

KLASSISCHE LIEBHABERFAHRZEUGE: LÄSST SICH EIN EINDEUTIGER ZUSAMMENHANG ZWISCHEN ANGEBOT UND WERT HERSTELLEN ?

Präsentation im Rahmen eines IgFS Workshops an der
Berufsfachschule BBB in 5400 Baden am 15.11.2025
durch Michael Birkner von der Carepo GmbH

Inhaltsverzeichnis

- Entwicklung vom InterClassic zum Classic Car Report
- Meilensteine bei der Datenerhebung durch das BFS
- Definition 1 (FAZG und FAZ) und Definition 2 (IVS und MFZ)
- Statistische Kennzahlen 1 (Übersicht alle 10 Jahre) und Statistische Kennzahlen 2 (Bestandesstruktur von 2019 und 2024)
- Entwicklung der Bestandeszahlen von 1951 bis 2000 bzw. bis 2020 von 6 Volksmarken (Zahlen und Grafik)
- Unterschied zwischen Preis und Wert
- Diverse Wertdefinitionen und ein konkretes Beispiel
- Wertbestimmende Faktoren eines Klassikers (inkl. Definition der Zustandskategorien)
- Durchschnittliche Marktwerte aus der DB von CarepO in Funktion von Karosserieform und Alter
- Diverse statistische Kennzahlen für 16 ausgewählte Marken
- Entwicklung der durchschnittlichen Neupreise und Marktwerte der jeweils billigsten und teuersten Typen aus diesen Marken
- Faktoren für einen höheren bzw. tiefen Marktwert inkl. Beispiele aus diesen Marken
- Wer ist der meistverbreitete Oldtimer der Schweiz ? Bewertungsausdruck für die Offenversion dieser Baureihe
- Entwicklung der Wertquote und der Erhaltungsquote am Beispiel der Offenversion des meistverbreiteten Oldtimers der Schweiz
- Antwort zur eingangs gestellten Frage und Schlussinfos

Entwicklung vom InterClassic zum Classic Car Report

- Einstellung des ETG-Marktberichtes für Liebhaberfahrzeuge InterClassic in 2017
- Prüfung der Fortsetzung der ICL-Idee auf den nationalen Oldtimermessen in 2018
- Entscheidung zur Weiterverfolgung der ICL-Idee mit einem neuen Projekt in 2018
- Beschlussfassung zur Gründung des Unternehmens **CarepO GmbH** in 2018
- Auftragserteilung zur Entwicklung einer Website an eine Webdesignfirma in 2018
- Aufbau der Datenbank durch den verantwortlichen Redaktor des ICL ab 2019
- Entwicklung des Konvertierungsprozesses durch einen ehemaligen TCS-MA in 2019
- Information über Start der Website www.carepo.ch auf ZG im Sommer 2020
- Fazit: Fortsetzung einer langen Tradition (40 Jahre) nach kurzem Unterbruch

Meilensteine bei der Datenerhebung durch das BFS (gegründet 1860)

- 1946: BFS beginnt mit der Auswertung der Neuinverkehrsetzungszahlen auf Stufe Marke
- 1951: BFS beginnt mit der Auswertung der Bestandeszahlen auf Stufe Marke
- 1959: BFS beginnt mit der Auswertung der Neuinverkehrsetzungszahlen auf Stufe Modell
- 1960: BFS ordnet Kombis den Personenwagen zu (für beide Untersuchungsobjekte)
- 1971–1974: Umstellung der Strassenverkehrsämter auf EDV-Erfassung – Unterbruch in der Erhebung der Bestandeszahlen auf Stufe Marke
- 1973: der neu gegründete Importeursverband VSAI beginnt mit der Publikation eigener Neuinverkehrsetzungszahlen, die von den BFS-Zahlen leicht abweichen
- 1975: BFS beginnt mit der Auswertung der Bestandeszahlen auf Stufe Modell
- 1988/1989: Grundlegende Revision (Neueinteilung der FAZG), deshalb verspätete und ungenaue Bestandeszahlen für 1988
- 1996: BFS-Bestandeszahlen auf Stufe Modell werden auf Datenträger ausgelagert
- 2005: BFS-Bestandes- und Neuinverkehrsetzungszahlen auf Stufe Marke und Modell werden nicht mehr veröffentlicht. Durch MOFIS- bzw. IVZ-Datenbank des ASTRA ersetzt.

Definition 1 (Einteilung der Fahrzeugarten in 7 Fahrzeuggruppen)

| Fahrzeuggruppe (FAZG) (Einteilung durch das BFS) | Fahrzeugart (FAZ) (Angaben gem. Feld 19 im FZA) | Detaillierte Erklärung (Motorwagen sind Motorfahrzeuge mit mind. 4 Rädern) |
|---|--|--|
| 1 Personenwagen | 01 Personenwagen 02 Schwere Personenwagen | Sind leichte Motorwagen zum Personentransport mit max. 9 Sitzplätzen und bis 3.5 t GG (inkl. z.B. VW Kleinbusse) Sind schwere Motorwagen zum Personentransport mit max. 9 Sitzplätzen und über 3.5 t GG |
| 2 Personen- transportfahrzeuge | 10 Leichter Motorwagen 11 Schwerer Motorwagen 20 Gesellschaftswagen (Autocar) 21 Kleinbus 22 Gelenkbus | Motorfahrzeuge für einen speziellen Gebrauch (z.B. Wohnwagen, Camper oder Ambulanzen) bis 3.5 t GG Motorfahrzeuge für einen speziellen Gebrauch (z.B. Wohnwagen, Camper oder Ambulanzen) über 3.5 t GG Schwere Motorwagen zum Personentransport mit mehr als 9 Sitzplätzen und über 3.5 t GG Leichte Motorwagen zum Personentransport mit mehr als 9 Sitzplätzen und bis 3.5 t GG Können z.B. Cars ohne Stehplätze oder Busse mit Stehplätzen sein und über 5.0 t GG |
| 3 Sachen- transportfahrzeuge | 30 Lieferwagen 35 Lastwagen 36 Leichtes Sattelmotorfahrzeug 37 Schweres Sattelmotorfahrzeug 38 Sattelschlepper | Leichte Motorwagen zum Sachentransport mit diversen Aufbauten (Brücke, Kasten, usw.) und bis 3.5 t GG Schwere Motorwagen zum Sachentransport mit diversen Aufbauten (Brücke, Kasten, Kipper, Tank) und über 3.5 t GG Die Kombination eines Sattelschleppers mit einem Sattelanhänger, abhängig vom GG des |

