

# Falsch abgebogen

Ein hübscher Bugatti kostet schon mal ein paar Millionen Euro. Das stört Thomas Scholz nicht, im Gegenteil: Er kauft einen Sportwagen nach dem anderen – und merkt zu spät, dass er dabei betrogen wird. Der Fall gibt Einblicke in die manchmal irre Welt der Superreichen **VON FRITZ ZIMMERMANN**

**S**eit der Antike diskutieren Philosophen darüber, was es für die Identität eines Schiffs bedeutet, wenn man jedes seiner Einzelteile auswechselt. Handelt es sich am Ende noch immer um dasselbe Boot? Und was geschieht, wenn man mit den aussortierten Teilen ein zweites Boot baut: Welches der beiden Boote ist dann das Schiff des Theseus? Was ist das Original? Und was die Kopie?

Regen tropft vom Himmel, als Thomas Scholz mit einer Fernbedienung die Eingangstür zu seinem Anwesen öffnet. Die Tür hat keine Klinke, auch die Fenster sind ohne Griffe, wegen der Einbruchgefahr, das ganze Gebäude ist hoch gesichert. Zu wertvoll ist das, was sich hinter der Eingangstür befindet, ein paar Stufen die Treppe hinunter, in einem hallengroßen Showroom: Der 35er Bugatti zum Beispiel, sein Wert: rund zwei Millionen Euro. Oder der Bugatti Typ 13, etwa eine Million Euro. Es sind Namen, die nur Menschen etwas sagen, die ein sehr großes Interesse an alten Autos haben. Oder sehr viel Geld. Thomas Scholz, Anfang 60, sagt von sich selbst, er sei »vermögend«. Sein Geld hat er in der Logistikbranche verdient. Mehr möchte er über seine Person nicht in der Zeitung lesen, auch nicht seinen wirklichen Namen. Scholz ist ein Mann, der es gewohnt ist,

zu gewinnen. Die Anonymität ist eine Bedingung dafür, dass er die Geschichte erzählt, die er eine »negative Lebenserfahrung« nennt.

Der Showroom liegt in einer leichten Senke auf seinem Anwesen, durch die gekrümmte Glasfront fällt Licht herein, ein futuristischer Bau, den Scholz nur für seine Autos hat errichten lassen. Insgesamt stehen hier 15 Autos im Wert von »locker 20 Millionen«, wie Thomas Scholz sagt. Außerdem gibt es da einen Colani-Flügel und Fotoarbeiten berühmter Künstler. Und dann sind da die beiden Wagen, die im Zentrum der Halle: der Bugatti Atlantic und der Bugatti Gangloff. Für beide Fahrzeuge zusammen hat er gut eine Million Euro gezahlt. Es waren seine ersten Oldtimer, Fahrzeuge aus den 30er-Jahren. Das dachte er zumindest, als er sie vor 14 Jahren kaufte. Mittlerweile weiß er: Die Bugatti wurden nachgebaut, es sind Kopien. Scholz ist überzeugt: Er wurde betrogen. »Verarscht«, wie er es nennt. Das lässt ihn nicht ruhen.

Der Fall von Thomas Scholz ist ein seltener Moment, in dem man kurz Einblick erhält in die sonst so verschlossene Welt der Superreichen. In der Fahrzeuge für Millionen verkauft werden, als wären es Spielzeugautos. In der alte Sportwagen als prestigeträchtige Geldanlage einen ähnlichen Stellenwert besitzen wie teure Kunstwerke. Und in die



nun eine zwielichtige Affäre platzt wie ein ungebetener Gast in ein Dinner. Sie dreht sich um den langjährigen Leiter der Traditionsabteilung der Firma Bugatti. Der Mann hat Scholz die nachgebauten Oldtimer vermittelt.

Mit dem schnellsten Auto der Welt hatte alles angefangen. Dem Bugatti Veyron, 407 km/h Höchstgeschwindigkeit, 1001 PS, von 0 auf 100 in 2,5 Sekunden. Ein Wagen wie aus einem Autoquartett. Der Neupreis: 1,1 Millionen Euro. Der Veyron war das erste Auto, das Bugatti auf den Markt brachte, nachdem Volkswagen die ruhmreiche Marke 1998 übernommen hatte. Nur 300 Stück stellte die Firma von dem Veyron her. Im Frühjahr 2006, an einem sonnigen

Frühlingstag, kaufte sich Thomas Scholz eines der Fahrzeuge. Er erinnert sich genau, wie er mit seiner Frau nach Molsheim ins Elsass fuhr. 1909 gründete Ettore Bugatti in Molsheim seine erste Automobilfabrik, heute liegt dort in einem restaurierten Schloss die Zentrale von Bugatti. Wie alle Käufer musste auch Scholz für seinen neuen Veyron 300.000 Euro anzahlen. Dann erst wurde er zur Probefahrt in das Elsässer Schloss geladen. Während der Fahrt seien sie, natürlich viel zu schnell, von der Polizei angehalten worden. Das Bugatti-Vorstandsmitglied, das ihn begleitete, habe mit den Polizisten gesprochen, und die Fahrt wurde ohne Strafe fortgesetzt. Zurück im Werk habe er noch die Farbe und die Sitze seines zukünftigen Wagens ausgewählt: sein erster Bugatti. Bis dahin lief alles nach Plan.

