

Gute Noten

Seit über 30 Jahren gibt es Zustandsnoten für Oldtimer. Die Definitionen dieser Noten bezogen sich bislang allerdings nur auf vierrädrige Fahrzeuge. Daher haben die Marktbeobachter und Oldtimer-Experten von classic-analytics nun ein Notensystem speziell für die Zustandsbeurteilung von Motorrädern entwickelt – und die Notierungen der aktuellen Preisspiegel daran angepasst.

Text: Frank Wile und Frank Meißner; Fotos: classic-analytics, Flash Art, Imre Paulovits



Prima Beispiele für Oldies im Zustand 1 sind diese beiden von Ralf Gille neu aufgebauten Kawasaki 750 H2-Modelle

Wer Zustandsnoten richtig verstehen will, muss erst einmal einen Blick in die Geschichtsbücher werfen. In den frühen 1980er-Jahren ist die Oldtimerszene in Deutschland schon ziemlich gut organisiert. Es finden regelmäßig Ausfahrten und Rallies statt, auf der Veterama kann man in alten Kisten nach Ersatzteilen wühlen und in ersten Oldtimerzeitschriften werden auch alte Motorräder angeboten.

Die Zustandsbeschreibungen in den damaligen Kleinanzeigen lesen sich oft blumig, da ist von „schön“, „exzellent“ oder „original“ die Rede, manchmal braucht ein Zweirad auch „etwas Arbeit“. Was bei der Besichtigung dann vor einem stand, entsprach jedoch oft nicht dem, was man selbst unter „schön“ verstand. Kurzum, in Sachen Zustandsbeschreibung herrschte Uneinheitlichkeit und Wildwuchs – kein guter Nährboden für einen florierenden Klassiker-Markt.

In dieser Situation trat Jochen Strauch, Erfinder der Oldtimer-Marktbeobachtung in Deutschland, auf den Plan. Als Oldtimer-Fan, Schrauber und Sachverständiger suchte er nach einem einheitlichen Beurteilungsmaßstab für Oldtimer – und fand ihn im klassischen System der deutschen Schulnoten von 1 bis 5. Größter Vorteil: Mit Schulnoten war jeder irgendwann mal konfrontiert. So weiß man instinktiv, dass eine 3 eine solide Leistung ist, an einer 1 nichts mehr verbessert werden kann und mit einer 5 das Klassenziel nicht erreicht wird.

In den folgenden Jahren wurde das Schulnotensystem für die Zustandsbeurteilung von Klassikern immer weiter verfeinert, bis Mitte der 80er-Jahre die noch heute verwendeten Definitionen feststanden – allerdings nur für Pkw.

Die Motorradfahrer mussten sich damit begnügen, dass im Rahmen von Bewertungen, sei es für Versicherungszwecke oder zum Verkauf, die Pkw-Zustandsnoten

sinngemäß angepasst wurden. Bei Baugruppen wie Motor, Reifen und Scheinwerfer geht das noch einigermaßen. Aber was sollen Motorradfahrer mit Bewertungspunkten wie Karosserie, Innenraum oder Kofferraum anfangen? Für classic-analytics, der größten deutschen Oldtimer-Bewertungsorganisation, die jährlich eine fünfstellige Zahl von Oldtimer-Gutachten erstellt, war das Grund genug, endlich eigenständige Zustandsnoten für Motorräder zu etablieren. Damit sollen die Zustandsnoten nicht nur unter den verschiedensten Motorradmodellen einheitlich anwendbar sein, sondern idealerweise auch auf alle Epochen der Vergangenheit und Zukunft.