Definition 2 von zwei grundlegenden statistischen Kennzahlen

| Untersuchungsobjekt | Neuinverkehrsetzungen (IVS) | Bestand (MFZ) |
|----------------------------|---|--|
| Beschreibung | Die IVS-Statistik gibt Auskunft über die neu in Verkehr gesetzten motorisierten Strassenfahrzeuge per Ende Jahr in der Schweiz. Sie basiert auf den Fahrzeugdaten des Informationssystems Verkehrszulassung (IVZ-Fahrzeuge) des ASTRA. | Die MFZ-Statistik gibt Auskunft über den motorisierten Strassenfahrzeugbestand zum Stichtag 30.09.JJ in der Schweiz. Sie basiert auf den Fahrzeugdaten des Informationssystems Verkehrszulassung (IVZ-Fahrzeuge) des ASTRA. |
| Erfasste Merkmale | Fahrzeugart, Gewicht, Nutzlast, Hubraum, Treibstoff, Getriebe, Anz. Plätze, Karosserieform (Lim, Kom, Cab), Datum der 1. Inverkehrsetzung, Kanton | Fahrzeugart, Gewicht, Nutzlast, Hubraum, Treibstoff, Getriebe, Anz. Plätze, Karosserieform (Lim, Kom, Cab), Datum der 1. Inverkehrsetzung, Kanton |
| Verfügbarkeit | Seit 1931, ab 1946 durch das BFS erhoben, 1989 Revision (Neueinteilung der FAZG), Ab 2005 eingeschränkt verfügbar | Seit 1931, ab 1951 durch das BFS erhoben, 1989 Revision (Neueinteilung der FAZG), Ab 2005 eingeschränkt verfügbar |
| Regionalisierung | Bis Stufe Kanton | Bis Stufe Kanton |
| Periodizität | Monatlich und jährlich | Jährlich |
| Referenzperiode | Kalenderjahr | Stand der IVZ-DB per 30.09. |
| Ersatz | Seit 2018 ersetzt die IVZ-Datenbank die frühere MOFIS-Datenbank der EFKO. | Seit 2018 ersetzt die IVZ-Datenbank die frühere MOFIS-Datenbank der EFKO. Das ASTRA hat Bestandesdaten ab 2011 (als Rohdatensatz). |

Statistische Kennzahlen 1

| Jahr | Bestand PW gem. BFS | Bestandes- zunahme gegenüber Vorjahr | Neu- Immatri- kulationen PW gem. BFS | Ersatzbedarf | Durchschnitt- liches Alter des PW-Bestandes | Kumulierte Neu-Immatri- kulationen PW (seit 1946) | Bestand / kumulierte Neu-Immatri- kulationen |
|------|------------------------|---|--|--------------|---|--|---|
| 1949 | 127'000 | 18'000 | 25'000 | 7'000 | | 74'000 | |
| 1959 | 450'000 | 47'000 | 70'000 | 23'000 | | 533'000 | 0.84 |
| 1969 | 1'283'000 | 103'000 | 192'000 | 89'000 | | 1'914'000 | 0.67 |
| 1979 | 2'154'000 | 99'000 | 280'000 | 181'000 | ca. 4,5 Jahre | 4'240'000 | 0.51 |
| 1989 | 2'896'000 | 106'000 | 339'000 | 233'000 | ca. 5,0 Jahre | 7'169'000 | 0.40 |
| 1999 | 3'467'000 | 84'000 | 315'000 | 231'000 | ca. 6,7 Jahre | 10'032'000 | 0.35 |
| 2009 | 4'010'000 | 20'000 | 266'000 | 246'000 | ca. 8,1 Jahre | 12'860'000 | 0.31 |
| 2019 | 4'624'000 | 21'000 | 313'000 | 292'000 | ca. 8,7 Jahre | 16'008'000 | 0.29 |
| 2024 | 4'796'000 | 35'000 | 246'000 | 211'000 | über 10,0 Jahre | 17'220'000 | 0.28 |