Scholz, vom Aussehen eher unscheinbar, sitzt am Tisch in seinem riesigen Showroom und erzählt weiter von dem großen Tag damals. Der Vorstand habe sich nach der Fahrt verabschiedet und ihnen den Leiter der Traditionsabteilung vorgestellt, der sie weiter betreuen sollte: Julius K. Er ist Autor mehrerer Standardwerke und für viele der größte Bugatti-Experte der Gegenwart. Dieser Julius K. habe sie durch das Werk geführt, man habe gemeinsam gegessen, K. habe dem Ehepaar Bilder und Modelle alter Autos gezeigt. »Ich war von dem Design begeistert«, sagt Scholz. Dann habe K. davon gesprochen, dass man sogar diese alten Bugatti wieder zum Leben erwecken könne – und auch kaufen. Man müsse nur den richtigen Partner dafür haben, um nicht betrogen zu werden. Er könne da einen Kontakt herstellen. Als sie nach fast sechs Stunden wieder nach Hause fahren, ist Scholz begeistert. »Ich dachte: Boah, das sind tolle Autos.«

**M**an tritt Thomas Scholz nicht zu nahe, wenn man feststellt, dass er zu diesem Zeitpunkt nicht den leisesten Schimmer von alten Bugatti-Autos hatte. Beim Pokern nennt man solche Mitspieler, die zwar viel Geld haben, aber wenig Ahnung: *dead money*. Scholz ist eine leichte Beute.

Drei Wochen später, erzählt Scholz, sei es zu einem zweiten Treffen in der Bugatti-Zentrale gekommen. Neben Scholz und Julius K. sei ein dritter Mann gekommen: Hero A., der Betreiber einer Oldtimer-Werkstatt nahe Osnabrück. Es ist der Kontakt, den K. versprochen hatte. Hero A. hatte um die Jahrtausendwende die Sunburst AG geführt, ein Dotcom-Unternehmen, das mit der Vermarktung der Markenrechte etwa der Loveparade und der *Sesamstraße* Millionengewinne versprach und kurz darauf spektakulär in die Insolvenz ging. Wie A. genau in das Geschäft mit Oldtimern einstieg, ist unklar. Durch die Anwesenheit des Bugatti-Experten K. jedenfalls geht Scholz davon aus, dass er Hero A. vertrauen könne. Sie verabreden den Kauf von zwei Oldtimern, die Hero A. für Thomas Scholz aufbauen soll. Kaufpreis: Eine Million Euro. Der Vertragsentwurf liegt der *ZEIT* vor. Thomas Scholz, heißt es darin, beauftrage die Firma von A. mit dem Bau zweier Bugatti. Und weiter: »Es sind Nachbauten der bestehenden Bugatti von Ralf Lauren.« Die Bugatti »werden aber eine H-Zulassung bekommen (Oldtimer Status)«. Dafür würden »möglichst viele Originale Bugatti Teile« verwendet. Dazu werde man sich an den Kriterien von Pebble Beach orientieren. Einmal im Jahr findet an der Westküste der USA der

größte Schönheitswettbewerb für Oldtimer statt, Julius K. sitzt dort in der Jury. K. werde, so heißt es weiter, bei dem Geschäft mit Rat zur Verfügung stehen und in Streitfällen als »Schiedsrichter« fungieren. Scholz unterschreibt, ohne zu zögern. Was soll unter Aufsicht von Julius K. schon schiefgehen?

Norbert Schroeder lacht vergnügt durchs Telefon, als er die Geschichte von Thomas Scholz' vermeintlichen Bugatti-Oldtimer hört. Denn es steckt eine Frage dahinter, die er seit Jahren fast täglich und doch immer neu beantworten muss: Was ist das nun genau, ein originaler Oldtimer? Schroeder ist Leiter der Abteilung Classic Cars beim TÜV Süd in Düsseldorf. Wenn es vor Gericht geht oder sonst Uneinigkeit herrscht über die Identität eines Autos, dann ist Schroeder zuständig. Als original, erklärt Schroeder, gelte ein Oldtimer, der noch über den ursprünglichen Fahrzeugrahmen, die ursprünglichen Achsen, das Lenkrad, den Motor und das Getriebe verfüge. Das so-



nannte Rolling Chassis. Die Karosserie hingegen, also das, was der Laie als Auto wahrnimmt, könne problemlos erneuert werden. In den Gutachten, sagt Schroeder, gehe es darum, »das Maß an Originalität« zu bestimmen: wie viel noch übrig ist vom einstigen Auto. Es ist die Frage nach dem Schiff des Theseus. Gutachter wie Schroeder müssen dies im Autozeitalter beantworten.

