

11

10

9

250 SL





---

# VON LACK UND LEDER

---

**Gut erhaltene  
Oldtimer sind  
Millionen wert.  
Sammler  
begehren die  
Autos geradezu  
obsessiv –  
was sie zu  
leichten Opfern  
krimineller  
Betrüger macht**

---



---

In seiner Werkstatt im Gewerbepark von Mülheim-Kärlich rollt Ralph Grieser wortlos eine Plane von einem Wagen herunter. Er muss nichts sagen. Das, was gleich unter der Plane zum Vorschein kommen wird, spricht für sich, das weiß er genau. Es knistert und es raschelt, wie bei einem kleinen Kind, das ein Geschenk auspackt. Benzingeruch liegt in der Luft.

Links von ihm scheint die Karosserie eines Mercedes Pagode in der Luft zu schweben, rechts thront der ausgebaute Motor eines Ferrari 348 auf einem Sockel. Doch der Wagen, der nun Zentimeter für Zentimeter sichtbar wird, stiehlt beiden die Show.

Er ist 1,3 Tonnen pure Eleganz. Spiegelndes Chrom neben sattem Rot. Die vergitterten Scheinwerfer, die geschwungene Motorhaube. In Gedanken sieht man den Wagen sofort eine kurvige Bergstraße entlanggleiten; die Frau am Steuer trägt eine große Sonnenbrille und ein Seidentuch um den Kopf, das im Fahrtwind flattert. Tony Curtis, Romy Schneider und Alfried Krupp – sie alle fuhren einst dieses legendäre Modell aus dem Hause Mercedes: den 300 SL Roadster.

Der rote Roadster aus der Werkstatt in Rheinland-Pfalz verließ die Produktionshallen im Jahr 1961, damals war er noch gelb. Phantasiegelb, um genau zu sein. Die Farbe wird in dieser Geschichte noch eine wichtige Rolle spielen, ebenso die 13-stellige Fahrgestellnummer mit den Endziffern 2786.

Denn dieser jetzt rote Roadster steht im Zentrum eines möglichen Betrugsskandals, der weltweite Kreise ziehen könnte. Sein Auftauchen stieß aktuelle Ermittlungen des Landeskriminalamts Baden-Württemberg an.

Für manche Menschen sind Autos, insbesondere alte, ein bisschen mehr als nur Autos. Sie sind Träger von Erinnerungen, Spiegel einer längst verloren geglaubten Zeit, stahlgewor-

dener Ausdruck der eigenen Identität. Eine Zeitkapsel, die das Lebensgefühl einer vergangenen Epoche hervorruft. Einer Zeit, in der noch nicht über Abgasgrenzwerte und Flächenverbrauch diskutiert wurde, in der Autos nicht als Umweltproblem verrufen waren, sondern als technische Wunderwerke und Symbole individueller Freiheit bestaunt wurden.

Die Autos, um die es in dieser Geschichte gehen wird, sind all das und noch viel mehr: Sammlerstücke und Investitionsobjekte, die von ihren Käufern und Besitzern – fast immer sind es Männer – geradezu obsessiv begehrt und gesammelt werden. Für die sie bereit sind, Millionen auszugeben, auch in der Hoffnung, dass ihr Wert immer weiterwächst.

Am 31. Mai 2023 durchsuchten zwei Dutzend Beamte des Landeskriminalamts Baden-Württemberg die Werkstätten und Büros der Kienle Automobiltechnik GmbH sowie die Privaträume der Firmeninhaber im schwäbischen Heimerdingen. Der Geschäftsführer und Gründer Klaus Kienle ist in der Branche als »Oldtimer-Papst« bekannt. Jetzt wird er verdächtigt, professionelle Dubletten von Oldtimern gefertigt und anschließend verkauft zu haben. Konkret soll es um einen Mercedes 300 SL Roadster im Wert von rund 1,6 Millionen Euro gehen. Gewerbsmäßiger Betrug lautet der Verdacht der Behörden. Der Tipp kam von dem Oldtimer-Händler Ralph Grieser aus Mülheim-Kärlich.

1,6 Millionen – das ist selbst für einen leidenschaftlichen Sammler eine beträchtliche Summe. Dafür könnte man eine Skulptur des berühmten französischen Bildhauers Rodin kaufen oder 1.000 vierköpfigen Familien ein Jahr lang die Stromrechnung bezahlen. Wem ist ein Auto so viel wert? Und wie fälscht man einen Oldtimer überhaupt?

An einem Montag im Juli 2023 sitzt Ralph Grieser, 54, sportlich, braun gebrannt, an einem Bartisch in seinem Showroom. Zwischen Schwarz-Weiß-Bildern und alten, teuren Autos plaudert er aus seinem Leben.

