

CLASSIC DRIVER

Experten raten, diese 10 Sammlerautos 2018 im Auge zu behalten

Lead

Junges Jahr, frischess Glück: Es ist wieder an der Zeit, die wichtigsten Experten der Autoklassikerszene zu befragen, welche Sammlerautos 2018 auf der Überholspur sein werden. Hier sind die zehn heißesten Empfehlungen.

F50 mal Erfolg



Während Sondereditionen moderner Ferraris wie der [360 Challenge Stradale](#), [430 Scuderia](#) und [599 GTO](#) nicht mehr ganz die Spitzenwerte von 2016 erreichen, hat James Cottingham von DK Engineering beobachtet, dass die Nachfrage nach den wertvollen, sogenannten „Halo“-Supersportwagen der Marke wie dem [F50](#), von dem nur 349 Stück gebaut worden waren, stetig steigt. „Diese modernen Sportwagen sind für Besitzer, die ihre Autos auch fahren wollen, viel attraktiver“, bemerkt er, „denn sie sind zuverlässiger als die Modelle aus den fünfziger und sechziger Jahren und bieten ein Fahrerlebnis, das im Vergleich beeindruckender und mitreißender ist.“ Der Grund für diese Entwicklung liegt für Cottingham auch darin, dass Sammler ihre Kollektionen konsolidieren. „Es ist nicht wirklich einfach, fünf oder sechs unterschiedliche Autos regelmäßig in Betrieb zu haben. Also verkaufen diese Menschen ihre Stradales und Scuderias und legen den Erlös in einem Ferrari an, den sie auch problemlos genießen können.“ Sollte Cottingham richtig liegen, dann dürfte man im neuen Jahr erleben, wie kaum gefahrene Ferrari F50 Preise von über zwei Millionen Euro erzielen.

Von Hand gebaute Schönheit



In einem Markt, dessen Ansprüche nach wie vor hoch gesteckt sind, zählt der Faktor Seltenheit zum wichtigsten Kriterium beim Erwerb eines neuen Autos. Aus diesem Grund – und verbunden mit dem demografischen Wandel bei der Kundschaft – glaubt [Dylan Miles](#), dass 2018 der [Aston Martin Virage](#) und vor allem die rare 6.3-Ausführung unbedingt in den Blickpunkt der Sammler rücken sollte. Aston-Martin-Markenspezialist Stephen Archer ist auch dieser Meinung, denn für ihn spielt das Modell eine wichtige Rolle in der Historie von Aston Martin. „Mit diesem Auto schaffte Aston Martin in den späten achtziger Jahren noch einmal die Wende“, sagt er. „Es trug zum Überleben der Marke bei – zeigte es doch, welches Entwicklungsvermögen trotz begrenzter Mittel vorhanden war.“ Außerdem ist dieses Modell mit nur 358 Coupés und 233 Volantes (und zusätzlich rund einem Dutzend stark motorisierter 6.3-Modellen), die damals in Newport Pagnell in Manufaktur entstanden, äußerst selten. „Der Virage war so lange unterbewertet“, resümiert Archer, „es ist an der Zeit, dass er eine Renaissance erlebt.“

Best of British



Dietrich Halapa von der Historic Automobile Group International glaubt, dass britische Vorkriegsfahrzeuge 2018 stärker nachgefragt werden, weil sie im Vergleich zu beispielsweise Bugatti und Alfa Romeo aus der selben Epoche relativ erschwinglich sind und es für dieses besondere Sammlersegment immer Spezialisten und Ersatzteihändler und -zulieferer gibt. „Ob nun [Bentley](#), [Alvis](#) oder [Riley](#) – ich denke, dass diese Autos für diejenigen interessant sind, die sie auch im Rennsport einsetzen wollen“, erläutert er, „Oft genug finden die Straßenrallyes und Bergrennen in Großbritannien unter so schlechten Bedingungen statt, dass die Teilnahme mit einem wirklich exotischen und sehr kostbaren Auto unsinnig wäre.“