Im Fall der beiden Bugatti-Oldtimer von Thomas Scholz, sagt Schroeder, sei die Lage eindeutig. Die im Kaufvertrag beschriebenen »Nachbauten« der Bugatti von Ralph Lauren mit »möglichst vielen« Originalteilen seien eben genau das: Nachbauten. Niemals würden sie bei ihm im TÜV ein H-Kennzeichen für Oldtimer erhalten, wie es in dem Vertrag zugesichert wurde. Die Orientierung an den Kriterien von Pebble Beach sei unerheblich, weil es dort nur um das Erscheinungsbild eines Autos gehe. Ein Fachmann hätte sofort erkannt, dass der Vertrag nicht einzuhalten ist. »Aus heutiger Sicht würde ich den Vertrag nicht unterschreiben, weil das reiner Betrug ist«, sagt auch Thomas Scholz. Aus heutiger Sicht.

Die Zeit nach dem Kauf beschreibt Scholz heute wie einen Rausch. Er fliegt auf Autoshow

nach Großbritannien und zum Wettbewerb nach Pebble Beach. Julius K. kümmert sich um die Eintrittskarten. In E-Mails bietet K. ihm weitere Oldtimer an, Modelle von Bugatti, Bücher, eine alte Bugatti-Armbanduhr. Der ZEIT liegen einige der E-Mails vor. Ein Modell im Maßstab 1:8 kostet 6500 Euro. Die Uhr 159 Euro. Das Buch *Bugatti La Gloire* kauft er für 550 Euro. In eines seiner Bücher schrieb Julius K. eine Widmung an ihn: »Du bist vielleicht der Einzige, der durch mich zu Bugatti gekommen ist«. Scholz sagt, er habe für insgesamt rund 20.000 Euro Accessoires gekauft, gezahlt habe er oft in bar, Kaufbelege hat er deshalb fast nie. »Wir waren hungrig«, sagt Scholz. »Und K. wollte verkaufen.« Noch bevor die vereinbarten Autos fertig sind, bestellt Scholz in der Werkstatt von Hero A. drei weitere Bugatti. Er scheint von den Autos wie besessen.

Scholz erhält in dieser Zeit Zutritt in eine für ihn neue Wirklichkeit. Die einzige Eintrittskarte: ein eigener Bugatti. Es gibt in Deutschland regelmäßige Treffen der Bugatti-Besitzer. Es finden Rallies statt, an denen nur Bugatti-Fahrer teilnehmen können. Es gibt am Schloss in Molsheim exklusive Veranstaltungen, vor einigen Jahren spielte dort der Pianist Lang Lang ein Konzert. Und es gab die sogenannten *400 drives*, bei denen Besitzer des Veyron unter Anleitung auf einer Teststrecke schneller als 400 km/h fahren konnten und dann mit ihrem Namen auf einer Tafel am Firmensitz

verewigt wurden. Für Menschen, die sich alles kaufen können, ist ein Bugatti eine Möglichkeit, sich von anderen abzuheben.

Für Scholz stellt sich allerdings bald heraus, dass auch Bugatti Probleme machen können. Die beiden Ralph-Lauren-Bugatti sind zwei Jahre nach der Bestellung immer noch nicht fertig. Mehrmals verzögert sich die Probefahrt. Als es dann endlich so weit ist, im Sommer 2009, reist er in den Schwarzwald, um bei einem Bugatti-Treffen seine Autos zum ersten Mal zu fahren. Die Probefahrt wird zum Desaster. Von Beginn an, so erinnert er sich, habe das Auto ungewöhnlich stark vibriert, nach wenigen Kilometern habe sich dann bei einer Bremsung ein Rad gelöst und ihn überholt. Hero A. wird ihm später in einer E-Mail schreiben, dass »zu keinem Zeitpunkt« Gefahr bestanden habe. Wenige Monate später lässt Scholz seine vermeintlichen Oldtimer trotzdem anliefern und stellt sie in seinen Showroom. Dort stehen sie bis heute, seit mehr als zehn Jahren.

Der Oldtimer-Markt hat sich verändert. »Es sind nicht mehr nur Liebhaber, die sich für die Autos interessieren. Es sind auch Spekulanten«, sagt Norbert Schroeder vom TÜV Süd. Die Preise steigen seit Jahren, gezahlt wird oft in bar oder von Konten aus dem Ausland. Und so wird die Branche auch für eine dritte Gruppe interessant: die Betrüger.