Er habe schon immer eine Schwäche für alles gehabt, was fährt. Als Junge schraubte er an Gokarts, in der Jugend an Mopeds und als Maschinenbau-Student an alten Autos. Er träumte davon, bei einem großen Automobilhersteller zu arbeiten. Aber als er Mitte der Neunzigerjahre sein Studium abschloss, war der Markt für Ingenieure übersättigt. Erst 2017 erfüllte er sich seinen Kindheitstraum und widmet sich seither dem Handel und der Restauration alter Autos.

Grieser, man muss das so pathetisch sagen, liebt Oldtimer. Detailliert beschreibt er das Leben dieses roten Roadsters, der die Oldtimer-Szene in Deutschland entzweit. Nach der Produktion, so erzählt es Grieser, sei das Auto zunächst beim Auto-Salon Genf ausgestellt worden. Ein Schweizer Geschäftsmann habe es 1962 erstanden, ihm eine rote Lackierung verpasst und damit rund 50.000 Kilometer zurückgelegt, bevor er es 1969 wieder verkauft habe – an einen Landwirt aus dem Kanton Zürich, für 16.500 Franken.

Mehr als 50 Jahre, das geht aus den Papieren hervor, gehört dem Schweizer das kostbare Stück. Bis er sich im Herbst 2022

---

– mittlerweile über 90 Jahre alt – entschließt, den Wagen zu verkaufen: an Ralph Grieser. Zum Kaufpreis möchte der Händler selbst zwar keine genauen Angaben machen. Laut dem LKA Baden-Württemberg soll er für den roten Roadster aber 1,6 Millionen Euro gezahlt haben.

Eine solch enorme Wertsteigerung erfahren nicht nur alte Mercedes-Modelle. Oldtimer sind ein knappes Gut und zudem Liebhaberobjekte. Besonders krasse Preissteigerungen lassen sich seit Mitte der Neunzigerjahre beobachten, als die alten Gefährte – ähnlich wie Kunstwerke und Immobilien – zum Investitionsgut wurden, zur Alternative zu Wertpapieren. Finanzkrisen und die Spekulationen wohlhabender Sammler befeuern den Markt seitdem weiter.

Der 300 SL Roadster knackte die Millionen-Marke auf dem Höhepunkt der Weltfinanzkrise. Er gilt als »Jahrhundertauto« und Symbol für deutsche Ingenieurskunst. Als erstes Auto mit Benzindirekteinspritzung gewann der 300 SL 1952 vier der fünf seinerzeit wichtigsten Autorennen der Welt: Die 24 Stunden von Le Mans in Frankreich, die Panamericana in Mexico, den Preis von Bern und den Jubiläumspreis am Nürburgring. Zwei Jahre später brachte Mercedes den Rennwagen auf die Straße; erst als Flügeltürer, drei Jahre später als Roadster. Der VW Käfer erbrachte zu dieser Zeit eine Leistung von 30 PS. Der 300 SL mit 215 PS das Siebenfache.

Ralph Grieser überführt den roten Roadster im November 2022 persönlich nach Deutschland; der Zoll nickt den Import ab, alles läuft glatt. Erst als er ihn auf der Zulassungsstelle anmelden will, beginnen die Probleme.

Das Fahrzeug mit dieser Fahrgestellnummer sei in Deutschland von 2012 bis 2017 schon einmal angemeldet gewesen, sagt man ihm. Nur sei dieses Auto nicht rot gewesen, sondern gelb. Grieser stutzt. Das kann nicht sein. Jede Fahrgestellnummer ist einmalig. Und das Auto, das er gekauft hat, war bis 2021 in der Schweiz gemeldet – so steht es in den Zulassungspapieren, die er beim Kauf erhalten hat.

Ob der Anmeldung seines Wagens in Deutschland denn etwas im Wege stehe? Aus Sicht der Zulassungsstelle nicht. Der gelbe Wagen, der andere, sei ja nicht länger zugelassen.

Damit könnte Ralph Grieser sich zufriedengeben. Aber die Sache lässt ihn nicht los. Dass sein Auto einen »Zwilling« hat, so sein Verdacht, kann nur eine Ursache haben: Eines der beiden Fahrzeuge muss eine Fälschung sein. Wäre es das seine, dann wäre es zwar nicht komplett wertlos – auch ein gefälschter Mercedes Benz 300 SL Roadster kann noch rund 300.000 Euro wert sein. Aber eben nicht 1,6 Millionen.

Ralph Grieser beginnt zu recherchieren. Er findet heraus, dass der andere Wagen 2019 in Süddeutschland zum Verkauf angeboten wurde. Und zwar von niemand Geringerem als dem »Oldtimer-Papst« Klaus Kienle, einem weltweit bekannten Restaurator für Mercedes-Oldtimer.

Grieser schickt einen Bekannten, dessen Identität er nicht preisgeben will, zur Kienle Automobiltechnik GmbH ins schwäbische Heimerdingen. Der Bekannte erfährt, dass das



Legende in Rot: Auch Romy Schneider fuhr den 300 SL Roadster

---

Auto nicht mehr in Deutschland ist, sondern nach Übersee vermittelt wurde. Nur wohin genau, das bleibt im Dunkeln.

