



Die Geldmaschinen

EIN ALTES MOTORRAD IST EIN KULTURGUT. WER SICH DAS RICHTIGE AUSSUCHT, BEKOMMT DAZU AUCH NOCH EINE SICHERE WERTANLAGE

TEXT: *Tim Gutke*
FOTOS: *Andreas Achmann*



HONDA GB500 CLUBMAN

-> Diese Seite: NACH DEUTSCHLAND GE- LANGTEN VON DER URSPRÜNGLICH FÜR DEN AMERIKANI- SCHEN MARKT GE- BAUTEN MASCHINE NUR 1 000 EXEMP- LARE. ABER ZUM PREIS VON DAMALS 7 760 DM WOLLTE SIE HIERZULANDE KAUM JEMAND HABEN. DABEI WAR UND IST SIE EIN SCHMUCKSTÜCK: DIE FORM SPIELT AUF DIE ENGLISCHEN CAFE RACER DER 1950ER-JAHRE AN. WER SICH JETZT BEMÜHT, BEKOMMT DIE CLUBMAN NOCH HALBWEGS GÜNS- TIG. ABER NICHT MEHR LANG.

Baujahr 1989 bis 1990; Einzylinder- Viertaktmotor mit 498 ccm; 38 PS; gutes Investment bei 3 500 Euro

BMW R90S

-> Linke Seite: DER SCHNITTIGEN BMW VERPASSTEN DIE KONSTRUKTEURE ALS ERSTEM SERIEN- MOTORRAD DER WELT EINE COCKPIT- VERKLEIDUNG. DIESE HALF DABEI, KNAPP 200 KM/H ZU ERREICHEN. DAMIT WAR DIE R 90 S DAS SCHNELLSTE MOTORRAD SEINER ZEIT. BESONDERES MERKMAL: DIE EIGENS KREIERTEN FARBEN DAYTONA- ORANGE UND RAUCH- SILBER. SCHWER ZU BEKOMMEN. PROG- NOSE: KLARE WERT- STEIGERUNG.

Baujahr 1973 bis 1976; Zweizylinder- Viertakt-Boxermotor mit 900 ccm; 67 PS; gutes Investment bei 7 000 Euro

MOTO
GUZZI
LE MANS
850

»VOM RENNSPORT
INSPIRIERT UND
VOM ITALIENISCHEN
SPORTWAGENHER-
STELLER ENTWICKELT,
SETZTE DIE
LE MANS MITTE
DER 1970ER MASS-
STÄBE. DAS FAHR-
VERHALTEN IST
DURCH DEN LANGEN
RADSTAND EIGEN-
WILLIG, ABER DER
SOUND EINZIGARTIG.

Baujahr 1976 bis
1979; Zweizylinder-
Viertakt-90-Grad-V-
Motor mit 845 ccm;
70 PS; gutes Invest-
ment bei 8 500 Euro



Kauf-
beratung

»Die Alltagsgefährten von einst mausern sich zu begehrten Klassikern. Für eine Ducati 900 SS Königswelle von 1975 betrug der Ladenpreis 11 980 DM. Heute werden je nach Zustand mehr als 25 000 Euro bezahlt. Bei einer Norton Triton von 1957 ist eine ähnliche Steigerung auszumachen.

Jetzt rücken die Designs der Großserienhersteller der 70er- und 80er-Jahre in der Beliebtheitsskala nach oben. Die Ersatzteilverorgung ist durch große Produktionsmengen gesichert, und für weniger als 4 000 Euro hat man die Chance auf eine solide Preisentwicklung. Hinzu kommt der günstige Unterhalt. Bei einem Verbrauch von etwa 2,8 Litern auf 100 Kilometer liegt eine Honda Clubman etwa weit unter dem, was sich ein Smart (5,5 Liter) genehmigt. Bei einer Endgeschwindigkeit

von 175 km/h und bei einem Antritt von 6,6 Sekunden auf 100 km/h ist selbst die wunderschöne, aber schwachbrüstige Clubman noch heute vielen Autos überlegen. Bei laufenden Kosten für Steuern und Versicherung von knapp 200 Euro im Jahr findet man kaum ein günstigeres motorisiertes Gefährt mit so viel Stil.

