

CLASSIC DRIVER

6 junge Klassiker, in die Sie jetzt investieren sollten

Lead

Es ist nicht immer leicht, auf's richtige Pferdchen zu setzen. Wir haben daher sieben Markt-Experten befragt, in welchen jungen Klassiker sie jetzt ihr Geld investieren würden.

Alfa Romeo Montreal



Dass [Alfa Romeo Montreals](#) in den letzten Jahren bereits stark angezogen haben, zeigt das gegenwärtige Exemplar, das Bonhams Mitte August in Kalifornien unter den Hammer bringt – die Preiserwartungen liegen zwischen 125.000 und 175.000 US-Dollar. Dennoch kann man aktuell noch Montreals für 50.000 Dollar und weniger kaufen – ein Indiz dafür, wie unterschiedlich die Zustände der „Überlebenden“ sind. [David Swig](#), Automobil-Spezialist bei Bonhams, bestätigt, dass der Montreal mittlerweile als echtes Sammlerobjekt und Meilenstein in der Alfa-Romeo-Geschichte wahrgenommen wird. „Lange stand der Montreal im Schatten des Sammlermarktes, doch das hat sich, mit dem gleichzeitig steigenden Interesse für 70er-Jahre-Zeitgenossen wie Ferrari Dino oder Maserati Bora, geändert. Und es ist leicht zu erkennen, warum dieser Alfa begehrt ist: Mit seiner einzigartigen Keilform war er eine wahre Stilikone dieser Ära und technisch so raffiniert ausgestattet, wie es ein Sportwagen dieser Tage nur sein konnte: Allein die Kombination aus einem V8-Motor mit Trockensumpfschmierung und einer 5-Gang-Schaltung von ZF war eine Sensation. Es gibt heutzutage nur noch wenige wirklich gute Exemplare – auch weil der Montreal offiziell nie auf dem großen US-Markt angeboten wurde. Entsprechend ist das Angebot an Sammlerobjekten klein, die Nachfrage dagegen groß. Der [Alfa Romeo Montreal](#), den wir in der Quail Lodge versteigern werden, befand sich lange Zeit bei seinem letzten Besitzer in Frankreich und zählt zu den gut erhaltenen Überlebenden.“

BMW Z1



Es heißt, einige Sammler haben sich schon mehrere Z1 in die private Garage gestellt. Und das nicht nur weil der 1.250 Kilogramm schwere Roadster mit seinem 170 PS starkem Reihensechszylinder Fahrfreude bietet. Mit nur 8.000 gebauten Exemplaren, die zwischen 1988 und 1991 entstanden, und seinen innovativen Technik-Features – allen voran das einmalige Türkonzept – hatte der Z1 schon bei seiner Geburt das Potential zum Klassiker, um es mit den Worten eines Herstellers zu sagen. Wer es sich leisten konnte (83.000 D-Mark), kaufte sich einen Z1 als Zweit- und Drittauto. „Deshalb finden sich heute noch einige Exemplare mit wenig Laufleistung“, sagt Cypselus von Frankenberg, Leiter Technologiekommunikation bei BMW. „Außerdem ist der Z1 dank seiner feuerverzinkten Bodengruppe und der Kunststoffkarosserie langlebig.“

Sehr gute Z1 kosten heute 30.000 Euro und mehr – Tendenz steigend. Und es gibt noch schätzungsweise 1.000 wirklich gute Exemplare, der Rest wurde leider über die Jahre vernachlässigt oder nachträglich modifiziert. Wie bei vielen jungen Klassikern lohnt sich die Reparatur eines schlechten Exemplars aktuell noch nicht. Dann schon lieber in ein Ausnahmexemplar wie diesen [Z1 von 1990](#) investieren – mit nur 300 Kilometern auf dem Tacho, die der Besitzer fuhr, um den Wagen nach zeitlichem Serviceintervall regelmäßig in die Werkstatt zu bringen.

Lotus Esprit



Classic Driver Händler Harri Asunta aus Helsinki hat aktuell gleich zwei Lotus Esprit im Angebot, einen frühen [Esprit S1](#) und einen [Esprit Turbo](#) - beide im sehr gutem Zustand. Ein seltenes Schauspiel, da es leider nur noch wenige gute Exemplare des britischen Sportwagens gibt - nur ein Grund von vielen, warum das Preisbarometer für den Esprit schon bald ausschlagen könnte. Halten wir einmal die Wichtigsten fest: Der Esprit zählt zum erlesenen Kreis der 1970er und 1980er Supercars, die gerade riesige Preisschübe erfahren. Er besitzt ein typisches Design dieser Ära, das auf den Entwürfen von Giorgetto Giugiaro basiert. Sowohl die Urversion als auch der [Turbo](#) wurden durch Bond-Episoden zu Leinwandhelden. Vom Esprit S1 wurden obendrein nur knapp über 700 Exemplare gebaut.



