

Restaurierungskosten Mercedes Ponton – Anlage oder Liebhaberei?



Wer vor 20 Jahren aufwendig restauriert hat, bekommt jetzt sein Geld wieder!

Schon 1994 hat H.-G. Friedland im Ersatzteilkatalog der Mercedes-Benz IG die Preise für die Restaurierung eines Mercedes Ponton in einem Fachbetrieb präzisiert und kam dabei auf eine stattliche Summe von rund 160.000 DM, ohne das Basisfahrzeug preislich einzubeziehen. Es war sogar im Text extra darauf hingewiesen, es sei eine Kalkulation auf Basis der 220S Limousine, nicht dezidiert Cabrio oder Coupé. Damals war der Wert der Fahrzeuge allerdings noch weit entfernt von dieser Summe und kaum jemand hat in dieser Zeit ein solches Fahrzeug „voll restauriert“. Es gab noch genügend fahrbereite und einigermaßen erhaltene Autos, die schon teuer erschienen, wenn Sie nur ein Zehntel des Restaurierungspreises kosten sollten.

Knapp 20 Jahre später sieht die Bilanz so aus: Wer damals sein Fahrzeug so aufwendig hätte machen lassen, hätte heute die Chance, die in DM investierte Summe zumindest bei Cabrio oder Coupé wieder in Euro zu bekommen.

Restaurierungspreise und Marktpreise – Die Lücke schließt sich, der 300SL macht es vor.

Ich habe in den letzten Jahren mehrfach Leute getroffen, die rund 100.000 Euro in eine Ponton 220S **Limousinen(!)**-Restaurierung investiert haben. Kalkuliert ein Fachbetrieb das nüchtern durch, dann kommt diese Summe, genau wie in unserer Tabelle, locker zusammen. Zumal diese oft auch 300SL restaurieren und der Aufwand kaum eine Rolle spielt, da der Marktwert die Investitionen deckt. Der 300SL hat viel Mythos und es wurde nur eine kleine Stückzahl produziert. Da verhält sich der Preis wie bei einem Kunstwerk. Die alte Regel bei limitierten Objekten, „die Nachfrage regelt den Preis“, trifft beim 300SL voll zu.

Zumindest für Ponton Cabrio und Coupé (C/C), genau wie der 300SL in geringer Stückzahl gefertigt, aber unberechtigter Weise im Schatten des 300SL stehend, dürfte eine ähnliche Entwicklung absehbar sein. Obwohl Ponton C/C nahezu genau so aufwendig zu restaurieren sind wie ein 300SL (beide sind die letzten handgefertigten Fahrzeuge von Mercedes) verlangen dieselben Restaurateure hier „nur“ um die 250.000 Euro, statt der halben Million aufwärts, die für einen 300SL gefordert werden. Der Respekt vor dem momentanen Marktwert?

Für diejenigen, die jetzt aufschreien wie man einen 300SL mit einem Ponton C/C vergleichen kann: Ponton C/C haben im Innenraum eine Orgie von Leder und Holz, vier bis sechs Ledersitze, Chromleisten an allen Ecken und Kanten, teilweise Einspritzer-Motoren und ein dick wattiertes Verdeck. Das alles gibt es beim 300SL erst gar nicht: Zwei Sportsitze, nacktes Metallarmaturenbrett – das war's, zumindest innen. Die 300SL-Motorentechnik ist unbestritten deutlich über dem Ponton anzusiedeln und das sportliche Image samt den außergewöhnlichen Flügeltüren tut ein Übriges. Aber unter dem Strich fährt sich ein Ponton angenehmer. Da wir alle älter werden, tritt

irgendwann das „Gediegene“ gegenüber dem „Sportlichen“ in den Vordergrund. Gute Aussichten also für alle Pontons. Es fragten bereits einige Kunden an, die 190SL für 220S/SE in Zahlung geben wollten!

