

CLASSIC DRIVER

Diese 10 Sammlerautos sollte man 2019 im Auge behalten

Lead

Zum Start des neuen Jahres baten wir einige der weltweit führenden Experten für Sammlerautos um einen Rückblick auf die Trends von 2018 und um die Beantwortung der Frage, welchen Autos sie 2019 eine große Zukunft voraussagen.

Ehe wir mit der Vorstellung der Top Ten beginnen, ist es wichtig, einen kurzen Blick auf die Situation im Sammlermarkt für Automobile zu werfen. Sämtliche von uns befragten Experten waren der Meinung, dass aktuell nur die „Besten der Besten“ unter den Automobilen außergewöhnlich hohe Preise erzielen können. Und dass sich die Verkäufer für alle anderen Autos sehr gute Argumente zurecht legen müssen, um noch einen guten Deal herauszuholen. In diesem von Vorsicht und Pragmatismus geprägten Marktumfeld tritt allerdings wieder in den Vordergrund, warum so viele Menschen sich für klassische Automobile begeistern – nämlich eine ursprüngliche "Freude am Fahren", die viel nachhaltigeres Glück verspricht, als schnelle Rendite. Mit Wohlwollen vernahmen wir auch, dass einige Experten in Bezug auf ihren Favoriten Alltagstauglichkeit als Schlüsselfaktor beim Kauf hervorhoben. Mit dieser Erkenntnis im Hinterkopf sollten die folgenden Erläuterungen nicht als Investitionstipps, sondern als Beispiele für Autos gesehen werden, die 2019 mit großer Sicherheit Ihre Instagram-Seiten und Magazinseiten (Classic Driver inbegriffen!) füllen werden. Also legen wir los, oder?

Der X-Faktor



Ein handgefertigter britischer Brutalo, der trotz seines massigen Gewichts locker einen Ferrari Testarossa die Endrohre zeigen kann – die 432 PS starke X-Pack-Version des [Aston Martin V8 Vantage](#) gehört zu den Autos, die sich nach Beobachtung des Händlers und Marktbeobachters Simon Kidston von [Kidston SA](#) verstärkten Interesses erfreuen. „Rund um diese Modelle rankten sich in letzter Zeit rege Aktivitäten“, sagt er. „Die typische Karosserieform dieser V8 hat sich über eine längere Zeit kaum verändert. Doch wenn man Nachforschungen anstellt und das Angebot herunterbricht, bleiben am Ende nur wenige wirklich gute Autos übrig.“ Kidstons persönliches „Best of the Best“-Modell ist ein linksgelenkter Wagen mit Handschaltgetriebe und europäischer X-Pack-Spezifikation. Solch ein Modell zu finden, gleicht der berühmten Suche nach der Nadel im Heuhaufen – unter den 137 „X-Packs“, die Newport Pagnell vor 1989 verließen, waren nur 43 Linkslenker. Und noch weniger hatten einen Handschalter. „Der Wagen strahlt eine ungewöhnliche Präsenz aus, bietet mehr Gegenwert als die sechszylindrigen DB-Vorgänger und trifft den Geschmack der gegenwärtigen Sammlergeneration. Gerade angesichts des demografischen Wandels ist dies definitiv ein Auto, das es zu beachten gilt“, fasst Kidston zusammen.