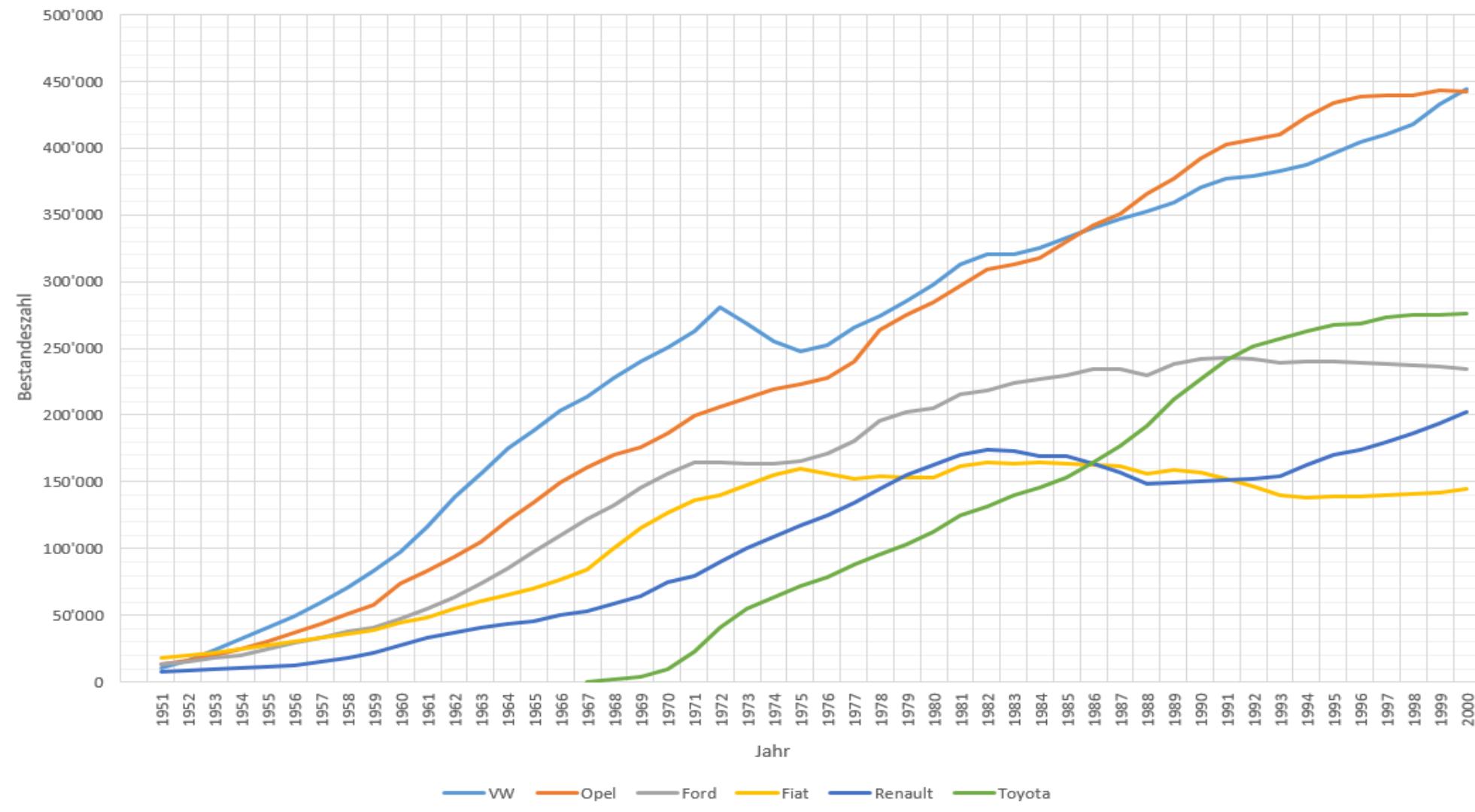
Statistische Kennzahlen 2

| PW-Bestand nach Jahr der ersten Inverkehrsetzung | Bestand 2019 | Anteil 2019 | Bestand 2024 | Anteil 2024 | Delta 2019 – 2024 | Oldtimer / Youngtimer 2019 | Oldtimer / Youngtimer 2024 |
|--|------------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|
| Vor 1960 | 13'800 | 0.3% | 14'100 | 0.3% | 300 | | |
| 1960 – 1979 | 50'600 | 1.1% | 53'000 | 1.1% | 2'400 | 97'900 | 149'800 |
| 1980 – 1989 | 33'500 | 0.7% | 30'800 | 0.6% | - 2'700 | | |
| 1990 – 1999 | 191'200 | 4.1% | 103'700 | 1.1% + 1.1% = 2.2% | - 87'500 | 191'200 | |
| 2000 – 2004 | 480'300 | 10.4% | 231'900 | 4.8% | - 248'400 | | 283'700 |
| 2005 – 2009 | 958'400 | 20.7% | 586'900 | 12.2% | - 371'500 | | |
| 2010 – 2014 | 1'465'200 | 31.7% | 1'168'800 | 24.4% | - 296'400 | | |
| 2015 – 2019 | 1'430'700 | 30.9% | 1'479'400 | 30.8% | 48'700 | | |
| 2020 – 2024 | 0 | 0% | 1'127'500 | 23.5% | 1'127'500 | | |
| Summe | 4'624'000 | 100.0% | 4'796'000 | 100.0% | 172'000 | 289'100 | 433'500 |

Entwicklung der Bestandeszahlen 1951 – 2000 von 6 (7) populären Marken

| Volkstümliche Marken – Bestandeszahlen | 1951 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 |
|---|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| VW (D) | 10'700 | 97'800 | 250'100 | 297'300 | 370'400 | 443'800 |
| Opel (D) | 13'500 | 73'400 | 186'200 | 284'100 | 392'300 | 442'300 |
| Toyota (J) | - | - | 10'000 | 112'800 | 226'700 | 276'100 |
| Ford (D,EU,GB,US) | 13'300 | 47'200 | 156'200 | 205'300 | 241'800 | 234'300 |
| Renault (F) | 8'000 | 28'000 | 74'800 | 162'800 | 150'500 | 202'200 |
| Peugeot (F) | 9'300 | 25'400 | 69'600 | 105'500 | 133'300 | 172'700 |
| FIAT (I) | 18'300 | 44'400 | 126'600 | 152'900 | 156'700 | 144'600 |
| Alle Marken | 172'000 | 509'000 | 1'383'000 | 2'247'000 | 2'985'000 | 3'545'000 |

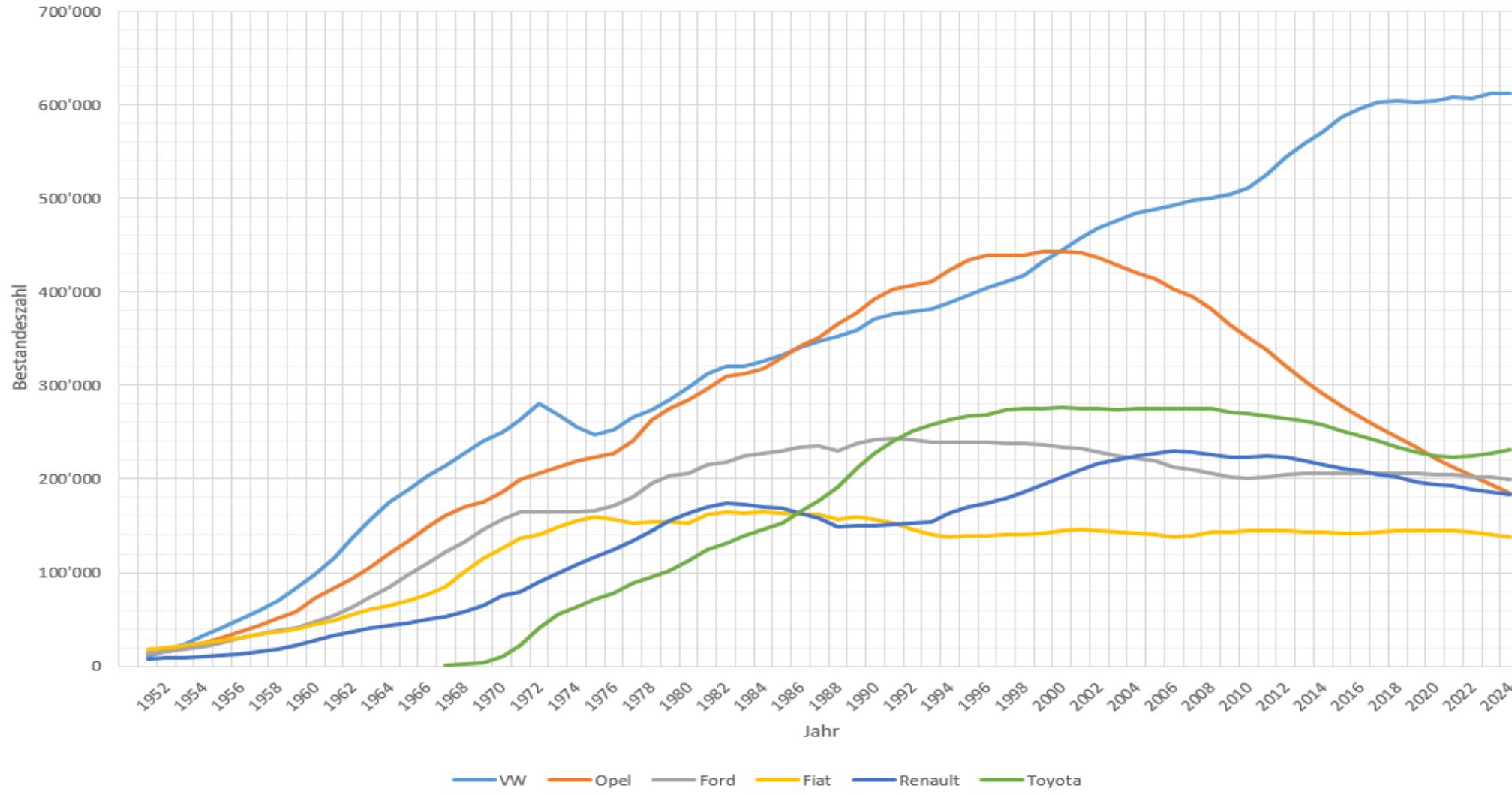
Entwicklung der Bestandeszahlen von 6 Volksmarken von 1951 bis 2000



