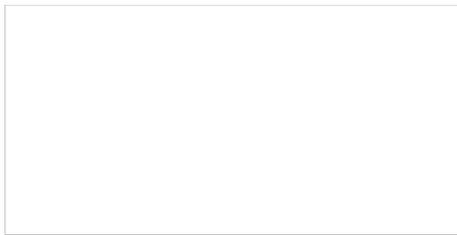
Die Liste der Alternativen könnte verlockender kaum sein. An Stelle des Allerwelts-SLK zum gleichen Preis ein im Volksmund Pagode genannter Mercedes SL oder ein uriger Porsche 356. Statt der üblichen E-Klasse ein tadelloser Jaguar MK2. Für den Betrag eines bescheidenen VW Golf eine bezaubernde Giulia Super von Alfa Romeo. Oder nach dem Motto „wenn schon, denn schon“ vielleicht sogar eine würdevolle Bentley-Limousine mit lückenlosem Pflegenachweis. Ein solcher Brite kostet nicht mehr als ein ordentlich ausgestatteter 5er BMW. Klar, moderne Autos sind sicherer, fahren schneller um die Kurven. Aber Kenner wissen es längst: Wer herausbekommen möchte, was Spaß am Fahren wirklich bedeutet, muss sich einmal in einen Oldtimer setzen. Der Kontakt zur Maschine und zur Straße ist intimer und seine kleinen und großen Eigenwilligkeiten beseelen das antike Stück mit einer liebenswerten Qualität, die bei neuen Autos selten geworden ist: Charakter. Erst wer die wahren Freuden eines gut erhaltenen Klassikers genossen hat, erkennt die langweilige Perfektion moderner Autos.



Bentley R-Type Continental

Was die Sicherheit betrifft, so lohnt es sich, Theorie und Praxis auseinander zu halten. Oldtimer haben keine Knautschzonen, keine Airbags und kein ABS. Doch andererseits zeigt die Statistik, dass gerade die Klassiker durch niedrige Unfallzahlen glänzen. Das liegt vielleicht auch daran, dass sie umsichtiger und langsamer bewegt werden als moderne Autos. Und sie vermitteln dem Fahrer jenes Gefühl für Geschwindigkeit und fahrdynamische Reserven, das in ihren modernen ESP-unterstützten Nachfolgern zunehmend abhanden kommt. Außerdem gibt es für die meisten gängigen Modelle inzwischen dezente Modernisierungsangebote wie bessere Bremsen oder Stoßdämpfer, modifizierte Achsen und präzisere Lenkungen.

Damit der Kauf nicht zum Reinform wird, gilt für alle, die ein Auto zum Fahren suchen und keines zum Basteln: Kaufen Sie immer nur Klassiker der höchsten Güteklasse, wenn möglich bei renommierten Händlern und mit detailliert dokumentierter Vorgeschichte. Entsprechende Adressen finden sich in Oldtimer-Magazinen. Als weitere Quelle bieten sich Markenclubs an, denn oft gelangen die Angebote der Mitglieder erst gar nicht auf den freien Markt.



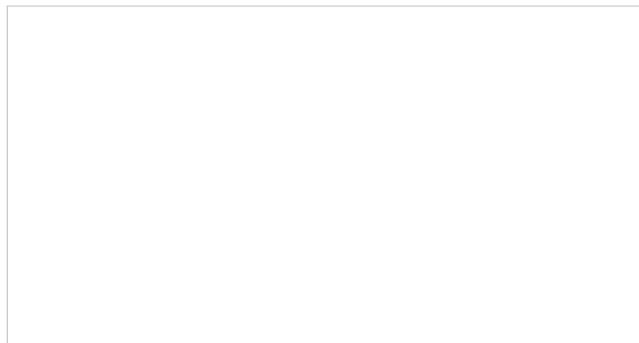
Porsche 356

Vor dem Kauf den Oldtimer unbedingt prüfen lassen

Vorsicht bei Angeboten aus den USA. Es ist purer Leichtsinn, auf derartige Angebote einzugehen, ohne das Auto vor Ort genau unter die Lupe zu nehmen. Grundsätzlich gilt: am besten das Auto vor dem Kauf für ein paar hundert Mark von einem Experten prüfen lassen. Wer preismäßig oben einsteigt, hat zwar am Anfang hohe Anschaffungskosten, doch am Ende sieht die Bilanz meist besser aus als bei mittelmäßigen Exemplaren. Denn das Risiko teurer Reparaturen ist wesentlich geringer. Außerdem geht das Geld nicht verloren. Wird der Wagen ordentlich gepflegt, bleibt sein Wert auf jeden Fall erhalten.

