

Historische Motorräder verkörpern Leidenschaft, Nostalgie, Industriegeschichte – und sind blitzende Wertanlagen.

Mehr als altes Eisen

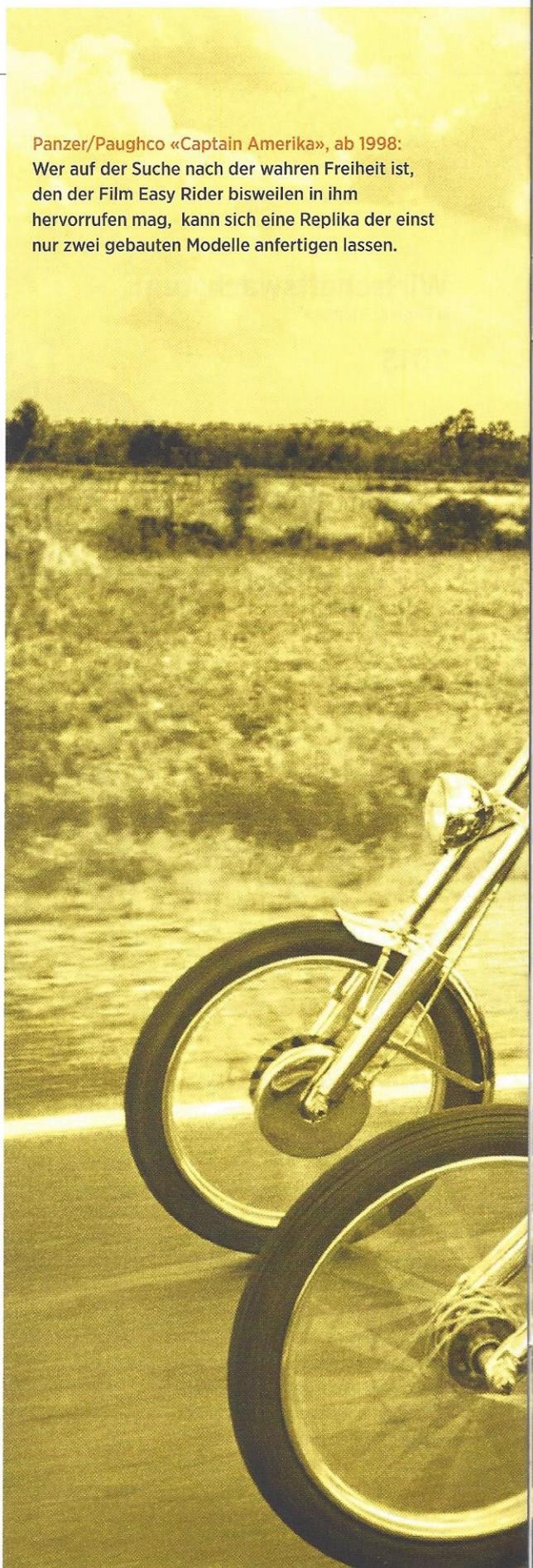
TEXT: SANDRA WILLMERO TH

Mit 80 km/h auf der Landstrasse hatte ich damals schon fast einen Geschwindigkeitsrausch. Zwischen den Knien arbeitete der 400 Kubikzentimeter grosse Zweizylinder deutlich hör- und spürbar. Noch etwas schneller, und ich musste nicht nur den vibrierenden Lenker, sondern vor allem mich an ihm festhalten. Unverfälschtes Fahrvergnügen von 1989 auf meinem ersten Motorrad, einer Honda CB 400 N, Baujahr 1979. Heute muss ich mich mit meiner BMW 1200 GS, Baujahr 2010, nach dem Ortsausgangsschild vor allem darauf konzentrieren, beim Hochschalten in den dritten Gang die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht aus Versehen zu übertreten.