Entwicklung der Bestandeszahlen 1951 – 2020 von 6 (7) populären Marken

| Volkstümliche Marken - Bestandeszahlen | 1951 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 |
|---|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| VW (D) | 10'700 | 97'800 | 250'100 | 297'300 | 370'400 | 443'800 | 511'300 | 604'200 |
| Toyota (J) | - | - | 10'000 | 112'800 | 226'700 | 276'100 | 269'200 | 224'600 |
| Opel (D) | 13'500 | 73'400 | 186'200 | 284'100 | 392'300 | 442'300 | 351'100 | 222'100 |
| Ford (D,EU,GB,US) | 13'300 | 47'200 | 156'200 | 205'300 | 241'800 | 234'300 | 200'500 | 205'200 |
| Renault (F) | 8'000 | 28'000 | 74'800 | 162'800 | 150'500 | 202'200 | 223'200 | 194'400 |
| Peugeot (F) | 9'300 | 25'400 | 69'600 | 105'500 | 133'300 | 172'700 | 208'000 | 174'600 |
| FIAT (I) | 18'300 | 44'400 | 126'600 | 152'900 | 156'700 | 144'600 | 144'100 | 144'300 |
| Alle PW-Marken | 172'000 | 509'000 | 1'383'000 | 2'247'000 | 2'985'000 | 3'545'000 | 4'076'000 | 4'658'000 |

Entwicklung der Bestandeszahlen von 6 Volksmarken seit 1951



Entwicklung der Bestandeszahlen 1951 – 2020 von weiteren Marken

| Premium-Marken und kleinere Volksmarken Bestandeszahlen | 1951 | 1960 | 1970 | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2020 |
|---|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Mercedes-Benz (D) | 4'400 | 19'400 | 39'900 | 58'600 | 105'500 | 148'300 | 208'000 | 319'200 |
| BMW (D) | 1'100 | 3'200 | 20'600 | 82'800 | 130'100 | 142'100 | 201'400 | 317'800 |
| AUDI (inkl. DKW) (D) | 2'000 | 14'800 | 28'200 | 83'800 | 124'800 | 161'100 | 234'000 | 304'000 |
| Citroen (F) | 10'600 | 21'900 | 48'300 | 102'600 | 81'000 | 84'600 | 129'100 | 137'300 |
| Volvo (S) | - | 2'100 | 42'900 | 85'800 | 72'400 | 79'300 | 106'800 | 124'700 |
| Porsche (D) | - | 1'700 | 4'000 | 8'000 | 16'800 | 17'100 | 27'600 | 57'600 |
| Alfa Romeo (I) | 400 | 4'300 | 23'200 | 62'100 | 58'500 | 48'800 | 58'200 | 47'800 |
| Jaguar (inkl. Daimler) (GB) | 900 | 1'800 | 5'300 | 6'100 | 8'100 | 11'700 | 17'700 | 23'400 |
| Alle PW-Marken | 172'000 | 509'000 | 1'383'000 | 2'247'000 | 2'985'000 | 3'545'000 | 4'076'000 | 4'658'000 |