GT-Rennwagen als Hauptdarsteller



„Moderne GT-Rennwagen mit vorzeigbarer Rennhistorie von renommierten Marken wie Ferrari, Porsche und Aston Martin sind auf dem Vormarsch“, ist James Cottingham von [DK Engineering](#) überzeugt. Den Grund für das weltweit steigende Interesse sieht er nicht nur in einer, sondern gleich zwei Rennserien, die 2018 florierten und in denen diese Autos starten dürfen: Masters Endurance Legends und Global Endurance Legends. „Der Grund für diesen Erfolg – mit dem Höhepunkt der Hochgeschwindigkeits-Demofahrten bei der Le Mans Classic – liegt darin, dass sich so viele Fans lebhaft an diese Autos erinnern können und sie den Serienversionen so ähnlich sehen.“ Peter Auto, Organisator der Global Endurance Legends bei den populären europäischen Events, hat für 2019 neben Demofahrten erstmals Termine für drei jeweils 90 Minuten lange Rennen im Rahmen von Motorsportwochenenden in Barcelona, Spa und Monza bekanntgegeben. Das ist auch Wasser auf die Mühlen von Porsche-Spezialist [Lee Maxted-Page](#), der spätestens jetzt den Zeitpunkt für gekommen hält, in diese hart umkämpfte und zugleich wachsende Szene einzusteigen. Und es ist vielleicht unvermeidlich, dass er als ideale Waffe einen Porsche vorschlägt. „Porsche dominierte in den 1990er- und 2000er-Jahren die weltweiten GT-Rennen. Die Elfer-Modelle 996 GT3 R und 997 GT3 RSR gewannen nahezu alles, darunter die 24-Stunden-Rennen von Le Mans, Spa, Daytona und am Nürburgring“, betont er. „Wie immer gilt: Kaufen Sie den besten, den Sie bekommen können. Idealerweise ein Auto, das früher von einem bekannten Team eingesetzt wurde, eine ikonische Farbe trägt, eine interessante Historie vorweisen kann und in korrektem Zustand ist.“

Rettet den Panda



Der von Giorgetto Giugiaro gestylte Fiat Panda hat speziell in seiner Allradversion eine treue und schnell wachsende Fangemeinde. Schon als Neuwagen zog „die tolle Kiste von Fiat“ dank ihrer vielen praktischen Eigenschaften extravagante italienische Industrieführer ebenso an wie Mitglieder der Arbeiterklasse. Besonders beliebt war er in seiner Ausführung mit Allradantrieb von Steyr Puch, die auch in Graz montiert wurde. Nun ist dieses alternative Modestatement für jeden Engadin-Urlauber auch in den Fokus von einflussreichen Mitgliedern der Sammlerwelt geraten. Wie zum Beispiel Lapo Elkann von Garage Italia Customs, der vor kurzem ein wunderschön restauriertes Exemplar präsentierte, das sein Großvater Gianni Agnelli einst in eben St. Moritz bewegte. Oder der neue und elektrifizierte Panda von Carlo Borromeo (auch bekannt als Designchef von Automobili Amos), der ebenfalls in Zusammenarbeit mit Garage Italia entstand und einen neuen Blick darauf erlaubt, wie wir unserer Klassiker in Zukunft einsetzen könnten, falls der Einsatz von Verbrennungsmotoren eingeschränkt oder – was der Himmel verhüten möge – ganz verboten würde. Der E-Panda jedenfalls ließ Arthur Kar von [L'Art de L'Automobile](#) in Paris aufhorchen: „Der Fiat Panda ist ein Design-Klassiker und ich liebe die Idee von Carlos Elektroversion. Damit wird man seine zeitlose Optik und simplifizierende Ausstrahlung im Stadtverkehr bewundern können. Das Auto ist so cool, dass ich erwäge, es in Paris zum Verkauf anzubieten!“

Der letzte handgefertigte Bentley?



