

CLASSIC DRIVER

Diese 10 Sammlerautos sollte man 2020 im Auge behalten

Lead

Eine neue Dekade bricht an: In der aktuellen weltpolitischen und wirtschaftlichen Lage droht wohl keine zweite Auflage der Wilden Zwanziger. Trotzdem haben wir eine Auswahl der einflussreichsten Experten der Klassikerwelt gebeten, uns Trends und ihre Lieblingsautos für 2020 zu verraten.

Unser Blick auf die kommenden 12 Monate hat sich bei Classic Driver inzwischen zu einer richtigen Neujahrs-Tradition entwickelt. Was als einfache Liste von 10 Autos begann, die nach Meinung der Experten Favoriten des neuen Jahres werden könnten, wandelte sich zu einer umfassenden Analyse der Nuancen und Trends, die den Sammlermarkt prägen. Im abgelaufenen Jahr 2019 stand dieser Markt noch im Zeichen von Vorsicht und Pragmatismus. Heute mehr als je zuvor, spielt Qualität die wichtigste Rolle bei der Bewertung. Unsere Experten waren sich alle einig, dass nur die wahrhaft außergewöhnlichen und einmaligen Autos die höchsten Preise generieren – alle anderen verlangen vom Business viel mehr Einsatz als in früheren Jahren. Natürlich dreht sich nicht alles um den rein finanziellen Wert: Die folgenden Autos erinnern uns daran, dass jenseits marktwirtschaftlicher Überlegungen unser aller Leidenschaft Freude und Glück schenkt. Es handelt sich hier keineswegs um Investmenttipps, sondern um Modelle, die Sie in unserem Magazin entdecken können, die ihren Auftritt in den sozialen Netzwerken haben werden oder auf den verschiedenen Teilnehmerlisten in 2020. In diesem Sinne: Happy New Year!

Die nächste Stufe



„Wenn Sie aus der heutigen Welt der klassischen Automobile besonders herausstechen wollen, dann genügt es nicht mehr, einfach einen Aston Martin DB5 oder einen Mercedes-Benz 300SL „Flügeltürer“ zu besitzen“, sagt Max Girardo von [Girardo & Co.](#) Er verweist auf voll funktionstüchtige Prototypen und One-off Show Cars wie Philip Sarofims [Lancia Stratos Zero](#), die man 2020 unbedingt im Blick haben sollte. „Egal, ob sie nun aus den sechziger, siebziger, achtziger oder den neunziger Jahren stammen: Es gibt so viele eigenwillige und wundervolle Prototypen, und einmalige Schöpfungen, die zwar unbestritten hässlich sein mögen, dafür aber andersartig und interessant sind. Im heutigen Markt sind andersartig und interessant genau das, was Sammler suchen.“ Obwohl Girardo denkt, dass die umwerfenden kühnen Keilformen der Siebziger die größte visuelle Wucht erzeugen, sind für ihn persönlich die unzähligen bizarren Modelle wie beispielsweise der Ferrari 456 Venezia und der Bentley Java, die vom Sultan von Brunei in Auftrag gegeben wurden, am faszinierendsten.

Das vernünftigste Traumauto der Welt



Für Dietrich Hatlapa von Historic Automobile Group International (HAGI) führt die wachsende Vorsicht von Käufern in der heutigen Marktlage geradezu wie von selbst zu klassischen Mercedes-Benz, deren Bewertung im HAGI Index im Laufe der letzten zwölf Jahre stabiler als andere geblieben ist. Dieser Bereich wuchs um nur 0,07 Prozent – im Gegensatz zu Ferrari mit einem Minus von 9,67 Prozent. „Das zeigt, dass Käufer sich nicht allzu weit von der Norm entfernen“, bemerkt er. „Mercedes-Werte sind vergleichsweise niedrig, weil die Produktionszahlen bedeutend höher waren, die Technik der Autos zuverlässig ist und die Ersatzteilbereitstellung durch Mercedes-Benz Classic erstklassig ist.“ Für Hatlapa sind Autos von Mercedes eben gerade für jene attraktiv, die ihren Klassiker mit möglichst wenig Verdross fahren wollen. „Aktuell würde ich mich für einen [SL der R107-Generation](#) entscheiden. Ein Auto, das einmal als „das vernünftigste Traumauto der Welt“ gelobt wurde“, resümiert er. „Sie sind alt, glänzend und glamourös genug, um als Klassiker durchzugehen, aber wiederum so jung und gut gebaut, dass man regelmäßig und ohne Stress mit ihnen unterwegs sein kann.“ Über 237.000 R107 wurden während der episch anmutenden Produktionszeit von 18 Jahren gebaut, wovon 62 Prozent für den nordamerikanischen Markt bestimmt waren. Wer Vorstandskollegen beeindrucken will und auch gerne pünktlich zu Terminen erscheint, findet im 227 PS starken 560 mit V8 das persönliche Traumauto.