Im Januar 2023 informiert Ralph Grieser das Landeskriminalamt Baden-Württemberg. Unterstützung bekommt er vom CDU-Bundestagsabgeordneten Carsten Müller, der den Präsidenten des Bundeskriminalamts informiert. Müller ist Vorsitzender des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut (PAK), der Oldtimer-Lobby im Bundestag. Zwei- bis dreimal im Jahr lädt der PAK rund 70 Gäste aus der Oldtimer-Szene zum Austausch ein: Hersteller, Händler, Versicherungsunternehmen, spezialisierte Juristen, die Fachpresse. Auch Ralph Grieser ist regelmäßig dort. Seine Entscheidung, sich an die Polizei zu wenden, ist ein ungewöhnlicher Schritt für die verschwiegene Oldtimer-Szene, in der Streitereien meist still und leise geschlichtet werden. Privat oder vor einem Zivilgericht.

In seiner Werkstatt in Mühlheim-Kärlich hantiert Ralph Grieser jetzt mit einer Stablampe. Er beleuchtet den Tankdeckel, an dessen Rand etwas roter Lack abgesplittert ist. Darunter kommt gelber Lack zum Vorschein. Auch an den Türkanten und am Kofferraum sieht man bei genauerem Hinsehen gelbe Lackspuren. Das belegt die Historie des Wagens, sagt Grieser – und damit seine Echtheit.

Er öffnet die Beifahrertür, nimmt das Polster vom Sitz und legt es umgedreht auf das Autodach. 63 R steht auf der Unterseite, in weißer Kreideschrift. »Das ist ebenfalls ein Zeichen hoher Originalität«, sagt Grieser, »ein Mechaniker hat das während der Produktion draufgeschrieben.« 63 sind die letzten beiden Ziffern der Karosserienummer, R steht für Roadster. Die Kreidemarkierung sei früher gängige Produktionspraxis gewesen, um jedem einzelnen Auto das richtige Interieur zuzuordnen.

---

Herr Grieser, warum ist dieses Auto so wertvoll? »Es war ein Ausstellungsstück des Genfer Automobil-Salons und hat eine spannende Historie. Bis auf die Umlackierung ist es nahezu im Originalzustand erhalten, es wurde nie wirklich restauriert – nur regelmäßig gewartet. Ich habe noch nie einen 300 SL Roadster gesehen, der sein erstes Verdeck hat. Außer diesem. Solche unberührten Originale gibt es immer weniger.« Das Stoffverdeck ist ganz schön in die Jahre gekommen. An vielen Stellen ist es ausgefranst. Gerade das macht seinen Wert aus.

Eine Woche später sitzt Ralph Grieser am Steuer des 300 SL Roadster. Lässt man sich auf den Beifahrersitz gleiten, knarzt das Leder. Einen Gurt sucht man vergebens. Beim Starten des Motors vibriert es unter dem Gesäß und den Füßen. Grieser fährt sportlich. Sorglos braust er über einen Schotterweg voller Löcher hinweg, lenkt zackig in die Kurven. So, wie es einst sein ehemaliger Besitzer tat: der Schweizer Geschäftsmann Hans Ulrich Lenzlinger. Er soll mit dem Roadster Autorennen in den Schweizer Bergen gefahren sein, wozu sonst hätte er den Wagen mit Höhenmesser, Kompass und Gittern gegen Steinschläge ausstatten sollen? Lenzlinger war ein schillernder Lebemann. Er schmuggelte Flüchtlinge aus der DDR und war unter anderem wegen Hehlerei, Betrugs und Körperverletzung polizeibekannt. Neben seiner Liebe für Autos pflegte er eine Leidenschaft für Raubkatzen. In seiner Villa im Zürcher Quartier Höngg soll er einen Löwen, Leoparden und einen Gepard gehalten haben. Mit Letzterem sah man ihn durchs Quartier spazieren. Zehn Jahre nach dem Verkauf seines SL Roadster starb Lenzlinger durch einen Kopfschuss. Der Mord ist bis heute ungeklärt. Es sind nicht zuletzt solche Geschichten, die den alten Autos ihren Mythos verleihen.

Je glamouröser diese Historie ist, je bekannter der Vorbesitzer, desto wertvoller das Gefährt. Der 300 SL, den Romy Schneider fuhr, ist mehr wert als der einer gewöhnlichen Fahrer. Diese Geschichten wiederum sind an die Identität des jeweiligen Autos geknüpft. Doch was, wenn Ralph Griesers Auto nicht das echte ist?

»Es ist das echte, da gibt es überhaupt keinen Zweifel!«, sagt Grieser. Gleich drei Gutachten belegten mittlerweile die Echtheit seines Wagens. Dennoch wird er einige Wochen später um die halbe Welt fliegen, um den zweiten, gelben, noch verschollenen 300 SL Roadster zu suchen. Jenen Mercedes, der einst von Klaus Kienle verkauft wurde.

