

Gutachten. Kalkulation. Kompetenz.

GKK



Standardbewertung

Gutachten. Kalkulation. Kompetenz.

GKK

Auftrags-Nr.:

54751621116

bitte bei Rückfragen angeben
Seite 1 / 23

Für: Frau

**Marcella Kölbl
Richard-Wagner-Straße 23
D-64839 Münster b. Dieburg**

Besichtigt am:	26.09.2016	in	Münster
durch:	Herrn SV Marc Töllner		
Kennzeichen:	DA-AH 59 H	Fahrzeugbrief-Nr.:	UV 874540
Art u. Aufbau:	PKW / Cabriolet/Roaster	Farbe:	gelb
Hersteller:	Austin	erste Zulassung:	01.07.1959
Typ:	Healey, Sprite MK-1	Produktions-Zeit:	1958-1960
Fahrzg. Ident. Nr.:	AN5L11351	Anzahl Vorbesitzer:	4
Motor-Nr.:	9CG-D-H 21332	nächste HU:	00.10.2017
Motorart/Bauform:	Otto / 4-Zylinder / Reihe	Laufleistung (abgel.):	18098 mls
Hubraum/Leistung:	926 ccm / 32 kW	Gesamtlaufleistung:	18098 mls
Getriebeart:	Schaltgetriebe	Radstand:	2032 mm
Sitzplätze:	2	Bereifung vorn :	165/70 R13 97T
		Bereifung hinten :	165/70 R13 97T
		Fabrikat:	Pirelli

Zubehör, Sonderausstattung, Umbauten:

Dehzahlmesser
Persenning

Fazit:

Allgemeine Informationen zum Fahrzeug:

Die Serie Mark I hatte wegen der Anordnung der Scheinwerfer in Europa den Spitznamen Frogeye ("Froschaug"), in den USA Bugeye. Motor und Getriebe stammten vom Austin A 35, Lenkung und Bremsen vom Morris Minor. Bei einem Hubraum von 948 cm³ leistete der Motor (44 PS) (32 KW)- 5300/min. In einem Test aus dem Jahr 1958 erreichte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 133,4 km/h.

Es handelt sich bei dem Fahrzeug um einen Linkslenker.

Der Allgemeinzustand des Fahrzeugs ist zum Zeitpunkt der Besichtigung auf den ersten Blick als gut einzuschätzen.

Das Fahrzeug wurde aus den USA im Jahre 1993 eingeführt.

Das Fahrzeug ist vor ca. 8 Jahren von Grund auf restauriert worden und ist vom Fahrwerk, dem Innenraum, wie auch dem Motor- und Kofferraum in einem optisch guten Zustand.

Identifikation:

Zur Identifikation des Fahrzeugs wurden die am Fahrzeug vorgefundenen Nummern benutzt.

Folgende Nummern konnten abgelesen werden:

Fahrzeugidentifikationsnummer: AN5L11351

Motornummer: 9CG-D-H 21332

Folgende Unterlagen zur Dokumentation der Historie lagen vor:

Zulassungsbescheinigung Teil I

Fotodokumentation der Restaurierung

Das Fahrzeug ist zugelassen.

Zusammenfassend lässt sich der Zustand wie folgt beschreiben:

Karosserie und Anbauteile:

Oberfläche/Lackierung:

Das Fahrzeug wurde komplett neu lackiert. Die Lackierung wurde in vollem Umfang sach- und fachgerecht durchgeführt und lässt nur einige kleine Mängel erkennen.

Karosserie allgemein:

Die Restauration der Karosserie ist fachlich auf einem guten Niveau durchgeführt. Die Karosserie und auch der Unterboden sind im guten Zustand. Es finden sich ein paar kleine Passungengenauigkeiten (werkseitig bedingt) von Spaltmaßen der Türen und Klappen.

Zustandsnote für diesen Bereich: **2**

Rahmen- / Bodenanlage:

Der Fahrzeugrahmen wurde damals von der Karosserie entfernt und aufbereitet. Der Rahmen weist keine offensichtlichen Beschädigungen (Korrosion etc.) auf.