Sinkender Glaube an den Geldwert = Ausweichen in Sachwerte

Der sinkende Glaube an den Geldwert lässt immer mehr Leute in Sachwerte mit Nutzeffekt investieren. Dadurch werden auch bisher unterschätzte Anlageobjekte einer neuen Prüfung unterzogen. z.B. Oldtimer die bisher nicht im Rampenlicht standen. Die Selektionskriterien: **Bekanntheit der Marke, gut zu fahren, geringe Stückzahl und Exklusivität**, erfüllt der Ponton C/C allemal und die Ponton Limousine, ausgenommen die geringe Stückzahl, auch. Wobei die Nachfrage relativierend wirkt. Von einer halben Million Limousinen wurden viele verschrottet, aber die Nachfrage ist dank des niedrigeren Preises und der „Erinnerung“ an diesen damals überall präsenten Wagen sehr hoch. Bei C/C dürfte eine relativ hohe Zahl der knapp über 5.000 Stück produzierten Fahrzeuge überlebt haben. Man geht davon aus, dass bei Rolls Royce und Porsche über 70% aller je gebauten Fahrzeuge noch existieren. Beim Ponton C/C dürfte das etwas niedriger liegen, denn vor allem die Coupés wurden oft als Organspender für Cabrios hergenommen.

Erläuterungen und Anleitung zum Verständnis der Kalkulationstabelle

Ich habe auf Grund der Erfahrungen aus nunmehr 25 Jahren Ponton-Schrauberei eine Excel-Tabelle erstellt, welche die Restaurierungskosten eines Pontons darstellt. Diese sind gruppiert in Vierzylinder, Sechszylinder Limousinen und in Coupé/Cabrio. Es handelt sich dabei um „nackte“ Autos, ausgerüstet nur mit dem heute fast immer gewünschten Schiebedach, da sonst nahezu unverkäuflich. Andere Extras sind nicht berücksichtigt und stehen weiter unten. Hier kann man schnell noch einige Tausender zusätzlich ausgeben. Die Rubrik 180-190 ist als minimale Investition in die jeweiligen Bauteile zu sehen, die Rubrik 220 eher obere Grenze, soweit es eine gibt. Man wird z.B. einen 180er eher mit Gebrauchtteilen restaurieren um dem Marktwert gerecht zu werden, als einen 220er. Die Grenzen zwischen 180 und 220 Limousinen sind fließend zu sehen. In der Rubrik Eigenleistung können Sie selbst Ihr Können einbringen und gegenrechnen. Wenn Sie nun unsere Verkaufspreise vergleichen, werden Sie feststellen, dass wir nur von Luft und Liebe leben, denn wir verkaufen Pontons zu Preisen ohne unsere Arbeitszeit zu rechnen! Nein, wir haben uns auf die Restaurierung von Pontons spezialisiert, kauften und kaufen viele Schlachtfahrzeuge an und können so auf ein großes, eigenes Ersatzteillager zurückgreifen. Die teuren Karosseriearbeiten finden komplett in qualifizierten Werkstätten im EU-Gebiet statt. Unsere Partner sind alle auf Ponton geschult und haben durch den wiederkehrenden Arbeitsablauf Vorteile. Kurz: es finden Synergien und Optimierungen in allen Prozessstadien statt. Manchen mag unser Aufruf von 40 - 60.000 Euro für eine Ponton-Limousine zu hoch vorkommen. Die Kalkulationstabelle spricht da eine andere Sprache. Bei der Ponton-Manufaktur werden die Autos von der Karosse her komplett zerlegt und wieder professionell zusammen gebaut, also das was landläufig eine Vollrestaurierung bedeutet. Aber trotzdem sind noch viele, wenn auch überprüfte Alt-Teile im Spiel. Auch kosten die letzten 5% zur hundertprozentigen Perfektion im Verhältnis überproportional viel. Da kann man bei den Limousinen die Kirche im Dorf lassen und mit Altteilen versuchen, zumindest den Marktwert nicht ganz aus den Augen zu verlieren. Wenn man eine Limousine auf 100% restauriert, dann wird sicher der Tabellenwert fällig! Ich wage zu behaupten, dass zumindest 190SL und 220S sich im Restaurierungsaufwand „Perfekt“ nichts nehmen. Nur werden beim 190 SL mittlerweile 120.000 Euro akzeptiert, bei einer 220S Limousine folgt bei diesen Preisen bestenfalls „Stirnrunzeln“.