Der 75-jährige Kienle ist ein schwäbischer Unternehmer, der sich auf seiner Website und in den Medien als Selfmade-man inszeniert. Als Familienmensch, der sein Geschäft mit seinen beiden Söhnen führt. Als einer, der von unten kam und sich, von Leidenschaft für Autos getrieben, richtig was erarbeitet hat. Der sich seinen Spitznamen verdient hat: Oldtimer-Papst. Diesen Ruf stützen Empfehlungen von prominenten Kunden, die Kienle in seinen Werbebroschüren präsentiert.

»Kienle Automobiltechnik restauriert mit Perfektion und Leidenschaft und verfügt über jahrzehntelange Erfahrung«, schreibt Fußballstar Manuel Neuer.

---

# Der Vorbesitzer des 300 SL hielt sich einen Gepard. Mit dem Tier sah man ihn durch Zürich spazieren

---

»Der Mercedes-Benz 600 ist ein extrem kompliziertes Auto, das nur von den besten Spezialisten restauriert und gewartet werden sollte, und das ist Kienle Automobiltechnik.« Dieses Zitat stammt von einem Mann mit dem ausladenden Namen Ibrahim Ismail Ibni Almarhum Sultan Mahmud Iskandar Al-Haj, Sultan von Johor und seit Januar 2024 König von Malaysia.

Anfang Juli 2023 in Heimerdingen. Der Neunzigerjahre-Flachdachbungalow, in dem Kienle die sündhaft teuren Autos ausstellt, ist bemerkenswert unscheinbar. Immerhin kommen ja die Reichen und Schönen aus der ganzen Welt hierher, um Oldtimer zu kaufen. Aber vielleicht ist diese schwäbische Bescheidenheit Teil des Geschäftsmodells. Drinnen stehen mehrere glänzend polierte Oldtimer. Alle tragen den Mercedesstern, aber wie schon in Ralph Griesers Garage in Mülheim-Kärlich sticht auch hier einer besonders heraus: ein 300 SL Roadster.

Auf eine erste Interviewanfrage von ZEIT Verbrechen hatte Klaus Kienle nicht reagiert, bei einem spontanen Besuch ist er nach fünf Minuten verfügbar. Wenn auch nur kurz. Kienle ist ein kleiner Mann mit weißem Haar und Schnauzer, das dunkle Poloshirt spannt über seinem Bauch, der Händedruck ist fest. Er hält sich nicht mit Förmlichkeiten auf, redet unbekümmert drauflos. Der Fälschungsvorwurf? Eine politische Verschwörung gegen ihn. Es sei noch gar nicht bewiesen, dass das Auto von Grieser das Original sei. Und wenn doch: Er habe mit der Fälschung nichts zu tun. »Was glauben die denn? Dass ich hier mit zehn Azubis Autos nachbaue?«

Und woher stammt nun der gelbe 300 SL, der 2019 bei ihm zum Verkauf stand? »Das Auto ist seit 1992 in Deutschland, es war hier über 30 Jahre immer wieder angemeldet!« Er



Um die Echtheit eines Fahrzeugs zu verifizieren, nutzen die Auto-Forensiker auch Röntengeräte wie dieses

habe es nur vermittelt, im Auftrag einer befreundeten Familie. Davor habe es mal einem Mann gehört, der sei prominenter als der Ministerpräsident. Wer das war, verrät er nicht. Die Fachzeitung *Auto-Bild Klassik* schreibt, dass es sich um den Unternehmer und Milliardär Martin Viessmann handelt.

Kienle selbst wird das nicht bestätigen. Ein zweites Treffen, dem er am Ende des Spontanbesuchs zustimmt, wird nicht stattfinden. Auf eine E-Mail mit Terminvorschlägen reagiert er nicht, mehrmalige Nachfragen bleiben unbeantwortet. Auch sein Anwalt, ein Medienspezialist, ist zunächst nicht mehr erreichbar. Erst auf einen Fragenkatalog von ZEIT Verbrechen hin nimmt er im Namen seines Mandanten umfassend Stellung. Darin bestätigt er auch, dass Martin Viessmann ein Vorbesitzer des phantasiegelben Roadsters war.

Laut Kienles Anwalt hat sein Mandant den phantasiegelben 300 SL weder nachgebaut noch die Fahrgestellnummer ver-

ändert. Er betont, dass es bei Kienle keinen Grund gegeben habe, an der Echtheit des Fahrzeugs zu zweifeln. So wie auch keinem der Kenner und TÜV-Prüfer, durch deren Hände das Auto in den letzten 30 Jahren gelaufen sei, etwas Verdächtiges am Wagen aufgefallen sei. Er weist zudem darauf hin, dass die Staatsanwaltschaft Stuttgart die Pressemeldung mit den ursprünglichen Vorwürfen nach einer Abmahnung zurückziehen musste.

