

Klassik-Check leicht gemacht

Einfach gut begutachten

Beim Oldtimerkauf regiert schnell der Bauch über den Verstand. Wenn einem aber nicht zugleich die Augen aus dem Kopf gefallen sind, sollte man schon mal gründlich hinschauen. Mit den Tipps von Classic-Data-Gutachter Helmar Rapprich prüft jeder fast wie der Profi selbst - und kann sich seine eigene Checkliste schreiben

Es gibt drei Gründe, guten Rat bei einem Gutachter einzuholen: vor dem Kauf eines Oldtimers, für die Versicherung des Schätzchens und in der Erhaltungsphase – wenn man Gewissheit braucht, dass sich die bisherigen und geplanten Investitionen mit dem Wert des Wagens die Waage halten. Das ist in unserem Beispiel eines Fiat 130 der Fall, den wir beim Classic-Data-Sachverständigenbüro Rapprich und Hoffmann für ein Gutachten zur Wertfeststellung vorstellen.

Vier Stunden nimmt sich Helmar Rapprich Zeit für die ausführliche Prüfung der Limousine und erklärt, worauf es beim Begutachten ankommt. Und verrät im vertraulichen Geplauder, welche Grundregeln der mit Grundkenntnissen gesegnete Oldtimerfreund bei der Klassikerauswahl beachten muss und sollte.

Immer auf Details achten

Beispielhaft sei ein Erlebnis bei der Classic-Gala in Schwetzingen vor einigen Wochen wiedergegeben. Da stand ein auf den ersten Blick gepflegter BMW 635 CSi. Der Besitzer hatte ihn erst vor wenigen Tagen spontan und mit ganzem Herzen gekauft. Beim stolzen Vorstellen des Autos fragten wir, warum dieses gute Stück mit zwölf Jahre alten Reifen bewegt wird ...

Der BMW-Fan war auf die teure Michelin-TRX-Bereifung mit neuwertigem Profil hereingefallen und hatte die DOT-Nummer auf der Reifenflanke mit der Zahlenfolge 3706 – für 37. Kalenderwoche 2006 – komplett übersehen. Angesichts einer fälligen Investition von etwa 2.000 Euro wurde die Nasenspitze des Besitzers einen Hauch blasser. „Aber der Verkäufer hat doch gesagt, die seien neu“, stotterte er.

Augenschein allein genügt eben nicht, wenn man ohne Struktur vorgeht. Deshalb helfen Gutachter-Checklisten, die selbst das Augenfällige

noch einmal in Erinnerung rufen. Und selbst die können zur Oldtimerbewertung zweischneidig sein, wie Rapprich erklärt.

„Grundsätzlich gibt es zwei Prüfungen. Zum einen das Kurzgutachten ohne technische Untersuchung, es dient nur zur Einstufung bei der Versicherung. Zum anderen das ausführliche Gutachten, das wir jetzt für diesen Fiat erstellen. Es beinhaltet eine technische Untersuchung, es werden Spaltmaße geprüft, die Lackschichtendicke ermittelt und das Fahrzeug wird auf der Hebebühne von unten inspiziert“. Im Gegensatz dazu steht die reine Inaugenscheinnahme beim Kurzgutachten. Der gründliche Check beinhaltet

Beim großen Gutachten werden auch Spaltmaße und Lackdicke geprüft

tet eine ausgiebige Probefahrt und führt oft zu deutlich niedrigeren Preisbewertungen. Während der Sachverständige die Papiere und Unterlagen des Fiat sortiert, erläutert er, warum so oft die in Inseraten angegebenen Gutachtenwerte und die dazugehörigen Verkaufspreise so stark auseinanderklaffen.

„Das Kurzgutachten wurde aus der Taufe gehoben, um eine preiswerte und schnelle Basis zur Errechnung eines Versicherungstarifs zu ermöglichen. Deshalb kostet es nur etwa ein Drittel des ausführlichen. Es steht aber auch explizit darüber: „Nur zur Versicherungseinstufung, nicht zum Kauf bzw. Verkauf“, betont Rapprich.