Maßgeblich entwickelt hat das Notensystem der classic-analytics-Motorradexperte Frank Meißner. Der passionierte Biker arbeitet seit über 20 Jahren als Marktanalyst und Oldtimer-Sachverständiger. Im Folgenden führt er uns durch die neue Welt der Zustandsnoten für Motorräder:



Note 1: Perfekter Neuaufbau ohne Rücksicht auf die Kosten

Zustandsnote 1: Neu oder besser

„Die Zustandsnote 1 entspricht dem Neuzustand bei Auslieferung.“ Keinen Satz hört man so häufig wie diesen – und immer ist er falsch! „Das Qualitätsniveau war nicht nur bei deutschen, englischen und italienischen Motorrädern ziemlich unterschiedlich, sondern meistens auch noch zwischen den unterschiedlichen Herstellern einer Nation und den Produktionszeiträumen“, erklärt Frank Meißner. „Außerdem weiß heute doch niemand mehr exakt bis ins Detail, wie eine Ardie von 1932 oder eine NSU von 1920 im Neuzustand wirklich ausgesehen haben.“

Für eine objektive Zustandsbeurteilung braucht es somit einen objektivierbaren Maßstab. Als Zustand 1 gilt daher ein Motorrad, das im Hinblick auf

Technik (zum Beispiel der Verschleißgrad von Motor und Getriebe) und Erscheinungsbild den aktuell höchsten Stand des handwerklich Machbaren repräsentiert, kurzum schlichtweg makellos („brilliant“) ist.

Nahezu alle perfekt restaurierten, voll fahrbereiten Motorrad-Klassiker sind heutzutage daher besser als neu, was sich schon daraus ergibt, dass Motorräder als Gebrauchsgegenstand in der Regel einst immer unter der Prämisse möglichst kostengünstiger Produktion hergestellt wurden, wobei Fertigungsdauer und -qualität immer in einem wirtschaftlichen Verhältnis zueinander stehen mussten. Der letzte Feinschliff, wie zum Beispiel das sorgfältige Schleifen von Gussnasen am Motorgehäuse oder die Verwendung von korrosionsfreien Schrauben, fiel der Kosten-/Nutzenrechnung zum Opfer. Bei einer Restaurierung sind das jedoch Aspekte, die bei einem Neuaufbau heute in aller Regel perfektioniert werden.

Bleibt die Frage, wie sogenannte Überrestaurierungen bewertet werden. Beispielsweise, wenn nachträglich Edelstahlteile verbaut werden oder Sitzbänke, die im Original einen PVC-Bezug haben, beim Neuaufbau mit edlem Leder bezogen werden. Hier gilt die Faustregel, dass solche Veränderungen die Zustandsnote nicht mehr verbessern können. Einen entscheidenden Einfluß haben solche Optimierungen jedoch auf die Originalität. Das ist allerdings ein Punkt, der von der reinen Zustands-Einstufung streng zu trennen ist (siehe S. 61)! Je nach dem ist in solchen Fällen eine prozentuale Wertanpassung in beide Richtungen möglich.



Note 1: Fabrikneuer Oldie, hier Yamaha RD 350 LC von 1983

Zustandsnote 2: Fast perfekt

Die Unterschiede zwischen Note 1 und Note 2 liegen im Detail. Auch ein Motorrad-Oldie in Zustand 2 sieht auf den ersten Blick makellos aus. Erst bei näherem Hinsehen offenbaren sich Unterschiede, wie ein geringerer Spiegelgrad des Lackes, der Glanzteile und ein minimalster Verschleiß der Technik durch den (seltenen) Gebrauch der Maschine.

Die teilweise erheblichen Preisunterschiede zwischen Note 1 und Note 2 ergeben sich vor allem daraus, dass selbst kleinste Unzulänglichkeiten oft nur mit großem Aufwand beseitigt werden können. Wenn man von einer Note 2 spricht, ist die „Brillanz“ von brandneuen oder qualitativ hochwertig wiederhergestellten Oberflächen durch die normalen Alterungsprozesse oder Nutzung bereits wieder verloren gegangen. Um zum Beispiel erneut eine perfekte Lackoberfläche zu erreichen, müssten idealerweise alle Lackschichten abgetragen und der komplette Lack neu aufgebaut werden. Ähnlich verhält es sich bei Chromteilen. Mit einfachem Nacharbeiten ist es also nicht möglich, ein Motorrad vom Zustand 2 in den Zustand 1 zu bringen! Unrestaurierte, voll fahrbereite Bikes können den Zustand 2 erreichen, wenn die nachweisbare Laufleistung weit unterdurchschnittlich ist, sie aber regelmäßig sorgfältig gepflegt und gewartet wurden.