Kostbarkeit Pagani



Pagani zählt zu den wenigen Herstellern von Supersportwagen, die als Gegenleistung für einen beachtlichen Scheck ein Auto beinahe grenzenlos individualisieren können. Gleichzeitig kann man beobachten, dass immer extremere Varianten des Zonda die Produktion verlassen, obwohl sich der jüngere Huayra einer internationalen Beliebtheit erfreut. Übrigens hat die Marke kürzlich ein offizielles Restaurierungsprogramm für Eigner ins Leben gerufen, die ihr Auto in einen quasi fabrikneuen Zustand versetzen lassen möchten. Gerade deswegen vermutet Max Girardo von [Girardo & Co.](#), „dass diese Autos in Zukunft ein gutes Potenzial erwarten dürfen. Der [Huayra](#) hat sich bei Versteigerungen in den USA gut verkauft, und die werkseitige Unterstützung für [Zonda](#)-Besitzer ist für die Marke einzigartig.“ Aber wie wir bei der noch jungen Supersportwagen-Manufaktur gesehen haben, fällt es alles andere als leicht, diese außergewöhnlichen Sportwagen ihren Besitzern zu entreißen.

Schnäppchen Bugatti?



Obwohl er nur ein Zwanzigstel des Wertes seines Zeitgenossen McLaren F1 besitzt, glaubt der einflussreiche Marktexperte Simon Kidston von [Kidston SA](#), dass der [Bugatti EB110](#) ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis verspricht. „Der Bugatti EB110 Super Sport ist zwar seltener, aber viele Leute ziehen die klare Ästhetik des GTs vor“, stellt er fest. „Wenn man in Betracht zieht, wer dieses Auto gebaut hat, welche Technologie in die Entwicklung geflossen ist und wie sich die Preise seiner Zeitgenossen entwickelt haben, dann wäre der Kauf eine kluge Entscheidung.“ Gord Duff als Global Head of Auctions bei RM Sotheby's teilt diese Auffassung und sieht den neuen Chiron als Katalysator für die EB110-Nachfrage. „Wir beobachten weiter wachsendes Interesse an Supersportwagen mit niedriger Laufleistung und eine Präferenz für das Design der achtziger und neunziger Jahre“, erzählt Duff. „Mit dem Start des Chiron werden wir vermutlich mehr Sammler sehen, welche die gesamte Bugatti-Supersportreihe zusammenstellen möchten – EB110, Veyron und Chiron. So, wie es bei den „Halo“-Ferraris auch geschieht.“

Beim zweiten Anlauf



Und es gab wieder eine Stimme für die Klasse der Rennwagen – diesmal von Max Girardo, der davon überzeugt ist, dass sich ehemalige [Lancia Delta Integrale](#) Werksrennwagen als Gruppe A-Rallyefahrzeuge an der Spitze eines starken Aufwärtstrends bewegen. „Bisher konnte man mit ihnen nicht so viel anfangen, aber jetzt gibt es immer mehr spezialisierte Events“, sagt er. „Außerdem erreichen sie jetzt ein Alter, das sie attraktiv und begehrter aussehen lässt – ehe man es ahnt, werden sie Sammlerstücke und damit sehr wertvoll.“ Aber man sollte auch jeden, der so ein Auto sucht, zur Vorsicht mahnen: Girardo betont, dass nur Werkswagen mit ausgezeichneter Historie und Dokumentation besonders gesucht sein werden. Wichtig für Sammler wird sein, gerade bei Lancias dieser Epoche, die Spreu vom Weizen unterscheiden zu können.

