

CLASSIC DRIVER

Was macht einen künftigen Klassiker aus? Und ist Grau das neue Schwarz?

Lead

Wann hat ein Auto das Zeug zum künftigen Klassiker? An einem sonnigen Wochenende in Warschau traf sich Błażej Żuławski mit zwei Freunden, die beide viel versprechende Modelle aus den 2000er Jahren besitzen, um dieser spannenden Frage nachzugehen.



Seit kurzem genieße ich das Privileg, einen Porsche 911 Carrera als meinen *Daily Driver* zu besitzen. Dieser über die Hinterachse angetriebene Elfer der Generation 996, der vor dem Facelift datiert, mag für Außenstehende nicht sonderlich speziell sein, aber für mich ist es ein Meilenstein, habe ich ihn doch mit meinem eigenen, hart verdienten Geld gekauft. Meine Beziehung zu diesem 18 Jahre alten Auto entspringt eher der Leidenschaft als einer kühl kalkulierten Vernunfttatsache. Doch während ich meine stetigen Ausgaben beobachte – obwohl dieser Porsche eine umfassende dokumentierte Pflegehistorie besitzt, muss ständig etwas gerichtet werden –, rechne ich bereits im Stillen für mich nach, ob sich diese Investition für mich lohnen wird, sollte ich ihn je verkaufen wollen. In den Worten von Carrie Bradshaw, der Heldin von „Sex and the City“: Ich kann nicht anders, als mich zu fragen, ob mein Auto nicht das Potenzial zu einem künftigen Klassiker besitzt.



Um diesem Thema nachzugehen, habe ich mir die Unterstützung von zwei sehr guten Freunden gesichert. Der australische Musiker und Autor Michael Moran und der italienisch-schwedische Filmregisseur Marcello Sora, der den Sprung zum erfolgreichen Immobilienmakler absolviert hat, sind beide bekennende Petrolheads mit wunderbaren und merkwürdigen Autosammlungen.



In Morans Garage steht zum Beispiel ein MG TC von 1949, ein Rolls-Royce Silver Shadow in Silber von 1975, den er vor 40 Jahren dem Sultan von Oman abkaufte, und ein bescheidener Peugeot 306 CC, von dem er schwärmt, „dass er fantastisch ist, weil Leute mit ihren Autotüren reinknallen können und es mir egal ist.“ Zu unserem Treffen

erscheint er allerdings mit einem ganz anderen Exemplar, nämlich seinem hinreißenden Jaguar XKR aus dem Jahr 2009 in Pearl Grey Metallic, innen ausgestattet in Ivory-Charcoal und mit Pappelholz furnieren. Der V8 grummelt auf aristokratische Weise ganz wie eine Großkatze und übertönt den Sechs-Zylinder-Boxer meines Porsche. Aber dann fährt der Italiener vor.



Wir vernehmen das melodische V12-Heulen von Marcello Soras Ferrari 612 Scaglietti in Grigio Silverstone schon lange bevor wir ihn überhaupt sehen – die vom Ferrari 250 GTO inspirierten Auspuffrohre sind Teil des HGT-S-Pakets und erweisen sich in nächster Nähe als ohrenbetäubend. Abgesehen vom Ferrari besitzt Sora einen Smart Brabus und einen BMW M3 der E6-Baureihe in Phoenix Yellow, den er liebevoll sein „Kebab-Auto“ nennt, weil er es in jeder Kurve quer stellen kann. Ehrlich gesagt, verfährt er mit dem 612 in ähnlich extravaganter Manier. So sind sie, die Italiener.



Nachdem die Autos als Trio fotografiert wurden, setzen wir uns zusammen, um über unsere „Klassiker in spe“ zu diskutieren. Zunächst gilt es zu klären, was einem Auto den Status eines Klassikers verleiht. Der Hersteller spielt da eine ganz wesentliche Rolle, denn es ist leichter, auf einen etablierten Namen wie Ferrari, Porsche und Jaguar zu setzen. Natürlich gibt es manche Ferrari, die nie Begeisterung weckten – oder gefällt Ihnen etwa der Mondial? Und es gibt Jaguar-Modelle wie den unglücklichen X-Type, die vergeblich auf die Berufung zum Klassiker warten werden. Porsche hat sein Image derweil etwas mit den profitorientierten SUVs Cayenne und Macan verwässert. Aber zum Glück sind legendäre und unvergessene Persönlichkeiten wie Enzo Ferrari und Ferdinand Porsche sowie die aristokratische Allure der Marke Jaguar, die mehr Schicksalsschläge meisterte, als der biblische Hiob, stärker als alle einstigen Mesalliancen. Gut, im XKR wurde das billige Schaltwerk aus den Ford-Regalen verbaut, der 996 besitzt diese ungeliebten „Spiegeleier“-Scheinwerfer und der Ferrari... nun, an ihm lässt sich feststellen, dass Qualitätskontrolle in Maranello in den frühen 2000er Jahren nicht oberste Priorität genoss. Aber spielt das wirklich eine Rolle? Für solche Autos entscheidet man sich nicht mit dem Verstand – man kauft sie mit dem Herzen. Zumindest sollte man das.



