AUTOMOBILSPORT (DEUTSCHE AUSGABE) · HEFT 03/2019
JUL/AUG/SEPT 2019 · ISSN 2199-1278

#21

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

AUTOMOBILSPORT

RACING | HISTORY | PASSION

Special

LANCIA RALLY 1982–86

AUSSERDEM: INTERVIEW RENÉ ARNOUX
80 JAHRE JACKIE STEWART / 50 JAHRE MATRA F1-WELTMEISTER
RESTAURIERT: BMW 635 CSi GR. 2

4 192622 009809 21

WARUM UNS ORIGINALE BESSER GEFALLEN

VON MORITZ WERNER · FOTOS: HANS-DIETER SEUFERT (2), RM SOTHEBY´S (3), BONHAMS (1), GOODING & CO. (1)

Moritz Werner ist einer der geschäftsführenden Gesellschafter von KW (Klassische Automobile GmbH & Co. KG). Vor 40 Jahren begann sein Vater Klaus Werner Alfa Romeos, Maseratis und Ferraris der 30er bis 60er Jahre im Rennsport einzusetzen und mit den Fahrzeugen zu handeln. Dem Thema seit Kindestagen leidenschaftlich verbunden, treten die Söhne Moritz und Max nun seit einigen Jahren in seine Fußstapfen, sowohl hinter dem Lenkrad als auch auf dem internationalen Markt für historische Rennwagen.

Wir Enthusiasten der automobilen Renngeschichte teilen nicht nur die Begeisterung für den Sport und die faszinierenden technologischen Entwicklungen. Uns alle verbindet auch das Gefühl, dass die vergangenen Zeiten besondere und unwiederbringliche Momente hervorgebracht haben.

Eine zentrale Frage, die das Geschehen auf dem Markt für seltene Objekte aufwirft, ist folgende: Warum begeistern uns eigentlich Originale wesentlich mehr als Kopien? Eine hervorragende und unterhaltsame Erklärung bietet der an der Yale University lehrende Psychologieprofessor Paul Bloom in seiner 2011 erschienenen Präsentation „Der Ursprung der Freude“ auf der Onlineplattform TED. Dass wir Originalen so hohe Wertschätzung entgegenbringen, hat laut Bloom viele unterschiedliche Gründe. Einer davon ist, dass man Originale nicht reproduzieren kann. Während Kopien – wenn auch zuweilen nur mit erheblichem Aufwand – theoretisch in beliebiger Zahl angefertigt werden können, gibt es das Original immer nur genau ein Mal.

Ähnlich sehen das heutzutage viele Oldtimer-Sammler, die eine Restaurierung entweder ganz vermeiden oder zumindest möglichst viel originale Substanz erhalten wollen. Ist eine Restaurierung einmal umgesetzt, gibt es kein Zurück mehr zum Ursprungszustand des Fahrzeugs. Selbst für limitierte Supercars wie einen McLaren F1 oder Ferrari Enzo gilt, dass in der Regel kein produziertes Auto dem anderen gleicht und jedes für sich damit ein Original ist.

__LINKS__ Ausfahrt im Sommer 1986 auf der Nürburgring-Nordschleife mit originalem Mercedes 300 SLR, Maserati 300S und Jaguar D-Type.

Wie Bloom erklärt, hängen unsere Empfindungen beim Betrachten eines Gegenstands im Wesentlichen davon ab, was wir vor uns zu sehen glauben. Das Wissen um die Geschichte eines Gegenstands bestimmt zu einem erheblichen Teil, wie viel Freude wir beim Betrachten oder Erleben dieses Gegenstands empfinden. Wer Michael Schumachers Formel-1-Karriere über viele Jahre hinweg im Fernsehen oder vereinzelt an der Strecke verfolgt hat, wird mit Sicherheit Gänsehaut bekommen, wenn er in einem originalen F1-Boliden des siebenmaligen Weltmeisters Platz nehmen darf – während ihn ein dekoratives Rolling Chassis wahrscheinlich kaltlassen würde.