Ein ehemaliger Lehrling der Kienle Automobiltechnik GmbH, der anonym bleiben möchte, erzählt, Kienle habe es nie so ganz genau genommen: »Es kam schon mal vor, dass Nummern von Motorblöcken überschlagen wurden.« Über seinen Anwalt lässt Kienle ausrichten, dass es üblich sei, bei gewissen Vorgängen Bauteile nach- oder umzuschlagen – nach gesetzten Vorgaben der Hersteller und der Branche und nicht etwa, um damit Fahrzeuge oder Seriennummern zu fälschen.



Der Rennhandschuh schützt Fahrer und Fahrzeuginterieur

Der Lehrling erzählt zudem, man habe schon auch mal einen Motor eingebaut, wenn der Kunde den aktuellen Stand sehen wollte, und den Motor danach wieder ausgebaut und anderweitig verwendet. Kienles Anwalt dementiert, dass solche Vorgänge stattgefunden haben.

Eine Sache ist dem ehemaligen Lehrling damals besonders komisch vorgekommen: »Teilweise haben sich in der Werkhalle alte Gitterrohrrahmen des 300 SL gestapelt. Oft in desolatem Zustand und nicht mehr zu verwenden. Aber ich sage mal so: Mit viel Zeit und Muße – und dem Können, das dort zweifelsohne vorhanden war – wäre da irgendwann mal wieder ein Rahmen fertig gewesen.« Laut Kienles Anwalt ist es ganz normal, dass sich in der Werkhalle Bauteile befinden, die zwischen einzelnen Bearbeitungsschritten zwischengelagert werden.

Auch an weiteren Originalersatzteilen aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren habe es nicht gefehlt, sagt der ehemalige Lehrling. Im Keller, der die gesamte Werkshalle untertunnelt, sollen sich bis unter die Decke fabrikneue Zylinderköpfe und Holzrahmen für Kotflügel gestapelt haben. Er weiß das so genau, weil er und seine Mitschüler früher die Inventur vornehmen mussten. »Eine Gelddruckmaschine war das«, sagt er. Kienle soll Mercedes die Ersatzteile in den Neunzigern abgekauft haben. Sein Anwalt bestätigt, dass sich in den Räumlichkeiten des Unternehmens mehr als 40.000 Ersatzteile befanden, darunter auch Originalersatzteile, die die Kienle Automobiltechnik GmbH Mercedes abgekauft hatte.

Während Klaus Kienle die Vorwürfe dementiert, scheint die 300-SL-Szene nervös zu werden. Auf dem Gelände einer alten Backsteinfabrik in Frankfurt liegt die Classic-Competence-Zentrale der FSP Schaden- und Wertgutachterdienst

GmbH. Dorthin kommen besorgte 300-SL-Besitzer mit der immer gleichen Frage: Ist mein Auto echt?

Die beiden Männer, die diese Frage beantworten können, heißen Sebastian Hoffmann und Kai Billesfeld. So wie Anthropologen Alter und Herkunft von gefundenen Knochen bestimmen, untersuchen die beiden Autos. Sie prüfen, ob das Auto auch tatsächlich so alt ist, wie der frühere Besitzer vorgibt – und ob es manipuliert oder gar gefälscht wurde. Sie sind Autoforensiker. Allein in den Monaten nachdem der Skandal aufflog, haben rund 20 Personen ihre Autos zu ihnen in Prüfung gegeben. Autos, die durch die Hände von Klaus Kienle gegangen sind – von ihm verkauft, in seiner Werkstatt repariert oder restauriert wurden.

An einem Montag Ende Juli 2023 hantieren die beiden Forensiker, der eine im weißen Hemd, der andere im Polo-shirt, an einem Funkenspektrometer. Neben ihnen, auf der Hebebühne der Prüfstation, thront ein Auto mit lang gezogener Schnauze, glänzendem schwarzem Lack und seitlichen Einkerbungen aus Chrom, die an Kiemen erinnern. Es ist ein Mercedes 300 SL Roadster, Baujahr 1957.

Über die Identität und die Besitzer des schwarzen 300 SL Roadster, den sie heute untersuchen, verraten Hoffmann und Billesfeld nichts. Auch zu konkreten Betrugsfällen wollen sie sich nicht äußern. Aber zu allgemeinen Aussagen sind sie bereit. Und sie haben viel zu erzählen. Denn beide haben jahrelang in renommierten Werkstätten Autos restauriert und kennen die Abläufe dort genau.