In der Zeitschrift Markt 1/2012 S. 152 ff. wird unter dem Titel „So schlecht wie neu“, ein in den USA entstandener Trend geschildert. Dort restaurieren Leute Ihr Auto so detailverliebt, dass sogar der Monat des Baujahres beim Kauf der Reifen und z.B. des Keilriemens berücksichtigt wird. Diese new-old-stock Teile müssen also vom Datum her zum Produktionsmonat des Wagens passen! Das geht nur mit Hilfe des Internets und es entstehen Autos die nicht „nutzbar“ sind. Denn es wäre ja ein Drama, wenn der mit mühsamer Recherche gefundene, vierzig Jahre alte Keilriemen, reißen würde ... so kostet dann ein Auto (welches bei uns mit einem Opel Kadett verglichen werden könnte) rund 300.000 USD, dem ein Marktwert von 12.000 USD gegenüber steht. Nun, wenn der Kunde das will, bekommt er das!

Aber irgendwo dazwischen findet das statt, was wir als „vernünftigen Kompromiss“ empfehlen. Wir stellen Autos auf die Räder die wieder fahren können und sollen. Zum Beispiel werden Hinterachsen erst Probe gefahren und wenn Sie ruhig sind, werden Sie abgedichtet und optisch aufbereitet. Aber das Differential bleibt ungeöffnet solange es geht. Hier kommt sonst gleich der nächste Kostenblock und die Hinterachsen sind, solange sie unter Öl waren, keine anfälligen Teile. Also kann man hier aufgrund von Erfahrungswerten geprüfte „Alt-Teile“ wiederverwenden ohne das Risiko immens zu erhöhen und deswegen später liegen zu bleiben. Und wenn, die Ponton-Manufaktur hat ca. 40 gebrauchte Achsen lagernd ...

Die Arbeit die in so einer Restaurierung steckt, wird viel zu wenig gewürdigt. Man liest die Stunden für den Zusammenbau, aber was das genau bedeutet, kann nur einer erahnen, der schon mal ein Auto restauriert hat. Es ist viel Abwägung dabei, zum Beispiel verchromte Schrauben im Sichtbereich. Mercedes hat es damals so liebevoll gemacht und heute gibt es das nicht mehr im Handel, aber immerhin als gute Nachfertigung. Für den Laien ist es eine Schraube wie jede andere, auch Zink glänzt wenn es neu ist. So sind im Laufe eines Pontonlebens oft die Hälfte der Chromschrauben abhanden gekommen und wurden durch Norm-Ware ersetzt. Meistens sind auch bei den Blechtreibschrauben die Gewindegrößen nicht so genau genommen worden, also die Bohrung für das Normalmaß nun zu groß. Findet man eine Chromschraube und poliert sie auf, dann kann es hinterher vorkommen, dass diese Arbeit völlig umsonst war. Plötzlich sind doch Beschädigungen auf der Oberfläche. Jetzt legen Sie diese Problematik auf größere Chromteile um und Sie bekommen eine Ahnung, was hinter den angesetzten Arbeitsstunden wirklich steht. Sicher fast genauso viele „Gedankenspiele“ um das Thema, was verwende ich wieder, was muss ich erneuern. Ungezählte und unbezahlte Gedankenstunden. Einfacher, schneller und teurer ist es natürlich alles neu oder nachgefertigt zu bestellen. Aber damit raubt man dem Auto die „Originalität“. Letztendlich bestimmt jedoch der Kunde was gemacht wird!

Sie sehen also, es ist nicht einfach damit getan eine Tabelle zu entwerfen. Man muss auch zwischen dem Kundenwunsch unterscheiden, zum Beispiel ein schönes, gebrauchsfähiges Auto zu bekommen oder ein Auto mit 100%-Originalitätsanspruch auf Neuwagen-Niveau. Wie in den Classic-Data-Preistabellen festgestellt, ist letzterer Zustand entweder dem Zufall geschuldet oder der Preis darf keine Rolle spielen. Es könnte zum Beispiel ein im Auslieferungszustand vergessener und trocken gelagerter Wagen sein. So ein Auto gibt es kaum! Aber keine Regel ohne Ausnahme: Ein Opel-Händler hatte nicht verkaufte Wagen einfach in den Keller gestellt, wo sie zwischen 20 und 30 Jahren trocken standen. Da würden sich die oben erwähnten Freunde aus Amerika aber gewaltig ärgern, wenn gerade Ihr Modell dabei wäre!