Wenn einflussreiche Figuren wie [Modeguru Guglielmo Miani](#), [Automobili-Amos-Frontmann Eugenio Amos](#) und Influencer-at-Large Ted Gushue alle ein bestimmtes Modell im Fokus haben, dann sollte man vermutlich aufhorchen. In diesem Fall handelt es sich um die opulenten zweitürigen [Bentley Continental der 1990er- und frühen 2000er-Jahre](#). Auch Simon Kidston erkennt ihre Attraktivität. „In vielerlei Hinsicht sind diese Autos das jüngere Äquivalent zu den Aston Martin V8 Vantage X-Pack“, findet er. „Sie haben ähnliche Maße, werden von großen altmodischen V8 angetrieben, sind selten und von Hand gefertigt, sodass kein Modell dem anderen bis aufs Haar gleicht.“ Die Kraftpakete, speziell jene mit Mulliner-Karosserie, bieten laut Kidston aktuell ein exzellentes Preis-Leistungsverhältnis. Vor allem wenn man bedenkt, wie teuer sie als Neufahrzeug waren. „Jeder wird eine andere Meinung haben, wenn es darum geht, das beste Modell zu benennen. Es gab einfach sehr viele Varianten des Themas. Persönlich mag ich den Continental T, als eine Art moderne Reinkarnation des Bentley Blower.“ Alle Continentals sind stattlich, unglaublich luxuriös und glänzen mit diesem stilvollen und typisch britischen Armaturenbrett.

Wichtigkeit ist der Schlüssel



„Wir befinden uns nicht mehr in einem wachsenden Markt und die besten Käufe sind derzeit Autos, deren Werte sich bereits wieder eingependelt haben“, weiß [Tom Hartley Jnr](#) zu berichten. „Darunter fällt auch der [Porsche 911 Carrera 2.7 RS](#).“ Während auf dem Höhepunkt des Hypes im Jahr 2016 ein Carrera RS für 650.000 Pfund Sterling wegging, kann man laut Hartley heute ein vergleichbar gut erhaltendes Exemplar schon für um die 500.000 Pfund erwerben. „Nachdem die Preise für junge Porsche 911 aus Sonderserien so angestiegen sind, geben viele Kunden das gleiche Geld lieber für ältere und historisch wichtigere Modelle aus.“ Dietrich Hatlapa von [Historic Automobile Group International](#) stimmt zu: „Der Carrera RS hat im letzten Jahr in der Tat die Gunst der Kunden verloren. Es gibt da draußen 1.500 Exemplare, und wir denken, dass dieses Volumen auch der Grund dafür ist, dass der HAGI Porsche Index heuer um fast fünf Prozent gefallen ist. Wir haben sogar erlebt, dass sich uns als gut bekannte Modelle monatelang in Showrooms die Reifen plattstuden. In einem Markt, in dem Käufer in der Regel die Autos auch selbst fahren wollen, bieten sich aufgrund dieser Situation nun viele gute Deals für einen der zweifellos größten Sportwagen aller Zeiten.“

Die Mütter aller Straßenversionen



Für Max Girardo von [Girardo & Co.](#) erlebte die moderne Ära der Langstreckenrennen ihren Höhepunkt in den späten 1990er-Jahren, als die AMG-Mercedes CLK GTR und Porsches 911 GT1 den Kampf gegen McLarens überlegenen F1 aufnahmen. Er denkt, dass die extrem seltenen und straßenzugelassenen Homologationsmodelle beider Typen ihr wahres Wertpotential noch nicht entfaltet haben, speziell mit Blick auf die bereits durch die Decke geschossenen Preise für den erwähnten McLaren. „Für rund ein Viertel des Preises eines McLaren F1 sind die Straßenversionen des CLK GTR und 911 GT1 attraktive und lukrative Alternativen“, so sein Kommentar. „Es entstanden jeweils 25 Exemplare von beiden, sie sind technisch absolut extrem und wurden von zwei der weltweit renommiertesten und mit reichen Motorsporthistorien gesegneten Herstellern aufgebaut.“ Ganz billig ist der Spaß aber schon jetzt nicht mehr: Der neunte gebaute CLK GTR ging diesen Sommer bei einer Auktion in Monterey für 4,5 Millionen Dollar weg – mehr als das Doppelte, das 2012 ein anderes Modell erzielt hatte. Girardo verbürgt sich übrigens dafür, dass diese wahrhaftigen Rennwagen für die Straße nicht so einschüchternd sind, wie sie wirken. Vor ein paar Jahren fuhr er mit einem 911 GT1 sogar zum Pub! „Okay, er lag sehr tief, war sehr breit und auch etwas mürrisch. Aber längst nicht so beängstigend, wie ich gedacht hatte.“

