

Krisensicheres Investment - der original restaurierte Mercedes Ponton



Mit dem Ponton in die Neuzeit

Originalrestaurierte Oldtimer sind die Statussymbole des neuen Jahrtausends und bei der trendbewussten, hochtechnisierten Erbgeneration sehr beliebt.

Das typische Mercedes-Modell der 50er Jahre ist längst aus unserem Straßenbild verschwunden. Obgleich 180, 190 und erst recht die Sechszylinder 219 und 220 seinerzeit für Normalverdiener unerreichbar blieben, hatten speziell die Vierzylinder und der 219 bis in die 80er Jahre keinen Liebhaberstatus und wurden in ihrem zweiten Leben als Gebrauchtwagen gnadenlos verheizt.

Wer sich heute einen der pummeligen Vierzylinder zulegen will, muß bereits 15.000 bis 30.000 € für ein gut restauriertes Exemplar hinlegen - oder selbst zum Schweißgerät greifen.

Marktsituation

So stand es in der Motor-Klassik 8/2006 S.8 in einem Interview mit Jochen Strauch von Classic Data: „Die Preise am Klassiker-Markt scheinen zu explodieren. Manche Modelle verzeichnen plötzlich 20 bis 30% Zuwachs.“

Woher rührt diese spontane Entwicklung?

Antwort: Das ist keine spontane Entwicklung, sondern ein Prozess, der sich bestätigt und gefestigt hat. Die Akzeptanz Qualität zu honorieren ist deutlich gestiegen, sprich: Für gute Arbeit wird auch gutes Geld gezahlt." Dem ist nichts hinzu zu fügen. In guten Autos steckt viel Geld, Handarbeit und vor allem Know-How, da es nach mindestens 45 Jahren kaum mehr einen Ponton in unrestauriertem, rostfreiem Zustand, womöglich aus 1.Hand, gibt. Insofern hinken fast alle Preislisten dem eigentlichen Wert hinterher und kaum ein gutes, durchrestauriertes Auto wechselt zum Listenpreis seinen Besitzer. Dafür sind die Restaurierungskosten mittlerweile einfach zu hoch. Restaurierung ist nicht gleich Restaurierung: Manchmal wird viel Geld in eine „Verschlimmbesserung“ gesteckt, denn nur wer mit dem

Restaurierungsobjekt vollständig vertraut ist, kann 100%ige Arbeit leisten. Eine Werkstatt die markenübergreifend restauriert, kann nicht über das Detailwissen für eine perfekte Restaurierung verfügen oder die Erarbeitung desselben führt zu hohen Zeitaufwendungen. Fahrbereite Autos zum vermeintlichen Schnäppchenpreis aus dem Internet, oft sogar mit H-Zulassung, entpuppen sich in 90% der Fälle bestenfalls als Basis für eine Restaurierung.

Dazu kommt, dass Originalität wie z.B. das Vorhandensein der Auslieferungsfarbe und spezielle Extras wie Faltschiebedächer oder Lederausstattung, die Preise drastisch beeinflussen. Da Oldtimer mehr und mehr Sommer- und Wochenendfahrzeuge sind, will die Mehrzahl der Käufer natürlich ein Schiebedach. Gestiegenes Umweltbewusstsein sorgt auch dafür, dass mehr als ein paar Öltropfen unter dem Fahrzeug nicht mehr toleriert werden. Das führt wiederum dazu, dass die Motoren aufwendig abgedichtet werden müssen. Wenn man dann soweit ist, kann man auch die Motorüberholung gleich mit in Betracht ziehen. Da verschwinden gerne Beträge für die man im Internet ein ganzes Auto steigern kann. Kurz: Es gibt nur selten „Geschenke“, alles hat seinen Preis.

Die Bilanz sieht sofort besser aus, wenn man seinen Ponton als Alltagsauto nutzt. Sie können dann den nicht vorhandenen Wertverlust gegenüber einem Neuwagen gegen rechnen, bzw. die dem Neuwagen ersparten Kilometer dem Ponton gutschreiben. Der Ponton ist auch heute noch up-to-date und kann als Hauptauto seinen Dienst verrichten. Dazu kommen vergleichsweise geringe Fixkosten in Form von Steuer (mit H-Zulassung = 190 € Steuer/Jahr, ab 50 € Haftpflicht/Jahr). Kein Auto verlässt bei uns die Werkstatt ohne Mike-Sanders-Hohlraumversiegelung und Lokari-Innenkotflügel (siehe auch www.lokari.eu). Damit ist gewährleistet, dass selbst bei täglicher Nutzung der Rost keine größere Rolle als bei einem Neuwagen spielt.