Worauf sollte man bei einem Kauf achten? Lack, Anbauteile und Gummis müssen der Zeit und dem Hersteller entsprechen. Grundsätzlich gilt: Finger weg von verbastelten Exemplaren. Die sind immer gut zu erkennen an abgenutzten Schraubenköpfen. Die Laufleistung: vernachlässigbar. Man muss sich schon anstrengen, ein 30 Jahre altes Motorrad zu finden, das mehr als 60 000 Kilometer auf dem Zähler hat. Wichtiger ist: Immer einen Freund zur Besichtigung mitnehmen, denn Liebe macht bekanntlich blind.

Nicht alle Modelle werden automatisch wertvoll. Grundsätzlich gilt: Europäer wie BMW, Triumph oder Ducati sind wertstabiler als die japanische Konkurrenz von Yamaha, Honda oder Kawasaki. Dennoch zählen am Ende Modell, Baujahr, Kubikzahl und Geschichte des Motorrads.

Anhaltspunkte für die Wertentwicklung sind die Produktionsmenge und ein einstmals hoher Anschaffungspreis. Solche Modelle wurden oft schon in den Anfangsjahren pfleglich behandelt. Ein Vorteil: Mängel sind bei einem Motorrad schwerer zu verstecken als bei einem Auto. Kein Rost im Tank? Gut. Der Motor läuft rund? Sehr gut. Die Ventile klackern nicht? Ölt sie? Sollte sich die Auserwählte in Zukunft nicht als Cashcow erweisen, hat man doch für wenig Geld eine gute Zeit gehabt. Und das ist unbezahlbar.

KAWASAKI W650

IN IHRER PRODUKTIONSZEIT FLOPPTE SIE: EIN DURCH DIE KÖNIGSWELLE AUFWENDIGER MOTOR, VIEL CHROM UND EIN HOHER PREIS MACHTEN SIE SCHWER VERKÄUFLICH. NUN WIRD DIE TRIUMPH-BONNEVILLE-KOPIE TÄGLICH WERTVOLLER.

Baujahr 1999 bis 2006; Zweizylinder-Viertaktmotor mit 676 ccm (Königswelle); 50 PS; gutes Investment bei 4 500 Euro



YAMAHA XT 500

SIE WAR SCHON ZU PRODUKTIONSZEITEN EIN SIEGERTYP UND GEWANN DIE WÜSTENRALLYE PARIS-DAKAR ALS DAMPFHAMMER-ENDURO. DIE XT WAR DAS ERSTE GELÄNDEGÄNGIGE GROSS-SERIENMOTORRAD MIT EINZYLINDER-AGGREGAT. MEHR ALS 25 000 STÜCK WURDEN ALLEIN IN DEUTSCHLAND VERKAUFT. WERTVOLL WERDEN NUR MODELLE MIT ALU-TANK UND ROTEM SCHRIFTZUG.

Baujahr 1976 bis 1989; Einzylinder-Viertaktmotor mit 499 ccm; 27 PS; gutes Investment bei 3 200 Euro

WIR DANKEN FÜR DIE LEHNGABE DER MASCHINEN: AUS PRIVATBESITZ: WOLFGANG GÖBEL (DUCATI 450 SCRAMBLER), JOCHEN BÖRNER (YAMAHA XT500)
HÄNDLER: CHRISTIAN BAUER (MOTO GUZZI LE MANS 1/650), THOMAS GRIMM VON KAWAMOTOR (KAWASAKI W 650)

DUCATI SCRAMBLER 450

HOHER LENKER, KLEINER TANK UND EINE SITZBANK IN BANANENFORM – KEINE HERAUSRAGENDEN EIGENSCHAFTEN FÜR EIN MOTORRAD. SCHON GAR NICHT FÜR EINE GELÄNDEMASCHINE. DAFÜR IST DIE SCRAMBLER AUCH WENIG GEEIGNET, SIE IST EHER ETWAS ZUM STAUNEN. EIN DREHFREUDIGER KÖNIGSWELLEN-MOTOR UND EIN EINZIGARTIGES FAHRVERHALTEN MACHTEN SIE SCHON 1969 ZUM ERFOLG.

Baujahr 1969 bis 1974; Einzylinder-Viertaktmotor mit 435 ccm (Königswelle); 27 PS; gutes Investment bei 6 000 Euro

/ Kaufinfo ab S. 194 /