Note 2: Fast makellos, aber hier mit Nachbesserung im Lack



Note 3: Gebrauchsspuren und Nachlackierung in Eigenregie

Zustandsnote 3: Ordentlich

Oft wird ein Motorrad spontan in Zustandsnote 2 eingestuft, obwohl es nur der Zustandsnote 3 entspricht. In dieser Klasse tummeln sich jene Motorrad-Oldies, die zwar gefahren werden, in die ihre Besitzer aber noch immer in Pflege, Wartung und Reparaturen investieren. Über die Jahre wurde einiges vielleicht in Heimarbeit geleistet. Verbaut wurden zudem nicht immer

brandneue Ersatzteile des originalen Herstellers. Aber man hat sich um sein Bike gekümmert, ohne dass die Qualität dabei Top-Niveau erreichen würde. Meist genügte es, dass die Maschine nachher schöner glänzte als zuvor. Ein Fahrzeug in Note 3 ist somit voll fahrbereit, verkehrssicher und frei von auffälligen Mängeln oder Beschädigungen. Salopp gesagt spricht man hier von Motorrädern, auf die man sich „draufsetzen und los fahren“ kann und die sich in einem Zustand befinden, mit dem man sich überall blicken lassen kann, ohne kritische Kommentare befürchten zu müssen. Punktuelle Beschädigungen, wie zum Beispiel ein Riss im Bezug der Sitzbank, die mit noch überschaubaren Kosten instand gesetzt werden können, ändern nichts an der Zustandsnote 3. Das gilt ebenso für werterhaltende Maßnahmen, etwa einem neuen Kettensatz oder frischen Reifen – auch diese wirken sich bei Motorrädern der 3er-Kategorie nicht auf die Zustandsnote aus!



Note 3: Gepflegt, aber mit unübersehbaren Nutzungsspuren

Zustandsnote 4: Verbrauch

Die Zustandsnote 4 markiert die Grenze, ab der man nicht mehr von einem „gebrauchten“, sondern von einem „verbrauchten“ Zustand spricht. Meistens handelt es sich dabei um unrestaurierte Motorräder, die einstmals schon mit Mängeln abgestellt wurden oder eben nicht mehr die Hauptuntersuchung schafften, weil ein Großteil der Bauteile erheblichen Verschleiß oder Mängel aufweisen (Reifen, Beleuchtung, Kettensatz, Schwingelagerung, Steuerkopflager, Gabelsimmerringe, Bremsanlage). In der Regel offenbaren solche Oldies auch Korrosion, Kratzer und Dellen. Hinzu kommen häufig zusätzliche Mängel an der Technik (Motor fest) durch lange Standzeiten. Nicht selten bei Motorrädern dieser Zustandsnote sind ebenso fehlende Komponenten oder Anbauteile, die aber (noch) mit geringem Aufwand aufzutreiben sind.



Klassischer 4er: Motorrad komplett, aber mit vielen Mängeln

Zustandsnote 5: Restaurationsobjekt

Die Zustandsnote 5 ist schnell erklärt: Hier fehlt es an allem, außerdem muss alles neu gemacht, beschafft oder angefertigt werden. Typische Vertreter dieser Kategorie sind Motorräder, die über Jahrzehnte in Scheunen, Kellern oder gar im Freien gestanden haben und entsprechend mitgenommen aussehen. In der Regel fehlen hier auch Teile, was jede Restaurierung, insbesondere bei exotischen Maschinen, zu einer anspruchsvollen und langwierigen Aufgabe macht. Wer sich trotzdem auf die lange Reise einer Komplettrestaurierung machen will, sollte vorab prüfen, ob das vorhandene Material überhaupt noch aufgearbeitet werden kann oder eventuell sogar ersetzt werden muß. Im Extremfall führt dies dazu, dass quasi um eine Rahmennummer herum ein komplett neues Motorrad entsteht.