Zustandsnote für diesen Bereich: **2**

Interieur:

Innenraum/Kofferraum:

Die Sitze sind neu bezogen und sind optisch mit dem Original identisch. Auch die Bodenteppiche im Innenraum und im Kofferraum sind neu und weisen keine Mängel auf. Die Armaturen befinden sich in einem sehr schönen, gepflegten Zustand. Auch der Tacho sind noch verbaut, was die Originalität unterstützt.

Chromteile/Verdeck:

Die Chromteile sind vollständig und größtenteils in einwandfreiem Zustand. Lediglich sind an vereinzelt Stellen kleinere Mängel wie Passungengenauigkeiten und leichte Oberflächenbeschädigungen zu erkennen. Die Persenning ließ sich ohne Probleme öffnen und schließen und zeigte auch äußerlich einen sehr gepflegten Zustand.

Zustandsnote für diesen Bereich: **2-**

Motor und Antrieb:

Der Motor, wie auch der Motorraum sind absolut sauber und mängelfrei. Alle Leitungen und Kabel sind fachgerecht verlegt und befestigt. Es waren weder am Motor, noch am Differentialgetriebe Ölleckagen festzustellen. Beide Bauteile waren auch sonst in einem guten Zustand. Der Motor lief kalt wie warm einwandfrei und das Getriebe schaltete alle Gänge sauber durch.

Zustandsnote für diesen Bereich: **2**

Fahrwerk:

Das Fahrwerk vorne wie hinten weist einen guten Zustand aus teilweise erneuerten Verschleisssteilen auf.

Die Bremsleitungen sind von vorne nach hinten erneuert worden und sind fachgerecht verlegt und befestigt.

Zustandsnote für diesen Bereich: 2-

Unter Berücksichtigung der Einzelergebnisse kann festgehalten werden, dass das oben genannte Fahrzeug in einem originalgetreuen Zustand restauriert wurde.

Zusammenfassung der Zustandsnoten der Einzelkategorien:

"Karosserie und Anbauteile":	2
"Rahmen- / Bodenanlage":	2
"Interieur":	2-3
"Motor und Antrieb":	2
"Fahrwerk":	2-

Unter Einbeziehung und entsprechender Gewichtung der oben genannten Einzelergebnisse ist der Gesamtzustand des Fahrzeugs mit der Zustandsnote

"2-"

zu bewerten.

Erklärung allgemein anerkannter Oldtimer-Zustandskategorien

Zustand 1:

Zustand nach soeben abgeschlossener, umfangreich fotodokumentierter Totalrestaurierung beim typkompetenten Profi, somit wie "ladenneu" oder gar besser (sogenannter Concours-Zustand). Wichtig: Nicht nur die handwerkliche Restaurierungsausführung muss höchsten Ansprüchen genügen, sondern auch die Originalitätstreue aller Details, Materialien und Ausführungen. Dazu zählt auch die "Matching numbers"-Garantie, also der Nachweis, dass besagtes Fahrzeug mit eben jenem aktuell montierten Motor, Getriebe etc. damals vom Band lief. Bei manchen Klassikern (z. B. Aston Martin, Porsche 356) lassen sich auch bewegliche Karosserieteile auf ihre ursprüngliche Zugehörigkeit zu ihrem aktuellen Anbaufahrzeug überprüfen. Auch die ursprünglich aufgetragene Lackfarbe und Innenausstattungsfarbe wird von Zustand 1-Extremisten gefordert.

Echte Zustand 1-Oldies werden ihrer extrem hohen Restaurierungskosten wegen nur äußerst

selten im Handel angeboten, weil sie kommerziell keinen Sinn machen.

Zustand 2:

Zustand nach rund dreijährigem pfleglichen Gebrauch eines totalrestaurierten Klassikers mit entsprechend geringen Gebrauchsspuren (ausgebesserte Steinschlagschäden, Putzspuren im Lack u. ä.), alternativ Zustand nach einer im Aufwand durchschnittlichen, aber kompetent ausgeführten Totalrestaurierung. Die handwerkliche Restaurierungsausführung und Originalitätstreue muss hohen Ansprüchen genügen. Von Fall zu Fall können (unbedingt reversible) Verbesserungen in die Restaurierung eingeflossen sein, die die Gebrauchstüchtigkeit erhöhen (Beispiele: Volvo-Getriebe im BMW 328, modifizierte Benzinförderung im Triumph TR 5). Selbstverständlich sind bei Zustand 2-Oldies absolute Abwesenheit von Rostansätzen (auch unsichtbarer Art) und eine "frische Hauptuntersuchung"; nachfolgend bezeichnet als HU. Echte Zustand 2-Oldies werden vom Handel oft als "Zustand 1" angeboten.

