

Beurteilung und Bewertung von historischen Fahrzeugen (Oldtimerbewertung)

1. Definition des Sammelbegriffs „Oldtimer“

Der Begriff „Oldtimer“ gilt heute ganz allgemein als ein Sammelbegriff für alte Fahrzeuge mit Erinnerungswert. In der Vergangenheit sind so viele Begriffe über historische Fahrzeuge (Oldtimer) entstanden, dass es notwendig erscheint, sie klar abzugrenzen. Was versteht man eigentlich unter dem Sammelbegriff „Oldtimer“ oder – wie es richtig heißen würde – „historische Fahrzeuge“?

Schon von der Art der Fahrzeuge gibt es ein großes Spektrum. Selbst wenn wir Wasser, Luft und Schiene ausklammern, bleibt noch genug Sammelwürdiges, was sich auf und neben der Straße bewegt:

- Mopeds, Roller und Motorräder bei den Einspurigen,
- die interessante Gruppe der Dreiräder für Personen und Lasten,
- Kraftwagen zur Personenbeförderung bis hin zum Autobus,
- Baufahrzeuge,
- Feuerwehren,
- landwirtschaftliche Geräte,
- Rennfahrzeuge,
- Militärisches.

2. Begriffsbestimmung

Das Hauptkriterium für historische Fahrzeuge ist aber natürlich das Alter. Darüber hinaus gibt es seit Sommer 1998 die Neufassung des Erlasses betreffend historische Fahrzeuge des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), 190.500/2-II/A/5/98.

Sämtliche Fahrzeuge bis zur Bauzeit 31. 12. 1955 gelten als „historische Fahrzeuge“, die von 1956 bis 1980 gebauten dann, wenn nicht mehr als 300 Exemplare je Type und Modell davon in Österreich zum Verkehr zugelassen sind.

Wie wichtig eine längerfristige, klare Regelung in Sachen historische Fahrzeuge ist, zeigt sich in einem aktuellen Entwurf zum Immissionsschutzgesetz-Luft, in dem zum derzeitigen Zeitpunkt, keinerlei Ausnahmen für Oldtimer vor-

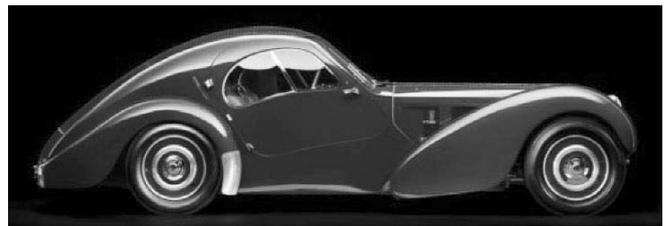


Abb. 1: Bugatti Type 57 SC Atlantic

gesehen sind. Ob es ein generelles Fahrverbot für Fahrzeuge ohne Abgasreinigung geben wird, wird zurzeit geprüft. Klar ist, dass es für Oldtimer, die der Pflege historischen fahrzeugtechnischen Kulturguts dienen, weiterhin Sonderregelungen geben muss.

Dass es durchaus auch anders geht, zeigt das Beispiel aus England: Seit dem 1. 1. 1996 sind in England zugelassene Veteranen-Fahrzeuge vor dem Baujahr 1970 von der Steuer befreit. Dies geht aus einem gemeinsamen Papier von Finanz- und Verkehrsministerium hervor, das am 28. 11. 1995 im Haushaltsplan verabschiedet wurde. Die Besitzer der rund 150.000 zugelassenen Oldtimer in England können die jährlich gesparten 170 Euro künftig „in die Erhaltung ihres Oldtimers investieren“, sagte ein Sprecher des Finanzministeriums.

Bevor ich zu den einzelnen Einteilungskriterien komme, möchte ich noch ganz kurz auf das Marktvolumen historischer Fahrzeuge eingehen.

England hat etwa 150.000 zum Verkehr zugelassene historische Fahrzeuge. In Österreich sind es laut Aufstellung des statistischen Zentralamtes über 50.000 Fahrzeuge, die älter als 20 Jahre sind und zum Verkehr zugelassen sind. Jener Bereich, der derzeit abgemeldet einer Restaurierung entgegenseht, wird nach eher vorsichtigen Schätzungen auf mindestens nochmals 50.000 Fahrzeuge geschätzt. 100.000 Fahrzeuge bedeuten immerhin einen Marktanteil von knapp 2 % am gesamten Fahrzeugbestand.

Seit 1990 hat sich die Zahl der Veteranenfans auch in Deutschland mehr als verdoppelt. Aufgrund einer Marktstudie des Deutschen Institutes für Demoskopie in Allensbach schätzt man den Umsatz am Veteranenmarkt weltweit auf über 14 Mrd. US-Dollar.

Für mich aber viel beeindruckender ist die Zahl der über 30-jährigen Fahrzeuge: Hier hat sich die Stückzahl gegenüber 1985 von rund 12.000 auf knapp 104.000 Fahrzeuge annähernd verzehnfacht. Eine derartige fulminante Marktentwicklung hat es in den letzten 25 Jahren wohl in keinem anderen Fahrzeugbereich gegeben.

3. Einteilungskriterien und Vorabinformation

3.1. Wie teilen internationale Clubs die Oldtimer ein?

Die Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA: Weltverband der Oldtimerclubs) definiert ein historisches Fahrzeug als ein mechanisch angetriebenes Fahrzeug,

- das mindestens 30 Jahre alt ist,
- das in einem historisch korrekten Zustand erhalten und gewartet wird,
- dessen Nutzung nicht auf täglichen Transport ausgerichtet ist und
- das wegen seines technischen und historischen Werts bewahrt wird.

Für FIVA-Anlässe sind die Fahrzeuge traditionell in folgende Klassen eingeteilt:

Klasse A: (Ancêtres-)Fahrzeuge, hergestellt vor Dezember 1904.

Klasse B: (Veteran-)Fahrzeuge, hergestellt zwischen Jänner 1905 und Dezember 1918.

Klasse C: (Vintage-)Fahrzeuge, hergestellt zwischen Jänner 1919 und Dezember 1930.