Kronjuwelen



Die 7,5 Millionen US-Dollar, die bei RM Sotheby's kürzlich für den Ferrari-Formel 1-Boliden, mit dem Michael Schumacher 2001 in Monaco siegte, erzielt wurden, mag aus den unterschiedlichsten Gründen ein Ausreißerergebnis gewesen sein. Doch [Tom Hartley Junior](#) ist überzeugt, dass siegreiche Formel 1-Wagen unterbewertet waren und nun immer begehrter sind. „Für mich liegt die attraktivste Epoche der Formel 1 in den siebziger Jahren“, erklärt er. „Wenn man sieht, welche Anzahl an Ferraris oder McLarens, die damals Grand Prix gewonnen haben, sich in privater Hand befindet, versteht man, dass die Auswahl nicht besonders groß ist.“ Nach seiner Meinung wurde mit Schumachers Rennwagen ein überzeugender Auftakt für einen Trend gesetzt.

Die zweite Generation



Die erste Generation der heißen Fließheckmodelle wie [Volkswagen Golf GTI](#) und [Peugeot 205 GTI](#) hat beinahe unter Ausschluss der Öffentlichkeit eine Preisexplosion erlebt und wird folglich vermehrt als sammelenswert gehandelt. Lucas Hutchings von [Image Automotive](#) denkt allerdings, dass die zweite Generation der „Hot Hatches“ der neunziger Jahre wie [Peugeot 106 GTI](#) und Renault Clio Williams viel mehr Spaß für weniger Geld bieten. „Weil sich frühere sportliche Schrägheckautos so verteuert haben, eröffnet sich mehr Raum für die zweite Generation, die ebenfalls noch leicht gebaut ist und ein tolles Fahrerlebnis schenkt“, erläutert er. Für Hutchings werden überhaupt die Sportwagen der neunziger Jahre an Popularität gewinnen, denn ihre Vorgänger werden immer teurer und gleichzeitig sorgt der demografische Wandel dafür, dass sich der Markt immer weiter verjüngt.

Ausdauersportler



Rennwagenspezialist [Jan B. Lühn](#) führt die strengeren Regelungen für straßentaugliche Klassiker, den geringeren Wartungsaufwand und die Entstehung neuer Motorsportserien wie die Masters Endurance Legends als Gründe für die wachsende Nachfrage nach modernen Rennwagen auf. „Wenn ich 2018 mein eigenes Geld in ein einziges Auto investieren wollte“, sagt er, „dann würde ich nach einem Langstreckenrennwagen der 1990er oder frühen 2000er Jahre suchen wie beispielsweise einen Ferrari 360, Porsche 911, Aston Martin V8 Vantage oder eine Chevrolet Corvette - idealerweise mit einer Starthistorie in Le Mans.“ Der letzte Punkt ist besonders wichtig, denn die Preise können zwischen den Fahrzeugen dramatisch variieren. „Sie können sich den Ferrari 458 GT2 eines Privatteams, der verschiedene nationale Clubveranstaltungen absolviert hat, für gerade einmal 350.000 Euro sichern“, erklärt er, „aber für einen Werkswagen, der Le Mans oder auch eine Meisterschaft gewonnen hat, springt der Preis schnell auf über eine Million Euro.“

Aus Spaß an der Freude



Das lang ersehnte Debüt des Lamborghini Urus hat laut Simon Kidston „in den letzten Monaten zu einem geradezu gnadenlosen Hype rund um den [LM002](#) geführt.“ Und obwohl er nicht der Meinung ist, dass der objektive Wert dieses ersten SUVs der Marke weder dem subjektiven Empfinden vieler begeisterter Menschen entspricht, noch den Preisen, die in den letzten Wochen erzielt wurden, findet er schon, dass Enthusiasten und Sammler wenigsten einmal in ihrem Leben den LM002 erlebt haben sollten. „Immer dann, wenn moderne Hersteller ein neues Modell auf den Markt bringen, dass erneutes Interesse an der Marke entzündet, ist das zugleich ein Schub für die Vorgänger aus gleichem Haus“, stellt er fest. „Seit der Premiere des Lamborghini Urus ist der LM002 wieder in aller Munde. Ich sehe nicht, dass er künftig ein ernsthaftes Sammlerauto wird, aber allein, weil er Spaß macht, sollte er in keiner Sportwagensammlung fehlen.“

Galerie