Zustand 3:

Zustand 3-Autos können stärkere Gebrauchsspuren aufweisen, wie sie üblicherweise etwa zehn Jahre nach einer **kompetenten Totalrestaurierung** notiert werden. Auch die meisten noch unrestaurierten oder teilrestaurierten Klassiker der 70er Jahre und frühen 80er Jahre zählen zur Dreier-Kategorie. Rostspuren müssen toleriert werden - nicht jedoch an tragenden Teilen. Auch müssen nicht unbedingt alle Teile original oder originalgetreu sein (z. B. Teppiche, Verdecke, Räder). Allerdings sollte der Motor in Typ und Leistung (nicht unbedingt im Baujahr) besagtem Fahrzeugtyp entsprechen. Das Fahrzeug muss sofort gebrauchstüchtig (und verkehrssicher) sein, die Gültigkeit der HU-Plakette sollte ein Jahr nicht deutlich unterschreiten. Perfektionisten werden Zustand 3-Klassiker in frühestens drei Jahren einer Totalrestaurierung unterziehen.

Achtung: Zustand 3-Autos erweisen sich meist als die auf längere Sicht unökonomischste Möglichkeit der Klassikermotorisierung, weil die geforderten (und vielfach realisierten) Preise meist in Zustand 2-Nähe angesiedelt sind, die letztlich erforderlichen Aufwendungen jedoch denen eines in der Anschaffung deutlich billigeren Zustand 4-Autos entsprechen.

Zustand 3-Oldies werden im Handel oft als "2-Minus" angeboten. Die Praxis zeigt, dass rund 80 Prozent aller (von privat und von Profis) angebotenen Klassiker dem Zustand plus/minus 3 entspricht.

Zustand 4:

Zustand 4-Klassiker sind sofort restaurierungsbedürftig, nicht gebrauchstüchtig, aber rollfähig (Motor dreht). Alle Teile sind vorhanden, ob noch am Fahrzeug montiert oder bereits demontiert (deshalb beim Kauf unbedingt einen Typ-Experten oder einen originalen Ersatzteilkatalog mitnehmen!). Die HU ist abgelaufen. Die Preise für "Vierer" können naturgemäß stark variieren - je nachdem, ob es sich um ein bereits teilrestauriertes Fahrzeug handelt, dessen Besitzer den Mut verlor (oder dem das Geld ausging), oder ob es sich um eine Ruine handelt, die erst in Angriff genommen werden muss.

Achtung: Zustand 4-Autos lassen sich mit etwas (kriminellem) Geschick in "Zustand 3"-Autos verwandeln und entsprechend teuer vermarkten.

Zustand 5:

Fahrzeuge des Zustandes 5 befinden sich in ausgesprochen schlechtem Zustand, so dass eine Restaurierung nur bei danach im Marktwert hoch angesiedelten oder aber extrem raren Klassikern ratsam erscheint. In der Regel werden "Fünfer" als Ersatzteilträger (zum Ausschachten) erworben. Immerhin sollten wenigstens 80 Prozent der Teile vorhanden sein. In ihrem Wert lassen sich Zustand 5-Exemplare noch weniger pauschal erfassen als Fahrzeuge besserer Kategorien. So hat bei Oldies mit schlechter Teileversorgung (insbesondere bei vielen Vorkriegs-Klassikern) das Maß der Teilekomplettheit weit mehr Einfluss auf den Wert als der Zustand von Karosserie und Fahrwerk. Bei vielen im Karosserieaufbau komplexen, in der Teileversorgung jedoch gesicherten Klassikern (z. B. beim Porsche 356 oder Jaguar MK II) hat wiederum das Maß der Karosserie/Bodengruppen-Verrottung Priorität bei der Wertbemessung.