Asunta gibt sich dennoch zurückhaltend: „Preis-Leitfäden wie Classic Data lassen noch nicht auf eine große Wertsteigerung schließen und auch die Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Esprit-Generationen sind gering. Trotzdem würde ich meine Karte, wie bei allen großen Designklassikern, auf ein frühes Modell setzen. Gute Exemplare sind jedoch sehr rar, wenngleich der US-Markt die frühen Sportwagen gar nicht wahrnimmt. Beim Esprit ist es, wie mit allen attraktiven Modellen namhafter Hersteller: Irgendwann werden sie vom Markt entdeckt. Fragt sich nur wann?“

Porsche 968 CS



„Einst als abgespeckte Version des Basis-968 mit 17 Prozent Nachlass angeboten, ist der [Porsche 968 Club Sport](#) heute der wertvollere von beiden und daher ein echter Investment-Tipp“, weiß Wilfried Hallier von [Hallier Classic Cars](#). Hallier hat die den 968 seinerzeit im Porsche-Zentrum in Hamburg unter die Kunden gebracht. „Der Nachfolger des 944 war ein sehr moderner Sportwagen mit fortschrittlicher Technik - und dennoch nicht Porsches Erfolgsmodell. Nur 11.241 Exemplare entstanden zwischen 1991 und 1995. Der CS wurde im Oktober 1992 vorgestellt und sollte mit sportlichen Details, wie dem Sportpaket M030, Recaro-Schalensitzen und lackierten Porsche-Cup-Felgen, sowie einem Preisnachlass den Abverkauf ankurbeln. Letztlich wurden jedoch nur 1.538 Einheiten produziert. Wirklich gute Exemplare sind mittlerweile rar - und gesucht. Wer heute in einen unverbastelten Porsche 968 CS investiert, macht in meinen Augen nichts falsch.“

Jaguar XJS



Tony O'Keeffe, Leiter der Kommunikationsabteilung bei Jaguar Heritage, besitzt selbst einen Jaguar XJS und weiß, dass der E-Type-Nachfolger besonderes Wertsteigerungspotential hat. Zwar wurden zwischen 1975 und 1996 ganze 115.330 Exemplare gebaut, doch darunter finden sich einige rare Modelle, die heute gesucht sind. „Eines der Begehrtesten ist für mich das zwischen 1975 und 1979 nur 352 Mal gebaute V12-Modell mit manueller Schaltung, gefolgt vom 3.6 Cabriolet mit Schaltgetriebe“, so O'Keeffe. „Dann gab es spezielle Editionen, zur Feier der motorsportlichen Erfolge in Le Mans. Diese oder auch die TWR-6.0-Edition sind heute besonders gesucht.“ Zwischen 1984 und 1991 arbeitete O'Keeffe selbst am Produktionsband des XJS und beobachtete später über Jahre den Markt, um etztlich selbst zuzuschlagen. „Ich habe keine Ambitionen, meinen XJS zu verkaufen, aber in den letzten Jahren habe ich teilweise Wertzuwächse von 30 Prozent beobachtet. Auch wenn der [Jaguar XJS](#) sicherlich nie den Wert eines E-Types erreicht, werden die Preise kontinuierlich weiter steigen.“

Ferrari 400/412



„Der [Ferrari 400](#) war und ist ein Automobil für Enthusiasten, die Luxus in einer dezenten Verpackung, aber mit traditionellem V12-Antrieb bevorzugen“, stellt Max Girardo, Geschäftsführer von RM Auctions, fest. „Er ist ein großartiger Landstraßen-Cruiser – ideal für jeden, der einen Sinn für die feinen Details eines Ferraris besitzt und diese mit der ganzen Familie teilen möchte.“ Über das Investmentpotential sagt Girardo: „Sicherlich spielt der 400 momentan nicht in der Top-Liga der klassischen Ferrari mit. Doch auch er wird älter und gute Exemplare rarer, also gesuchter. Wir erwarten in absehbarer Zeit einen kleinen Wertzuwachs. Doch ich möchte an dieser Stelle auch noch einmal erwähnen, dass Kaufentscheidungen mit dem Herzen getroffen werden sollten, schließlich investiert man in Fahrfreude.“

Bei RM Auctions kommt am 8. September der hier gezeigte [1982 Ferrari 400i](#) unter den Hammer – laut Auktionshaus ein gepflegtes authentisches Exemplar mit nur 26.500 Kilometern auf dem Tacho. Wir sind gespannt, welchen Preis ein so „perfektes“ Exemplar erzielen wird.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/6-junge-klassiker-die-sie-jetzt-investieren-sollten>
© Classic Driver. All rights reserved.