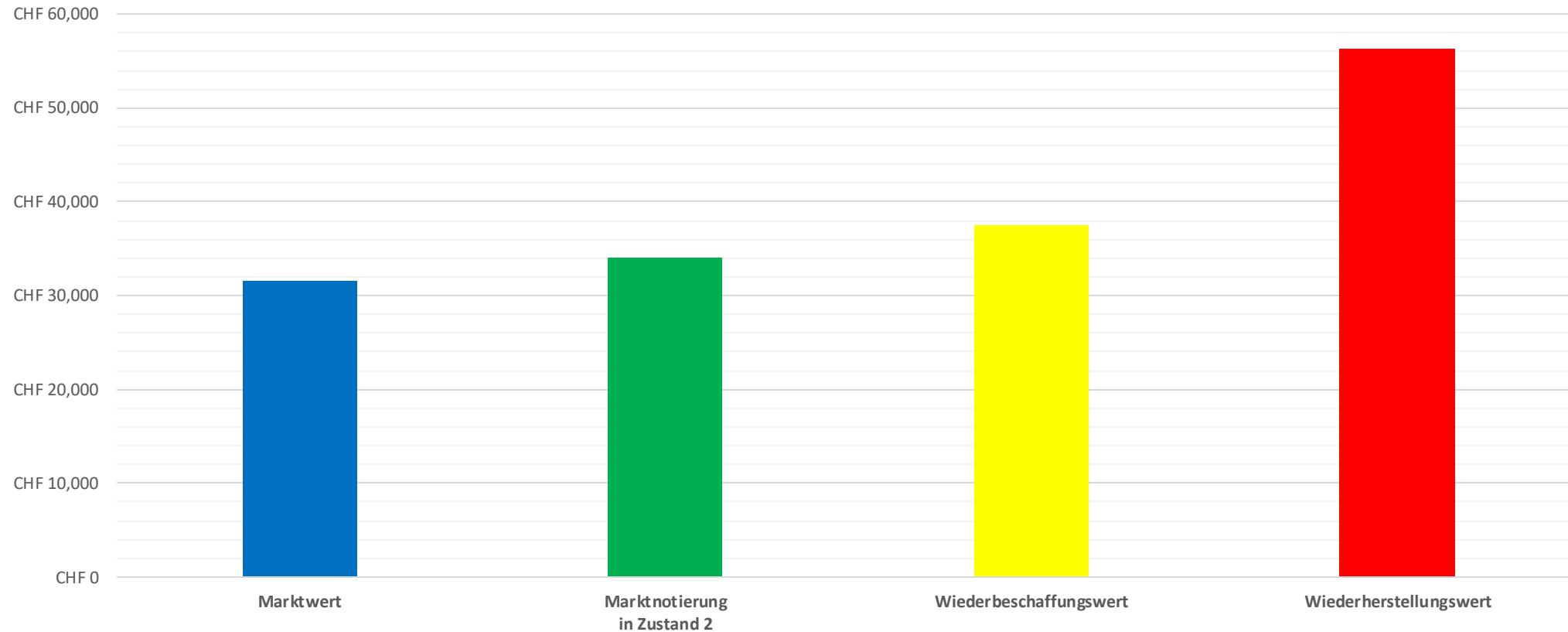
Unterschied zwischen Preis und Wert

- Eine einfache Erklärung hat dazu der amerikanische Star-Investor Warren Buffet gegeben:
- Price: is what you pay for it. Value: is what you get for it.
- Der Preis ist eine konkrete Zahlenangabe, der Wert ist ein abstraktes Ergebnis aus vielen konkreten Preis-, sprich Zahlenangaben.
- Korrekte Formulierung : «Die Marktbeobachtung der **Angebotspreise** hat ergeben, dass der Oldtimer zu einem bestimmten **Marktwert** gehandelt wird.»
- Oft hört man den Ausspruch «Ein Auto ist soviel wert, wie jemand bereit ist, dafür zu bezahlen.» Das hört sich zwar gut an, ist jedoch nur die halbe Wahrheit.
- Solange Interessenten nicht rein rational handeln, wird es immer Unterschiede zwischen einem erzielten **Preis** und einem neutral ermittelten **Wert** geben.
- Wir von CarepO GmbH verstehen unsere Rolle folgendermassen:
- **«Wir kennen den Wert. Sie bestimmen den Preis.»**
- Verschiedene Wertbegriffe (s. nächste Folie)

Diverse Wertdefinitionen

- **Marktwert** (= Durchschnittspreis auf dem Privatmarkt exkl. MWST): Preis, den ein Privatmann durch den Verkauf seines Klassikers kurzfristig erzielen kann.
- **Marktnotierung** (= Marktwert inkl. MWST): publiziert durch Carepo
- **Wiederbeschaffungswert** (ca. Händler-Verkaufspreis inkl. MWST): Preis, den man zahlen muss, wenn derselbe Klassiker kurzfristig wiederbeschafft werden soll.
- **Wiederherstellungswert**: Preis, den man zahlen muss, um den Klassiker in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen.

Diverse Wertdefinitionen an einem konkreten Beispiel



Wertbestimmende Faktoren eines Klassikers

- Allgemeiner Fahrzeugzustand (5 Zustandskategorien, Grad an Originalsubstanz)
- Historie (Schriftliche Belege) und Identität (Matching Numbers) des Fahrzeuges
- Anzahl der Vorbesitzer und Alter des Fahrzeuges (Oldtimer versus Youngtimer)
- Karosserieform (mehr leistungsorientiert oder mehr nutzenorientiert)
- Wirtschaftliche Unterhaltsattraktivität (Kosten für Import, Zulassung, Betrieb und Lagerung)
- Grad der Verfügbarkeit von Ersatzteilen und technischem Know-how
- Anzahl der produzierten/importierten Exemplare bzw. aktuelle Bestandeszahl
- Aktuelle Existenz des Herstellers (Sein oder Nichtsein)

Internationale Klassifizierung nach Zustandskategorien

| Zustand | Kurz-Bezeichnung | Ausführliche Beschreibung |
|---------|--|--|
| 1 | Perfekter Originalzustand | oder nach Herstellerspezifikationen und mit Originalteilen kompromisslos restauriert. In diese Kategorie gehören auch Fahrzeuge mit geringer Laufzeit, die ungeachtet ihres Baujahres in der Originalsubstanz erhalten sind, wie sie vom Hersteller ausgeliefert und durch keinerlei Nachbehandlung verändert wurden (Patina). |
| 2 | Sehr guter Originalzustand | oder fachgerecht und originalgemäss restauriert. Sie weisen keine technischen Mängel, nur leichte Gebrauchsspuren auf. Minimale Zugeständnisse an das Alter bzw. die Laufzeit. Keine fehlenden Teile oder nachträgliche Veränderungen, die nicht ausschliesslich dem Ersatz der Verschleissteile dienen. |
| 3 | Guter Allgemeinzustand | eventuell ältere Restaurierung mit wenigen Gebrauchs- bzw. Verschleissspuren. Teilweise neue, aber den Originalspezifikationen entsprechende Teile. Unbedeutende Mängel, keine Durchrostungen. Es sind keine sofortigen Arbeiten erforderlich, es ist für eine unmittelbare Zulassung bereit. |
| 4 | Akzeptabler Gesamtzustand | eventuell teilrestauriert. Das Fahrzeug ist zwar komplett, aber nur bedingt fahrbereit. Reparaturbedürftig. Leichte bis mittlere Durchrostung. Es ist nach einer Restaurierung mit verhältnismässigem Aufwand für eine Zulassung bereit. |
| 5 | Unrestaurierter, mangelhafter Zustand | oder nicht fachgerecht instandgesetzt. Das Fahrzeug ist annähernd komplett, es fehlen Teile, es ist kaum noch fahrbar. Es sind grössere Investitionen notwendig, aber es ist noch restaurierbar. Kein Wrack oder Ersatzteillager. |

Durchschnittliche Marktwerde aus der DB von CarepO in Funktion von Karosserie und Alter