Unrestaurierte Originale:

Unrestaurierte Original Fahrzeuge lassen sich nicht in eines der zuvor aufgeführten Kategorien einordnen. Zwar entspricht ein heute gefundener, unberührter, aber noch gebrauchstüchtiger Klassiker beispielsweise des Baujahres 1955 bei einer ernsthaften Begutachtung bestenfalls dem Zustand 3 oder 4 - gleichwohl setzt sich auch hierzulande unter Enthusiasten mehr und mehr die Überzeugung durch, dass gerade solchen Zeitzeugen ein weit höherer Wert beizumessen ist, der eher im "Zweier"-Bereich anzusiedeln ist.

Insbesondere bei Rennfahrzeugen mit signifikanter Geschichte geben Enthusiasten mit Kennerschaft möglichst unberührten, mit Patina gesegneten Exemplaren den Vorzug vor restaurierten (und dabei eben vielfach rundum-erneuerten = duplizierten) Exemplaren - und die höhere Dotierung.

Begriffsbestimmungen

Marktwert:

Dieser Wert orientiert sich einzig und allein am tatsächlichen Markt für klassische und historische Fahrzeuge. Das heißt, dieser Wert wird bestimmt durch Angebot und Nachfrage. Neben der Auswertung von erzielten Ankaufs- und Verkaufspreisen muss zur realistischen Marktwertbestimmung zunächst der Zustand des Fahrzeuges ermittelt werden. Wichtige Anhaltspunkte zur Marktwertbestimmung geben vordergründig Verkaufs- und Ankaufsergebnisse auf dem Privatmarkt und auf dem gewerblichen Oldtimer- und Gebrauchtwagenmarkt. Auch Ergebnisse aus Auktionen und größeren Verkaufsveranstaltungen nehmen Einfluss auf die Bestimmung des Marktwertes. Der hier bestimmte Marktwert beschreibt den Wert, der sich zum jetzigen Zeitpunkt auf dem internationalen Markt für klassische Fahrzeuge erzielen lässt. Ein besonderer Faktor zur Realisierung bestimmter Marktwerte spielt auf dem Markt der klassischen Automobile der Faktor Zeit. Erfahrungen haben gezeigt, dass bei möglichst schnellen Verkäufen (Notverkäufen) der übliche Marktwert unterschritten wird, und bei möglichst schnellem Ankauf der übliche Marktwert meist überschritten wird. Insofern ist es üblich, sich in der Oldtimerszene vom Faktor Zeit zu lösen.

Marktwert für Fahrzeuge im Zustand 1:

Zustand 1-Klassiker tauchen zwar häufiger in Kleinanzeigen auf, jedoch viel seltener in der Realität. Es handelt sich dabei um absolut makellose Fahrzeuge im Neuzustand, einem Zustand, wie sie aus der Werkstatt eines Top-Restaurierers, z. B. nach abgeschlossener Totalrestaurierung, rollen. Solche Fahrzeuge haben keinen allgemein zu fixierenden Marktwert, sondern orientieren sich am sogenannten Aufbauwert. Da mögliche Verkaufserlöse für Zustand 1-Klassiker von sehr individuellen Entscheidungen abhängen, können derartige Fahrzeuge auch nicht in sogenannten Marktwertlisten bzw. -übersichten integriert werden. Die Erfahrung hat gezeigt, dass sich diese Preise vordergründig an Aufbauwerten orientieren, die diese jedoch in den meisten Fällen unterschreiten. Dies liegt wiederum daran, dass die meisten Enthusiasten durch den Erwerb eines bereits fertiggestellten und in Zustand 1 versetzten Fahrzeuges Preisvorteile erzielen möchten, da sie sonst eine Komplettrestaurierung selbst in Auftrag geben würden und das Fahrzeug nach individuellen Vorstellungen aufbauen lassen könnten.

Marktwert für teilweise fertiggestellte Fahrzeuge:

Dies betrifft Fahrzeuge, die nicht bis zur endgültigen Fertigstellung durchrestauriert worden sind. Derartigen Fahrzeugen gegenüber wird auf dem Markt für klassische Automobile eine große Skepsis entgegengebracht, da die noch zu erwartenden Aufbauposten ein erhebliches Risiko in sich tragen. Hieraus resultiert, dass beim Ankauf derartiger Teilobjekte ein deutlich geringerer Preis zu erzielen ist als bis zum jeweiligen Fertigungsgrad bereits investiert worden ist. Aus diesem Grunde kommen derartige Objekte kaum auf dem freien Markt vor. Zur Ermittlung dieser Werte kann nur rein rechnerisch vorgegangen werden, wobei als Basis immer der Marktwert eines komplett restaurierten Fahrzeuges dient. Somit handelt es sich bei einem Marktwert für teilfertiggestellte Fahrzeuge um einen rein theoretischen Wert.