Während Neuwagen innerhalb von drei Jahren meist die Hälfte ihres Wertes verlieren, Luxusautos wie die S-Klasse oder der 7er BMW sogar noch mehr, taugt ein Oldtimer zur Geldanlage. Vor diesem Hintergrund rechnen sich auch höhere Wartungs- und Unterhaltskosten. Auch die Steuerkeule trifft kaum. Mehr als 30 Jahre auf dem Buckel berechtigen zum speziellen H-Kennzeichen. Für einen Mercedes 280 SL Pagode fallen dann rund 700 Euro Kfz-Steuer pro Jahr an. Und mit einem geregelten Nachrüst-Kat lässt sich die Steuer pro Jahr weiter drücken. Kulant geben sich auch die Versicherungen. Sie bieten spezielle Oldtimer-Tarife für ihre Kunden an. Was viele Autofahrer nicht wissen: Auch Oldtimer können geleast werden.

„Theoretisch gibt es keine Unterschiede zu einem Neuwagen“, sagt Rüdiger Leyens von LeasDat in Weilheim. Doch nur wenige Firmen bieten Oldtimer-Leasing an. Das liegt vor allem daran, dass der Leasinggeber den Oldtimer-Markt kennen und verfolgen muss. „Sonst ist die Gefahr groß, dass ein Schrotthaufen für teures Geld unter Vertrag genommen wird“, sagt Leyens. Zwar gibt es weder Fullservice-Verträge noch Mobilitätsgarantien, dafür muss der Leasingnehmer lediglich ein Prozent des damaligen Neupreises – natürlich inklusive aller Extras – als geldwerten Vorteil versteuern.



Jaguar MK2

Mit Leasing kommt man günstig an einen Oldie

Außerdem kann er am Ende der Vertragslaufzeit den Klassiker zum vorher errechneten Restwert in sein Privatvermögen übernehmen. Im besten Fall bekommt der Käufer den Oldie für ein Drittel seines tatsächlichen Wertes.

Und so funktioniert Oldtimer-Leasing: Der Leasingnehmer wählt seinen Klassiker und wendet sich an die Leasinggesellschaft. Um Problemen vorzubeugen, bestehen die Gesellschaften meist auf ein „Classic-Data“-Gutachten, welches mindestens den Fahrzeugzustand „Drei Plus“ bescheinigen muss. Auf dieser Basis kauft die Leasinggesellschaft den Wagen. Die monatliche Rate hängt wie bei Neuwagen ab von Anzahlung, Restwert und Nutzungsdauer. Letztere beträgt in der Regel zwischen zwei und vier Jahren. Gleichzeitig sollte der Restwert im Rahmen der Abschreibung des Leasinggebers liegen. Wird beispielsweise eine Restnutzungsdauer von vier Jahren vereinbart, muss der Restwert mindestens 25 Prozent betragen. Sonst verstößt die Gesellschaft gegen den Leasingerlass, wenn das Auto bei Vertragsende verkauft wird. So bezahlt die Firma während der Vertragsdauer die steuerlich absetzbaren Leasingraten und der Fahrer kann später den Oldtimer günstig in sein Privatvermögen übernehmen. Schnäppchen sind also nicht ausgeschlossen.

Neu: Prospekte zum Download

Den LeasDat-Folder (im pdf-Format) erhalten Sie [hier](#).

Sie benötigen dazu den Acrobat Reader, den Sie auf den Webseiten von [Adobe](#) downloaden können.

Weitere Informationen:
Classic-Leasing ist ein Label der LeasDat GmbH
Pütrichstrasse 1
D-82362 Weilheim
Tel. +49. (0)881 4556
Fax +49. (0)881 4557
E-Mail LeasDat@t-online.de
Internet www.classic-leasing.de



Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/classic-leasing-klassiker-als-dienstwagen>

© Classic Driver. All rights reserved.