Fälschungen seien grundsätzlich machbar, sagen sie. In einem Restaurationsbetrieb mit mehreren Dutzend Mitarbeitern falle es nicht auf, wenn nebenbei mal eine Karosserie oder ein Motor mehr gebaut werde. Die Forensiker sagen aber auch, dass ein Restaurateur eine Fälschung erkenne, wenn sie vor ihm stehe. Weil er die Originale bis ins kleinste Detail kennt. Wie sich das Leder anfühlen muss, wo welche Nummer stehen muss, wie viele Millimeter der Abstand zwischen Autotür und Karosserie beträgt.

Sebastian Hoffmann sagt: »Ich wette, ich würde mit verbundenen Augen die Automarke eines Oldtimers am Geruch erkennen können.«

Hoffmann sagt, es gebe zwei Hauptmotive, Oldtimer zu fälschen: Verschleierung und Profitgier. »Nach einem Diebstahl muss die Identität des gestohlenen Autos manipuliert, also verfälscht werden. Damit man ihn nicht wiederfinden kann. Und seit die Preise der Oldtimer so stark gestiegen sind, lohnt es sich, die Wagen komplett nachzubauen und mit einer falschen Identität zu versehen.«

Die Identität eines Autos wird durch die Fahrgestellnummer festgelegt, diese wiederum wird bei der Produktion in den Fahrzeugrahmen geschlagen. Die Ziffernfolge ist so einmalig wie die Nummer auf einem Personalausweis. Ohne sie ist ein Auto wertlos.

Deshalb, erklärt Hoffmann, würden bei geklauten Autos Fahrgestellnummern herausgeschliffen, überschlagen oder

---

mit Hammer und Schraubenzieher ausgekört. Manchmal stanzen die Fälscher auch einzelne Ziffern aus. Oder schlügen bei komplett nachgebauten Autos eine neue Fahrgestellnummer in den Rahmen.

Diese darf allerdings nicht beliebig sein – zumindest nicht beim Mercedes 300 SL. Hoffmann verfügt über ein Register, in dem die Fahrgestellnummern sämtlicher jemals produzierter Exemplare des Modells aufgelistet sind.

Das bleibt aber nicht die einzige zu fälschende Nummer an einem 300 SL. Eine Besonderheit des Modells ist sein Gitterrohrrahmen, die Wirbelsäule, wenn man so will. Alle weiteren Bauteile sind an ihm befestigt – und ebenfalls mit Nummern versehen, die in Relation zur Fahrgestellnummer des Rahmens stehen. Es gibt nur einen passenden Motorblock und nur eine passende Karosserie zur jeweiligen Fahrgestellnummer. Für eine saubere Fälschung müssten all diese Nummern ebenfalls angepasst werden, sagt Autoforensiker Hoffmann.

Andere Marken und Modelle seien leichter zu fälschen. Einen alten Porsche 911 beispielsweise könne man mit ein paar Handgriffen in ein historisches Rennmodell verwandeln, den Porsche 911 RS, erklärt Hoffmann. Ein gewöhnlicher 911er von 1973 kostet heute um die 100.000 Euro, ein RS aus demselben Jahr kann schnell eine Million Euro wert sein.

Es gibt kein Grundrezept zum Autofälschen, bei jeder Marke und jedem Modell muss auf verschiedene Details geachtet werden – und sei es nur die Platzierung der Fahrgestellnummer. Viele Fälschungen bleiben verborgen: Für jedes Modell gibt es nur wenige Experten, die überhaupt in der Lage sind, diese zu erkennen.

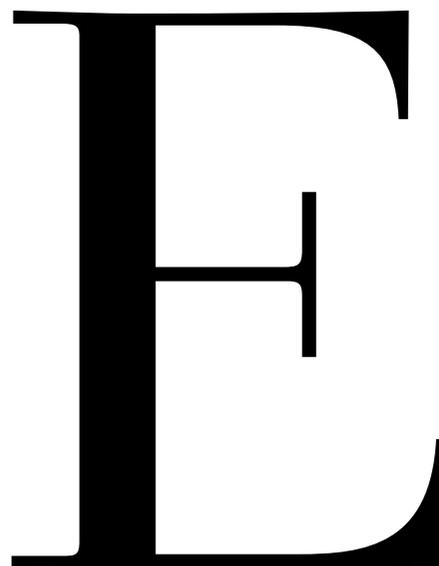
Wer einen 300 SL (ver)fälschen will, muss die Identität eines ursprünglichen Originals stehlen. Und diesen Diebstahl so gründlich wie möglich vertuschen.

Auch das sei vergleichsweise einfach, sagt Hoffmann. Der globale Handel mit Oldtimern dieser Preisklasse ist im Internet zu verfolgen. Fälscher und Diebe wählen jene Wagen aus, die als verschollen gelten. Und lassen sie über Nacht wiederauferstehen.

Allerdings bleibt ein Restrisiko: dass der Originalwagen eines Tages wieder auftaucht. So wie es im Fall Grieser passiert ist: Der rote 300 SL Roadster mit den Endziffern 2876 stand seit 1969 in der Scheune des Schweizer Landwirts. Das Auto befand sich jahrzehntelang unter dem Radar. Erst als Grieser den Wagen kaufte und in Deutschland anmelden wollte, fiel der Schwindel auf.