Klasse D: (Post-Vintage-)Fahrzeuge, hergestellt zwischen Jänner 1931 und Dezember 1945.

Klasse E: (Nachkriegs-)Fahrzeuge, hergestellt zwischen Jänner 1946 und Dezember 1960.

Klasse F: Fahrzeuge hergestellt zwischen Jänner 1961 und Dezember 1970.

Klasse G: Fahrzeuge hergestellt zwischen Jänner 1971 bis zum Alterslimit gemäß § 1.1. der FIVA.

Folgende Einteilungskriterien gelten derzeit als richtungsweisend für das historische Fahrzeug:

- FIVA-Code der Fahrzeugklassen,
- FIVA-Klassifizierung für Veranstaltungen,
- ÖMVV-Klassifizierung von Veteranenfahrzeugen,
- Perioden- und Klasseneinteilung nach Anhang „K“ der OSK,
- Erlass des BMVIT,
- Fahrzeugeinteilung gemäß § 2 Abs 1 KFG.

3.2. Vorabinformation

Versuchen Sie, wenn Sie einen Auftrag zur Bewertung eines historischen Fahrzeugs übernehmen, so viel wie möglich an Unterlagen von Ihrem Auftraggeber zu bekommen: alte, auch ausländische Fahrzeugpapiere, Fotos, Betriebsanleitungen, Zollpapiere, Versicherungspolizzen usw.; in jedem Fall sollten Sie über die Chassisnummer, die Motornummer, Motorbauart und Zylinderanzahl, die Aufbauart und ,wenn irgendwie möglich, auch das Baujahr Bescheid wissen. Bei Vorkriegsfahrzeugen wäre Folgendes noch ganz wesentlich zu wissen: Wer hat aufgebaut, bzw. ist das Fahrzeug irgendwann einmal im Laufe der Jahrzehnte umkarossiert worden?

Diese Vorabinformation sollte einem einzigen Zweck dienen: Vergewissern Sie sich, ob das zu befundende Objekt in dieser Form überhaupt je gebaut wurde. Lesen Sie sich ein, verschaffen Sie sich Informationen, und Sie werden sehen, Sie tun sich bei der Befundaufnahme wesentlich leichter. Und wenn Sie sich beim Einlesen noch die wesentlichen und speziellen Punkte, die Ihr Befundobjekt betreffen, notieren, so dürfte – eine gewissenhafte Befundaufnahme vorausgesetzt – nichts mehr passieren, und ganz nebenbei sind Sie auch mitten in einer Originalitätsprüfung angelangt.

Gerade die Originalität ist ein wesentlicher Bestandteil für die Bewertung eines historischen Fahrzeugs. Ein Fahrzeug im Originalzustand sollte immer höher bewertet werden als ein vergleichbares aber restauriertes Objekt.

Der Einstieg ist deshalb so ausführlich dargelegt worden, weil die Praxis immer wieder gezeigt hat, dass Klein- und Sonderserien mit oft nur ganz geringen, kaum merkbareren Veränderungen mitunter zu gravierenden Preisunterschieden am Markt geführt haben.

Ein Beispiel ist die ab Mai 1958 gebaute „5er“-Version des Jaguar XK 150. Der wesentlichste Unterschied bei der „S“-Version war der neue, von Harry *Weslake* überarbeitete „Straight-Port“-Zylinderkopf, erkennbar an den drei Stück SU-HD-8-Vergasern sowie an einem neuen zwölfblättrigen Lüfter aus Magnesium.

Ein wesentlich gravierenderes Beispiel ist die Vollaluminiumausführung beim legendären 300-SL-Flügelträger (W-198-I), von dem zwischen 1955 und 1956 insgesamt 30 Stück gebaut wurden (1955: 26 Stück, 1956: 3 Stück plus 1 Stück in GFK). Damit sich die Sache noch ein bisschen verwirrt, hat der erste „Alu“-300-SL eine Chassisnummer aus der sog Stahlserie (198/040500173), alle weiteren Alu-Coupés beginnen mit „198/043“ aufsteigend, lediglich das Kunststoff-Coupé hat eine eigene Nummer, nämlich „198/000000001“. Damit die Sache aber wirklich verworren wird, gibt es auch vom Werk zwei unterschiedliche Aussagen: *Uhlenhaut* spricht von insgesamt 31 Leichtbau-Coupés, *Nallinger* dagegen von 30 gebauten Fahrzeugen.

Das Beispiel des 300 SL wurde deshalb so ausführlich präsentiert, weil

- dieses Fahrzeug von einer der renommiertesten Automobilfirmen der Welt gebaut wurde,
- es zu den zehn bedeutendsten Nachkriegssportwagen der Welt zählt
- und es auch zu jener Handvoll Fahrzeuge gehört, über die am meisten publiziert, recherchiert bzw dokumentiert wurde.

Sogar in diesem Fall ist eine eindeutige Zuordnung nicht ohne Weiteres durchzuführen.

Der wesentlichste Unterschied zwischen Stahl und Aluminium schlägt sich im Preis nieder – ein Alu-Coupé kostet heute locker mehr als das Dreifache eines Stahl-Coupés. Anhand dieses Beispiels kann man ermessen, wie schwierig es mitunter sein kann, Fahrzeuge kleinerer englischer oder italienischer Hersteller zuzuordnen, zu befunden und zu bewerten.

Vorsicht ist etwa auch bei dem 1975 von Ferrari in Paris präsentierten 308 GTB geboten: Die ersten 808 bei *Scaglietti* in Modena gebauten Karossen waren zur Gänze aus Kunststoff (Vetroresina) und werden heute gut ein Drittel über dem Wert vergleichbarer Stahlkarosserien gehandelt.

Aber Achtung: Selbst wenn der Magnet nicht haften bleibt, muss es sich nicht unbedingt um eine der 808 Kunststoffkarossen handeln; aus Kunststoff war dann später noch der Heckbereich unterhalb der Sicke, während sich die Fronthaube bei allen Modellen in Aluminium präsentierte. Ohne spezielle Typenkenntnis sind Wertschätzungen oft eine reine Spekulation.