„Das Nichtbeachten dieses Umstandes hat schon oft zu gerichtlichen Auseinandersetzungen geführt. Dabei kann es um teils beträchtliche Summen gehen. Also, schon hier Augen auf, besonders, wenn der Verkäufer gleich mit einem Wertgutachten als Köder kommt.“ Immerhin: Grundsätzlich fängt man mit den Papieren





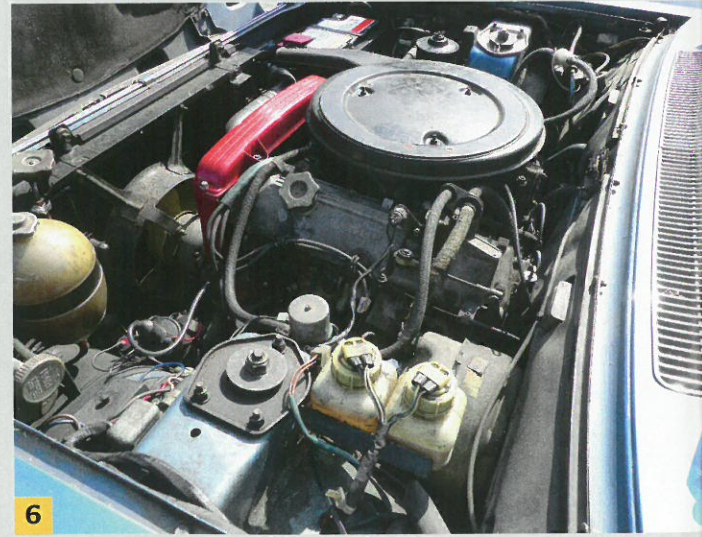
Spaltmaße, Chromstoßstange und Auspuff lassen sich nur auf Augenhöhe beurteilen



Gibt es Unstimmigkeiten in den Papieren (links)? Und gehört dieser Motor zu diesem Modell?

KURZCHECK FÜR KLASSIKER

Prüfpunkte von außen nach innen



Karosserie außen (1)

Vorschäden / Instandsetzungen erkennbar?
Gebrauchsspuren, Beulen, Korrosion,
Spaltmaße, Oberflächenbeschaffenheit

Chrom- und Zierteile (2)

Vollständigkeit, Originalzustand,
Gebrauchsspuren, matte Stellen,
Abplatzungen, richtige Befestigung,
Dellen, Roststellen

Karosserie innen und Kofferraum (3)

Vorschäden, Korrosion, Verbastelungen,
Löcher, Instrumente / Schalter vollständig
und funktionsfähig, Verkleidungen
und Polster, Geruch, Bodenteppich,
Schließverhalten, Dichtigkeit, Himmel,
Innenfarbe / Außenfarbe zueinander
passend

Lackierung (4)

Gesamteindruck, zeitgenössische
Farbwahl / Originalfarbton,
Farbabweichung, Glanzeffekt,
Abplatzungen, Unterrostung, Kratzer

Cabrioverdeck, Falt-/Schiebedach

Funktionsfähigkeit, Verriegelungen,
Gummidichtungen noch geschmeidig,
Windgeräusche, Dichtigkeit, Zustand
des Verdeck- / Faltdachstoffes, Heck-
scheibe rissig oder blind, Holzteile im
Verdeck vermodert

Verglasung und Dichtungen (5)

Steinschläge, Risse, milchige Stellen,
Dichtgummis Spiegelgehäuse, Spiegelglas

Motorraum (6)

Lackierung, Verkleidungen, Hitzebleche,
Korrosion, Öldichtigkeit, Verlegung
der Leitungen, Sitz der Anbauteile,
erkennbare Umrüstungen, Befestigungs-
punkte von Stoßdämpfern / Federbeinen,
Kühlerdichtigkeit Sichtkontrolle

eines Kaufobjekts an. Sie klären über Besitzverhältnisse auf und helfen, die Anzahl der Vorhalter zu bestimmen. Vor allem kann die angegebene Laufleistung mit eventuell vorliegenden Wartungsbelegen beziehungsweise TÜV-Unterlagen nachvollzogen werden. Auch die geografische Herkunft kann interessant sein.

