AUTOMOBILSPORT (DEUTSCHE AUSGABE) · HEFT 04/2018
OKT/NOV/DEZ 2018 · ISSN 2199-1278

#18

DE 9,80 € · AT 10,90 € · CH 15,90 SFR
BENELUX 11,00 € · IT/PO 13,00 €

AUTOMOBILSPORT

RACING | HISTORY | PASSION

Special GIRO D'ITALIA AUTOMOBILISTICO

RESTAURIERT: BRUN-PORSCHE 962 · EXKLUSIV: PATRESE UND RADAELLI ÜBER DEN GIRO D'ITALIA
BRIAN REDMAN ÜBER DEN CHEVRON B16 · ADRIAN NEWEY ÜBER DEN LEYTON HOUSE MARCH 881

4 198135 209804 18

ERFOLG MACHT SCHÖN – UND WERTVOLL!

VON CARL CHRISTIAN JANCKE · FOTOS: MCKLEIN (1), BONHAMS (4), RM SOTHEBY´S (2)

Carl Christian Jancke ist Analyst bei der Historic Automobile Group International.

»Beim diesjährigen Concorso d'Eleganza in der Villa d'Este gab es erstmals eine Wertungsklasse für modernere Formel-1-Autos. Die schrillen und lauten Monopostos schienen so gar nicht zum noblen Ambiente und zu den eleganten historischen Automobilen zu passen. Wer hier einsteigt, der provoziert Aufsehen, wie der zweite Tag an der Villa Erba zeigte. Der Eintritt war dort preiswert und tausende Italiener schlenderten durch den Park. Wenn die Formel-1-Boliden vor der Kulisse des Comer Sees angelassen wurden, bildeten sich Menschentrauben und hunderte reckten ihre Mobiltelefone in die Höhe, um das Spektakel aufzuzeichnen. Neben dem in den Farben amerikanischer Zigarettenmarken bemalten Alfa Romeo 182 und einem 1972er BRM P180 war auch ein 1954er Maserati 250F am Start. Den Klassensieg holte der McLaren MP4/2B aus dem Besitz von Gerhard Berger, mit dem Alain Prost 1985 Weltmeister wurde.

Dieser McLaren dürfte, würde man ihn versteigern, einen erklecklichen einstelligen Millionenbetrag erzielen. Auch wenn er sicher noch nicht an die 29,6 Millionen US-Dollar heranreicht, die der einst von Fangio pilotierte Mercedes W 196 R bereits 2013 bei Bonhams in Goodwood einbrachte. Damals war der Wagen der teuerste überhaupt – obwohl Stirling Moss den Zustand des Fahrzeugs schrecklich fand.

Bei einem solchen rein mechanischen Rennwagen mag man damit durchkommen. Ein modernerer Formel-1-Bolide dagegen eignet sich wegen der immensen Betriebskosten nur bedingt als Investment. Bei einem Kaufpreis von 7,5 Millionen Dollar für ein von Michael Schumacher pilotiertes Weltmeisterauto erscheinen 250 000 Euro für die Wiederinbetriebnahme vielleicht noch moderat. Allerdings gibt es keine Garantie dafür, dass auch das Steuergerät und die Elektronik richtig funktionieren. Ein Rennwochenende kann einen niedrigen sechsstelligen Betrag kosten. Auf die Straße dürfen die Autos sowieso nicht, im Gegensatz zu den zulassungsfähigen Rennwagen der 50er Jahre.

Den Wert dieser Autos zu bemessen, ist ein nahezu unmögliches Unterfangen. Denn die Erwartungen sind bei diesen Beinahe-Einzelstücken ganz unterschiedlich. Diskrepanzen zwischen einzelnen Fahrzeugen können einen ordentlichen Millionenbetrag ausmachen. Obwohl man keine konkreten Zahlen berechnen kann, sind doch die Bestandteile einer Faustformel sichtbar: Natürlich stehen an erster Stelle Rennstall und Marke, aber auch eine Einordnung in die allgemeine Motorsportgeschichte. Dabei ist auch von Belang, wie aufwendig oder revolutionär ein Fahrzeug in technischer Hinsicht war. Waren die technischen Neuerungen dann auch noch erfolgreich, ist das dem Wert sicher zuträglich. Und der Mythos Ferrari mag schon mal per se für eine Wertsteigerung gut sein.

Der Fahrer spielt natürlich ebenfalls eine Rolle. In der Neuzeit sind das Namen wie Lauda, Prost, Senna und Schumacher. Je mehr Siege und Weltmeisterschaften der Fahrer (insgesamt und mit dem jeweiligen Chassis) errungen hat, desto höher der Wert. Ein von Heinz-Harald Frentzen versiert pilotierter Jordan beispielsweise erreichte dieses Jahr in Monaco etwas mehr als 250 000 Euro. Allerdings müssen Fahrer und Fahrzeug auch tatsächlich in den Wertungslisten stehen. Einen 1997er Ferrari, den einst Michael Schumacher fuhr, wollte bei der Auktion „Ferrari Only" von Auctionata niemand haben. Denn erstens bestritt Schumacher mit dem Wagen nur zwei Rennen, und zweitens wurden ihm am Ende der Saison alle Punkte aberkannt, weil er nach Ansicht der Rennkommissare Jacques Villeneuve absichtlich gerammt hatte.