Aussicht für die Ponton-Limousinen-Vierzylindermodelle

Von den rund 400000 gebauten Vierzylinder-Modellen, fast hälftig Benziner und Diesel-Ausführungen, wurden zumindest vielen Dieseln ihre Sparsamkeit zum Verhängnis. Denn die „sparsamen“ Endnutzer waren meist Studenten oder Bauern (Traktordiesel!), welche die Autos restlos aufbrauchten. Benziner haben häufiger überlebt, wurden aber oft durch einen (die Karosserie überlebenden) Dieselmotor reaktiviert. Viele heutige Diesel sind eigentlich Benziner-Umbauten! Die Karosserie lässt das zu, sie ist identisch und die verschiedenen Bohrlöcher zum Beispiel für Choke beim Benziner oder Start-Stop-Zug beim Diesel sind in den Karossen jeweils nur mit Gummistopfen verschlossen. Sie erinnern sich: Es gab damals Wartezeiten auf Mercedes! Also wurde viel umgebaut und getüftelt um einen Benz wieder auf die Straße zu bekommen!

All die Jahre wurden kaum Vierzylinder richtig restauriert, sondern eher am Laufen gehalten. Es waren ja „nur“ Alltagsautos. Aber kaum stehen die Kinder (die damals auf dem Rücksitz saßen) nun finanziell auf eigenen Beinen, erinnert man sich an Vaters Auto oder ans Geburtsjahr und will natürlich den passenden Ponton. Also ist die potentielle Nachfrage natürlich vier zu eins hinsichtlich der Erinnerung. Auf vier kleine Pontons, kam ein Sechszylinder!

Das treibt nun wieder, Sie erinnern sich an den alten Satz „die Nachfrage regelt den Preis“, den Preis für Vierzylinder in die Höhe. Und weil das Angebot hier sehr knapp ist, haben wir in den letzten Jahren sehr vielen Vierzylindern zu neuem Leben verholfen. Grundsätzlich also stark steigende Tendenzen.

Aussicht für die Ponton-Limousinen-Sechszylindermodelle

So ein Sechszylinder war damals schon was, nämlich der Gegenwert von drei VW-Käfern! Diese Autos hatten immer einen Prestige-Faktor und der hat ihnen oft das Leben gerettet. Einen Sechszylinder hat man nicht so einfach weggeworfen.

Da er auch während seiner Betriebszeit meistens gut gewartet wurde, sind hier die Überlebenden im Verhältnis zur Stückzahl um einiges höher im Vergleich zu den Vierzylindern. Gerade die üppige Ausstattung mit Holz im Innenraum, hat ihn schneller zum Oldtimer geadelt. Der Vierzylinder mit seinem modernen Plastik namens Bakelit war da schon neuzeitlicher und er hat die große Ponton-Limousine um 3 Jahre überlebt.

Mit der guten alten „Wir-sind-wieder-wer“ Zeit wird dieses Auto sehr oft in Zusammenhang gebracht. Insofern kommt hier auch Nachfrage aus rein nostalgischen Gründen auf. Deshalb wurden schon seit rund 20 Jahren mit zunehmender Intensität Sechszylinder-Limousinen aufwendig restauriert. Hier sind also einige gute Autos am

Laufen. Aber diese bleiben nach einer solchen Investition auch meist in festen Händen. Hier kann man also von stetiger, leicht steigender, Tendenz sprechen.

Aussicht für Ponton Cabrio und Coupé

Wie so oft, ist das Cabrio preislich weit höher angesiedelt als das Coupé. Das war beim Neukauf damals anders, denn das Coupé kostete mit Stahlschiebedach mehr als das Cabrio! Erst langsam holt das Coupé wieder auf. Erstens wurden viele Coupés als Ersatzteilspender für Cabrios geschlachtet und zweitens gibt kaum vollrestaurierte Coupés, wohl aber viele Cabrios. Wenn man nicht notorischer Offenfahrer ist, muss man zugeben, dass das Coupé auch eine Spur angenehmer zu fahren ist. Dinge, die sich nur langsam rumsprechen und so ist es das Schicksal aller Coupés, erst einmal im Schatten baugleicher Cabrios zu stehen. Aber der Vorgänger vom Ponton C/C, der 220 oder der 300S und auch der 300SL machen es vor: Preislich fast Gleichstand bei Coupé und Cabrio. Es gibt also mehr als Hoffnung für die Ponton Coupés!