„Schon so mancher Klassiker, speziell aus den USA, ist von einem Köhner des Fachs Spachtelkunst in einen optischen Einser-Zustand gebracht worden“, warnt Rapprich. „Also auf genullte Schlüsselnummern achten – ein Indiz dafür, dass es ein Importfahrzeug sein kann.“

Beim Fiat ist das kein Problem. Mit der derzeitigen Eigentümerin war der Wagen nur in vier Händen; 1978 war der Wagen vom Vorbesitzer, einem ehemaligen Fiat-Händler in Bunnatal, erworben und 1979 zugelassen worden. Er hatte ihn seinerzeit mit großer Akribie komplett zerlegt und entrostet, vom ursprünglichen Braun auf ein zeitgenössisches Blaumetallic umlackiert und mit Rizinusöl konserviert, wie man weiß. Selbst bei sorgfältiger Untersuchung bis in den Koffer- und Motorraum wäre ohne dieses Vorwissen nicht feststellbar, dass einst ein brauner Metalliclack dieses Auto zierte.

Distanz bewahrt vor Liebeskäufen

Am Auto doziert Rapprich über den elementaren Fehler, dem unbedarfte Klassikerliebhaber oft erliegen: nämlich sich der Nähe der Preziose hinzugeben, gleich zu versuchen, das Fahrzeug mit allen Sinnen umarmen zu wollen. „Distanz“, sagt er, „unbedingt vier, fünf Meter Abstand wahren, für einige Minuten sich das Auto ringsum, bedächtig aus dieser Distanz anschauen. Es auf sich wirken zu lassen.“

„Hier hat der Betrachter die Möglichkeit, die Flächen in der Übersicht zu sehen. Ungleichmäßigkeiten und Fehler zu entdecken, die aus der Nähe gar nicht auffallen würden. Unterschiedliche Farbnuancen etwa oder Abweichungen bei den Spaltmaßen und was der Eindrücke mehr sind.“

Gesagt, getan. Der Sachverständige hat schon einige Stellen entdeckt, die er sich nun genauer anschaut. Er zeigt auf die Flanken des Fiat und erklärt, dass unter guten Lichtverhältnissen – am besten unter Neonlicht – jede Beulenspiegelung und Spachtelstelle ins Auge fällt. Hier ist es nur die hintere rechte Tür, an der wohl seinerzeit eine mäßige Beschädigung in standgesetzt wurde.

Hauben vom Besitzer öffnen lassen

Nachdem er die Spaltmaße ringsum gecheckt hat, dabei gleich alle Lampen gläser und Reflektoren mit kritischem Blick bedachte, lässt er sich die nach vorn öffnende Motorhaube öffnen. „Wenn ich mit einem Fahrzeugtyp nicht sehr vertraut bin, bitte ich den Besitzer die Hauben und Türen zu öffnen.“

„Wie schnell bei unsachgemäßer Behandlung ein Schaden entstehen kann, sieht man ab und an beim Porsche 356. Die Motorhaube besitzt

eine Rastenverriegelung, heißt: Zum Schließen muss ich die Haube kurz anheben, dann rastet die Verriegelung aus und die Haube lässt sich leicht schließen. In Unkenntnis dieses Umstandes versuchte schon mancher die Haube mit sanfter Gewalt zu schließen. Kostet dann schnell einen mittleren vierstelligen Eurobetrag.“

Anekdote aus Amerika

Der Koffer- und der Motorraum machen auf ihn einen guten Eindruck. Augenscheinlich ist auch der richtige Motortyp eingebaut. Anzeichen für mögliche Defekte an der Motorabdichtung oder dem Kühlsystem sind nicht zu entdecken.