4. Bewertungsfaktoren

4.1. Einteilung nach Fahrzeugkategorien

- **Mopeds**, Roller und Motorräder mit und ohne Seitenwagen = Klasse L1 bis L4.
- **Motordreiräder** für Personen und Lasten = Klasse L5.
- **Kraftwagen** zur Personenbeförderung mit höchstens acht Sitzen außer dem Lenker = Klasse M1.
- **Kraftwagen** zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzen außer dem Lenker = Klasse M2 und M3.
- **Kraftfahrzeuge** zur Güterbeförderung = Klasse N1 bis N3.
- **Spezialfahrzeuge** für Feuerwehr und andere Kommunalbetriebe, Armee-Straßenfahrzeuge mit Motorantrieb bzw Gummi- oder Kettengliedern.

4.2. Einteilung nach Betriebsarten

- Otto-, Zweitakt-, Diesel- und Elektromotoren.
- Dampfaggregate.

- Mixt-/Hybridantrieb mit Otto-, Zweitakt-, Diesel- und Elektromotoren.

4.3. Beurteilung der verschiedenen Aufbauarten

Neben der Fahrzeugkategorie und den Betriebsarten zählen die unterschiedlichen Karosserieaufbauten wohl zu den wesentlichsten Bewertungsfaktoren. Bei den Karosserieaufbauten kann es mitunter sehr heikel werden. Eher kleinere Unterschiede wirken sich bei der Bewertung oft gravierend aus.

Um noch einmal auf den legendären Jaguar XK zurückzukommen: Dort macht die Differenz zwischen Roadster und Cabriolet (korrekterweise müsste es ja **DHC** heißen), je nachdem, ob es sich um einen XK der 120-, 140- oder 150er-Baureihe handelt, locker zwischen 15.000 und 20.000 Euro aus – selbstverständlich jeweils bei vergleichbaren Fahrzeugen (zB im Erhaltungszustand „2“).

Beim XK 120 würde ich mich persönlich dieser Meinung allerdings nicht unbedingt anschließen: Das Cabriolet (sprich **DHC**) war nicht nur der letzte Spross seiner Generation, sondern auch gleichzeitig das seltenste Modell der gesamten XK-120er-Baureihe. Zwischen April 1953 und September 1954 wurden davon lediglich 294 Stück mit Rechtslenkung und 1.471 Stück mit Linkslenkung gebaut. So gesehen gibt es eine Menge internationaler Sachverständige, die eher das rechtsgelenkte DHC am höchsten bewerten.

Ganz eng wird die Sache dann beim Mercedes Benz Typ 600 (W 100): Zwischen der Limousine und dem Pullmann-Landaulet mit langem Radstand liegen sechsstellige Euro-Differenzen. Vom W 100 gab es übrigens auch **ein** Coupé aus dem Jahr 1965 (mit auf 2.980 mm verkürztem Radstand) sowie 1971 **einen** Pullmann-Landaulet in einer Sonderausführung mit sechs Türen.

Zwischen 1963 und 1981 wurden 2.190 Limousinen, 428 Pullmann und 59 Landaulets gebaut. Berühmtester W 100 war zweifellos der Papst-Landaulet mit dem mittlerweile legendären Kennzeichen „SCV 1“ (Stato Citta Vaticano 1).

Noch diffiziler ist die Geschichte bei den Vorkriegsfahrzeugen. Hier wurden ja, vor allem bei den Spitzenfahrzeugen, in erster Linie nur Fahrgestelle mit Motor, Achsen, Radaufhängungen. Räder und Kraftübertragung, sog „Rolling-Chassis“ ausgeliefert. Den jeweils individuellen Aufbau hat dann eine der in den Zwanziger- und Dreißigerjahren in der Hochblüte stehenden Karosseriefirmen, wie zB *Gläser* in Dresden oder *Erdmann* und *Rossi* in Berlin oder *Keibl* in Wien, durchaus auch nach den speziellen Wünschen der Auftraggeber ausgeführt.

Allein bei den 50 zwischen 1929 und 1931 gebauten 4,5-Liter-Kompressor-Bentleys, auch „Blower“ oder „Supercharger“ genannt, gab es keine drei gleich ausgelieferten Fahrzeuge. Darüber hinaus wurden den einzelnen Fahrzeugbesitzern im Verlauf der Jahre vom Werk selbst die

unterschiedlichsten Umbauten angeboten. So konnte man sich, laut einer Werksveröffentlichung aus dem Jahr 1930, um 45 Pfund Sterling den Kompressor wieder demontieren lassen und auf eine neue SU-Vergaseranlage umrüsten. Ab den späten Fünfzigerjahren wurde dann alles wieder auf Kompressor umgerüstet.

Ähnlich wie bei Bentley ging es in den Zwanziger- und Dreißigerjahren aber bei fast allen Automobilfabriken zu. Darüber hinaus ließen viele Besitzer ihre Fahrzeuge manchmal sogar mehrfach umkarossieren.

4.4. Spezial- und Kleinserien

Über den 4,5 Liter Kompressor Bentley sind wir automatisch beim nächsten Punkt, den Spezial- und Kleinserien, angelangt. Beim Befunden und Bewerten von Fahrzeugen aus derartigen Sonderserien kann man gar nicht vorsichtig genug sein.

Wenn man mit derartigen Fahrzeugen konfrontiert ist, kann man nur den Rat geben, doppelt und dreifach zu recherchieren, denn einerseits sind derartige Fahrzeuge in der Regel weit höher zu bewerten als vergleichbare Standardmodelle, andererseits ist der Manipulation, gerade in diesem Bereich, Tür und Tor geöffnet. Allerdings, und das muss man auch sagen, hat es zu keiner Zeit so viel erstklassige Literatur und Dokumentation gegeben wie heute, und dort werden diese Sonderserien schon sehr umfangreich behandelt, dargestellt und exakt aufgelistet.