Günstiger Nervenkitzel



Seltene manuell zu schaltende Sportwagen, die nach 2000 gebaut wurden, fahren sich so wunderbar wie sie aussehen und sind schon für gut unter 100.000 Euro zu finden – sie wird [Dylan Miles](#) im Lauf von 2020 ganz besonders im Blick behalten. „Das [BMW Z4 M Coupé](#) ist chronisch unterbewertet, wenn man es an seiner Rarität, dem Design und dem Fahrerlebnis misst“, stellt er fest. „Der ursprüngliche [Porsche 996 GT3](#) ist aktuell ein sehr interessantes Auto, genauso wie die erste Generation des [Aston Martin V12 Vantage](#) mit dem Sechsgang-Schaltgetriebe.“ Ein kurzer Blick in den Classic Driver Markt offenbart ein atemberaubendes [Clubsport-Exemplar des Porsche 996 GT3](#) mit wenig

Kilometer auf der Uhr und in der seltenen Ausführung in Carrera White. Wir finden, dass 80.000 Euro ein durchaus angemessener Preis für eines der am meisten verehrten, auf den Fahrer ausgerichteten Autos überhaupt ist. Zugleich verkörpert dieser GT3 in seiner Urform eines der erfolgreichsten Modelle von Porsche. Man muss diese schmal geschnittene 911-Karosserie einfach lieben.

Die ultimative Fahrmaschine



Wenn Sie je das Vergnügen hatten, der Musik eines BMW M1 Procar lauschen zu dürfen, bis in jede Körperfaser von dieser Symphonie eines Reihensechszylinders ergriffen worden zu sein, dann sind diese Momente auf ewig in ihre Erinnerung eingegraben. Für Simon Kidston von [Kidston SA](#) ist der rassistige Rennwagen made in Bavaria genau das, was sich heutige Sammler wünschen. „Kürzlich habe ich ein BMW M1 Procar auf meinem Instagram Account gepostet und war von der Resonanz überwältigt“, erinnert er sich. „So viele Menschen erzählten mir, wie sie von diesem Auto in ihrer Jugend geträumt hatten und jetzt auf der Suche nach einem guten Exemplar sind.“ Dazu kommt, dass beim diesjährigen Concorso d' Eleganza Villa d' Este mit „From Swinging Sixties to Awesome Eighties“ eine neue Klasse geschaffen wurde, bei der das Procar eine Hauptrolle spielen wird. Für Besitzer bietet sich damit die einmalige Gelegenheit, in den Glanz und Glamour des Comer Sees einzutauchen und bei der Le Mans Classic 2020 in der Tiefe der Nacht auf der Mulsanne-Geraden Vollgas zu geben. Für ein Auto, das eben nicht in den fünfziger und sechziger Jahren entstand, ist das ein wirklich überzeugendes Argument. „Ich finde es wirklich wichtig, das einflussreiche Concours wie die Villa d' Este auf den sich wandelnden Geschmack sowie den jüngeren Käufern am Markt reagieren.“ Dylan Miles sekundiert Kidston und betont, dass das Procar im historischen Motorsport überlegen teilnahmeberechtigt ist und fraglos leistungsfähig. Vom Sound ganz zu schweigen. Aber er schlägt auch eine Bresche für den serienmäßigen M1, von dem nur 453 Stück gefertigt worden sind. „Wo sie auch auftauchen, erregen sie Aufsehen, außerdem sind sie unglaublich alltagstauglich, verlässlich und kompetente GT-Autos für die Langstrecke.“