Ist ein Weltmeister nicht mehr unter uns, steigert dies den Wert des Autos unter Umständen sogar. Und ist er gar wie Ayrton Senna am Lenkrad ums Leben gekommen, wirkt sich der damit verbundene Legendenfaktor ebenfalls positiv aus – so pietätlos das auch sein mag. Früher starben Rennfahrer ja durchaus öfter bei der Ausübung ihres Berufs. Deshalb auch das von BMW gewählte Motto für die Concorso-Klasse: „Als Sex noch sicher war und Rennfahren gefährlich."

Auch wenn man anhand dieser Faktoren grob einschätzen kann, welches Auto mehr und welches weniger wert sein wird, sind doch konkrete Bewertungen dieser Einzelstücke nicht zu machen. Der realisierte Preis richtet sich danach, was ein Formel-1-Auto dem Anbieter und dem potenziellen Käufer genau jetzt, im gegenwärtigen Augenblick, wert ist. Die „Estimates" und „Reserves" spielen deshalb keine preisbildende Rolle. Und in den letzten Jahren haben sich die Preise für solche Autos genau wie der Gesamtmarkt entwickelt: moderat positiv – mit Ausreißern im Falle besonderer Chassis-Historie. Freuen wir uns deshalb über die Bereitschaft, so teure Autos nicht nur zu kaufen, sondern auch instand zu halten und zu fahren. Im Zeitalter der eunuchenhaften Formel E schätzt man den Klang echter Rennmotoren.

KURZ NOTIERT

BEMERKENSWERTE AUKTIONSERGEBNISSE

1991 BENETTON-FORD B191, BONHAMS, MONACO 2016
USD 1 241 668

1984 TOLEMAN-HART TG184, BONHAMS, MONACO 2018
USD 1 889 496

1987 FERRARI F1/87, BONHAMS, MONACO 2018
USD 782 400

1999 JORDAN 199, RM SOTHEBY'S, MONACO
USD 286 581

1993 MCLAREN-FORD MP4/8 A, BONHAMS, MONACO 2018
USD 4 926 186

1971 MARCH 711, RM SOTHEBY'S, MONACO 2016
UNVERKAUFT, SCHÄTZPREIS EUR 550 000 - 650 000

WIE WÄRE ES MIT EINER ABKÜHLUNG?

Im Moment sieht es so aus, als stagniere der letztlich so überhitzte Markt für klassische Automobile. Das ist gut so, denn nur so kann der Markt sich bereinigen und danach wieder in die richtige Richtung gehen – gemeint ist in Richtung Qualität statt Quantität. Natürlich bringt die Szene eine gewisse Faszination fürs schnelle Geld mit sich, gerade auch, weil viele Zeitungen in verschiedensten Artikeln damit geworben haben, dass Oldtimer eine bessere Rendite erwirtschaftet haben als Gold. Die Investitionsbereitschaft war sehr hoch, und fast jedes auch den Laien bekannte Auto würde als investitionswürdig eingestuft. Das musste über kurz oder lang eine Korrektur zur Folge haben.

Bei genauerer Betrachtung haben die Fahrzeuge mit besonderer Historie und hohem Seltenheitswert die weniger interessanten mitgezogen. Dies ist nun vorbei. Die meisten Liebhaber und Sammler sind allerdings nicht auf diesen Zug aufgesprungen, sondern haben stets das Besondere gesucht. Auch wenn ein Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“ auf dem Markt nun vierzig Prozent weniger einbringen sollte, bleibt er meiner Meinung nach ein tolles Fahrzeug. Denn egal, wie viel er gerade wert ist, er wird immer enormen Fahrspaß bieten.

Bei Erscheinen dieses Magazins werden die großen, wegweisenden Auktionen in Pebble Beach gerade vorüber sein, und wir werden mehr darüber wissen, wo der Markt uns hinführt. Klassische Automobile bleiben auf jeden Fall spannend, und mit der richtigen Einstellung und Beratung sehe ich hier noch viel Potenzial. Es gibt zum Glück noch viele besondere Autos mit großartiger Historie.

Max Werner
Geschäftsführer, Klassische Automobile GmbH & Co. KG (KW Autos)

DIE HERKUNFT MACHT DEN UNTERSCHIED

Unsere Auktion im Rahmen des Goodwood Festival of Speed hat eines wieder deutlich gezeigt: Die Herkunft macht den Unterschied. Wir hatten zwei außergewöhnliche Fahrzeuge im Angebot, die beide so schnell nicht mehr auf den Markt kommen werden: den ehemaligen BMW 507 von John Surtees und einen Aston Martin DB4 GT Zagato, den einst Jim Clark bewegte. Beide Fahrzeuge mit extrem guter Historie.

