



**GUTE
FAHRT**

8

AUG. 1955

Die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer
Verlag Delius, Klasing & Co · Bielefeld
Postverlagsort Bielefeld, Postversandort Stuttgart



Ist das ein Auto?

KARMANN in Osnabrück, von dem alle VW-Cabriolets stammen, baut jetzt dieses wunderschöne Coupé. Die Karosserie entwarf die weltberühmte CAROZZERIA GHIA in Turin, das Fahrgestell und der Motor stammen aus

Auch der VW geht einmal den Weg alles Vergänglichen, und man muß sich von ihm — so schwer's auch fällt — eines Tages trennen. Wenn man dann einen Käufer gefunden hat, haben Käufer und Verkäufer jedoch oft das unbehagliche Gefühl, der eine könnte den anderen übers Ohr hauen. Dieser Sorge ist entbunden, wer sich an die „Deutsche Automobil-Treuhand“ wendet, die seit 24 Jahren für marktgerechte Schätzung gebrauchter Kraftfahrzeuge sorgt. Sie hat heute im Bundesgebiet 100 Schätzer.

Wer einmal darüber nachdenkt, merkt, daß man den Wert eines gebrauchten Autos nicht einfach über den Daumen peilen kann. Zwei große Komplexe bestimmen: Marktlage und technischer Zustand. Beide zusammen ergeben den sogenannten Marktzeitwert, d. h. den wirklichen Wert des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Schätzung.

Für die Beurteilung der Autos bekommen die Schätzer von ihrer Zentrale Richtpreise; die Zentrale informiert sich folgendermaßen: Jeder, der seinen Wagen schätzen ließ, bekommt eine Karte mit, in die er den dann tatsächlich erzielten Verkaufspreis einträgt, und die er an die DAT zurückschickt. Dort werden die Karten zentral ausgewertet. Die Schätzer haben damit einerseits eine Art Selbstkontrolle, wie weit der Verkaufspreis mit dem Schätzpreis übereinstimmt, und andererseits erfahren sie die neue Situation auf dem Markt.

Den Männern von der DAT kann man nichts vormachen, weder durch besondere Hochglanz-Politur, noch durch einen Tachostand von etwa 49 989 km (haben Sie auch schon Schuhe zu 49,85 DM gekauft?). Ziemlich genau kann der Schätzer feststellen, ob die tatsächliche Kilometerleistung mit dem Tachostand übereinstimmt,

denn wer Tag für Tag Autos prüft, bekommt mit der Zeit einen sechsten Sinn, das herauszufinden, was nicht in Ordnung ist.

Was macht der Schätzer nun alles?

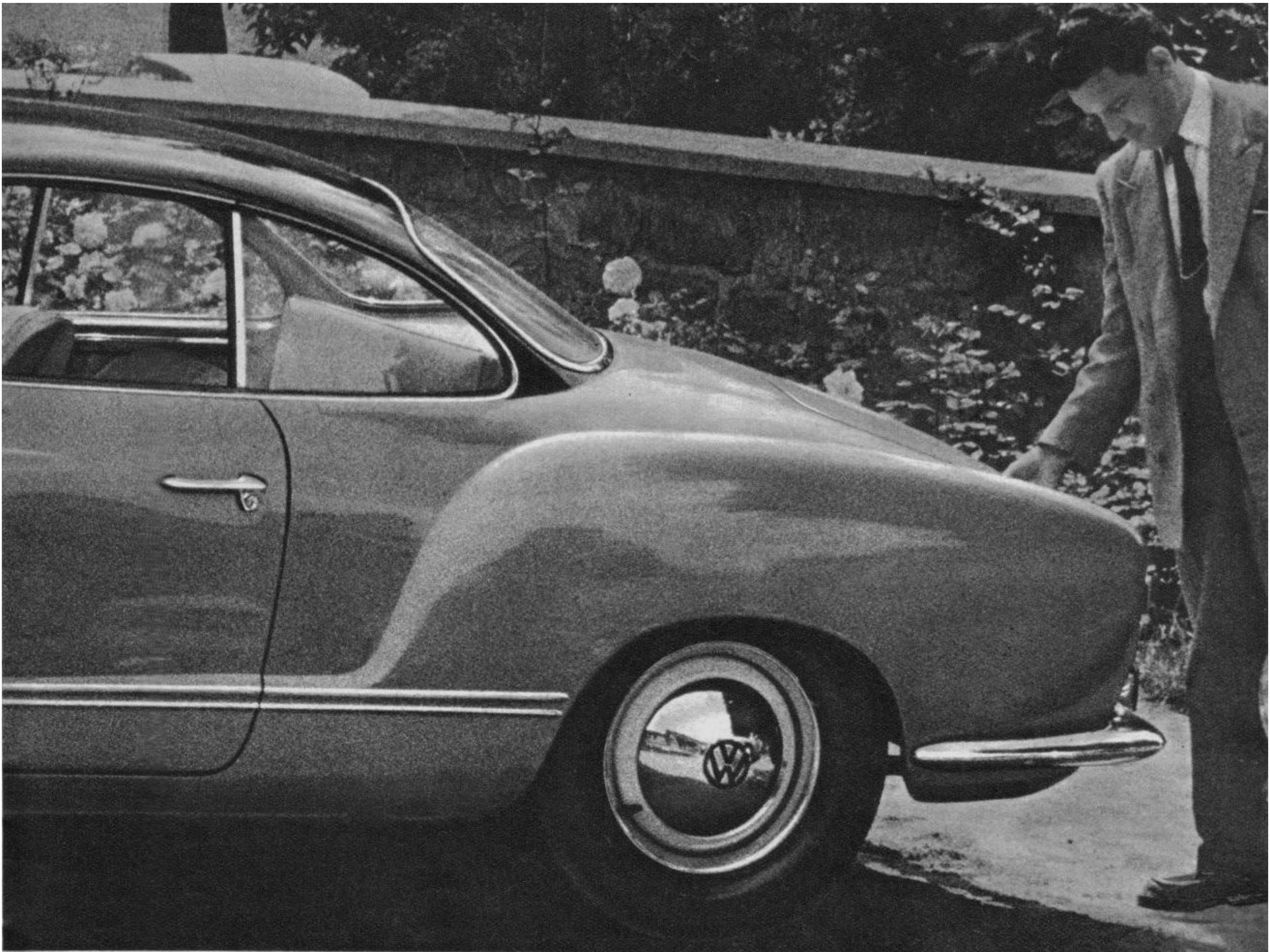
Der erste kritische Blick gilt dem Lack, eventuellen Beulen (die man also tunlichst vorher entfernen sollte) und Rostschäden, vornehmlich im Boden des Fahrzeugs.