Die Preise beim Ponton mögen manchen verglichen mit anderen Marken extrem hoch vorkommen. Das liegt zum einen daran, dass die Historie des Pontons eng an die Nachkriegszeit in Deutschland und den „Wir-sind-wieder-wer“-Gedanken gekoppelt ist. Der Ponton repräsentierte damals den Gegenwert von drei VW-Käfern und wer so etwas fuhr, der hatte es geschafft. Viele der heutigen Käufer sind die Kinder von damals, die sich auf dem Rücksitz von Vaters Käfer in so einen Ponton wünschten. Die Spitzenstellung des Ponton kam auch nicht von ungefähr: Qualität, Fahrleistungen, Zuverlässigkeit, individuelle Ausstattungsmöglichkeiten - fast überall war der Ponton weit vor seiner Konkurrenz. Und letztendlich hat Mercedes es früh begriffen: Die Ersatzteilversorgung, auch für Oldtimer, ist wichtig. So kann man für den Ponton heute wieder so gut wie alle Ersatzteile bekommen. Noch ein Garant für Wertstabilität.

Denn wie heißt es so schön: Ein Auto das nicht fährt, ist sein Geld nicht wert. Und dann ist da die absolute Alltagstauglichkeit: Der Ponton ist kein Spritfresser (Diesel-Testfahrt Hamburg-Wien mit zehn 180D Fahrzeugen: 4,7 Liter/100km), hat Komfort, bietet Sicherheit, und ist Sympathieträger wo immer er auftaucht.

Zur Sicherheit: Da man bei Mercedes der selbst tragenden Bauweise wohl noch nicht so traute, wurde der Rahmen gegenüber den reinen Rahmenfahrzeugen kaum reduziert. Dadurch ist der Ponton so stabil ausgefallen, dass im Jahr 1954 ein 180er-Fahrer der in eine 60 Meter tiefe Schlucht fiel, fast unverletzt dem Wrack entstieg, an dem noch alle vier Türen einwandfrei auf und zu gingen! Eine Anekdote hier am Rande: Es geht die Sage, dass der im Deutschen Museum mit 50km/h an die Mauer gecrashte, ausgestellte Ponton, eigentlich eine Verwechslung war. Man wollte zeigen wie gut eine Heckflosse so einen Aufprall wegsteckt, den hier hatte der Sicherheitstüftler Bela Barenyi schon viele Erkenntnisse einfließen lassen. Der Anruf in Form von: Crasht mal einen 220S (Heckflosse war gemeint) führte dann angeblich zum verformten Ponton. Und der sah eigentlich bis auf die ersten 30 cm Karosserie immer noch ziemlich intakt aus. Weil der Ponton so lange gebaut wurde (53-62) verliert er sich auch nicht im Modell-Allerlei dieser Jahre. Mercedes hat es durch diese Modellkonstanz dazu gebracht, dass die Autos erstens eine kontinuierliche Entwicklung hinter sich hatten und zweitens zu Meilensteinen der Historie, bzw. Zeitankern wurden. Z.B. waren die Motoren im Ponton ihrer Zeit weit voraus, hatten oben liegende Nockenwellen (auch der OM 621 Diesel!) und wurden modellgepflegt noch bis in die 80er Jahre weitergebaut. Sechszylinder-Reihenmotoren gelten zudem bis heute als besonders kultiviert laufend. Das alles macht sie so „wertvoll“, verglichen mit manch anderem Fahrzeug. So war es auch der Ponton, der als erster PKW in nennenswerter Stückzahl mit einer Benzineinspritzung geordert wurde.

Von 1958 bis 1959 liefen exakt 1974 Stück der 220 SE Limousine vom Band. Ein weiterer Meilenstein der Automobilgeschichte! Da die Technik des Pontons in den Heckflossen-Modellen weiterlebte, und auch bis in den

W108 hineinreicht, hat der Ponton noch einen Vorteil aus heutiger Sicht: Warum die Nachfolger fahren, wenn die Änderungen hauptsächlich die Form des Bleches betreffen. Da kommt dem Ponton nochmals zugute, dass er vom Design her wieder im heutigen Trend liegt: Rundliche Formen, hoher Aufbau (Geländewagen und MPV's lassen grüßen...), 6 Sitzplätze, alles wieder da! Was bisher kaum berücksichtigt wurde ist die einzigartige Internationalität des Pontons. Rund um den Erdball wurde der Ponton geschätzt und gefahren und begründete weltweit den Ruf des unverwüstlichen, stabilen Mercedes-Wagens. Allein 600 Ponton-Diesel-Taxis verrichteten ihren Dienst in Hongkong! Jeder Business-Chinese kennt diese Autos. Auch in Indien und Afrika waren zahlreiche Pontons im Einsatz, oft auch in Staatsdiensten. Auf internationalen Rallyes ging der Ponton erfolgreich an den Start, so gewann ein 219er Ponton 1957 die East-African-Rallye. In vielen Metropolen der Welt stellten Sie die Taxiflotte, so auch in Lissabon. In China wurde aus den ausgemusterten Ponton-Pressen ein abgewandelter Staatswagen gezimmert. Es ist deshalb absehbar, dass mit zunehmender wirtschaftlichem Aufschwung in Ländern wie China, Indien oder auch dem ehemaligen Ostblock (in Russland entsteht gerade ein kaufkräftiger Oldtimer-Markt), auch eine Nostalgiewelle kommt. Da die dort verbliebenen Autos in unrettbarem, völlig aufgebrauchtem Zustand sind, dürfte auch in Zukunft weltweit eine stabile Nachfrage nach guten Ponton-Fahrzeugen einsetzen. Und eines ist gewiss: In keinem Land der Welt ist das Anforderungsprofil an eine Restaurierung so hoch wie in Deutschland. Also ist die Investition in einen perfekten Ponton nach diesen Gesichtspunkten durchaus eine gesicherte Anlage mit dem angenehmen Nebeneffekt als Rendite auch noch Fahrspaß zu liefern.