«Mit einem modernen Töff macht es bei den hiesigen Restriktionen kaum mehr Spass zu fahren – aber auf einem Oldtimer schon. Damit muss man nicht schnell fahren, um die Freiheit auf zwei Rädern zu spüren», nennt Bruno Müller, Inhaber der auf historische britische Zweiräder spezialisierten Werkstatt Vintage-Bikes in Seon, einen der Gründe, warum die Fangemeinde der «alten Eisen» in den letzten rund zehn Jahren enorm

Panzer/Paughco «Captain Amerika», ab 1998: Wer auf der Suche nach der wahren Freiheit ist, den der Film Easy Rider bisweilen in ihm hervorrufen mag, kann sich eine Replika der einst nur zwei gebauten Modelle anfertigen lassen.

BILD: PICTURE ALLIANCE/KEYSTONE





Ausgewählte heisse Öfen

Modell	Baujahr	
Brough Superior	1919-1940	Der Rolls-Royce der Motorräder war als sehr schnell und zuverlässig bekannt. In 21 Jahren wurden knapp über 3000 Stück hergestellt, von denen nur noch ein Drittel existiert.
Harley-Davidson XR 750	1970-1980	Das Bike der grossen Auftritte des Stuntmans Evel Knievel aus den 70er-Jahren hat noch immer Kultstatus.
MV Agusta 750 S	1970-1975	Von dem italienischen Rennhobel wurden exakt nur 583 Stück produziert. Auch wenn MV Agusta 1976 pleiteging, steht das Werk in der ewigen Liste der erfolgreichsten Hersteller der Motorrad-WM noch immer ganz weit oben.
Münch4- TT oder TTS (Mammut)	1966	Als Friedel Münch 1966 seine gewaltige «Mammut» vorstellte, stand die Fachwelt Kopf. Das aussergewöhnliche Motorrad mit dem Vierzylinder-NSU-Automotor hat bis heute nichts von seiner monströsen Faszination verloren.
Mercedes 230 E (W123)	1980-1985	Der sparsame Einspritzer ist das empfehlenswerteste Modell aus der populären Baureihe. Kraftvoller, leistungsfreudiger Motor mit 136 PS, der häufig schon mit G-Kat nachgerüstet ist. Die oft rostanfällige Karosserie kann ein Nachteil sein.
Ducati 750 Imola	1972	Der Super-Sportler feierte noch als Prototyp den überraschenden Sieg auf der Strecke von Imola, was das Fundament für den Ruf der Rennmaschine legte.

Kawasaki Z1, 1972-1976: Einige leistungsstarke Japaner aus den 1970er-Jahren scheinen trotz relativer Massenproduktion kontinuierlich in der Gunst der Sammler zu steigen, nebst der Kawasaki Z1 auch die Honda CB 750.

gewachsen ist. «2000 hatten wir 30 Mitglieder, heute sind es 450», bestätigt Peter Hochuli, Präsident und Obmann von FHRM, der Freunde Historischer Rennmaschinen. «Viele Leute haben auch einfach genug von der konsumorientierten Wegwerfgesellschaft. Sie möchten wieder etwas, das Spass macht, was dauerhaft und wertbeständig ist», so Bruno Müller, der seit einigen Jahren im Geschäft ist.

Bewegung im Markt

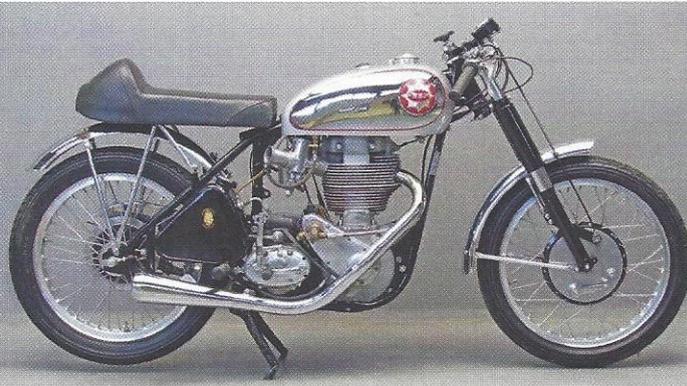
Vor allem britische, deutsche und italienische Modelle aus der Vorkriegszeit sind begehrte Sammlerobjekte – aber es gibt auch Schweizer Raritäten wie die Zweiräder aus dem Genfer Haus Motosacoche, bis zum Zweiten Weltkrieg der grösste Hersteller von Einbaumotoren in Europa. «In den 1920er- und 1930er-Jahren gab es rund