Dann der Tachostand. Er sollte nicht um die 20 000 anzeigen, wenn die Räder Reifen verschiedener Fabrikate und Güte haben,

**Sie brauchen Ihren VW
nicht im Sack zu verkaufen**

neu, abgefahren und runderneuert. Da dürfte etwas nicht stimmen. Auch die Abnutzung der Pedale und der Zustand der Polsterung, insbesondere abgewetzte Ecken am Einstieg, sind ziemlich untrügliche äußere Zeichen für das Alter des VW. Zusammengesessene Polster und ein Fahrer mit Heringsfigur passen schlecht zusammen. Dann folgt eine Probefahrt.

Schon beim Zuschlagen der Türen ist der Schätzer ganz Ohr, ob sie schlackern und ob die Gummi abgewetzt sind; ebenfalls interessiert er sich für die Fensterführung und Gummiabdichtung. Wenn nötig, spricht verdächtig, werden bei der Probefahrt sämt-



dem auch nicht gerade unbekanntem Wolfsburg. An sich ist der Wagen ein „Zweiplätzer“, wie die Schweizer sagen, doch kann man hinter den beiden Sesseln noch zwei Notsitze aufklappen. Länge: 7 cm mehr als der Volkswagen; Höhe: 17,5 cm niedriger. Als Höchstgeschwindigkeit werden 115 km/h angegeben und als Gewicht 810 kg (VW 730). Preis: 7500.— DM. Über alles weitere berichten wir demnächst.

liche Gänge mehrmals durchgeschaltet; denn es ist nicht gesagt, ob jeder Gang gängig ist oder daß die Kupplung nicht schleift.

Meist ist ein Berg in die Probestrecke mit einbezogen, denn hier kann die maschinelle Leistung am besten geprüft werden. Im Lauf der Zeit hören die Schätzer in Motor und Getriebe jedes anormale Geräusch heraus, und wissen es auch zu erklären.

Natürlich fährt der Tester nicht immer über glatte Teerstraßen. Holpriges Pflaster verrät mehr: nicht nur das allgemeine Klappern und Quietschen, sondern auch die Güte der Federn und Stoßdämpfer. Schließlich müssen die Bremsen zeigen, was sie wert sind. Außerdem kontrolliert der Schätzer das Spiel von Lenkung und Vorderachse sowie das Spiel der Räder, und versucht zu hören, ob Lager, Hinterachse, Kegel- und Tellerrad in Ordnung sind.

Was kann man nun tun, um die Schätzung möglichst günstig ausfallen zu lassen?

Bitte, nicht zu viel. Es ist ratsam, einen verbeulten Kotflügel ausbessern zu lassen, aber es lohnt sich nicht, den halben Wagen zu erneuern, weil dann wahrscheinlich Ausgabe und Gewinn sich die Waage halten würden.

Größere Instandsetzungs-Arbeiten, die im Laufe der Zeit ausgeführt wurden, und die man mit Quittungen belegen kann, erzielen einen entsprechenden Mehrwert. Das trifft natürlich nicht zu für diejenigen, die bereits bei 30 000 km einen neuen Motor brauchten. Machen Sie sich keine Gedanken über die Reifen; sie werden wie das Radio und alles übrige Zubehör, das nicht serienmäßig eingebaut ist, extra geschätzt und berechnet. Die durch Zubehör, vom

Autosuper bis zur Blumenvase, erzielte Kaufpreis-Erhöhung ist übrigens relativ gering.

Klar ist, daß allein schon das zunehmende Alter jedes Fahrzeugs zu Abstrichen zwingt, ganz gleich, ob es gefahren wird oder nur in der Garage steht. Denn die technische Weiterentwicklung entwertet jedes ältere Fahrzeug.

Kann man übrigens durch Vorlage des Kundendienst-Scheckheftes nachweisen, daß der VW stets gut und gewissenhaft gepflegt wurde, so erntet man wesentliche Pluspunkte in der Bewertung.

Ansonsten empfiehlt es sich, gebrauchte Wagen beim VW-Händler in Zahlung zu geben. Dadurch erspart man sich kostspielige Insertionen, zeitraubende Probefahrten, langwierige Verkaufsverhandlungen und einiges mehr.

Zum Schluß noch eins: Die Marktlage des VW ist sehr konstant, und man erzielt noch immer einen erstaunlich hohen Preis. Immerhin ein wesentlicher Trost, wenn man sich von seinem guten alten Stück trennen muß.

-loff



„Der besondere Reiz an diesem Wagen ist, daß man nie weiß, ob er anspringen wird oder nicht.“