Es existiert kaum eine große Marke, für die nicht alle Details, aber – und das ist für die Arbeit des Sachverständigen sehr wichtig – in der Regel auch alle Fahrgestellnummern, dokumentiert sind. Bei vielen Marken wurden auch noch die verschiedenen Besitzer und die Fahrzeughistorie festgehalten. Über den vorhin erwähnten 4,5-Liter-Kompressor-Bentley existiert ein sog Auslieferungsregister, in dem nicht nur alle 50 gebauten Fahrzeuge mit Chassisnummern festgehalten sind, sondern auch, wer sie gekauft hat und mit welchen Auf- bzw Umbauten sie ausgeliefert wurden. Ähnliches existiert auch vom MG/K3 bzw den diversen K2-Umbauten.

In diese Kategorie fallen aber auch Fahrzeuge wie der zwischen 1972 und 1973 1.036-mal gebaute Porsche Carrera RS 2.7, der heute rund 15-mal so hoch notiert wie ein Porsche 911/2.7 aus der Bauzeit zwischen 1973 und 1977.

In den Bereich der Klein- und Spezialserien fallen aber auch jene Fahrzeuge, die für den Motorsport um- bzw aufgebaut wurden. Hier gilt die Faustregel: Je kleiner die Stückzahl, je größer der sportliche Erfolg und je berühmter die Fahrer, die damit gefahren sind, um so höher sind auch die Preise.

Als einsame Höhepunkte in dieser Kategorie gelten der insgesamt 54-mal gebaute C-Typ oder der in einer geringeren Stückzahl – es waren exakt 13 – gebaute E-Typ Lightweight

aus dem Hause Jaguar sowie der 250 GTO bzw 250 GT/SWB aus der weltberühmten italienischen Sportwagenschmiede Ferrari. Vom 250 GT/SWB wurden noch 167 Fahrzeuge gebaut, vom GTO waren es dann nur noch 39 Stück, und vom Modelljahrgang 1964 wurden ganze drei Stück neu gebaut.

Automobile dieses Kalibers erzielen bei den großen internationalen Auktionen einsame Rekordhöhen, vorausgesetzt, es handelt sich um echte Fahrzeuge. Echt deshalb, weil sich nirgendwo im Bereich der historischen Fahrzeuge höhere Gewinne erzielen lassen als in dieser Kategorie. Es darf daher nicht verwundern, wenn gerade in diesem Bereich auch am meisten manipuliert und gefälscht wird.

4.5. Echtheitsprüfung

Allein bei den 167 zwischen 1959 und 1962 gebauten Ferrari 250 GT/SWB ist der Mogelei Tür und Tor geöffnet; verließen doch lediglich rund 40 Fahrzeuge das Werk als sog „Competizione“-Version, was so viel wie eine Karosserie komplett in Aluminium bedeutet. Türen und Hauben waren allerdings auch bei der Stahlversion in Leichtmetall ausgeführt.

Wer sich je die Mühe gemacht hat, in Detailfragen von Ferrari-Fahrzeugen einzutauchen, der wird bestätigen können, dass gerade die Marke mit dem springenden Pferd eine Sonderstellung einnimmt. Wohl bei keiner anderen Autofirma gab es so kleine Serien wie bei Ferrari, und diese waren zu allem Überfluss dann auch noch in sich unterschiedlich.

Einigen Preisklassen unterhalb der millionenteuren Ferrari, Jaguar, Bugatti und Aston Martin findet ein anderes Handwerk mit dem Ruhm vergangener Fahrzeuge statt. So erleben dereinst berühmte, heute oft nicht mehr existente Nobelterhersteller eine eigenartige Wiedergeburt in Form von Nachbauten, Replicas und Kopien.

So fertigt etwa die britische Firma *Proteus* exakte Nachbauten von so exklusiven und im Original sündhaft teuren Klassikern wie dem Jaguar-C-Typ oder dem D-Typ (Le Mans-Gewinner 1955, 1956 und 1957). Auch diese Nachbauten sind nicht Replicas im landläufigen Sinne mit aufregenden Formen und Großserientechniken unter billigem Kunststoff, sondern mit höchster Präzision und viel englischer Liebe zusammengebaute „wahre Oldtimer“, deren Kaufsumme sich in einem anständigen Euro-Bereich bewegt und die – ganz wesentlich – auf den ersten Blick von einem Original fast nicht zu unterscheiden sind.

Gerade der Bereich der Kopien wird auch ein immer stärkeres Problem für den Sachverständigen, die C- und D-Typen vom Jaguar „Proteus“ sind hier nicht die Ausnahme geblieben. Heute gibt es exakte Nachbauten vom legendären Ford GT 40 ebenso wie von der Shelby-Cobra, vom Porsche Spyder 550A-1500 RS oder dem Jaguar Typ E/Lightweight.

Vom Letzteren fahren heute bei den internationalen Oldtimerveranstaltungen auf der ganzen Welt weit mehr als doppelt so viele der je gebauten zwölf oder 13 Fahrzeuge (so genau legen sich die Historiker da nicht fest).

Eine kleine Orientierungshilfe: Mit Ausnahme von zwei Fahrzeugen beginnen alle Fahrgestellnummern des Lightweight mit „850 ...“ und sind rechtsgelenkt. Lediglich ein im Besitz von Philip *Renault* befindliches Lightweight-Coupé hat Linkslenkung und beginnt mit der Fahrgestell-Nummer „890 ...“ Ein Fahrzeug, der erste Werks-Semi-Lightweight mit dem sog „Low-Drage“-Aufbau, hat die Fahrgestell-Nummer EC 1001. Ganze neun Fahrzeuge hatten übrigens einen „Alu-Motorblock“. Diese werden heute – wenn überhaupt – zu schwindelerregenden Preisen gehandelt.

In Sachen Echtheitsprüfung sollte man so vorsichtig wie nur irgendwie möglich sein und grundsätzlich allem und jedem misstrauen – zumindest so lange, bis die Echtheit nicht absolut lupenrein und, wenn möglich, 200%ig nachgewiesen ist.