BMW 507 gibt es selbstverständlich viele. Der König von Griechenland hatte einen, Elvis Presley und Ursula Andres besaßen je ein Exemplar, dazu kamen weitere prominente Besitzer – allerdings war keiner der Genannten Formel-1- oder Motorrad-Weltmeister. Graf Agusta hatte Surtees die Hälfte des Kaufpreises für den 507 geschenkt. Es war ein ehemaliger Werksprototyp mit Scheibenbremsen, immer noch mit seinem roten Originalinterieur. Normalerweise bringt ein solches Fahrzeug aktuell um die 2 Millionen Euro. Ein besonders schönes Auto kann auch 2,4 oder 2,5 Millionen bringen. Der Surtees-Wagen erzielte in Goodwood stolze 4,25 Millionen Euro, und dabei war der Standort nicht mal besonders wichtig – ein solches Spitzenprodukt hätten wir wahrscheinlich aus jedem Vorgarten genauso gut verkaufen können. Es war sicherlich der begehrteste 507 der Welt, der da auf den Markt kam. Eine einmalige Gelegenheit.

Der Aston Martin DB4 GT Zagato war 47 Jahre bei einem Besitzer. Ein perfektes Auktionsstück, lange in Familienbesitz, mit Renngeschichte in den Händen von Jim Clark – besser konnte es kaum sein. Und so wechselte dieses seltene Stück für 11,25 Millionen Euro den Besitzer. Herkunft und Geschichte eines Fahrzeugs bleiben eben einfach das Einzige, was sich nicht nachträglich ändern lässt.

Philip Kantor
Head of Department Motor Cars Europe, Bonhams

AUKTIONEN OKT/NOV/DEZ

AUKTIONSHAUS/AUKTION	DATUM	ORT	WEBSEITE
Bonhams - Collectors Motorcars and Automobilia	8. Oktober 2018	Philadelphia, Pennsylvania (USA)	www.bonhams.com
RM Sotheby's - Hershey	11. Oktober 2018	Hershey, Pennsylvania (USA)	www.rmsothebys.com
Bonhams - The Padua Auction	27. Oktober 2018	Padua (IT)	www.bonhams.com
RM Sotheby's - The Porsche 70th Anniversary Sale	27. Oktober 2018	Atlanta, Atlanta (USA)	www.rmsothebys.com
Artcurial - Racing, Flying & Yachting	4. November 2018	Paris (FR)	www.artcurial.com
Silverstone Auctions - NEC Classic Motor Show Sale	10. November 2018	Birmingham (GB)	www.silverstoneauctions.com
Automobilia Ladenburg - Herbstauktion	16. November 2018	Ladenburg (DE)	www.automobilia-ladenburg.de
Bonhams - The Bond Street Sale	1. Dezember 2018	London (GB)	www.bonhams.com
RM Sotheby's - Los Angeles	8. Dezember 2018	Los Angeles, Kalifornien (USA)	www.rmsothebys.com

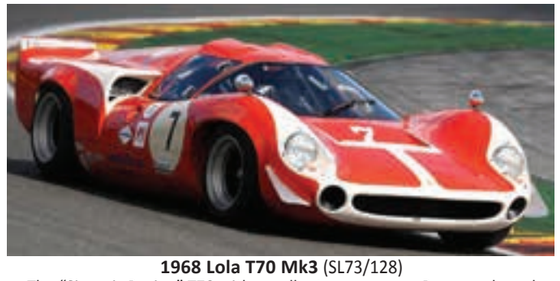
RMD

Our passion is classic competition cars

1952 Cooper-Bristol (T20/25) Mk1 (CB/7/52)
One of only six Cooper sports cars built. Ex John Barber and Sir Clive Edwards with its original road registration and excellent in-period race history. On the button with current FIA HTP and a competitive entry to Mille Miglia, Goodwood Revival, Woodcote Trophy, etc...
P.O.A.

1971 Chevron B19 (#71-12)
The 1971 works entered B19 with excellent in-period history. Low hours Richardson FVC and FT200 gearbox. Good spares and current FIA HTP.
GBP 195,000

1982 Porsche 911 SC / RS 3.0
Build to RS Group 3 FIA rally/race specification. Used sparingly since. Road registered and ready for fun!
EUR 145,000



1968 Lola T70 Mk3 (SL73/128)
The "Simoniz Racing" T70 with excellent provenance. Race-ready and fully sorted w/coupe & spyder bodywork. 2017 FIA HTP and good spares.
P.O.A.

1966 Shelby GT350 (#6S1695)
Stunning and best prepared '66 GT350 with continuous history. Spa 6hr winner. On-the-button with good spares and current FIA HTP.
P.O.A.

1971 FORD CAPRI 2600 RS
Well known and iconic Capri. 2017 Peter Auto HTC championship winner. Sold in race-ready condition with current FIA HTP and spares.
EUR 245,000

1978 March 782 (#22)
Ex-Lista Racing and well documented. Fully rebuild. Race-ready w/ good spares and new FIA HTP. Can be bought with or without engine.
GBP 115,000

We have a wider variety of great cars for sale. Please call or visit our web-site for more information.
www.rmd.be - salesinfo@rmd.be - +32 (0) 475 422 790 - Schoten, Belgium