Wir hatten alle drei unsere Gründe, uns gerade für diese Autos zu entscheiden. Aber warum haben wir uns überhaupt in sie verliebt? Für mich war es die Erkenntnis, dass das unkonventionelle Design des 996 auf angenehme Weise mit der Zeit reift. Ich spüre ein merkwürdiges Kribbeln in mir, wenn ich ihn betrachte – vielleicht ist es meine Intuition. So ähnlich ging es mir auch vor 15 Jahren mit Fahrerhandschuhen, als ich das Paar von Tony Curtis in Wiederholungen von „The Persuaders“ betrachtete. Und tatsächlich entdeckte man sie etwas später überall – in Modemagazinen genauso wie in den Brusttaschen der Dandys bei den Modeschauen der Pitti Uomo.



Marcello Sora bemerkt, dass er sich vor allem wegen der Erscheinung in sein Auto verliebt hatte. Sein grauer Ferrari wurde von jenem 375 MM inspiriert, der speziell für Roberto Rossellini und Ingrid Bergman gebaut worden war. Der Scaglietti wäre ohne das einzigartige Meisterwerk von 1954 undenkbar. Diese schöne, kraftvolle und alltagstaugliche Maschine befördert nicht nur Soras zwei Kinder durch die Straßen Warschaus, sie ermöglicht auch eine Zeitreise zurück in die Ära des Jetsets, einer Welt hoch drehender V12-Motoren und duftender Cuio-Ledersitze.



Michael Moran ist gleicher Meinung. Bei seinem Entwurf des XKR hat Ian Callum einige der besten Designkomponenten des E-Type übernommen. Er hat sie aktualisiert und ihnen seine Handschrift verliehen. Als Folge wirkt das Auto sowohl athletisch wie zurückgenommen. Anders als der groß dimensionierte Ferrari mit seiner langen Motorhaube und der kleinen, nach hinten gerückten Kabine, besitzt der Jaguar perfekte Proportionen. Sicher, darunter hat die Kopffreiheit auf der Rückbank gelitten, aber dafür wird man mit einem wirklich großzügigen Kofferraum belohnt. Moran argumentiert außerdem, dass alle drei Autos zwar großartig aussehen, aber derzeit am Markt kaum Nachfrage nach ihnen herrscht. Deswegen bieten sie so ein gutes Preis-Leistungsverhältnis.



Für Moran liegt der Grund, weshalb dieses Trio das Zeug zu künftigen Klassikern in sich trägt, in den Gefühlen, die sie bei Menschen wecken. Einerseits genießen die Besitzer den leistungsstarken Antrieb, die authentischen und nicht von Elektronik gesteuerte Motorenmusik und den Duft, wenn man einsteigt. Sie sind modern genug, um täglich genutzt zu werden und lassen doch den Adrenalinpiegel wohlig steigen ohne dabei zu nerven. Andererseits drehen sich Menschen nach diesen Modellen um und Kinder zeigen begeistert mit ihren Fingern auf diese Erscheinungen. Man kann sie vor einem Landsitz parken oder ebenso vor einem exklusiven Hotel und sie wirken nie deplatziert. Für mich deuten diese Kriterien eindeutig in Richtung Klassiker der Zukunft.



Es gibt noch einen Aspekt, den man nicht außer Acht lassen sollte: In einer Welt, die von größtenteils sinnfreier Technologie besessen ist, sind diese drei Maschinen fast schon Relikte einer grauen Vorzeit. Was die Leistung betrifft, können weder Porsche, Ferrari oder Jaguar auf einer kurvenreichen Straße einem Audi RS3 oder Mercedes-Benz A45 AMG das Wasser reichen. Sie können auch nicht auf einer Autobahn von selbst die Spur halten. Aber irgendwie macht uns gerade das sehr glücklich. Wir sind wohl einfach hoffnungslos romantisch.

Fotos: *Błażej Żuławski* für *Classic Driver* © 2019

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/was-macht-einen-kunftigen-klassiker-aus-und-ist-grau-das-neue-schwarz>
© Classic Driver. All rights reserved.