Unser Tipp zum Investment: Lieber etwas mehr an Kaufpreis kalkulieren, als nachher eine unendliche Investitionskette auszulösen. Nicht umsonst schreibt ein großer Ersatzteillieferant: „Mit dem Kauf fängt die Geschichte erst richtig an ...“.

Ein Beispiel für krisensicheres Investment: Mercedes Ponton 220S Cabrio

Bj. 1958, 106 PS/78 KW, schwarz mit braunem Leder, vor 4 Jahren komplett von uns restauriert, VERKAUFT



220S, ein wunderschönes Modell. Die letzte Serie mit dem im Hupenring integrierten Blinkerschalter. Danach gibt es statt Bakelitknöpfen Kunststoff und das moderne Lenkrad mit Prallplatte.

Geldanlage im Vergleich zu Mercedes 190SL oder Porsche 911:

Steht dem Fahrzeugpreis auch eine „Wertigkeit“ gegenüber? Da wir diese Autos nicht nur verkaufen sondern auch fachgerecht restaurieren, können wir mit gutem Gewissen behaupten, daß der Aufwand einer Restaurierung beim Ponton Coupé oder Cabrio enorm ist. Ebenso enorm ist jedoch die Werthaltigkeit und somit die Sicherheit für den Investor. Während für gängige Autos wie 190SL oder Porsche 911, auch dank Ihrer Häufigkeit und Beliebtheit, Ersatzteile fast überall von mehreren Anbietern auf dem Markt sind, muß beim Ponton fast alles aufgearbeitet oder

einzelnen nachgefertigt werden. Eine wahre Orgie von Holz, Leder und Chrom im Stile der luxuriösesten Vorkriegsklassiker ergießt sich über den Innenraum. Das alles bei einer gebauten Stückzahl von rund 3200 Stück. Im Vergleich: 190SL 26.000 Stück, 300SL 1.900 Stück. Wo beim 190SL zwei Sportsitze und ein einlagiges Stoffverdeck für überschaubare Kosten sorgt, sind beim Ponton Cabrio wuchtige Ledersessel und zusätzlich zwei Sitzplätze hinten mit deutlichem Lederbedarf kostentreibend. Das Verdeck ist mehrlagig und mit Rosshaar gefüttert. Während ein 190SL-Verdeck mit rund 1.000 Euro erneuert ist, schlägt beim Ponton Cabrio das Achtfache zu Buche und man kann vieles dabei falsch machen. Der 190SL hat nur einen rauh laufenden Vierzylindermotor, der Ponton einen souveränen, geschmeidigen Reihensechszylinder. Beim 190SL oder Porsche sind es auf Grund des simpleren Konzeptes rund 500 Arbeitsstunden weniger, die geleistet werden müssen. In den Preislisten spiegelt sich all das nicht wieder! Das kommt vor allem daher, daß die Preislisten anhand von Verkäufen erstellt werden. Und Ponton Cabrios werden relativ häufig unrestauriert und mit zahlreichen, verdeckten Mängeln verkauft, natürlich nicht zu Höchstpreisen, wie sie bei vollrestaurierten Fahrzeugen an der Tagesordnung sind. So kommt es, dass der offizielle Marktwert beim Ponton Cabrio nicht den eigentlichen Qualitätswert nach einer hochwertigen Vollrestaurierung wieder gibt. Hier ist also keine Blase oder Überbewertung entstanden, sondern das Ponton Cabrio ist derzeit noch unterschätzt weil es den Pelz nach innen trägt und schon damals ein Auto für Kenner war. Alle Werte die bei einem Sammlerfahrzeug eine Rolle spielen, sind nämlich erfüllt: Bekannte Marke, geringe Stückzahl, hochwertige Verarbeitung, kontinuierliche Wertsteigerung und auch heute noch gut zu fahren.

Sinnvolle Extras:

Liegesitzbeschläge auf beiden Sitzen, versteckt geführte Sicherheitsgurte, Kopfstützen, umfangreiche Rostvorsorge in Form von Lokari-Innenkotflügeln und Hohlraumversiegelung und ein optisch nostalgisches Radio, aber mit moderner Technik.

Von der Ponton Manufaktur - mit Stil, Charme und Niveau in die Neuzeit

Lesen Sie zu diesem Thema auch den Beitrag im Handelsblatt:

Alte Werte, Oldtimer - Die schönere Geldanlage

<http://www.handelsblatt.com/auto/nachrichten/oldtimer-die-schoenere-geldanlage/4563920.html>

(Quelle: Handelsblatt Online)

Mehr unter:

www.mercedes-ponton.de