Und wie findet man nun heraus, welches Auto echt ist?

Die beiden Forensiker prüfen dazu zunächst die Zusammensetzung des Metalls, aus dem der Rahmen des Fahrzeugs gefertigt ist – an fünf verschiedenen Messstellen. Enthalten die Proben zum Beispiel Aluminium, deutet dies auf eine Fälschung hin, denn dieses Metall wurde in den Stahlkonstruktionen der Fünfzigerjahre noch nicht verwendet.



---

Ein weiteres Mittel, Fälschungen auf die Spur zu kommen, ist das magnetooptische Resonanzverfahren. Es wird normalerweise verwendet, um entfernte oder manipulierte Seriennummern auf Waffen wieder sichtbar zu machen. Aber es hilft auch, Manipulationen an Seriennummern von Oldtimern zu erkennen. Kai Billesfeld platziert dazu ein Stück Aluminiumpapier auf die Stelle des Rahmens, an der die Nummer angebracht ist. Anschließend bewegt er eine Magnetrolle mehrmals darüber. Auf einem angeschlossenen Bildschirm erscheint daraufhin eine Nummer auf grauem Untergrund, umgeben von einem dünnen Rahmen.

»Ist das geil?«, fragt Kai Billesfeld.

»Wie geil ist das denn?«, erwidert Sebastian Hoffmann.

Der Rahmen sollte da nicht sein. Auch sind die Ziffern unordentlich in den Stahl geschlagen, sie »tanzen«. Und die Typografie der Zahlen stimmt nicht mit der Originaltypografie von Mercedes überein.

An dieser Nummer wurde herumgebastelt, davon sind die Forensiker überzeugt. Nach weiteren komplizierten Verfahren, wie zum Beispiel dem Röntgen des Fahrzeugarahmens, sind sie sicher: Der Wagen trägt eine falsche Identität.

Was würde eine solche Untersuchung wohl über die Echtheit des doppelten 300 SL Roadster verraten – des roten von Ralph Grieser und des gelben, den Klaus Kienle vermittelt hat?

Anfang August 2023 fliegt Ralph Grieser nach Singapur, wo er den Besitzer des zweiten, gelben Roadsters mit der Endziffer 2876 besucht. Ein Gutachter, den Grieser einfliegen lässt, untersucht das Auto.

Zwei Monate später, am 6. Oktober, lädt der Autohändler zu einer Pressekonferenz in seinen Showroom, um dort die Ergebnisse der Untersuchung zu verkünden. Im Nachgang

---

verschickt er das Gutachten per Mail. Es bestätigt, dass der von Kienle vermittelte Roadster gefälscht ist.

Spannend ist auch der Untersuchungsort, der im Gutachten angegeben ist: Johor-Bahru. Die Hauptstadt des malayischen Bundesstaats Johor, in dem Sultan Ibrahim Iskandar herrscht. Jener Regent, der in Kienles Broschüre zitiert wurde. Ralph Grieser möchte gegenüber ZEIT Verbrechen zum Besitzer des gelben Wagens keine Angaben machen.

Je tiefer man in die Welt der Oldtimer eintaucht, desto häufiger stößt man auf verschlossene Türen. Immer wieder sagen Szenekenner Sätze wie diesen: »Dass hier was schief läuft, weiß ich schon längst.« Öffentlich auspacken will jedoch kaum einer.

Bis auf zwei belgische Unternehmer. Der eine, Jozef Dockx, Sammler aus Antwerpen, klagt zurzeit gegen Klaus Kienle. Er hatte 2007 bei dem »Oldtimer-Papst« einen 300 SL Flügeltürer gekauft – und später festgestellt, dass in den USA noch ein zweiter Wagen desselben Modells mit derselben Seriennummer existiert.

Der andere, Jean Peeters (Name geändert), ebenfalls Unternehmer und Besitzer von acht Oldtimern, hat dieses Prozedere schon hinter sich. Auch er kaufte bei Kienle einen 300 SL, auch er stellte fest, dass in den USA ein Zwilling seines Wagens existiert. Er erlangte vor dem Landgericht Stuttgart einen Vergleich. Kienle musste den Wagen zurücknehmen und den Belgier entschädigen, mit einer knappen Million Euro. Kienles Anwalt bestätigt diesen Vorgang. Allerdings nennt er andere Gründe: Der Wagen sei nicht etwa zurückgenommen worden, weil er gefälscht war, sondern um dem Besitzer einen Gefallen zu tun, da Kienle bereits einen neuen Interessenten für den Wagen hatte. Laut Kenntnis von Klaus Kienle soll es sich um ein Originalfahrzeug gehandelt haben.