Im vergangenen Sommer wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft Aachen gegen einen Werkstattbetreiber ermittelt, der mehr als 30 gefälschte Porsche-Sportwagen verkauft haben soll. Verschollen geglaubte alte Modelle waren plötzlich als »Garagenfunde« oder »Erbstücke« wieder aufgetaucht und für Millionenbeträge verkauft worden. Es ist das erste große Ermittlungsverfahren in Deutschland, das den Betrug mit Oldtimern verfolgt. »Wir stehen auf dem Gebiet noch ganz am Anfang«, sagt der ermittelnde Staatsanwalt Jan Balthasar der ZEIT. Eine der Auffälligkeiten wäh-

rend der Ermittlungen: Viele der Besitzer werden ungern als Geschädigte in dem Verfahren geführt. Auch Norbert Schroeder sagt, er erlebe es regelmäßig, dass Auftraggeber seiner Gutachten ihren Auftrag zurückzögen, wenn absehbar werde, dass ihr Wagen kein originaler Oldtimer ist. Es gehe um gekränkte Eitelkeit, aber vor allem darum, einen Wertverlust des Fahrzeugs zu verhindern, sagt er. Denn wie bei Kunstwerken bemisst sich der Wert eines Oldtimers daran, für wie wertvoll ihn die Menschen halten. Wird die Illusion durch ein Gutachten zerstört, ist das Fahrzeug nur noch so viel wert wie der Preis seiner Einzelteile. Es sind

Dutzende Oldtimer, vielleicht auch mehr, die noch auf Rallyes bewundert werden, die aber nicht viel mehr sind als ein Haufen nicht so teures Blech.

**T**homas Scholz sagt, ihm gehe es ums Prinzip. Solche Menschen müssten gestoppt werden. Deswegen nahm er den Wertverlust seiner Oldtimer in Kauf. Er klagte vor Gericht unter anderem gegen Julius K. und Hero A. und forderte die Rückzahlung von 1,3 Millionen Euro. Die letzten drei bestellten Fahrzeuge hatte er nie erhalten. Doch das Gericht befand, die Beteiligung von Julius K. an einem »gemeinschaftlichen Betrug« sei nicht ersichtlich. Hero A. verurteilten die Richter hingegen zur Rückzahlung von rund 750.000 Euro an Thomas Scholz. Aber die Werkstatt von Hero A. wurde insolvent. In den Insolvenzunterlagen fand Scholz eine Rechnung, geschrieben von Julius K., dem Bugatti-Papst. Für die »Kundenaquise Herr Thomas Scholz«, heißt es darin, erhielt K. von der Firma ein Honorar von 20.000 Euro. Der *ZEIT* liegt die Rechnung vor. Aus weiteren Unterlagen geht hervor, dass K. auch monatlich Beträge von der Werkstatt erhielt. Der »Schiedsrichter«, wie er im Vertrag genannt wurde, war gekauft.

Thomas Scholz erstattete schließlich Strafanzeige gegen Julius K. und Hero A. wegen Betrugs. Aber die Staatsanwaltschaft stellt die Ermittlungen nach

wenigen Wochen ein. Die Vorwürfe seien teilweise verjährt gewesen, sagt Scholz. Ohnehin steht oft Aussage gegen Aussage, viele der insgesamt millionenschweren Abmachungen wurden mündlich getroffen. Scholz wendet sich auch an den Ombudsmann von Volkswagen. Der Mutterkonzern von Bugatti startet daraufhin interne Ermittlungen, an deren Ende das Arbeitsverhältnis mit dem Traditionsverwalter Julius K. beendet wird.

Gerne hätte man über die Hintergründe des Falls von Thomas Scholz und die Verwicklung ihres Mitarbeiters Julius K. auch mit Volkswagen und Bugatti gesprochen. Doch das Unternehmen lehnte eine Gesprächsanfrage der *ZEIT* zu dem Thema ebenso ab wie mehrere mit dem Fall vertraute ehemalige Topmanager von Bugatti. Auch Julius K. und Hero A. wollen sich auf Anfrage der *ZEIT* nicht äußern. Die Branche schweigt.

Ein letztes Telefonat in der vergangenen Woche. Thomas Scholz spricht wieder über seine Bugatti. Mittlerweile besitzt er elf. Er werde seine Sammlung verkaufen, sagt Scholz plötzlich. »Ich möchte mit solch einer Szene nichts zu tun haben«, sagt er. Dafür sei ihm seine Lebenszeit zu schade. Er habe alle seine Bugatti einem Händler angeboten, nur einen wolle er behalten. Der Rest steht zum Verkauf.

Nur: Was sind sie wert?



Der Bugatti Atlantic ist einer der teuersten Gebrauchtwagen der Welt – wenn er echt ist