Ein kultivierter Genuss



„Ich finde, ein Bentley aus der Ära vor Volkswagen ist immer ein lohnender Kauf“, sagt [Graeme Hunt](#), der Grandseigneur unter Londons Klassikerhändlern und ein Mann, der sein Metier von der Pike auf unter Jack Barclay gelernt hat, dem berühmten Bentley- und Rolls-Royce-Händler. „Ich sage nicht, dass sie vor inflationären Preisen geschützt sind, aber es gibt im Lauf der Zeit anscheinend kaum Fluktuation. Man nehme als Beispiel einen guten Bentley T2: In den letzten drei Jahren wurde diese ansprechende Limousine nicht von der allgemeinen Marktkorrektur tangiert. Wenn überhaupt, hat man eher eine Wertsteigerung beobachtet. Dasselbe lässt sich auch vom Corniche sagen.“ Weniger als 570 Stück des T2 entstanden von 1977 bis 1980 in Manufaktur in Crewe. Im Gegensatz dazu verließ die wuchtige Zahl von 8.425 Exemplaren des gleichwertigen [Rolls-Royce Silver Shadow II](#) ihr Werk. „Wir garantieren, dass man mit dem T2 einen größeren Auftritt bei jeder Ankunft oder Abfahrt erzeugt, als ein Leben lang mit einer preislich ähnlichen deutschen Luxuslimousine.“

Lust an der Provokation



Wir leben in einer Zeit, in der sich die gesellschaftliche Haltung gegenüber dem Auto wandelt und künftige Generationen dürften sogar den Einsatz solcher Verbrenner-Relikte gänzlich verteufeln. Aber wenn in 50 Jahren Nostalgie oder Alltagstauglichkeit eines Autos nicht an erster Stelle auf der Wunschliste stehen, was entzündet dann die Begehrlichkeit? „Ganz einfach“, bringt es Arthur Kar, Gründer des Pariser Handels für Sammlerautos und Automodelabels [L'Art De L'Automobile](#), auf den Punkt: „das Design.“ Der polarisierende Autech Zagato Stelvio ist für ihn das Beispiel eines Autos, das die Zeit überdauern wird. „Für mich handelt es sich hier um ein echtes Design Car“, erklärt er. „Es besitzt eine sehr eigenwillige Form und auch keine Merkmal, das man bei irgendeinem anderen Fahrzeug wiederfinden würde – wie ein einmaliges Modellkleid, das nur einmal hergestellt worden ist.“ Natürlich räumt auch Kar ein, dass die für die meisten unerreichbaren Ferrari der sechziger Jahre immer als Kunstwerk betrachtet werden würden, aber für ihn sind erschwingliche Autos wie der Stelvio genauso interessant und ausgesprochen eigenwillig. Und sollte die Nutzung alter Automobile noch stärker eingeschränkt werden, dann passt so ein Exemplar auch ganz gut ins Wohnzimmer. „Wenn man auf eine Kunstmesse geht, kauft man ein Werk, weil sich der Blick darin verliebt hat und nicht unbedingt, weil man davon schon als Kind träumte. Dass der Stelvio mich von einem Design-Standpunkt aus fesselt, macht ihn in meinen Augen auch schön.“

Der Traum, der nie ganz erfüllt wurde



Es gibt zwei Arten von Menschen auf dieser Welt: Jene, die nicht verzeihen, dass es sich beim [Jaguar XJ220](#) nicht um dieses von einem V12 angetriebene Concept Car mit den Scherentüren handelt, das man ihnen versprochen hatte. Und dann gibt es jene, die einfach wertschätzen, was dieser Turbotitan auf die Straße bringt: ein aberwitzig schneller, raumschiffartiger Supersportwagen, der bis heute selbst bei erfahrenen Piloten für Gänsehaut und Schnappatmung sorgt. Arno Heirath, Gründer des niederländischen Classic Driver-Handels [Classic Youngtimers Consultancy](#), beobachtet eine rasant steigende Nachfrage für den XJ220, die in nichts der Beschleunigung im zweiten Gang nachsteht, wenn der Turbolader erwacht. „Ich erinnere mich an eine Zeit – und das ist noch nicht so lange her –, als ich drei XJ220 für jeweils 150.000 Euro kaufte“, erzählt er. „Ich bot alle drei dann für jeweils 350.000 Euro an und die Kollegen erhöhten daraufhin ihrerseits die Preise. Das letzte Exemplar habe ich für 520.000 Euro verkauft. Ich vermute, dass die jüngere Generation, die von vorne herein nie ein anderes Auto erwartet hatte, verstand, um was für eine zeitlose Maschine es sich hier handelt.“