Note 5: Verschlissene Basis, Neuaufbau aller Bauteile nötig

Patina – oder nur Gammel?

Um kaum einen anderen Begriff hat es in den letzten Jahren so viele Diskussionen gegeben wie um das Wort Patina. Vor allem deswegen, weil Käufer und Verkäufer hierunter etwas völlig anderes verstehen – und weil dieser Begriff in der Praxis sehr dehnbar ist. Fest steht, dass – speziell bei internationalen Auktionen – unrestaurierte Motorräder im außergewöhnlich guten Originalzustand, die nur leichte Altersspuren und geringen Verschleiß durch sehr niedrige Laufleistungen aufweisen und darüber hinaus noch eine dokumentierte, nachvollziehbare Historie besitzen, häufig deutlich höhere Preise erzielen als toprestaurierte Exemplare. Der Grund ist einleuchtend: Restaurieren kann man jedes Motorrad immer und immer wieder. Den unberührten Originalzustand allerdings gibt es nur einmal – wenn der verloren ist, dann ist er es für alle Zeiten.

Was aber unterscheidet das begehrte, patinierte Exemplar vom heruntergerittenen Alt-Motorrad? „Als Patina bezeichnet man gleichmäßige Gebrauchsspuren und Spuren der Jahre an den Bauteilen durch den Gebrauch des Motorrads, die selbst bei optimaler Pflege unvermeidlich sind“, erklärt der classic-analytics-Experte Frank Meißner.

Allerdings hat sich gezeigt, dass die spätestens seit den 1960er-Jahren im Fahrzeugbau verwendeten Materialien zur Kostensenkung bei der Großserienfertigung von Motorrädern nur noch schwer mit dem Begriff „Patina“ in Einklang zu bringen sind. Das gilt insbesondere für die auch bei Motorrädern zunehmend verbauten Kunststoffteile. Bestes Beispiel: Im Gegensatz zu einem gut gepflegtem Leder bekommen Sitzbankbezüge aus Kunststoffmaterial in der Regel keine Patina. Sie gehen irgendwann einfach kaputt, wie auch andere Plastikteile. Massive Standschäden haben ebenfalls nichts mit Patina zu tun. Außerdem gilt es zu beachten, dass echte Patina gewöhnlicherweise eine Zustandsnote besser als 3 objektiv kaum zulässt!

Wichtig ist bei der Patina weiterhin ein homogenes, stimmiges Erscheinungsbild der Maschine. Was gar nicht geht, sind „geschminkte Mumien“, bei denen einzelne Baugruppen restauriert, andere wiederum im Originalzustand belassen wurden. Fast überflüssig zu erwähnen, dass die Grenze des Erwünschten dort erreicht ist, wo Bauteile ihren Zweck nicht mehr erfüllen oder wo es um die Nutzbarkeit und die Verkehrssicherheit der Maschine geht. Zeitgenössische Reifen von nicht mehr existenten Herstellern mögen für Originalitäts-Fanatiker das Tüpfelchen auf dem i sein, sie haben bei einem Motorrad, das im Straßenverkehr bewegt wird, aber nichts zu suchen.