Der amerikanische Traum



Um auf das Wesentliche zu kommen, auf die Graswurzeln unserer Passion, stellten wir [Graeme Hunt](#) eine einfache Frage: Was ist im aktuellen Markt ein erschwingliches Modell mit gutem Werterhalt? „Ganz einfach“, antwortete der Londoner Marktkenner, „eine Chevrolet Corvette C3 oder C4.“ Es mag wie eine abwegige Wahl erscheinen, doch der allseits geschätzte Gentleman-Händler spricht aus Erfahrung. „Ich hatte mal ein leicht angehauchtes Exemplar“, berichtet er. „Ich nahm es mit zu einer Rallye und war damit so schnell wie ein Porsche 911 Carrera RS. Diese Autos bieten darüber hinaus ein vorzügliches Preis-Leistungs-Verhältnis. Für ein paar Packungen Cornflakes, eine Handvoll Kastanien und das Kleingeld in deiner Tasche kannst du den amerikanischen Traum mit deiner eigenen ‚Vette‘ leben.“ Die Corvette C3 wurde in solch einer Vielzahl von Varianten angeboten, dass ein Studium in Neurowissenschaften vielleicht unkomplizierter wäre, als sich einen Überblick zu verschaffen. Doch Hunt hat zum Glück einen Geheimtipp: „Kaufen Sie ein frühes Modell mit Chromstoßstangen, Matching Numbers und Handschalter. Sie werden es nicht bereuen.“

Nicht alle Clubs werden gleichbehandelt



„Nicht alle Clubs sind gleich“, heißt es in der Präsentationsbroschüre für Ferraris neue Club Competizione GT. Dahinter verbirgt sich ein neues Werksprogramm für Ferrari GT-Modelle der Baujahre 1993 bis 2018. Vor dem Ferrari-Weltfinale gibt es im Jahr 2019 Meetings in Mugello, Indianapolis, Fuji und Valtellina. Allein schon der Gedanke, dass mythische Autos wie der Ferrari 348 GTC und F40 GTE sich den Asphalt mit einem 575 GTC oder 458 Italia GT2 teilen könnten, reicht uns als Pulsbeschleuniger. [Jan Lühn](#), ein großer Liebhaber und Sammler dieser speziellen Ferrari-Rennwagen, ist davon überzeugt, dass diese neue Serie das Interesse und im Gefolge auch die Werte der Fahrzeuge steigen lassen wird. „Ferrari war sich sehr über die Wertsteigerungen dieser modernen Renn-GT bewusst und daher davon überzeugt, dass es für solch ein Programm genügend Interesse und Autos geben würde“, kommentiert er. „Doch obwohl sich die Werte der wichtigsten Werkswagen in den letzten zwei Jahren verdoppelt oder sogar verdreifacht haben, halte ich sie immer noch für unterbewertet. Ferraris Club Competizione GT wird ihnen nun noch mehr Glaubwürdigkeit verleihen.“ Lühn nennt ihre Seltenheit, ihre im Vergleich zu Fahrzeugen aus den 1950er- oder 1960er-Jahren weitaus höhere Sicherheit sowie ihre relativ unkomplizierte Vorbereitung für Renneinsätze als Faktoren, die sie für neue Sammler so attraktiv machen. Zugleich bieten sich neben Club Competizione auch die Masters und Global Endurance Legends Serien als weitere Einsatzfelder an. Jean Guikas von [GTC Guikas](#) stößt ins gleiche Horn, hat er doch gerade unter jüngeren Kunden ein schwindendes Interesse an älteren historischen Ferrari beobachtet. „Wir hatten drei Ferrari 575 GTC zum Verkauf“, berichtet er. „Zwei waren sehr schnell weg, den zweiten für den doppelten Preis des ersten. Für den dritten, der eine Le Mans-Historie vorweisen konnte, hatten wir sehr hohe Gebote. Aber wir behalten ihn jetzt erst einmal, und ich werde ihn selbst in der neuen Serie pilotieren!“ Welches Modell wäre wohl das Geeigneteste, um damit dem Club Competizione beizutreten und gegenüber den „Big Boys“ in Ferraris XX und F1 Clienti-Programmen Eindruck zu schinden? Sie haben Glück: RM Sotheby's hat just den erfolgreichsten F40 LM – ein Auto, das James Cottingham uns mal als DEN F40 schlechthin beschrieben hat – in sein Programm für die Paris Auktion im Februar aufgenommen. Das blaue Modell kam 1995 in Le Mans mit Michel Ferté als Topfahrer auf Platz zwölf im Gesamtklassement.