Man sollte auch vorsichtig mit all jenen Daten sein, die man den diversen Fahrzeugpapieren entnehmen kann; da wurde in der Vergangenheit, mit Ausnahme der Fahrgestell- und Motornummer, offensichtlich nicht viel geprüft bzw recherchiert. Die meisten Daten wurden so übernommen, wie sie vom Antragsteller eingereicht wurden. Geradezu klassisch zB beim Jaguar XK: Hier wurden die Begriffe „Cabriolet“ und „Roadster“ immer wieder vermischt.

4.6. Zustands- und Klasseneinteilung

Egal, ob vor oder nach dem Ersten oder Zweiten Weltkrieg, ob Coupé, Limousine oder Roadster, ob Gran Turismo oder Dreirad, einer der wesentlichsten Faktoren bei der Bewertung sollte immer der Zustand des jeweiligen Fahrzeugs sein

Im gesamten historischen Fahrzeugbereich wird heute fast ausschließlich nach den fünf Zustandskategorien bewertet, wobei die Spitzengruppe, Zustand 1 = Showroom-Condition, sowie die Restaurierungskategorie, Zustand 5, in den folgenden Ausführungen kaum berücksichtigt werden. Das Gros aller Zustandsbewertungen bewegt sich fast ausschließlich zwischen den Kategorien 2 und 4.

Die Wertskala von 1 bis 5 bedeutet (laut Inter-Classic):

- **1 = „Exzellenter Originalzustand“** oder nach den Originalspezifikationen toprestauriert. Concours- und/oder Kollektionsfahrzeuge der Spitzenklasse. Keine fehlerhaften Aggregate oder unzeitgemäße Details. **Sehr selten!**
- **2 = „Sehr guter Originalzustand“** oder fachgerecht restauriert. Keine technischen Mängel, nur leichte Gebrauchsspuren. Minimale Zugeständnisse an das Wagenalter. Keine fehlenden Teile.

- **3 = „Guter Allgemeinzustand“:** eventuell ältere Restaurierung. Unbedeutende Mängel, voll fahrbereit. Keine nennenswerten Rostschäden. Für eine unmittelbare Zulassung bereit.
- **4 = „Akzeptabler Zustand“:** reparaturbedürftig, bedingt fahrbereit, eventuell teilrestauriert. Leichte bis mittlere Durchrostung. Mit wenig Aufwand zu reparieren, respektive restaurieren.
- **5 = „Unrestaurierter, mangelhafter Zustand“:** annähernd komplett, kaum fahrbear, viel Rost, größere Investitionen nötig, Restaurierung aber noch durchführbar. Keine Wracks oder Ersatzteilträger.

Einige Publikationen führen auch noch die Klasse

- **6 = als „desolat und reiner Teileträger“** an, wobei festzuhalten ist, dass die Wertskalen von „Classic Data“ oder von Prof. *Danner* (Bewertung von Kraftfahrzeugen) fast identisch sind.

Entstanden ist dieses System in den Fünfzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts in den Vereinigten Staaten, und zwar ursprünglich zur Beurteilung bei den damals in Mode gekommenen Concours d'Élégance. Über Prof. *Danner* ist dieses System dann nach Deutschland gekommen und hat von dort aus – allerdings schon als Bewertungsschema für Veteranenfahrzeuge – Eingang in den europäischen Raum gefunden.

Der nächste Schritt sollte die sorgfältige Zuordnung in die jeweilige Zustandskategorie sein. Um hier nicht gleich die Übersicht zu verlieren, ist es von Vorteil, das Fahrzeug in mehrere Baugruppen aufzuteilen und mittels Checkliste und Punktesystem zu beurteilen.

Hier wird die Beurteilung eines Fahrzeuges systematisch, Baugruppe für Baugruppe, mittels Punktebewertung durchgeführt. Der Zustand ist einer der wesentlichsten wertentscheidenden Faktoren überhaupt; und gerade diesen Zustand, mit all seinen mehr oder weniger verborgenen Mängeln, gilt es erst einmal festzulegen.

Anwendungshinweise für Checklisten

Die Checklisten ermöglichen eine Beurteilung des technischen Fahrzeugzustands, ein Erkennen der Mängel und Einfließenlassen in die Wertermittlung. Je Position können maximal die in der linken Spalte angegebenen Punkte vergeben werden.

Individuelle Bewertungsmöglichkeit (Ermittlung der Qualitätsstufe)

exzellent	100 %
sehr gut	80 %
gut	60 %
ausreichend	40 %
mangelhaft	20 %
fehlend	0 %

Beurteilung und Bewertung von historischen Fahrzeugen (Oldtimerbewertung)

Beispiel: Die mögliche Maximalpunktzahl dieser Position ist „40“; daraus folgt:

- exzellent = 40 Punkte,
- sehr gut = 32 Punkte,
- gut = 24 Punkte,
- ausreichend = 16 Punkte,
- mangelhaft = 8 Punkte,
- fehlend = 0 Punkte.

Bei der Punktevergabe sollte die gesamte Bandbreite von 0 bis zur maximal möglichen Punktezahl ausgenutzt werden. Bei in Checklisten enthaltenen Fahrzeugteilen, die am zu bewertenden Fahrzeug im Originalzustand nicht vorhanden sind, ist die volle Punktezahl einzutragen (zB Verdeckgestänge bei geschlossener Limousine etc) → siehe Checkliste. Mit diesem oder einem ähnlichen System lässt sich annähernd ermitteln, wie weit ein Fahrzeug vom imaginären Idealzustand entfernt ist.