Doch wo genau hört Patina auf und beginnt schlichter Gammel? „Keine noch so ausgefeilte Checkliste kann hier eine Antwort liefern“, weiß Frank Meißner. „Hierfür braucht man jahrelange Erfahrung und Fingerspitzengefühl. Außerdem muss man in der Klassik-Szene zuhause sein und sollte Dutzende, besser noch hunderte Fahrzeuge gesehen und miteinander verglichen haben. Erst dann bekommt man wirklich ein Gefühl dafür.“ Und kann dann auch echte, gewachsene Patina von künstlich erzeugter Patina unterscheiden.

Originalität und Zustand

Ein Motorrad, das nicht original ist, kann nicht Zustandsnote 1 sein – wenn Frank Meißner diesen Satz hört, wird er energisch: „Originalität und Zustand haben nichts, aber auch gar nichts miteinander zu tun! Der Zustand ist etwas rein handwerklich Qualitatives und Objektives.“ Bei der Originalität sieht das schon anders aus, jeder definiert sie anders.

So ist für den einen eine Maschine nur dann original, wenn sie die ab Werk verbauten Sitzbank zierte. Ein anderer dagegen zählt hierunter auch eine Sitzbank, die es im Auslieferungsjahr als Zubehör gab. Und für den Dritten gehört sogar eine Sitzbank, die erst Jahre später angeboten wurde, zu den Originalteilen. Daher gilt: Auch ein Motorrad-Klassiker, der aus Teilen verschiedener Hersteller und sogar verschiedener Baujahre zusammgebaut wurde, kann einen Zustand 1 erzielen, wenn die Qualität solch eine Bewertung rechtfertigt. Bestes Beispiel sind Custombikes, bei denen regelmäßig kein Teil mehr original ist, die aber einen festen Liebhaberkreis haben und deren Wert meist über dem der Basis-Maschine liegt.

An einem Punkt jedoch treffen Originalität und Zustand aufeinander – und

zwar beim Wert eines Oldies. „Generell gilt bei klassischen Motorrädern die Faustregel, dass Abweichungen vom Originalzustand oft wertmindernd sind“, erklärt Frank Meißner. Das gilt allerdings nicht in jedem Fall. Mitunter können sich seltene, zeitgenössische Tuningteile oder Modifikationen an Motor und Fahrwerk durchaus werterhöhend bemerkbar machen, wenn sie die Fahrleistungen oder das Fahrverhalten verbessern.

Hierzu zählen in erster Linie Modifikationen, die bereits früher beliebt und szenemäßig anerkannt waren. So etwa Chopper-Umbauten bei Harleys oder die Café Racer auf Basis von Norton, Triumph, BSA, Guzzi oder Ducati.

Ein festes Regelwerk gibt es hierfür jedoch nicht. Ob und inwieweit sich Änderungen tatsächlich auf den Gesamtwert auswirken, hängt von Marke, Modell sowie natürlich von Art und Umfang der Umbauten ab. Er kann höchst unterschiedlich ausfallen, weshalb in solchen Fällen immer ein hoher Rechercheaufwand betrieben werden muss.

So empfiehlt sich bei einem Wertgutachten die Suche nach einem Sachverständigen, der die vorgenannten Aspekte mit dem nötigen Wissen objektiv beleuchtet und transparent sowie nachvollziehbar beurteilt. Aber auch für Experten ist es nahezu unmöglich, alle Feinheiten eines jeden Motorradmodells zu kennen.

Deshalb werden Motorradbewertungen von classic-analytics-Sachverständigen in enger Zusammenarbeit mit der Firmenzentrale in Bochum erstellt. Hier weiß man genau, worauf es bei welchem Modell ankommt. Damit im Schadensfall alle wertbeeinflussenden Faktoren bei einem Motorrad-Klassiker berücksichtigt werden und somit eine marktgerechte Entschädigung erfolgen kann. □

Frank Meißner, hier mit seiner BSA, schraubt seit fast vier Jahrzehnten an seinen Bikes. Der Motorradexperte von classic-analytics hat das Notensystem für die Zustandsbeurteilung von Motorrädern erstellt, das nun den Notierungen unserer Preislisten zugrunde liegt