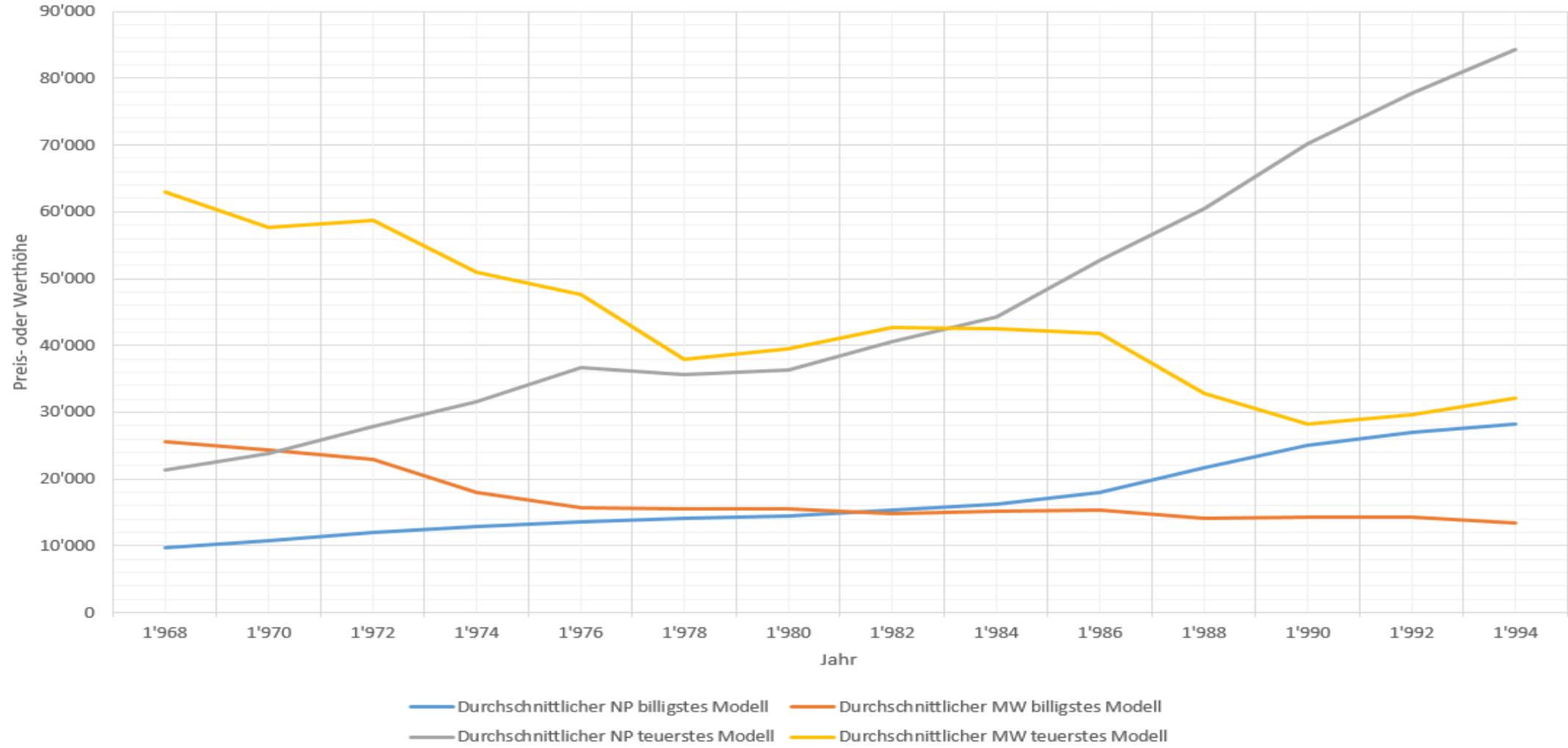
| Karosserie und Alter | Anteil in der DB | Anteil CHF | Zustand 1 CHF | Zustand 2 CHF | Zustand 3 CHF | Zustand 4 CHF | Zustand 5 CHF |
|-------------------------------|------------------|------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Limousine (4dS + 5ds) | 30.0% | 61% | 24'900 | 15'900 | 9'800 | 5'000 | 2'300 |
| Coupé | 21.2% | 61% | 91'800 | 63'900 | 42'000 | 24'500 | 14'400 |
| Cabriolet | 15.8% | 50% | 92'000 | 63'900 | 43'100 | 25'100 | 14'000 |
| Kombi | 10.7% | 61% | 22'400 | 14'200 | 8'700 | 4'400 | 1'900 |
| Limousine (2ds + 3ds) | 5.6% | 70% | 48'600 | 32'500 | 20'700 | 11'500 | 6'000 |
| Übrige Aufbauten | 16.7% | | | | | | |
| Alle Aufbauten | 100.0% | 54% | 57'300 | 39'100 | 25'600 | 14'500 | 8'000 |
| Oldtimer bez. Typ (bis 1995) | | 89% | 58'100 | 39'600 | 26'000 | 14'700 | 8'100 |
| Youngtimer bez. Typ (ab 1995) | | 4% | 88'900 | 62'400 | 40'400 | 23'500 | 14'000 |
| Alle Klassiker | | 93% | 59'500 | 40'700 | 26'700 | 15'200 | 8'300 |

| Zusammenhang zwischen der Erhaltungsquote (Bestand zu kumulierte Neuinverkehrsetzungen NIVS) und dem Marktwert in Zustand 2 von 16 ausgewählten Marken | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------|--------------------|-------------------|-----------------------|---------------------|---------------|
| Marke | Bestand in 2024 | D-Best.zunahme | D-NIVS | Best.zun./NIVS | D-Ersatzbedarf | EB/NIVS | Kum. NIVS bis 2024 | Bestand/kum. NIVS | Ant. Best bis EZ 1999 | Notierung in Zust 2 | K-zahl |
| Porsche | 71'200 | 960 | 1'370 | 0.70 | 410 | 0.30 | 101'000 | 0.70 | 14.2% | 124'200 | 0.1001 |
| Jaguar/Daimler | 23'300 | 310 | 670 | 0.46 | 360 | 0.54 | 50'000 | 0.47 | 21.1% | 59'900 | 0.0983 |
| Alfa Romeo | 43'100 | 600 | 4'000 | 0.15 | 3'400 | 0.85 | 293'000 | 0.15 | 16.9% | 31'800 | 0.0249 |
| Mercedes-Benz | 363'400 | 4'900 | 9'600 | 0.51 | 4'700 | 0.49 | 705'000 | 0.52 | 4.6% | 58'300 | 0.0237 |
| BMW | 350'600 | 4'800 | 10'800 | 0.44 | 6'000 | 0.56 | 788'000 | 0.44 | 3.7% | 48'700 | 0.0165 |
| Audi (inkl. DKW) | 326'500 | 4'400 | 11'200 | 0.39 | 6'800 | 0.61 | 822'000 | 0.40 | 2.1% | 14'700 | 0.0083 |
| Alle Marken | 4'796'000 | 62'000 | 226'000 | 0.27 | 164'000 | 0.73 | 17'220'000 | 0.28 | 4.2% | | 0.0117 |
| Volvo | 133'500 | 1'900 | 6'100 | 0.31 | 4'200 | 0.69 | 423'000 | 0.32 | 5.1% | 14'200 | 0.0161 |
| Citroen (inkl. DS) | 118'800 | 1'500 | 8'000 | 0.19 | 6'500 | 0.81 | 593'000 | 0.20 | 4.8% | 24'300 | 0.0096 |
| Mazda | 109'000 | 1'900 | 7'200 | 0.26 | 5'300 | 0.74 | 414'000 | 0.26 | 3.2% | 11'300 | 0.0084 |
| Toyota | 230'800 | 4'000 | 15'700 | 0.25 | 11'700 | 0.75 | 907'000 | 0.25 | 4.8% | 10'800 | 0.0122 |
| FIAT | 138'100 | 1'600 | 12'400 | 0.13 | 10'800 | 0.87 | 916'000 | 0.15 | 6.1% | 17'300 | 0.0092 |
| Peugeot | 153'600 | 2'000 | 10'700 | 0.19 | 8'700 | 0.81 | 788'000 | 0.19 | 2.6% | 13'200 | 0.0051 |
| VW | 612'200 | 8'200 | 27'700 | 0.30 | 19'500 | 0.70 | 2'060'000 | 0.30 | 4.6% | 20'400 | 0.0137 |
| Ford (alle Länder) | 198'800 | 2'500 | 16'300 | 0.15 | 13'800 | 0.85 | 1'200'000 | 0.17 | 3.5% | 17'400 | 0.0058 |
| Opel | 184'100 | 2'300 | 23'000 | 0.10 | 20'700 | 0.90 | 1'691'000 | 0.11 | 3.8% | 13'200 | 0.0041 |
| Renault | 183'200 | 2'400 | 13'700 | 0.18 | 11'300 | 0.82 | 1'007'000 | 0.18 | 1.6% | 12'600 | 0.0029 |

