



Überarbeitung Notendefinition Oldtimer

Vorbemerkung

Klassische Fahrzeuge werden seit jeher in ein Notensystem eingeordnet, welches fünf Noten umfasst, von sehr gut bis mangelhaft. Dieses Notensystem ist am Markt eingeführt, branchenüblich verwendet und bei allen Marktteilnehmern etabliert und weitgehend akzeptiert.

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Wertigkeit historischer Fahrzeuge nicht nur von ihrem Zustand, sondern auch von dem Grad der Originalität geprägt ist, in welchem sich das konkrete Fahrzeug befindet. Der Grad der Originalität wird in dem bisherigen Notensystem nur sehr unzureichend abgebildet, weshalb Bedarf bestand, Aspekte der Originalität in das Notensystem in irgendeiner Form zu integrieren / einzuarbeiten.

I. Zwei Säulen Modell

Das bisherige Notensystem ist etabliert, am Markt eingeführt, von allen Marktteilnehmern mehr oder minder akzeptiert. EDV Systeme sind auf dieses Notensystem eingerichtet.

Schon damit eine Überarbeitung des Notensystems vor dem Hintergrund eine Chance auf Akzeptanz der Marktteilnehmer hat, sollte kein völlig neues Notensystem erfunden werden, sondern das Notensystem lediglich hinsichtlich einer Einschätzung/Einstufung der Originalität ergänzt werden.

Die Konsequenz aus dieser Akzeptanz der Realität besteht in einem Zwei Säulen Modell. In einer Säule wird der Zustand / Erhaltungszustand des Fahrzeuges in den bisherigen fünf Noten beurteilt.

In einer zweiten Bewertungssäule wird dann der Grad der Originalität des Fahrzeuges bewertet.

Die erste Säule bewertet also tatsächlich „nur“ den technischen Erhaltungszustand des Fahrzeuges, trifft aber keine Aussagen –weder direktnoch indirekt- zum Grad der Originalität des Fahrzeuges. Die Aussagen zum Grad der Originalität des Fahrzeuges sind der zweiten Bewertungssäule vorbehalten.

II. Zustandsnoten

Eine Überarbeitung der Bewertung der Zustandsnoten erfolgt „nur“ insofern, als die in den Formulierungen der einzelnen Noten enthaltenen Ansätze bezüglich der Berücksichtigung einer Originalität herausgenommen werden.



Definitionen der Zustandsnoten:

1. Note EINS: Makelloser Zustand

Keine Mängel, Beschädigungen oder Gebrauchsspuren an der Technik und an der Optik. Komplettes, perfektes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser*). Sehr selten. Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht und bei dem man auch bei genauerer Prüfung keine Mängel feststellt. Basis für die Bewertung in die Zustandsnote 1 ist der angenommene Zustand bei Erstauslieferung, d.h. der ehemalige Neuwagenzustand des entsprechenden Herstellers.

2. Note ZWEI: Guter Zustand

Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Technisch und optisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren. Ein Fahrzeug, auf das man begeistert zugeht, aber an dem man bei näherer Betrachtung leichte Gebrauchsspuren findet. Diese leichten Gebrauchsspuren sollten sich in der nachvollziehbaren, geringen Gesamtleistung bzw. Laufleistung nach der Restaurierung widerspiegeln. Entsprechend niedrig ist auch der Verschleißgrad der Technik.

3. Note DREI: Gebrauchter Zustand

Fahrzeuge ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei näherer Betrachtung unschwer Gebrauchsspuren und diverse kleinere Mängel erkennt. Die Gebrauchsspuren und Mängel sollten sich in der nachvollziehbaren Gesamtleistung bzw. Laufleistung nach einer Restaurierung widerspiegeln. Entsprechend hierzu ist auch der Verschleißgrad der Technik.

4. Note VIER: Verbrauchter Zustand

Nur eingeschränkt fahrbereit. Sofortige Arbeiten zur erfolgreichen Abnahme gem. § 29 StVZO (Hauptuntersuchung) sind notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Fahrzeug komplett in den einzelnen Baugruppen aber nicht zwingend unbeschädigt. Ein Fahrzeug, auf das man zugeht und bei dem diverse Mängel schon aus der Entfernung erkennbar sind. Eine nähere Inaugenscheinnahme zeigt deutliche Verschleißspuren.

5. Note FÜNF: Restaurierungsbedürftiger Zustand

Fahrzeuge in mangelhaften, nicht fahrbereiten Gesamtzustand. Umfangreiche Arbeiten in allen Baugruppen erforderlich. Fahrzeug nicht zwingend komplett.

Ein Fahrzeug, bei dem selbst der Laie sofort deutliche Mängel und/oder Fehlteile erkennt. Könnte auch als Teileträger verwendet werden.