Zeichen der Erholung



Die Phase der extrem optimistischen Preise für die sogenannten *Limited Edition* Supersportwagen neigt sich dem Ende zu – davon ist James Cottingham von [DK Engineering](#) überzeugt, nicht zuletzt ausgelöst von einem Phänomen, das er wenig charmant „Modell-Diarrhoe“ nennt. „Kunden und Händler, die Marken wie Ferrari, Porsche und anderen treu geblieben sind und viel Geld dafür ausgegeben haben, hatten in den letzten vier Jahren einen fantastischen Lauf mit fantastischen Erlösen“, erklärt er. „Aber ich kann Ihnen sagen, dass das jetzt vorbei ist – alle Hersteller haben viel zu viele Serien- und Sondermodelle am Markt. Es ist dadurch jetzt ein Punkt erreicht worden, wo Menschen wieder die Autos im Blick haben, die nicht mehr gebaut werden können.“ Cottingham erinnert an ein ungewöhnlich erfolgreiches Quartal für den Ferrari 275 GTB und auflebendes Interesse an den bedeutenden F-Fahrzeugen wie 288 GTO, F40 oder F50. Er ist dennoch überzeugt, dass die Nachfrage nach modernen Autos auch in den zwanziger Jahren des 21. Jahrhunderts stark bleiben wird. Vor allem Modelle, die vor mehr als vier Jahren in Kleinstserien unter 250 Exemplaren gebaut wurden und im Vergleich zu alltäglicheren Sportwagen astronomisch teuer waren. Heute bieten sie im Gegensatz zu den jüngsten und auffälligsten Hypercars attraktiven Wert. Vor diesem Hintergrund fällt Cottinghams Wahl auf den Pagani Huayra. „Ich weiß auch, dass er weder das Herz, den Esprit noch das gewagte Design des Zonda besitzt, aber er bleibt trotzdem ein Pagani – und erschließt sich vor allem dann, wenn man die fantastischen Details aus nächster Nähe auf sich wirken lässt“, begründet er seine Entscheidung. „Außerdem wurden nur 100 Coupés gebaut. Mit Preisen um 1,5 Millionen Pfund macht das den Huayra einer Überlegung wert, zumal der Zonda-Markt völlig verrückt geworden ist.“

Raus aus der Garage und losfahren



Obwohl die sogenannten Youngtimer am Markt rasant nach vorne drängen und die wichtigsten Klassiker der Nachkriegszeit immer noch in ihren astronomischen, millionenschweren Höhen verharren, glaubt David Bryan, Senior Specialist bei Gooding & Company, dass etablierte Vorkriegssportwagen wie der Alfa Romeo 6C 1750 und der Bugati Type 35 in 2020 neues Interesse generieren werden. „Diese Autos sind Kandidaten für fast jeden wichtigen Event im historischen Motorsport weltweit, sind vom Design her interessant und zudem stellen sie für viele Sammler einen guten Wert im Gegensatz zu einigen Topmodellen der Nachkriegszeit dar.“ Mehr noch, wie er betont, bieten sie ein zugleich fantastisches und bereicherndes Fahrerlebnis. Und in einer Sammlerwelt, die zunehmend Lust verspürt, ehrwürdige klassische Autos auch tatsächlich wieder ihrer ureigentlichen Bestimmung zuzuführen, ist das ein Argument, das ein unschlagbares Argument.