Beim Bescheinigen von Originalität tut sich Rapprich aber schwer. Selbst wenn der Auftraggeber gewiss ist, den originalen Motor vor sich zu sehen, wird im Gutachten nur stehen, dass es sich um einen „dem Fahrzeug zugehörigen Motor“ handelt. Nur eine Anfrage beim Hersteller kann klären, ob der Motor mit dieser Nummer in diesem Fahrgestell verbaut wurde.

Beim Betrachten des Kofferraums und des dazugehörigen tadellosen Heckbleches fällt Rapprich eine Anekdote zu einem Wagen aus den USA ein. In Bremen wurde er vom Gericht beauftragt, sich einen Jaguar E-Type anzu-

Kunstvolle Spachtelarbeiten sind äußerlich kaum zu entdecken

schauen. Der Kunde hatte ihn in Texas mit 16.000 Meilen in nahezu neuwertigem Zustand gekauft. Als sich die Ankunft in Deutschland deutlich verzögerte, wurde er misstrauisch. Wie sich später herausstellte, hatte beim Spediteur jemand den Wagen heftig rückwärts gegen einen Hydranten gesetzt. Man beulte das Heckblech mit seiner komplizierten Nummernschildbuch vor Ort provisorisch aus und rekonstruierte außen alle Feinheiten mit zentimeterdickem Spachtel. So kunstvoll, dass es von außen und innen nicht zu erkennen gewesen war.

„Weltmeisterlich“, sagt Rapprich lächelnd. Er entdeckte den Betrug, indem er die Innenverkleidung demontierte – Misstrauen ist eben auch eine Erfahrungssache.

Riechprobe auf Patina

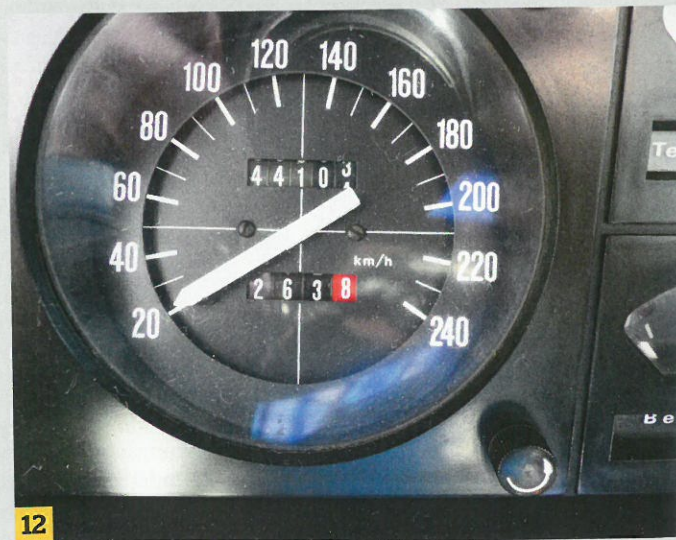
Nach seinen vielfältigen, von Professionalität zeugenden Untersuchungen der äußeren Karosserie – inklusive Zustand von Reifen und Felgen – stellt er fest: „Die Reifen sind schon sieben Jahre alt und verlieren ihre wichtigste Eigenschaft, nämlich sicheren Kontakt zur Straße zu halten. Das sollte im Auge behalten werden, schließlich diffundieren die Weichmacher im Gummi heraus.“

Nun wendet sich der Gutachter dem Innenraum zu. Erneut betont er, wie wichtig es ist, sich erst mal ruhig hineinzusetzen und jegliche Aufregtheit abzuschütteln.