Matrix zur Bildung der Zustandsnote:

Um aus dem Zustand der einzelnen Baugruppen des Fahrzeuges zu einer gesamten Note des Fahrzeugzustandes zu kommen:

Zustandseinstufungen der einzelnen Baugruppen

Note: 5 4 3 2 1

Baugruppe:
Blech:
Lack
Chrom / Zierteile
Dichtungen/ Gummiteile
Glas
Reifen
Fahrgastraum
Motorraum
Motor
Kofferraum

Gesamtnote:

III. Bewertungssäule Grad der Originalität

Hinsichtlich der Beurteilung der Originalität spielen aus diesseitiger Sicht mehrere Faktoren eine Rolle. Genannt seien Schlagworte wie „Erstlack“ oder „Matching-Numbers“.

Eine klare „Hierarchie“ welche Kriterien bei der Beurteilung des Grades der Originalität hinsichtlich der Wertigkeit der Fahrzeuge „weiter vorne“ sind, fällt schwer. Daher sollte auch von einer Einstufung zwischen sehr gut – mangelhaft Abstand genommen werden.

Da wohl gleichwohl Bedürfnis besteht, den Grad der Originalität schlagwortartig beschreiben zu können, wird diesseits ein „Punktesystem“ für sinnvoll erachtet.

Eine zukünftige Bewertung könnte also wie folgt aussehen:

„Fahrzeugzustand 3
Originalitätsklasse 30 P“

Aus diesseitiger Sicht besteht ferner Bedürfnis, einzelne Begrifflichkeiten zu definieren, da die einzelnen Begrifflichkeiten am Markt sehr unterschiedlich verwendet werden.



Diese Unsicherheit in der begrifflichen Verwendung gilt insbesondere für den Begriff „Original“. Im Folgenden verwendet der Unterzeichner den Begriff „Original“ wie er in der Gruppenfreistellungsverordnung des Kfz-Gewerbes definiert ist. Diese Gruppenfreistellungsverordnung entstammt zwar dem Kartellrecht, ist also von dem Gedanken getragen, der Möglichkeit entgegen zu wirken, durch die Verwendung des Begriffes „Original“ Monopole verfolgen zu können, gleichwohl ist diese Definition über die Begrifflichkeit „Original-Ersatzteil“ in den Markt eingeflossen.

Als Originalersatzteil werden heute all die Teile bezeichnet, welche – unabhängig von der Frage von welchem Anbieter sie produziert wurden- dem Erstausrüsterteil in Optik und Funktionalität entsprechen.

Diese Verwendung des Begriffes Original ist seitens des Unterzeichners von der Überlegung geprägt, dass man einen Fahrzeugeigentümer der sein Fahrzeug über die Jahre ausschließlich mit „Original-Ersatzteil“ instand gehalten hat nicht verwehren möchte, sein Fahrzeug als „Original“ zu bezeichnen.

Nun im Einzelnen zu den Kriterien des Grades der Originalität:

„Lack“

Am Markt hat sich als wertbildendes Kriterium die Frage herauskristallisiert, ob und ggf. in welchem Umfang das Fahrzeug noch mit „Erstlack“ versehen ist. Erstlack scheint eindeutig, es muss der Lack sein, den der Hersteller vor Erstausslieferung aufgetragen hatte.

Unklarheit herrscht heute, inwieweit der Erstlack flächenmäßig noch auf dem Auto sein muss. Dies versucht das Punktesystem abzubilden.

Verwendung findet auch öfters der Begriff „Originallack“. Vor dem Hintergrund der Erkenntnis, dass es sich bei „Lack“ auch nur um ein Ersatzteil handelt und der Definition des Originalersatzteils in der Gruppenfreistellungsverordnung, ist ein „Originallack“ ein solcher, der in Optik und Technik dem entspricht, was der Hersteller vor Erstausslieferung aufgetragen hat. Hier schadet also eine Nachlackierung auch dann nicht, wenn sie die gesamte Fahrzeugoberfläche betrifft, solange der Farbtön in der Lackzusammensetzung aufgetragen wurde, den auch der Hersteller vor Erstausslieferung aufgetragen hat.



„Matching-Numbers“

Matching-Numbers ist nach diesseitiger Einschätzung aus den Vereinigten Staaten „herübergeschwappt“ und betrifft das Kriterium, ob das Fahrzeug noch mit den Komponenten ausgestattet ist, welche bei Erstausslieferung vorhanden waren.

Nicht klar definiert ist, welche der Komponenten nicht ausgetauscht sein dürfen. Auch hier versucht die Einordnung Klarheit zu schaffen.