Entwicklung der durchschnittlichen Neupreise und Marktwerde der jeweils billigsten und teuersten Typen aus 16 ausgewählten Marken

| Kriterium | 1970 | 1980 | 1990 | 1970 – 1980 Prozentuale Veränderun g | 1980 – 1990 Prozentuale Veränderun g |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| Ehemaliger Neupreis billigster Typ pro Marke | 10'800 (4'300 – 22'700) | 14'500 (5'990 – 46'500) | 25'100 (10'990 – 81'800) | 34.3 % | 73.1 % |
| Ehemaliger Neupreis teuerster Typ pro Marke | 23'800 (11'800 – 57'300) | 36'400 (17'990 – 81'000) | 70'200 (33'800 – 148'360) | 52.9 % | 92.9 % |
| Verhältniszahl | 2.20 | 2.50 | 2.80 | | |
| Marktwert in Zustand 1 billigster Typ pro Marke | 24'400 (9'000 – 90'000) | 15'500 (9'000 – 28'000) | 14'400 (10'000 – 33'000) | - 36.5 % | - 7.1 % |
| Marktwert in Zustand 1 teuerster Typ pro Marke | 57'700 (22'000 – 200'000) | 39'600 (12'000 – 200'000) | 28'200 (10'000 – 60'000) | - 31.4 % | - 28.8 % |
| Verhältniszahl | 2.36 | 2.55 | 1.96 | | |

Entwicklung von Neupreisen und Notierungen (in Z1) von ausgewählten Oldtimern aus 16 Marken (billigster Typ pro Marke - teuerster Typ pro Marke)



Faktoren und Beispiele für einen höheren Marktwert

- Modell muss eine Ikone innerhalb der Marke darstellen
(Beispiele von Einsteigermodellen: Citroen 2 CV, Fiat 500 und Panda, Renault R4, VW Käfer)
- Modellreihe mit Kultfaktor (Beispiele: Porsche 356 und 911, VW T1 und T2 Bus)
- Sportmodell mit Kultfaktor
(Beispiele: Alfa Giulietta Sprint, Audi Quattro, BMW 2002 Turbo und M3 (E30), Fiat Dino Spider, Ford Escort RS 2000 und Capri RS 2600, Escort 2.0i RS Cosworth und Sierra 2.0i RS Cosworth, Jaguar E-Type S1, Mazda RX-7 TT, Mercedes 190 SL, 280 SE 3.5 Cabrio und 190 E 2.5-16 Evo, Opel Kadett GT/E, Peugeot 205 GTi und 504 Cabrio, Porsche 911 Turbo, Renault R5 Turbo 1 und 2, Toyota Supra 3.0i TT, Volvo P1800, VW Karmann-Ghia Typ 14, Golf I GTI und IV R32)
- Sportmodell mit Exotenstatus
(Beispiele: Alfa Montreal, Audi Sport Quattro und 80 Avant RS2, BMW M1 und Z8, Citroen DS Cabriolet und SM, Fiat 124 und 131 Abarth Rally, Jaguar XJ 220, Mercedes 300 SL (W 198), Opel Omega Lotus, Porsche 911 Carrera RS 2.7, Renault Clio Sport 3.0 V6, VW Golf II Rallye G60)

Faktoren und Beispiele für einen tiefen Marktwert

- **Allerweltslimousinen in Basisversion**

(Beispiele: Alfa 33, 90 und 155, Audi 80 (B3+B4) und 100 (C3+C4), BMW 3er (E36) und 5er (E28+E34), Citroen Visa, BX und ZX, Fiat 126, 131 und Regata, Ford 12M/15M/17M (P6+P7), Taunus (TC1+TC2) bzw. Cortina Mk III+IV, Escort III-VI und Orion I-III, Mazda 121, 323 und 626, Mercedes 200 D/220 D/ 250D (W115, W123, W124), Opel Kadett D, E und Astra F, Vectra A, Rekord E und Omega A, Peugeot 304/305/309, 405 und 505, Porsche 924 und 944, Renault R9/R11, R14, R 18 und R21, Toyota Corolla und Tercel, Carina und Camry, Volvo 66, 343/345, 340/360, 440/460, VW Polo/Derby I+II, Passat II+III)

- **Luxuslimousinen in Basisversion**

(Beispiele: Alfa 164, BMW 7er (E32), Ford Scorpio, Jaguar XJ6 (XJ40, X300, X308), Mercedes S-Klasse (W126), Opel Senator (A+B), Peugeot 605, Renault R25 und Safrane, VW Santana)

- **Modelle, die nicht zur Marke passen**

(Beispiele: Alfa Arna,

Frage: Welches Modell ist der meistverbreitete Oldtimer in der Schweiz ?



Antwort: Der VW Käfer (1948 – 1983).

Jahrzehntelang das meistverkaufte Automodell der Schweiz (total 320'000 importierte Fahrzeuge), heute der meistverbreitete Oldtimer (Bestand knapp 5'000 Fahrzeuge) mit entsprechendem Wert.



... und das ist ein typischer Vertreter und gleichzeitig der modellpolitische Höhepunkt aus dieser Baureihe.