„So ein altes Auto riecht. Jedes Auto hat einen eigenen Geruch, seine Patina. Riecht er

KURZCHECK FÜR KLASSIKER

Prüfpunkte von unten nach oben



Motor (6)

Gesamteindruck, Motorkennbuchstaben und -nummer, Motortyp dem Fahrzeug entsprechend, Dichtigkeit, Motorlager, Laufgeräusch Nebenaggregate, Druck- und Wasserschläuche, Verkabelung, Krümmerdichtheit

Unterboden (7)

Rostschäden, eingedrückte Schweller durch falschen Wagenheberansatz, Korrosionsschutz, erkennbare Spuren von Aufsetzern, auffällige Ausbesserungsspuren / Vorschäden erkennbar

Getriebe und Differenzial (8)

Richtiges Getriebe, Leichtgängigkeit, Lagerung, Dichtigkeit, Funktion (besonders bei Automatikgetrieben)

Fahrwerk, Achsen, Bremsen (9)

Radlager und weiteres Spiel beim Rütteln und Wackeln an den Rädern, einseitig abgefahrne Reifen oder Sägezahnprofil, Dämpfungsverhalten der Stoßdämpfer, Verschleiß der Bremsscheiben, Funktion der Handbremse, Pedalweg, Bremsflüssigkeitsstand, rubbeln die Bremsen? Bremserschläuche und Bremsleitungen, Alter der Reifen nach DOT, Profiltiefe

Probefahrt (10)

Kupplung, Warmlaufverhalten, Leistungsverhalten, Fahrverhalten, vom Beifahrersitz aus auf Geräusche des Getriebes / Differenzials achten, Rauchentwicklung durch Beobachtung nach hinten prüfen, Wirksamkeit der Bremsen

Zubehör (11)

Bordwerkzeug, Radio entsprechend der Ära, zeitgenössisches Zubehör, Tuning

Historie (12)

Besitzverhältnisse, Neuwagenrechnung, Wartungsheft, Betriebsanleitung, alle Schlüssel

feucht oder vermodert, riecht er überrestauriert, nach neuem Leder oder undefinierbar? Am Geruch merke ich, ob es ein gepflegtes Fahrzeug ist, jemand Teile frisch lackiert hat oder es ein Wagen mit echter Patina ist, so wie der hier. Er riecht, wie ein altes Auto riechen muss. Und ich kann alles anfassen, kann die Sitzverstellung ausprobieren: Ist der Sitz fest oder durchgesessen? Man kann das Lenkungsspiel prüfen, alle Schalter probieren, den Dachhimmel anschauen und die Fensterheber testen.“

Erste Probefahrt als Beifahrer

Nun geht es zur befreundeten Autowerkstatt, wo schon eine Hebebühne für den Fiat reserviert ist. Die Strecke dorthin nutzt der Sachverständige zur ausgiebigen Probefahrt. Beim Ausfahren vom Gutachtergelände ist eine große Straße zu queren. Wie es sich für einen ordentlichen Vorführeffekt gehört, bleibt der Fiat beim Anfahren mitten auf der Straße stehen, genau vor dem herannahenden Omnibus. Zurückschieben, na klar. Er springt danach prompt wie-

Auf dem Beifahrersitz kann man besser auf Geräusche achten

der an und erfüllt von nun an alle Erwartungen an ein Auto dieser Klasse. Wieder hat Rapprich eine eiserne Regel parat: „Die erste Probefahrt neben dem Besitzer des Autos machen. Das Startprozedere aufmerksam beobachten, auch wie geblickt wird.“

„Wer noch nie einen 190 SL gefahren hat, dem wird sich nicht von allein erschließen, dass die Blinkerbetätigung durch entsprechendes Drehen des Hupenrings erfolgt.“ Auch würde sich kein Ferrari-Besitzer darüber freuen, dass jemand beim Schalten des noch kalten Getriebes krachend die Gänge in die Schaltkulisie zwingt.

„Auf dem Beifahrersitz kann man intensiv auf Gerüche und Geräusche achten, den Fahrer bitten, mal Gas zu geben oder wegzunehmen, um aus dem Schiebetrieb resultierende Geräusche zu lokalisieren. Obendrein kann man in Ruhe nach hinten schauen, ob der Auspuff eine blaue oder graue Fahne hinter sich her zieht.“

Hilfreiche Lackschichtenmessung

Bevor der Wagen hochgehoben wird, nutzt der Gutachter die umfangreiche Neonbeleuchtung, um dem Lack auf den Grund zu gehen. Es kommt ein Lackschichtenmesser zum Einsatz. „Solch ein Prüfgerät gibt es schon für weniger als 100 Euro. Wer sich öfter mit Klassikern beschäftigt, sollte diese Investition unbedingt tätigen“, sagt Rapprich.