Checkliste für die technische Fahrzeugbewertung bei Oldtimern

	Punkte	
	maximal möglich	eigene Feststellung
1.0 Karosserie		
1.1 Originalität (auch Typenschild), keine nachgebauten Kunststoffanbauteile	40	
1.2 kein Rost	70	
1.3 Zustand der tragenden Teile (Rahmen, Bodengruppe, Längs-/Querträger, Holme, Bodenblech etc.)	60	
1.4 Zustand der Karosseriehölzer	60	
1.5 Flächigkeit der Karosserie, keine Beulen, keine sichtbaren Reparaturen	30	
1.6 Sitz, Flächigkeit und Zustand der Anbauteile (Kotflügel, Türen, Motorhaube, Deckel, Trittbretter etc)	25	
1.7 Funktion der beweglichen Anbauteile (Türen, Motorhaube, Deckel, Schiebedach etc)	5	
1.8 Zustand und fester Sitz der Scharniere (Türen, Deckel, Hauben, Klappen)	10	
1.9 Abdichtgummis vorhanden und in Ordnung (Türen, Hauben, Deckel, Tankstutzen, Scheiben etc)	10	
1.10 Originalität und Zustand von Beleuchtung und Signaleinrichtungen (Lampen, Leuchten etc)	10	
1. Maximalpunkte Karosserie:	320	
2.0 Lackierung		
2.1 Keine Kratzer, keine Risse	12	
2.2 Keine Unterrostung	12	
2.3 Glanz	4	
2.4 Authentischer Farbton, Farbzusammenstellung	12	
2. Maximalpunkte Lackierung:	40	
3. Chromteile		
3.1 Keine Rostflecken, kein Abblättern	10	
3.2 Keine Kratzer, Beulen und Beschädigungen	10	
3.3 Einwandfreie Anbringung	10	
3.4 Alte Teile original	10	
3. Maximalpunkte Chromteile:	40	
4.0 Verglasung und Verdeck		
4.1 Scheiben bruch- und rissfrei, nicht angelaufen	10	
4.2 Front- und Seitenscheiben-Gängigkeit	5	
4.3 Verdeckgestänge – Funktion und Zustand	15	
4.4 Verdeckstoff(e) und Persenning – Zustand	15	
4.5 Hardtop – Zustand und Passgenauigkeit	5	
4. Maximal-Punkte Verglasung und Verdeck	50	

Beurteilung und Bewertung von historischen Fahrzeugen (Oldtimerbewertung)

	Punkte	
	maximal möglich	eigene Feststellung
5.0 Räder und Bereifung		
5.1 Felgen und Radzierdeckel – Zustand, Originalität	17	
5.2 Reifen – Zustand, richtige Größe	10	
5.3 Reserverad original untergebracht	3	
5. Maximalpunkte Räder und Bereifung:	30	
6.0 Fahrgestell und Fahrwerk		
6.1 Sauber, rostfrei, unbeschädigt, abgeschmiert, normale Fahrgeräusche	40	
6.2 Alle Fahrgestellteile original	40	
6.3 Vorderachse mit Federn, Stoßdämpfer, Spurstangen und Lenkung einwandfrei	30	
6.4 Hinterachse mit Federn, Stoßdämpfer, Differential	30	
6.5 Bremsanlage – Funktion, Verschleißzustand	30	
6.6 Auspuffanlage einwandfrei	10	
6.7 Gelenkwellen, Kraftübertragung in Ordnung	20	
6.8 Fahrzeug fahrbereit, TÜV abgenommen	20	
6. Maximalpunkte Fahrgestell und Fahrwerk:	220	
7.0 Motor, Getriebe, Elektrik, Kühlung		
7.1 Gesamteindruck, Sauberkeit, keine Ölsuren und sonstige Undichtigkeiten	20	
7.2 Alle Teile unter der Motorhaube original	40	
7.3 Motorleerlaufgeräusch einwandfrei	25	
7.4 Öldruck und Wassertemperatur in Ordnung	25	
7.5 Kraftstoffanlage in Ordnung (Kraftstoffpumpe, Ansaugkrümmer, Luftfilter, Vergaser, Einspritzpumpe, Gestänge, Leitungen, Tank etc.)	20	
7.6 Elektrische Anlage in Ordnung (Zündanlage, Lichtmaschine, Anlasser, Batterie, Verkabelung etc)	20	
7.7 Kühlsystem in Ordnung (Wasserpumpe, Thermostat, Kühler, Lüfter, Schlauchverbindungen, Heizung etc)	20	
7.8 Getriebe, Kupplung in Ordnung	30	
7. Maximalpunkte Motor, Getriebe, Elektrik, Kühlung:	200	
8.0 Innenausstattung		
8.1 Optischer Gesamteindruck, Originalität	20	
8.2 Sitze (Gestelle, Polster, Beschläge) – Funktion, verwendete Materialien, original, Bestzustand	20	
8.3 Armaturenbrett komplett in Ordnung, original	30	
8.4 Verkleidungen, Griffe, Sonnenblenden, Dachbespannung – Verarbeitung, richtige Materialien	15	
8.5 Bodenbeläge passend, Bodenbretter – Klappen in Ordnung	5	
8.6 Notsitze, Kofferraum, Bordwerkzeug – originaler Bestzustand	10	
8. Maximalpunkte Innenausstattung:	100	

Gesamtpunktzahl durch 10 dividiert = technischer Fahrzeugzustand bzw **Fahrzeugwert in Prozent**

Fahrzeugwert in Prozent = $\frac{\text{Gesamtpunktzahl}}{10} = \dots \%$
--

Ermittlung der Qualitätsstufe siehe Diagramm „Ermittlung der Qualitätsstufe“.

Die deutsche Fachzeitschrift *Markt* hat vor rund 25 Jahren in Zusammenarbeit mit dem Kfz-Sachverständigen *Strauch* ein System publiziert, bei dem auch die jeweiligen anteilmäßigen Restaurierungskosten in die Bewertung miteingeflossen sind, und zwar getrennt nach Material und Arbeitszeit. Das System war sehr umfangreich, arbeitsintensiv und daher auch mit einem gewaltigen Zeitaufwand verbunden; so gesehen hat sich das vorhin gezeigte System wohl eher durchgesetzt.

Achtung: Die oben angeführten Qualitätsstufen geben nur Aufschluss über den jeweiligen Erhaltungs- bzw. Restaurierungszustand eines Fahrzeugs; andere, ebenfalls wichtige Beurteilungskriterien, wie die Karosserieart, die technische und zeitgeschichtliche Bedeutung, die geringe Stückzahl, die regional und national unterschiedliche Marktlage, der Karosseriebauer, die Seltenheit eines Fahrzeugs oder dessen motorsportliche Herkunft, sind in dieser Beurteilung nicht berücksichtigt.