Wiederherstellungswert:

Bekannt ist, dass die reinen Entstehungskosten für ein restauriertes Fahrzeug weitaus höher sind als die zu erzielenden durchschnittlichen Marktwerte. Bei der Definition des Wiederherstellungswertes wird der realistische Marktwert ausgeschlossen, und es werden nur die reinen Entstehungskosten aufaddiert sowie die Anschaffung eines Basisfahrzeuges, welches sich in einem restaurierungswürdigen Zustand befindet, hinzugerechnet. Dieser Wert orientiert sich somit an durchschnittlichen Stundensätzen, an Ersatzteilkosten und Restaurierungszeiten. Diese Werte überschreiten in den meisten Fällen deutlich die üblichen Marktwerte. Dennoch liegt für viele Oldtimer-Enthusiasten ein großer Reiz darin, das eigene Auto entweder selbst von Grund auf aufzubauen oder aber vom Fachbetrieb aufbauen zu lassen, um diese Entstehung einerseits mitzuerleben und andererseits hierbei individuelle Wünsche einfließen zu lassen.

Endbeträge "brutto":

Hierbei handelt es sich um sogenannte Mischbeträge. Diese Beträge beinhalten sowohl die auf dem Privatmarkt getätigten und somit steuerneutralen Investitionen als auch die Investitionen, in denen die MwSt. ausgewiesen wird. Die als brutto bezeichneten Beträge sind somit Endbeträge.

Standardbewertung

Gutachten. Kalkulation. Kompetenz.

GKK

Auftrags-Nr.:

54751621116

bitte bei Rückfragen angeben
Seite 9 / 23

Preisspezifikation:

Unter Berücksichtigung aller hier aufgeführten Fakten und der zur Zeit herrschenden Marktsituation für klassische Fahrzeuge ergibt sich folgender Fahrzeugwert:

Marktwert: 30.000,00 Euro Endpreis

Die im Anhang beigefügten Lichtbilder wurden am Tage der Besichtigung vom Sachverständigen gefertigt.

Die Bewertung wurde unparteiisch, nach bestem Wissen und Gewissen und ohne Berücksichtigung privater Interessen erstellt.

GKK Gutachten GmbH
Gutachten / Kalkulation / Kompetenz
Theodorstr. 180
40472 Düsseldorf
Tel.: 0211 6878060
Fax: 0211 682269

Groß-Gerau, 23.12.2016
Ort und Datum

Marc Töllner
Der Sachverständige

Es wird empfohlen, alle zwei Jahre eine Aktualisierung durchführen zu lassen!

Anmerkung:

Die Besichtigung wurde am undemontierten Fahrzeug durchgeführt. Es bestanden nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Überprüfung der Fahrzeugtechnik und/oder der Fahrzeugunterseite. Somit werden keinerlei Eigenschaften von nicht geprüften oder nur eingeschränkt prüfbaren Bereichen des Fahrzeugs zugesichert.