Im Dezember 2021 erhielt der Geschädigte das Geld. Im Frühsommer 2023, kurz nachdem das Landeskriminalamt über die laufenden Ermittlungen zur Kienle Automobiltechnik GmbH informierte, erfuhr er über Kontakte den Namen des Mannes, der den Wagen gekauft hatte – ohne von Kienle über den Zwilling in den USA informiert worden zu sein. Die Männer trafen sich in Ascona, gingen die Unterlagen des Wagens durch. Jean Peeters ist sich sicher, dass es sich um seinen ehemaligen Roadster handelte.

Der jetzige Besitzer, ein Unternehmer und Träger des Bundesverdienstkreuzes aus Bayern, möchte sich in ZEIT Verbrechen nicht dazu äußern. Gegenüber Jean Peeters habe er aber bestätigt, dass sein Wagen vom Landeskriminalamt beschlagnahmt wurde.

Eigentlich hätte die Klage des belgischen Sammlers Jozef Dockx Anfang Dezember 2023 vor dem Landgericht Stuttgart verhandelt werden sollen. Doch dazu kam es nicht, das Gericht unterbrach das Verfahren auf unbestimmte Zeit, bestätigt ein Sprecher. Der Grund: Einen knappen Monat zuvor hatte die Kienle Automobiltechnik GmbH beim Amtsgericht Ludwigsburg Insolvenz angemeldet. Das Verfahren

wurde zum 1. Januar 2024 eröffnet. Ende Januar verkündete die Mercedes-Benz Heritage GmbH, dass sie Teile von Kienles Unternehmen per Februar übernehme und in ihr Mercedes-Benz Classic Center im schwäbischen Fellbach eingliedere.

Unterdessen laufen die Ermittlungen des LKA Baden-Württemberg wegen des Verdachts des gewerbsmäßigen Betrugs weiter. Und noch mehr: Mittlerweile werde gegen »einen Beschuldigten« auch wegen des Verdachts der Untreue und des Bankrotts ermittelt, so die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Spätestens ab Juli 2023 seien Ersatzteile aus dem Lager veräußert worden, ohne deren Verkaufserlöse dem Unternehmensvermögen zugeführt zu haben. Ob es zu einer Anklage kommen wird, sei derzeit noch nicht absehbar.

Laut Klaus Kienles Anwalt basiert dieser Verdacht auf den Erzählungen eines ehemaligen Mitarbeiters seines Mandanten, der seiner Reputation schaden wolle. Laut dem Anwalt ist die Kienle Automobiltechnik GmbH niemals zahlungsunfähig gewesen. Den Vorwurf der Untreue bestreitet er: Verkaufte Einzelteile und ihre Erlöse seien zu jeder Zeit nach Vorschrift gebucht und in den Geschäftsbüchern erfasst worden.

Der rote Roadster, der diese Ermittlungen überhaupt erst ins Rollen gebracht hat, steht noch immer in der Werkstatt von Ralph Grieser. Für ihn ist der Fall jedoch abgeschlossen. »Den gelben 300 SL Roadster fanden wir in Malaysia und konnten bei dessen Untersuchung direkt und zweifelsfrei durchgeführte Manipulationen erkennen. Es kann halt nur ein Original geben«, sagt er.

Trotzdem ist es ihm ein Anliegen, dass Lug und Betrug auf dem Oldtimermarkt zukünftig unmöglich gemacht werden. Mit einigen Experten des Parlamentskreises für Automobiles Kulturgut werde zurzeit über verschiedene Maßnahmen beraten, sagt er. Zum Beispiel über eine zentrale Datenbank, in der bereits bestehende Fälschungen erfasst werden sollen. Gemeinsam mit Carsten Müller, dem Vorsitzenden des Arbeitskreises Automobiles Kulturgut, und anderen Szenegrößen, wie dem ehemaligen Daimler-Manager Erich Bertagnolli, gründete er zudem den Oldtimer-Schutzverband.

Wie viele gefälschte 300 SL weltweit oder auch nur in Deutschland existieren, das weiß niemand so genau. Ein Insider, der seit Jahrzehnten in der Branche aktiv ist, geht von circa 150 gefälschten 300 SL aus, die weltweit von Händlern in Umlauf gebracht worden seien. Gut möglich, dass im Laufe der nächsten Monate noch weitere Fälschungen auftauchen.

Oder auch nicht.

Viele Oldtimer-Besitzer, sagt der Forensiker Sebastian Hoffmann, wollten gar nicht so genau wissen, ob mit ihrem Sammlerstück alles in Ordnung ist. Obwohl sie sechsstellige Summen dafür bezahlt haben. Wobei – vielleicht auch gerade deswegen. Es gibt einen Mercedes-Oldtimer, in Deutschland zugelassen, den Hoffmann bereits dreimal untersucht hat. Dreimal schrieb er in sein Gutachten, dass es sich dabei um eine Fälschung handele. Und dreimal stand der jeweilige neue Besitzer anschließend wieder vor seiner Tür.