Die Bewertung historischer Kraftfahrzeuge sollte nur nach entsprechender Marktbeobachtung und auf Basis umfangreicher Archivunterlagen vorgenommen werden. Alle noch so korrekt geführten Bewertungslisten können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich hier um einen dynamischen Markt handelt, der ständig in Bewegung ist. Die Marktbeobachtung sollte immer „up to date“ sein.

5. Orientierungshilfen zur Bewertung

- Inter-Classic (Schweiz),
- Marktspiegel (Classic-Data/Deutschland),
- Miller's (Großbritannien),
- Oldtimerkatalog Heel (Deutschland),
- Colletible Vehicle (Auktionsergebnisse/USA),
- Hemmings Motor News (USA),
- Motor Klassik (Deutschland).

Darüber hinaus gibt es noch eine ganze Reihe derartiger Auflistungen bzw. Marktnotierungen, eines gilt aber wohl für alle gleich: Es kann sich immer nur um eine Unterstützung, eine Hilfe für den Sachverständigen handeln; bewertet sollte immer individuell, je nach Fahrzeugzustand, werden.

Erwähnenswert vielleicht noch der englische *Miller*: Hier finden Sie nicht nur PKW, sondern schlichtweg alles, was im Automobilia-Bereich gesammelt wird: Motoren, Bilder, Plakate, Koffer, Rennwagen usw.

Vor der entscheidenden Wertermittlung wäre die Frage nach dem Zweck der Schätzung gewissermaßen von elementarer Bedeutung. Vor allem dann, wenn keine österreichischen Fahrzeugpapiere vorhanden sind, wäre auch die Frage berechtigt, ob dieses Fahrzeug in Österreich verzollt, typisiert und ob die NoVA bzw. CO₂-Abgabe abgeführt wurde.

6. Fahrzeugbewertung

6.1. Marktbeobachtungen

Bei der Bewertung selbst ist dann **in erster Linie** die Fach- bzw. Marktkenntnis des jeweiligen Sachverständigen entscheidend, wobei hier sicher der Grundsatz gilt: Je mehr Vergleichsfaktoren, sprich Marktbeobachtungen, man hat, umso exakter, realistischer und marktnäher wird die Bewertung sein.

Bei Werten aus unterschiedlichen Ländern ist jedoch in jedem Fall darauf zu achten, wie diese unterschiedlichen Werte der einzelnen Märkte untereinander in ein Verhältnis

zu setzen sind (nicht unwesentlich sind hier die einzelnen unterschiedlichen Abgaben wie zB NoVA usw).

Achtung auf die unterschiedliche Gewichtung der Heimmärkte! Aber nicht immer gibt es einen sog „Heimvorteil“. So werden zum Beispiel in Großbritannien Rolls Royce und Bentley derzeit verhältnismäßig nieder bewertet. In den USA werden Nachkriegs-, aber auch Vorkriegsfahrzeuge in der Regel ebenfalls wesentlich niedriger gehandelt als in Europa; die Ausnahme bilden hier all jene Prunkstücke aus der Zeit Ende der Zwanziger- und Anfang der Dreißigerjahre, wie zB die Zwölf- und Sechzehnzyylinder-Cadillacs. Ähnlich verhält sich der Markt auch in Italien: So sind zB Nachkriegs-Alfa Romeos vergleichsweise günstig zu haben, Vorkriegsfahrzeuge wie die legendären 6C oder 8C, ebenfalls aus dem Hause Alfa Romeo, gelten aber auch hier als nahezu unbezahlbar.

Und auch in Österreich macht der Markt keine Ausnahme: Die legendären Fahrzeuge von Austro Daimler, aber auch ein Steyr Typ 200 oder 220, werden nirgendwo höher gehandelt als hierzulande.

Eines sollte in jedem Fall gelten: Ein Mindestmaß an vergleichbaren Verkaufsdaten sollte wohl vorliegen, als Untergrenze zumindest fünf absolut vergleichbare Daten.

Hat man die Basis dieser vergleichbaren Daten geschaffen, so kann man beginnen, die Bewertung vorzunehmen. Aber **Vorsicht: Der Wert sollte in erster Linie erkannt und nicht bestimmt werden!**

6.2. Wertermittlung

Für die Wertermittlung gäbe es einmal den rechnerischen Weg (Prof. *Danner*), und zwar:

- „die errechnete Gesamtpunktzahl dividiert durch 10 ergibt den **Fahrzeugwert in Prozent**“.

Der maximale Wiederbeschaffungswert für den zu bewertenden Fahrzeugtyp wären 100 % in der Qualitätsstufe 1 (durch Marktbeobachtung ermittelt). Der rechnerische Wiederbeschaffungswert ergibt sich aus dem ermittelten Fahrzeugwert in Prozent.

Beispiel

Fahrzeugwert in Prozent/Zustand	75 %
maximaler Wiederbeschaffungswert	100.000 Euro
rechnerischer Wiederbeschaffungswert	75.000 Euro

Achtung: Dieser Wert ist immer durch Marktbeobachtungen zu bestätigen oder zu korrigieren. Nur rechnerisch lässt sich kein marktgerechter Wiederbeschaffungswert ermitteln!

Eine weitere Möglichkeit, den Wiederbeschaffungswert eines historischen Fahrzeugs einzugrenzen, ist folgende:

- Aus der errechneten Gesamtpunktzahl (Checkliste) und dem Diagramm „Ermittlung der Qualitätsstufe“ ergibt sich die **entsprechende Qualitätsstufe**.
- Nun versucht man, auf dem Oldtimermarkt den Wiederbeschaffungswert für ein Fahrzeug dieser Quali-

tätsstufe festzustellen, zB über den Weg des ermittelten Durchschnittswerts: Die Summe aller Werte minus des billigsten und des teuersten Fahrzeuges muss man bei zehn Fahrzeugen also durch 8 dividieren; das Ergebnis ist dann der rechnerische Durchschnittswert eines vergleichbaren Fahrzeuges; durch den Abzug des teuersten und billigsten Fahrzeuges schaltet man einen zu großen Einfluss von sog „Ausreißern“ nach oben und nach unten aus.

