Ist es an der Zeit, einen De Tomaso Pantera zu kaufen?

Lead
Am heutigen Montag wird Bonhams einen De Tomaso Pantera in Gulf-Farben zum Schätzpreis von 45.000 bis 55.000 Pfund auf die Auktionsbühne rollen. Zu diesem Anlass haben wir Markt-Experten befragt, wie es um die Wertentwicklung des Sportwagens mit doppelter Staatsangehörigkeit steht.

„Es ist eine Formel, die in den Sechzigerjahren mit der AC Cobra aufkam und während der Siebziger zunehmend populärer wurde: Europäisches Karosseriedesign, kombiniert mit amerikanischen Muskeln“, blickt Tim Schofield vom Auktionshaus Bonhams zurück. Die Briten werden im Laufe des heutigen Tages einen Pantera im Gulf-Design (lackiert von seinem letzten Besitzer, um mit den Farben seines GT40 zu korrespondieren) versteigern. Bonhams hatte erst vor einigen Wochen eine De Tomaso Mangusta zum Weltrekordpreis von 203.100 Britischen Pfund verkauft. „Mangustas wurden nur zu Hunderten gebaut, während der Pantera in seiner 20-jährigen Produktionszeit viel häufiger entstand," erklärt Schofield. „Aufgrund der über 7.000 gebauten Exemplare befindet sich der Pantera heute als Klassiker in einem deutlich niedrigeren Preissegment als die Mangusta. Doch auch der Pantera hat Einiges zu bieten, wenn man auf der Suche nach einem frühen Supercar ist.“

Viele werden der Kritik über die Verarbeitungsqualität des Pantera zustimmen, doch das sollte einen nicht davon abhalten, den Pantera als Klassiker zu erwerben. „Bis dato dürften bereits viele Exemplare eine Restaurierung hinter sich haben und damit die Probleme, welche der Sportwagen von Haus aus hatte, ausgemerzt sein – sofern ein kompetenter Restaurator am Werk war“, sagt Schofield und ergänzt: „Wir sollten nicht vergessen, dass der Pantera in den frühen 70er Jahren entstand, obendrein in Italien. Ganz gleich, ob Fiat oder Ferrari, wir kennen die Geschichten um den damals verwendeten Stahl.“

Fahrmaschine mit Wertsteigerungspotenzial

Auch Frank Jacob, Geschäftsführer von Springbok Sportwagen in Hannover, hat ein Herz für den kantigen De Tomaso: „Der Pantera bietet viel Fahrfreude zum verhältnismäßig günstigen Preis. Das gilt auch für die Rennversionen, mit denen man die Chance hat, weit vorne im Feld mitzufahren, ohne gleich Hunderttausende von Euro zu investieren. Ein US-Rennmotor lässt sich praktisch fertig aus dem Regal kaufen. Auch die Reparaturkosten sind aufgrund der verbauten US-Technik überschaubar und Teile relativ gut zu beschaffen. Sie können sich vielleicht vorstellen, wie viel teurer die Instandhaltung eines Ferrari-Motors ist.“

Jacob blickt zurück: „Vor zwei Jahren habe ich auf der Techno Classica eine De Tomaso Mangusta für 160.000 Euro angeboten – und wurde ausgelacht. Doch ich verkaufte die Mangusta. Und: Gerade wurde bei Bonhams in London eine apfelgrüne Mangusta in originalem Zustand für knapp 250.000 Euro versteigert – in meinen Augen immer noch ein akzeptabler Preis, denn ich würde dieses Auto einem Ferrari Daytona vorziehen. Der über 7.000 Mal gebaute Pantera liegt preislich noch deutlich darunter, hat den Sammlerstatus aber bereits erreicht. Ich finde vor allem die frühen Exemplare mit europäischer Zulassung interessant, hier kann ein gutes Exemplar um die 80.000 Euro kosten. Die Preisentwicklung des Pantera hängt natürlich wie bei jedem speziellen Klassiker von der Gesamtentwicklung des Marktes ab. Doch sollte dieser stabil bleiben, werden die Preise für gute Pantera weiter steigen, da bin ich mir sicher.“

Die Gruppe 4

Jan B. Lühn, der unter anderem drei Jahre beim Auktionshaus Christie’s tätig war, verkauft klassische Rennwagen mit Historie. Im Angebot hat Lühn aktuell einen 1974er De Tomaso Pantera Werksrennwagen. „Die Gruppe-4-Rennwagen sind für mich aktuell noch unterbewertet, denn Sie können mit diesen Autos in der Classic-Endurance Racing-Serie mitfahren und an Veranstaltungen wie der Le Mans Classic teilnehmen", sagt Lühn. "Wenn Sie das mit einem vergleichbaren Porsche vorhaben, zahlen Sie für einen 911 3.0 RSR fast eine Million Euro. Für einen Ferrari 512 BB LM muss man sogar etwa 1,5 Millionen Euro hinlegen, und selbst ein BMW M1 Procar, das trotz des späteren Baujahres vergleichbar wäre, kostet etwa das Doppelte. Dabei wurden von den Pantera-Werksrennwagen nur deutlich unter 100 Exemplaren gebaut. Wo wir auch schon beim Unterschied sind zwischen den Originalen und den nachträglich Aufgebauten, die seinerzeit aus dem werksseitig angebotenen Gruppe-3-Aufbaukit resultierten. Und auch heute werden Panteras nachträglich aufgerüstet, schließlich gibt es praktisch von der Stange einen nagelneuen Rennmotor für rund 35.000 Dollar. Dennoch ermöglichen auch diese Rennwagen den Einstieg in den historischen Motorsport – für 120.000 Euro und weniger.

Summiert man die hier zusammengefassten Kommentare, wird klar, warum der Pantera sowohl aus Straßen- als auch als Rennversion begehrenswert ist. Einige würden sogar behaupten, dass der Supersportwagen heute noch anziehender ist als damals. Wir überlassen Ihnen die endgültige Entscheidung, ob nun der richtige Zeitpunkt ist, einen Pantera zu kaufen. Aber wird denken, dass der mögliche neue Besitzer dieses Gulf-Pantera ein zufriedener sein sollte. Ein höchst zufriedener.

Fotos: Bonhams

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ist-es-der-zeit-einen-de-tomaso-pantera-zu-kaufen
© Classic Driver. All rights reserved.