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4



Bild 5



Bild 6



Bild 7



Bild 8



Bild 9

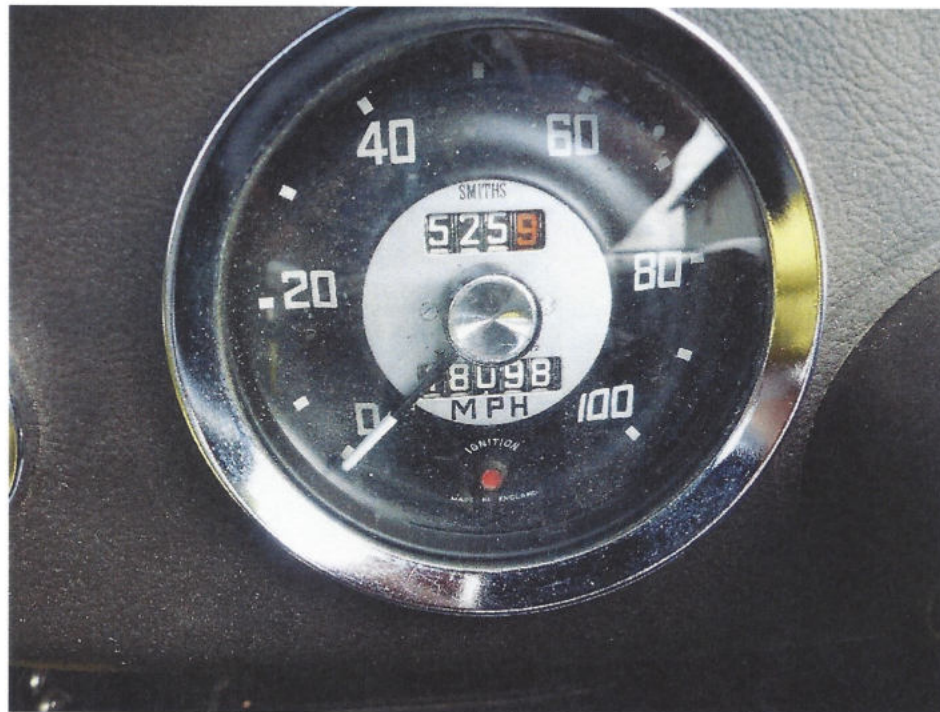


Bild 10



Bild 11



Bild 12



Bild 13



Bild 14



Bild 15

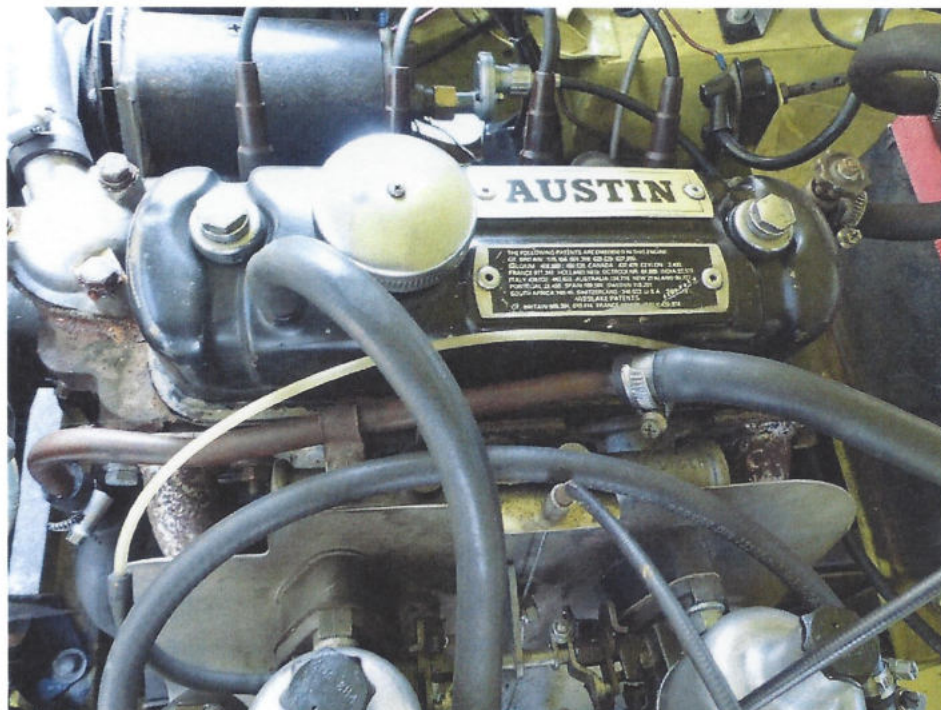


Bild 16



Bild 17



Bild 18