Hat man einen Durchschnitts- bzw Mittelwert errechnet, so obliegt es der Fachkenntnis des SV bzw dem Gefühl für den Markt, wo das jeweilige Modell einzuordnen wäre. Hier sollten all jene Bewertungsfaktoren (zB unterschiedliche Ausführungen der jeweiligen Fahrzeuge), die bei der vorher angeführten Wertermittlung eventuell unberücksichtigt geblieben sind, einfließen (ein Fahrzeug mit einer bestimmten technischen Ausführung oder einer speziellen Karosserie ist gegenüber dem Basis- oder Durchschnittsmodell um rund x % höher oder niedriger zu bewerten, zB Jaguar XK 150 Coupé mit Stoffschiebedach).

Ein falscher Bezug zum Markt oder eine gegenstandslose „Scheinberechnung“ wäre allerdings völlig falsch!

Der Wert eines historischen Fahrzeugs ist erst dann mit Sicherheit bekannt, **wenn es verkauft wurde.**

Achtung bei der Bewertung: Alle Auflistungen, Auktionsergebnisse etc – all diese Ziffern können immer nur Richtwerte sein. Letztendlich entscheiden, sprich bewerten, muss immer der Sachverständige alleine und unabhängig.

Bei **unrestaurierten Fahrzeugen** sollte als Faustregel Folgendes gelten: Ein unrestauriertes Fahrzeug darf **höchstens ein Viertel** jenes Betrags kosten, den das fertig restaurierte Exemplar wert wäre.

Nun werden aber gerade unrestaurierte Exemplare von in die Jahre gekommener Fahrzeuge einen höchst unterschiedlichen Grad an Verschleiß aufweisen. Misstrauisch muss man Fahrzeuge beurteilen, die über Jahrzehnte mit Tricks und Improvisationen im Betrieb gehalten wurden. Häufig kommen solche Fahrzeuge aus den ehemaligen Ostblockstaaten. Um diese Gefährte zu beurteilen, braucht es sehr viel Sachkenntnis, denn sehr oft wurden nicht nur Stoßstangen, Lampen und Instrumente modernisiert. Es kommt auch nicht selten vor, dass ganze Aggregate, wie Motoren, Getriebe oder Achsen, von einem modernen Fahrzeug eingebaut wurden. Das war offensichtlich auch der Grund dafür, dass nach dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 der prophezeite Boom historischer Fahrzeuge von Ost nach West eigentlich nicht eingetreten ist.

Dass mit der Zahl der Jahre auch automatisch der Wert steigt, stimmt nur fallweise. Denn immer mehr Veteranenliebhaber wollen heute mit ihren Fahrzeugen den Spaß beim Fahren genießen, und das wird mit Vorkriegsfahrzeugen aufgrund der enormen Instandhaltungskosten mitunter problematisch und kostspielig – abgesehen von der technischen Ausstattung: So sind viele dieser Fahrzeuge in das heutige Verkehrsgeschehen eher schwierig einzugliedern.

Das war mit ein Grund, warum in den letzten Jahren Sport- bzw. Grand-Tourismo-Wagen aus den 50er- und 60er-Jahren die höchsten Preise bei Auktionen erzielten. Einerseits kann man mit ihnen noch ganz passabel im heutigen Verkehr mitfahren, andererseits gibt es ein derart großes Angebot an Sportveranstaltungen und Club-Ausfahrten, dass man während der schönen Jahreszeit beinahe jedes Wochenende unterwegs sein kann.

Achtung: Originalfahrzeuge mit Historie sind immer höher zu bewerten als Restaurierungen! Hier gibt es auch klare Richtlinien: Je genauer die historische Herkunft eines solchen Fahrzeugs dokumentiert ist, um so höher liegt der Preis. Sollte es sich allerdings um eines jener raren Exponate handeln, mit denen sporthistorische Größen wie *Moss, Clark, G. Hill, P. Hill, Ireland* usw nachweislich an einer Veranstaltung teilgenommen haben, so steigen die Preise hier fallweise ins Unermessliche.

Wesentlich schwieriger wird es bei der Definition des zeitgeschichtlichen oder automobilhistorischen Werts. Hier ist man ausschließlich auf das individuelle Gutachten des jeweiligen Sachverständigen angewiesen. Alle Listen oder Aufstellungen, auf denen die zeitgeschichtliche Bedeutung einzelner Fahrzeuge aufscheinen hätte sollen, haben bis dato nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Weder die FIVA-Liste der sog „Recommended Cars“, auf der sammlungswürdige Fahrzeuge aufgelistet werden sollten, noch die US-Liste „Milestones der Automobilgeschichte“ konnten sich langfristig durchsetzen. Hier muss offensichtlich das Fachwissen jener Person herhalten, die über den jeweiligen zeitgeschichtlichen oder automobilhistorischen Wert zu befinden hat (zB letzter Käfer vom Band, *Renners* erster Staatswagen von 1945, der Cadillac von *Elvis Presley* usw usf).

7. Zusammenfassung

- Zuerst sollte die eindeutige **Zuordnung bzw Modellbestimmung** (welche Ausführung, von wann bis wann gebaut, wo gebaut usw) stehen. Hier sollte auch der Bereich „Originalität“ sehr sorgfältig geprüft werden. Wenn hier ein Fehler passiert, so ist das ganze Gutachten nicht mehr zu gebrauchen, da es ja auf völlig falschen Voraussetzungen basieren würde.
- Der nächste Schritt wäre dann die **exakte Feststellung des Fahrzeugzustands** und die **Zuordnung** in eine der vorher erörterten Zustandsklassen (von 1 bis 5).
- Als dritter und letzter Schritt bleibt noch die **Bewertung des Fahrzeugs** selbst unter Berücksichtigung aller zusätzlichen Faktoren wie Seltenheit des Modells, kurze Bauzeit, geringe noch erhaltene Stückzahl usw.

Korrespondenz

Komm.-Rat Franz R. Steinbacher

Ulmenstraße 121, 1140 Wien

E-Mail: oldtimer@steinbacher.eu

Web: <http://www.steinbacher.eu>