40 Motorradhersteller in der Schweiz», weiss Motorradliebhaber Hochuli. Die Motosacoche A 50, Werksmaschine von 1931, findet heute noch regelmässig Verwendung in der Vintage-Schweizermeisterschaft.

Mit steigender Beliebtheit klettern auch die Preise der begehrten Modelle konstant nach oben. Der Preis ist umso höher, je kleiner die Baureihe war und je weniger gute und im Originalzustand erhaltene Modelle daher auf der Welt existieren. Dabei ist das begrenzte Angebot keineswegs starr. Einige der Liebhaberstücke stehen in Museen, doch die meisten glänzen in privaten Sammlungen. Und denen droht oft der Garaus, wenn der ursprüngliche Sammler sie seinen Nachkommen hinterlässt. «In den nächsten rund zehn Jahren werden einige Sammlungen aufgelöst, denn viele Sammler sind über die 70 oder gar 80 Jahre alt, und – wie so oft – konnten sie ihre Kinder nicht

HRD Vincent, 1948, 1.000 cm³ Rapide: Die Maschinen der britischen Vincent H. R. D. Company galten zu ihrer Zeit als die exklusivsten, teuersten und schnellsten Motorräder. Dem dicken V2-Motor sei Dank.

BSA Gold Star, 1938-1963: In den 1950er-Jahren galten die britischen Strassensportmaschinen mit beachtlichen 42 Pferdestärken als schnellste Clubman's Racer ihrer Zeit.





R. VOGELIN (GETTY IMAGES); M. CUFF (CORBIS); BMW AG (ULLSTEIN)

für das gleiche Hobby begeistern», weiss Bruno Müller. Auch wenn Patrick Spornitz, Inhaber der auf den Import von Oldtimern spezialisierten Schweizer Firma PS Vintage, einwendet, dass solche Sammlungen oft nur komplett zum Kauf stehen und nebst einigen Perlen dann leider auch viele Steine umfassen, erwartet auch er, dass ein wenig Bewegung in den Angebotsmarkt kommen wird. Wer nun aber glaubt, er finde im Internet die Verkaufsanzeige einer BSA Gold Star, der irrt. Da muss man nach Auskunft der Experten sein Ohr schon wesentlich näher am Markt haben und es frühzeitig flüstern hören, was und wo auf der Welt zum Verkauf steht.

Die Nachfrage aus aller Welt trotz sogar der Euro-Krise. Spornitz bekommt trotz Schweizer Preisniveau immer mehr Anfragen aus dem Ausland. «Die Kunden verlassen sich beim Handel und bei der Restauration auf

die Schweizer Qualität», schmunzelt er, für den es keine Seltenheit ist, einen in Südamerika ausfindig gemachten Oldtimer in die Schweiz überzuführen und komplett restaurieren zu lassen – im Kundenauftrag, versteht sich.

Run auf Retro Bikes

Die Kunden sind mehrheitlich grau um den Kopf oder kahl. «Es braucht halt ein gewisses Alter, bis sich die nostalgischen Gefühle an die erste Ausfahrt einstellen», schmunzelt Patrick Spornitz – und natürlich auch den entsprechenden Geldbeutel. «Es gibt eigentlich drei Gründe, warum jemand alte Motorräder mag», listet der aktuelle Schweizer Meister der Vintage-Liga, Peter Hochuli, auf: «Er will sie besitzen, er will sie fahren und er will selber dran rumschrauben und sie eigenhändig warten.» Letzteres ist bei den heutigen Modellen kaum mehr

Indian Chief, 1922-1953: Das bekannteste Modell des untergegangenen US-Herstellers ist begehrt und dürfte weiterhin Höchstpreise erzielen. Seit 2013 produziert Markenbesitzer Polaris die alten Bikes neu.