Rennsport in einer ungewissen Zukunft



Zu den auffälligsten Trends der letzten Jahre zählt die explosionsartige Nachfrage nach modernen Langstreckenrennwagen, die sich den neu entstandenen spezialisierten Rennserien sowohl in Europa wie den USA verdankt. Ein Trend übrigens, der für [Jan B. Lühn](#), der sich lange vor vielen anderen diesen Ikonen verschrieben hat, auf Jahre hinaus gedeihen wird. „Natürlich erzielen Autos von den am meisten gefeierten Marken die höchsten Preise, genauso wie jene, die auf eine Le Mans-Historie zurückblicken können. Aber Sie würden sich wundern, wie zugänglich dieses erfolgreiche Marktsegment tatsächlich ist“, betont er. „Ein Gesamt- oder Klassensieg in Le Mans kann durchaus zu einem 100-prozentigen Preisauflauf führen, aber um in diese Welt erst einmal einzusteigen, taugt ohne weiteres ein Porsche 996 GT3 R, RS oder RSR. Klar, dass diese Produktionszahlen im Vergleich zu Ferrari riesig sind, aber diese Modelle sind problemlos einsetzbar und Ersatzteil leicht zu beschaffen.“ Die Nachfrage der Topsammler nach den erfolgreichsten und ursprünglichsten Werksrennwagen ist mittlerweile so ausgeprägt, dass Lühn oft genug ein GTE-Fahrzeug noch vor Saisonende kaufen und wieder veräußern konnte. Was für ein Kontrast zu den fünfziger und sechziger Jahren, als ausgediente Rennwagen für eine Kleinigkeit zu haben waren.



James Cottingham denkt, dass es nicht nur moderne Sportwagen sein werden, die kontinuierlich an Attraktivität gewinnen, sondern Rennwagen überhaupt. „Ob uns das nun gefällt oder nicht, aber in Zukunft wird es immer schwieriger werden, mit alten Autos auf der Straße unterwegs zu sein. Also wird ein Exemplar, das der eigenen Garage Prestige verleiht und bei renommierten Motorsport-Veranstaltungen weltweit an den Start gehen kann, immer begehrenswerter.“ Er sagt, dass man nicht gleich einen Le Mans-Sieger ins Auge fassen muss, dafür ist eine Rennhistorie, die zu einer Teilnahme berechtigt essentiell. Der Meinung ist auch [Tom Hartley Jr.](#), der ebenfalls mögliche zukünftige Einschränkungen für den Straßeneinsatz anführt. „Grand Prix-Fahrzeuge sind nach meiner Ansicht schon seit geraumer Zeit unterbewertet“, beobachtet er. „Vor allem Siegerausautos bieten ein fantastisches Highlight in jeder Sammlung, und ihre Besitzer dürfen sich auf Einladungen zu den besten Events freuen.“

Urgewalt mit Understatement



Mit annähernd 270.000 leidenschaftlichen und kenntnisreichen Followern, bietet uns der [Classic Drivers Instagram Account](#) einen großartigen Gradmesser für die Tops und Flops des automobilen Universums. Zusammen mit unserer eigenen Expertise, die wir uns bei den unzähligen Reportagen, Interviews und Veranstaltungen im Lauf eines Jahres erwerben, finden wir, dass wir uns unter die Experten dieser Liste einreihen dürfen. Also: Das Auto, um das 2020 der größte Hype entstehen wird, ist nach unserer Meinung – Achtung, Tusch! – der ursprüngliche Volkswagen Golf GTI.

Unser Fiat Panda 4x4 Meeting in St. Moritz, das erst kürzlich stattfand, lieferte den schlagenden Beweis: Bescheidene Klassiker, die aber zugleich als alternative Modebotschaften fungieren, sind aktuell absolut angesagt. Und wie wir selbst feststellen mussten, als wir an Weihnachten einen witzigen und seltenen [Volkswagen Golf GTI Pirelli Edition](#) auf Instagram posteten, begeisterte dieser wohl erste „Hot Hatch“ richtig, richtig viele Menschen. Darunter besonders viele autonährische Babyboomer, die seinerzeit stolz mit der frisch erworbenen Fahrerlaubnis wedelten, als der GTI erstmals die Showrooms elektrisierte. Heute sind sie gereift und wohlhabend genug, um sich Luxuskäufe wie die schnellen Autohelden ihrer Jugend zu gönnen. Darauf muss man erstmal kommen.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/diese-10-sammlerautos-sollte-man-2020-im-auge-behalten>
© Classic Driver. All rights reserved.