Bild 19



Bild 20



Bild 21



Bild 22



Bild 23



Bild 24



Bild 25 Kleinere Mängel Dichtnaht gerissen

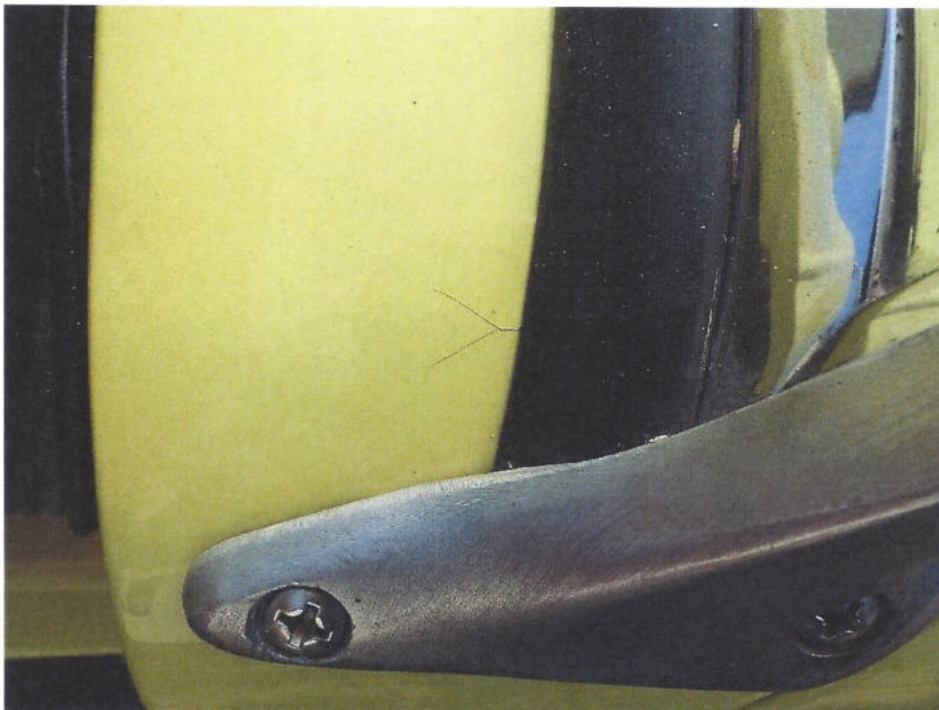


Bild 26 Kleinerer Mängel Lackierung gerissen

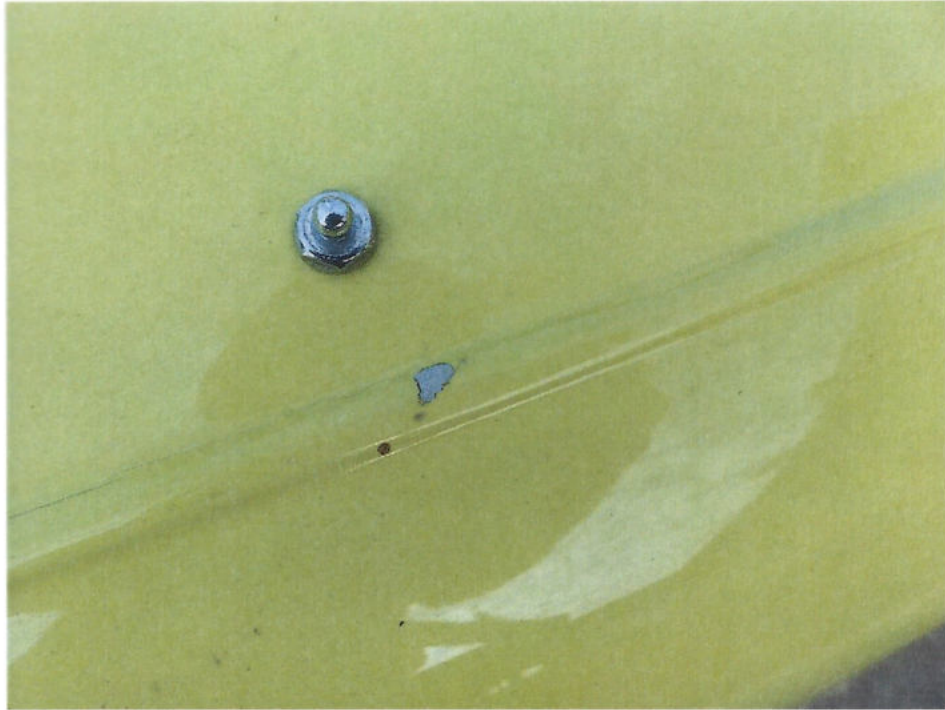


Bild 27 Lackierung beschädigt

i
A

i
A

i
A