BMW R 32, 1923-1926: Wer eines der gut 3000 gebauten Exemplare der ersten BMW ergattern kann, sollte es tun. Der Ur-Bayer legte damit das Fundament für die heute in Europa meistverkauften Motorräder.





Triumph Thunderbird, 1949–1966: Das Kultmoped der Leinwandstars. Als Marlon Brando 1953 damit durch die Kinosäle knatterte, machten viele Hollywoodgrößen, von James Dean bis Nicholas Cage, es ihm nach.

möglich. Sie sind zwar fahrtechnisch unschlagbar ausgereift, aber so techniklastig, dass sich kaum ein Hobby-schrauber mehr wagt, den Schlüssel selbst in die Hand zu nehmen.

Auf die Sicherheit der modernen Ingenieurskunst wollen viele Fahrer aber nicht verzichten. ABS hat schon so manchem wenn nicht das Leben, dann doch zumindest den Töff gerettet. Und wenn man sich einmal daran gewöhnt hat, wird es schwierig, wieder ohne zu fahren. Dies und die steigende Beliebtheit der alten Hobel hat die Hersteller dazu veranlasst, neue Retro-Bikes herzustellen. Die sehen aus wie früher, können aber alles von heute. Wer heute mit einer Yamaha XSR 700, BMW R nineT, Triumph Bonneville T100 oder einer Moto Guzzi V7 Classic auf dem Parkplatz am Grimselpass anhält, hat die ungeteilte Aufmerksamkeit der herumstehenden Biker. Retro-Bikes verkaufen sich seit einigen Jahren wie warme «Weggli» an eine zumeist jüngere Kundschaft. Und es sind durchaus potenzielle Oldtimer von morgen. «Kaufen, wenig oder am besten gar nicht damit fahren, alles im Originalzustand belassen und 30 Jahre lang Acht drauf geben», rät Spornitz.

Meine alte CB 400 N ist jetzt 36 Jahre alt und ich bin überzeugt, sie übt nach wie vor ihre treuen Pflichten aus – irgendwo auf der Welt. Hätte ich sie behalten, könnte ich sie heute im guten Originalzustand vermutlich für rund

700 bis 1000 Euro verkaufen. Gezahlt habe ich damals 1000 DM. Keine schlechte Wertsteigerung für einen Japaner, denn die bringen normalerweise nicht viel. «Seit den 1970er-Jahren haben die Japaner begonnen, den Markt mit günstigeren, in Massen produzierten Modellen zu bedienen. Modelle dieser hohen Stückzahlen werden nur in den seltensten Fällen zu wertvollen Raritäten», erklärt Bruno Müller. Anders als die alte NSU 501 T von meinem Opa, die hätten wir mal besser in der Scheune unter der alten, staubigen Decke gelassen. Die wäre heute, in einem perfekten Originalzustand, bis zu 20 000 Euro wert.

Die erste Liebe

In der Nähe meines Parkplatzes in der Tiefgarage steht seit dieser Saison eine Honda CB 600. Ein paar Jährchen jünger als meine damals, aber baugleich. Neben meiner GS wirkt die alte CB wie ein Dreirad neben einem Flyer Elektrobike. Aber einfach schön. Klar und unverfälscht. Ehrlich und «Ach, was waren das damals noch für Zeiten...». Das erste eigene Motorrad. Gehegt und gepflegt, poliert und gefettet. Batterie und Kerzen im Herbst raus, im Frühling wieder rein. Kette abmontiert und ihr einen Wellnessaufenthalt im Ölbad gespendet. Bei den Stunden, die man damit verbracht hat, konnte man gar nicht anders, als eine fast schon innige Beziehung zu seinem Moped aufzubauen. Zumindest zum Ersten. 