Bewertungsausdruck von Classic Car Report für das Fahrzeug VW Käfer 1303 Cabriolet



Classic Car Report by Carepo GmbH - Datum: 08.05.2025

Fahrzeugdetails

| | | | |
|-------------|----------------------|-------------------|-------------|
| Marke: | Volkswagen / VW (D) | | |
| Modell: | Käfer Cabrio | Motor (Zylinder): | B4 |
| Baureihe: | 1 - Typ 15 | Hubraum (ccm): | 1585 |
| Typ: | Käfer 1303 LS Cabrio | Leistung (PS): | 50 |
| Karosserie: | Cabriolet | Baujahr(e): | 1972 - 1980 |

Notierungen

| Zustand | CHF | EUR | GBP | USD |
|---------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | 50'000 | 50'000 | 45'000 | 50'000 |
| 2 | 32'000 | 32'000 | 28'800 | 32'000 |
| 3 | 19'000 | 19'000 | 17'100 | 19'000 |
| 4 | 10'000 | 10'000 | 9'000 | 10'000 |
| 5 | 5'000 | 5'000 | 4'500 | 5'000 |

Legende:

1 = Perfekter Originalzustand

oder nach Herstellerspezifikationen und mit Originalteilen kompromisslos restauriert. In diese Kategorie gehören auch Fahrzeuge mit geringer Laufzeit, die ungeachtet des Baujahres in der Originalsubstanz erhalten sind, wie sie vom Hersteller ausgeliefert und durch keinerlei Nachbehandlung verändert wurden (Patina). Solche Fahrzeuge sind sehr selten.

2 = Sehr guter Originalzustand

oder fachgerecht und originalgemäß restauriert. Keine technischen Mängel, nur leichte Gebrauchsspuren. Minimale Zugeständnisse an das Alter bzw. die Laufzeit. Keine fehlenden Teile oder nachträgliche Veränderungen, die nicht ausschliesslich der Verkehrssicherheit oder dem Ersatz der Verschleissteile dienen.

3 = Guter Allgemeinzustand

Eventuell ältere Restaurierung mit wenigen Gebrauchs- resp. Verschleisssspuren. Teilweise neue, aber den Originalspezifikationen entsprechende Teile. Unbedeutende Mängel, keine sofortigen Arbeiten erforderlich. Keine Durchrostungen. Für eine unmittelbare Zulassung bereit.

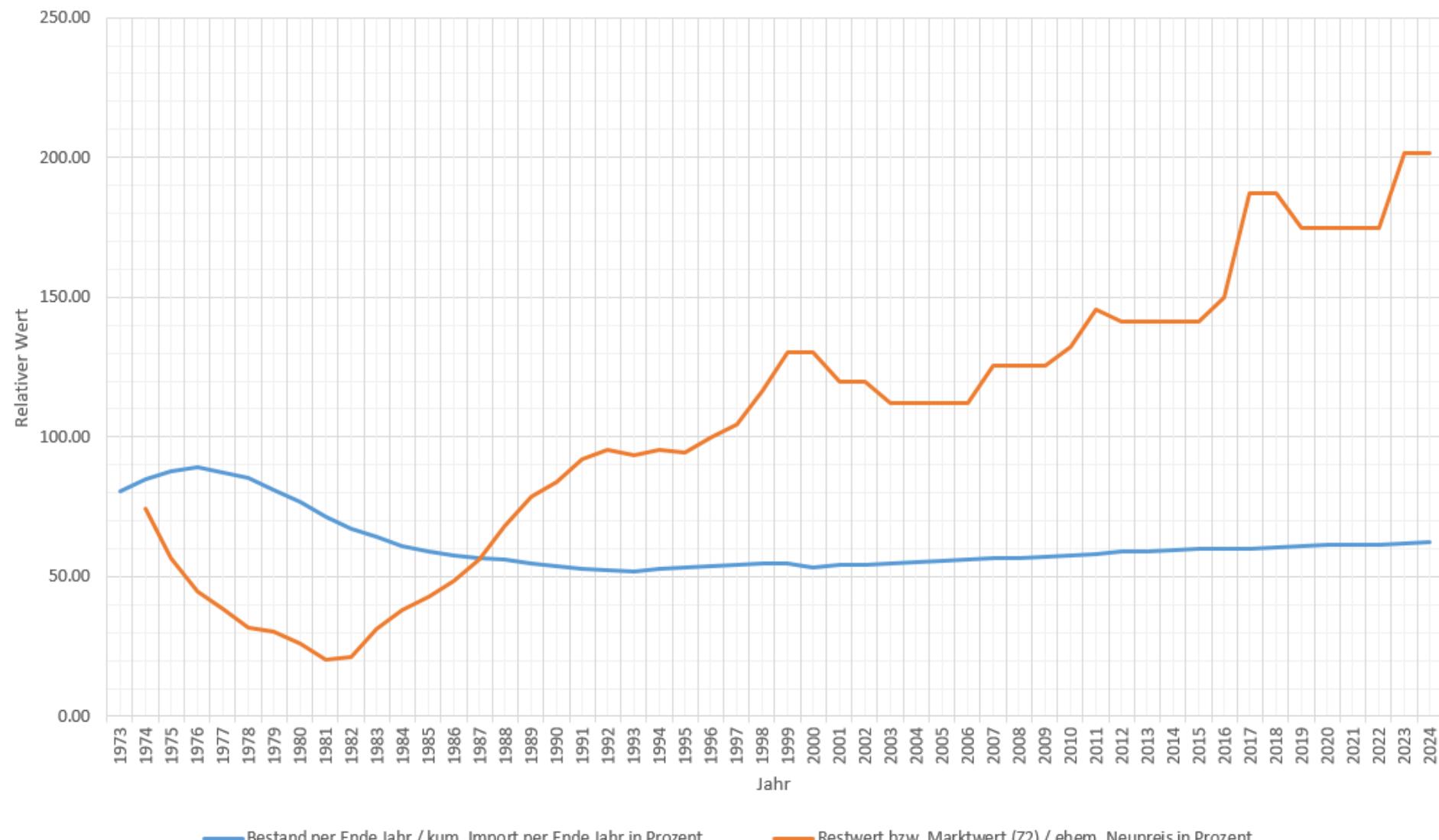
4 = Akzeptabler Gesamtzustand

Eventuell teilrestauriert. Fahrzeug zwar komplett, aber nur bedingt fahrbereit. Reparaturbedürftig. Leichte bis mittlere Durchrostung. Nach einer Restaurierung mit verhältnismässigem Aufwand für eine Zulassung bereit.

5 = Unrestaurierter, mangelhafter Zustand

oder nicht fachgerecht instandgesetzt. Annähernd komplett, fehlende Teile, kaum noch fahrbar. Grössere Investitionen notwendig, aber noch restaurierbar. Kein Wrack oder Ersatzteilträger.

Entwicklung des Kurvenverlaufes von Wertquote (Restwert/Marktwert (Z2) zu Neupreis) sowie von Erhaltungsquote (Bestand zu kum. Import) in Prozent am Beispiel des VW Käfer Cabrio 1303



Antwort zur eingangs gestellten Frage

- Diese Frage kann mit einem klaren **JA** beantwortet werden.
- Diesbezügliche Fragen können gestellt werden an Michael Birkner von der
 - CarepO GmbH
 - Seestrasse 92
 - CH-8855 Wangen SZ
 - Tel. 055 460 14 46
 - www.carepo.ch
 - michael.birkner@carepo.ch