Die geringe Stückzahl, der üppige Vorkriegsluxus im Innenraum und die zuverlässige Technik, welche die Autos auch heute noch gut im Verkehr mitschwimmen lassen, sollten ein Garant dafür sein, dass es aufwärts geht. Zumal der Wagen lange im Schatten vom Mercedes 300SL stand und im Begriff ist, diesen nun zu verlassen. Im Vergleich zum Ponton C/C ist auch der 190SL zu nennen, welcher eigentlich eine Sportversion des Vierzylinder-Pontons im schönen Gewand ist. Er hat lange im Windschatten von 300SL hohe Preise erzielt und ist dabei preislich näher an den Ponton C/C gerückt, als es ihm von der „Machart“ her zusteht.

Jeder kennt die Geschichte der Dame Nitribit und Ihrem 190SL, spätestens seit der Neuverfilmung. Das die Sängerin Alexandra einen 220S Ponton Coupé fuhr, in dem Sie auch unter nicht ganz geklärten Umständen umkam, ist nicht so populär. Es sind letztendlich solche „Geschichten“ die die Legenden bilden. Beim 300SL sind es die Rennerfolge und die berühmten Besitzer. Auch der Unfall von James Dean im Porsche Spyder ist Legende. Beim Ponton C/C lässt sich sicher noch einiges mehr recherchieren. Er spielt ja auch bei „Diese Drombuschs“ und in vielen Heinz Erhard-Filmen mit. Kurz: auch hier stimmt die „Mischung“.

Da Ponton C/C handgefertigte Autos sind, explodieren die Kosten gegenüber der Limousine beim Restaurieren, obwohl beide Wagen dieselbe Technik teilen. Wer je einen Ponton C/C ohne Lack vor sich hatte, der erkennt wie viel Zinn dafür verwendet wurde, die Karosserieübergänge zu glätten. Türen die bis zu 2 cm verschieden lang sind. Chromteile die eine Kommissionsnummer tragen, weil sie genau an dieses Fahrzeug angepasst wurden. Die Ersatzteilsituation ist für spezielle C/C-Teile, wegen bisher schwacher Nachfrage, schwierig und nur mit Mühe zu organisieren. Hier geht es für Restaurateure wirklich ins Detail und es haben bisher nur wenige diese Nische besetzt. Bisher galt: Warum einen Ponton C/C restaurieren, wenn das schnelle Geld bei den SL zu holen ist? Das dürfte sich zügig ändern, also bald zuschlagen!

Ebay räumt die Bestände leer – das Handwerk wird nicht billiger

Wie geht es weiter? Die Ponton-Manufaktur geht davon aus, dass die Weltvorräte an Pontons in ca. 10 Jahren dank Ebay und Internet verteilt sind. Immer weniger Nachwuchs in den Restaurierungsbetrieben wird dazu führen, dass die Restaurierungen schon wegen fehlendem Fachwissen und geeignetem Personal nicht überborden und noch deutlich teurer werden. Letztendlich wird es dazu kommen, dass zumindest die Restaurierungskosten durch den Marktwert gedeckt werden und herausragende Fahrzeuge mit Historie auch deutlich darüber. Denn die „Ware“ Ponton ist endlich und die Restaurierung und Teilebeschaffung wird nicht billiger. Die überbordende Geldmenge wird dafür sorgen, dass Sachwerte noch deutlich zulegen werden. Dann werden gute Autos einfach wie Kunstwerke durchgehandelt.

Der Ponton war zu seiner Zeit weltweit bekannt! Das trifft nicht auf viele Fahrzeuge zu. Zum Beispiel fahren in Hong Kong sechshundert Ponton-Taxis, stellvertretend für viele andere Großstädte dieser Welt. Die Chinesen bauten sogar eine Art „Chinesen-Benz“, der stark am Ponton orientiert war. Es ist absehbar, dass mit steigendem Wohlstand in Ländern wie China und Indien auch die Nostalgie und mit ihr die Oldtimer an Bedeutung gewinnen. In zehn Jahren werden wir es wissen ...