Z für Zagato



Zu den zahlreichen Markenjubiläen 2019 zählt auch der 100. Geburtstag des großen Mailänder Designhauses Zagato, das Karosserien für so manchen legendär gewordenen Sportwagen entworfen hat. David Bryan, Senior Spezialist von Gooding & Company, glaubt, dass die vielen im Rahmen des Jubiläumsjahres abgehaltenen Events ein neues Licht auf das wunderbar vielfältige [Gesamtwerk von Zagato](#) werfen werden. „Es wird rund um die Welt zahlreiche Shows mit Zagato-Modellen geben, und ich erwarte alles vom Alfa Romeo Junior Z bis zu den exotischeren Einzelanfertigungen“, sagt er. Im Gegensatz zum sich verstärkenden Trend zu Youngtimern hat Bryan festgestellt, dass sich viele neue Sammler 2018 auf dem Vorkriegs-Markt umgesehen haben, wobei sie dort vor allem Top-Sportwagen und weniger große Limousinen mit formalen Karosserien erwarben. Mit dieser Info im Hinterkopf sollte man also auf Alfa Romeo 6C und 8C mit Zagato-Karosserie achten, speziell bei der Villa d'Este und in Pebble Beach.

Alles kommt einmal zurück in Mode



Hätte man vor 30 Jahren vorausgesagt, dass eines Tages solvente Sammler Wucherpreise für einen Toaster oder Ziegelstein bezahlen würden, nur weil sie das Label eines bekannten Designers tragen – man wäre für verrückt erklärt worden. Arthur Kar, ein Mann, selbst tief in der zeitgenössischen Modewelt verwurzelt, schätzt, dass limitierte Sonderserien wie zum Beispiel die von Peugeot aufgelegten 205-Modelle Lacoste oder Roland Garros künftig begehrter sein werden. „Das Lacoste-Modell wurde zwischen 1984 und 1986 in 24.000 Einheiten gebaut, in weiß mit dem Krokodil-Logo von Lacoste, grünem Teppich und Panoramadach. Der 205 war damals neben dem R5 DER französische Volkswagen, doch die Lacoste-Versionen wirkten elegant. Und wenn man bedenkt, dass Peugeot insgesamt über fünf Millionen Exemplare des 205 gebaut hat, sind die Lacoste-Modelle extrem rar“, erklärt Kar. Er rät daher: „Finden Sie ein originales Modell in gutem Zustand und fahren sie damit.“ In einem immer anspruchsvolleren Markt rücken also auch im Segment der Youngtimer Seltenheit und Originalität an die Spitze der Einkaufskriterien. In diesem Fall kommt noch der Faktor Erschwinglichkeit positiv verstärkend hinzu.

Fotos: Classic Driver Market / RM Sotheby's / Peugeot / GM

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/diese-10-sammlerautos-sollte-man-2019-im-auge-behalten>
© Classic Driver. All rights reserved.