Ungeklärt ist auch die Frage, ob solche Komponenten, welche nach Erstausslieferung vom Hersteller ersetzt wurden noch dem Kriterium „MatchingNumbers“ genügen. Nach Kenntnisstand des Unterzeichners haben einige Hersteller praktiziert, derartige Austauschkomponenten ohne Nummern zu vergeben und bei Verbauen der Komponenten die zum Fahrzeug gehörenden Nummern einschlagen zu lassen.

„Dokumentation des Fahrzeuglebens“

Als wertbildend hat sich auch herausgestellt, wenn das Fahrzeugleben ganz oder teilweise dokumentiert wurde. Solche Fahrzeuge, bei denen noch alle zum Fahrzeug Aussagen betreffende Dokumente vorhanden sind, erscheinen transparenter, genießen daher ein höheres Vertrauen, was zu einer höheren Wertigkeit führt. Auch dies versucht die nachfolgende Tabelle abzubilden.

„Fahrwerk“

Zwar haben sich Aussagen/Kriterien betreffend des Fahrgestells noch nicht als wertbildend herausgestellt. Klar ist aber, dass am Fahrwerk häufig Modifikationen vorgenommen werden, dies auch in einer Art und Weise, die weder dem Erstausslieferungszustand entsprechen, noch zeitgenössisch sind.

Dies versucht die nachfolgende Tabelle abzubilden.

(Zeitgenössisch: Alle Fahrzeugänderungen, die innerhalb der ersten 10 Jahre nach Erstzulassung des Fahrzeuges tatsächlich und rechtlich möglich gewesen wären, unabhängig von der Frage, wann die Modifikation tatsächlich vorgenommen wurde.)

„Blechkleid“:

Hinsichtlich des Blechkleides (Karosserie) klassischer Fahrzeuge findet man die Anpreisung „ungeschweißt“. Dies soll darstellen, nach der Erstproduktion sei an der Karosserie keine Schweißarbeiten erforderlich geworden, so dass die Karosserie unverändert sei.

Betrachtet man den denkbaren Zustand eines Blechkleides vor dem Hintergrund der Originalität, ergeben sich einige Abstufungen, welche unten dargestellt sind.



Matrix zur Einordnung des Grades der Originalität:

Aspekt:	Erläuterung:	PKT
Lack	<ul style="list-style-type: none"> • Erstlack vollflächig vorhanden: 50 PKT • Erstlack überwiegend vorhanden, geringe Nachlackierungen: 40 PKT • Erstlack nur teilweise vorhanden: 30 PKT • Vollflächige Neulackierung in Farbton und chemischer Zusammensetzung der Erstausslieferung: 20 PKT • Vollflächige Neulackierung in Farbton der Erstausslieferung (aber neue Zusammensetzung): 10 PKT • Neulackierung in anderer Farbe gegenüber Erstausslieferung: 0 PKT <p>Erläuterung der PKT-Vergabe:</p>	
Matching Numbers:	<ul style="list-style-type: none"> • Motor, Fahrwerk, Getriebe, Differential sind noch die Komponenten, welche bei Erstausslieferung verbaut waren: 20 PKT • Motor, Fahrwerk, Getriebe, Differential sind Austauschteile des Herstellers, seitens Hersteller oder deren Niederlassung mit ursprünglichen Nummern versehen: 10 PKT • Motor, Fahrwerk, Getriebe, Differential wurden ausgetauscht: 0 Pkt. <p>Erläuterung der PKT-Vergabe</p>	
Blechkleid:	<ul style="list-style-type: none"> • Blechkleid befindet sich in Zustand der Erstausslieferung; Nach Erstausslieferung keine Schweißarbeiten: 30 PKT • Nach Erstausslieferung wurden Schweißarbeiten vorgenommen, diese aber in der Bearbeitungstechnik bei Herstellung: 20 PKT • Blechkleid nach Erstausslieferung mit aktueller Technik geschweißt: 10 PKT • Aufbau des Blechkleides geändert: 0 PKT <p>Erläuterung der PKT-Vergabe:</p>	•



Dokumente der Fahrzeuggeschichte:	<ul style="list-style-type: none"> • Dokumente der Erstausslieferung im Original vorhanden: je 10 PKT • Dokumente der Erstzulassung im Original vorhanden: je 10 PKT • Weitere Dokumente der Fahrzeuggeschichte im Original vorhanden: je 1 PKT • Keine Dokumente der Fahrzeuggeschichte vorhanden: 0 PKT <p>Erläuterung der PKT-Vergabe:</p>	
Fahrwerk:	<ul style="list-style-type: none"> • In Zustand der Erstausslieferung: 20 PKT • Mit Originalteilen Erhalten: 10 PKT • Verändert z.B. bzgl. Stoßdämpfern, Bremsen etc: 0 PKT <p>Erläuterung der PKT-Vergabe:</p>	
Aufaddierte Gesamtpunkte		