Auffällig ist der Lack des Fiat nur an wenigen Stellen. An besagter hinterer Tür und vorn rechts am Windlauf. Dort dürften seinerzeit Spuren von Korrosion beseitigt worden sein, was zu höherem Schichtauftrag geführt hat. Auf dem Kotflügel vorn links weist das Messgerät mit dem Wert von 1,9 Millimetern die höchste

Schichtdicke aus. In einem nur Cent-großen Bereich vermutet Rapprich eine frühere kleine Beule. Der gemessene Wert deutet, wie im Gutachten zu lesen sein wird, darauf hin, „dass bereits Instandsetzungs- und Restaurierungsarbeiten mit Materialauftrag durchgeführt wurden.“ Dass diese Arbeiten bereits 1979, also vor fast 40 Jahren, durchgeführt wurden, spricht letztendlich für ihre Qualität.

Nun wird der Wagen ausgiebig von unten betrachtet. Schon vorher hat sich der Gutachter mit der Typologie des Modells befasst. Dieser Fiat 130 3.2, also aus der B-Serie, muss über das Borg-Warner-Automatikgetriebe des Typs 38 verfügen. Stimmt. Nach der Kontrolle der Kardangelenke, über die sichtbar erneuerte Hardyscheibe, geht es weiter zum Differenzial und den Achsteilen.

Das Differenzial ist leicht ölfeucht, was bei der Einstufung dem Dreier-Zustand entspricht und keinen Wertabzug nach sich zieht. „Bei einem restaurierten Einser-Fahrzeug wäre das nicht zu tolerieren, da gäbe es Abzüge in der Bewertung. Hier reden wir von normalen Gebrauchsspuren.“

Blech vorsichtig abklopfen

Die Achsteile mit den Radaufhängungen und den Bremsen geben keinen Grund zur Beunruhigung, weisen wenig Verschleiß auf. Wie gut die Karosserie seinerzeit versiegelt wurde, zeigt sich in der Bewertung: „Insgesamt wirkt der Unterboden mit den Rahmenseiten im Original belassen und durch nutzungs- und witterungsbedingte Einflüsse wenig beansprucht.“

Nach der Besichtigung zeigt der Gutachter dem Laien, wie er das Blech prüfen kann. „Mit einem umgedrehten Schraubenzieher, den man an der Klinge fasst und mit dem Griff behutsam gegen das Blech klopft, kann man mittels des Klangbilds sicher auf die Beschaffenheit des Blechs schließen. Je rostiger ein Bauteil, desto weniger schwingt es und umso dumpfer ist der Klang.“ Reine Übungssache für die Ohren also.

Vorsicht bei Rost am Unterboden!

„Was der Laie, selbst wenn es ihm schlüssig erscheinen mag, nicht tun sollte, ist die Festigkeit des Unterbodens mithilfe des Wagenhebers zu testen. Es gibt Fahrzeuge, wo man denkt, es wäre die Wagenheber-Aufnahme und dann ist sie es nicht! Hässliche Dellen im Schweller sind die Folge. Auch bei leicht identifizierbaren Aufnahmen wie beim 123er ist Vorsicht geboten.“

„Fragen Sie mal jemanden, der schon mal bei einer versteckten Rostlaube den Wagenheber hochgedreht hat, das Auto aber nach wie vor sicher auf der Erde stand! Hier sind wir schnell im Bereich der Sachbeschädigung.“ Nachdem der Gutachter eine große Zahl von Fotos zur Dokumentation geschossen hat, darf der Fiat runter von der Bühne. Das 43-seitige Gutachten attestiert dem Wagen eine glatte Drei und einen Marktwert nach Classic-Data-Marktspiegel. Alles gut.

Heinrich Niemeier