Obwohl wie bereits erwähnt die meisten Sammler heutzutage ein unrestauriertes einem restaurierten Fahrzeug vorziehen würden, kann man zumindest anerkennen, dass eine Restaurierung in gewisser Hinsicht automobiles Kulturgut erhält. Anders allerdings sieht es mit dem Aufbau von sogenannten Replikas oder Continuations aus. Dass manch ein Oldtimer-Enthusiast ein Traumauto, das er sich unmöglich leisten könnte, zumindest als Nachbau besitzen will, ist verständlich. Dass allerdings bei historischen Rennveranstaltungen mittlerweile mehr Replikas bewegt werden als Originale, ist eine Entwicklung, an deren Sinnhaftigkeit ich zweifle.

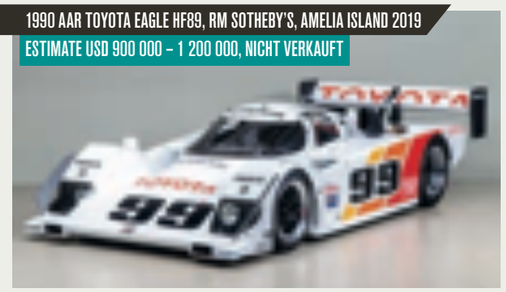
Diejenigen, die solche Nachbauten in Goodwood, bei der Le Mans Classic oder bei der Tour Auto einsetzen, werden zu ihrer Verteidigung sagen, das fahrerische Niveau sei heute solcherart, dass man ein originales Fahrzeug nicht mehr guten Gewissens im historischen Sport bewegen könne. Der Einwand hat durchaus seine Berechtigung, wie ich im Rückblick auf unsere beiden Rennen beim letzten Goodwood Revival aus erster Hand bestätigen kann – wir hatten dort viel Glück, dass wir unsere beiden originalen Fahrzeuge unbeschädigt wieder mit nach Hause nehmen durften. Ich glaube jedoch, dass bei dieser Entwicklung Ursache und Wirkung verwechselt werden: Durch den Einsatz der Nachbauten ist das fahrerische Niveau wesentlich risikoreicher geworden und nicht umgekehrt. Neues Blech lässt sich eben leichter ersetzen, und ein neuer Motorblock kann einfacher ausgetauscht werden.

KURZ NOTIERT

BEMERKENSWERTE AUKTIONSERGEBNISSE

1985 LANCIA DELTA S4 STRADALE, RM SOTHEBY'S, ESSEN 2019
EUR 1 040 000

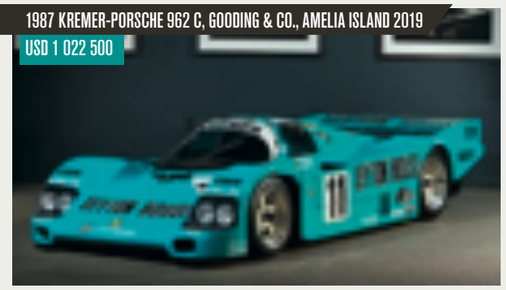
1990 AAR TOYOTA EAGLE HF89, RM SOTHEBY'S, AMELIA ISLAND 2019
ESTIMATE USD 900 000 – 1 200 000, NICHT VERKAUFT



2005 MASERATI MC12 CORSA, RM SOTHEBY'S, AMELIA ISLAND 2019
ESTIMATE USD 1 600 000 – 2 000 000, NICHT VERKAUFT

1968 BRABHAM BT26, BONHAMS, AMELIA ISLAND 2019
USD 1 105 000

1987 KREMER-PORSCHE 962 C, GOODING & CO., AMELIA ISLAND 2019
USD 1 022 500



Dass selbst bei den eigentlich hervorragenden Veranstaltungen von Patrick Peter in der „The Greatest's Trophy“ in Barcelona eine Ferrari-GTO-Replika mitfahren durfte, ist aus meiner Sicht leider kein positives Zeichen. Die ursprüngliche Idee hinter solchen historischen Rennveranstaltungen war doch, den Besitzern das Bewegen der Fahrzeuge im Renntempo zu ermöglichen und dem begeisterten Publikum das motorsportliche Kulturgut zugänglich zu machen. Sollte die gegenwärtige Entwicklung allerdings weiter voranschreiten, wird die Zahl der originalen Rennfahrzeuge, die auf den Veranstaltungen in Aktion zu sehen sind, immer kleiner werden, während immer mehr Autos ihr Dasein hinter verschlossenen Türen fristen. Stattdessen sollten alle Liebhaber des historischen Rennsports gemeinsam dafür sorgen, dass man diese tollen Fahrzeuge weiter mit kalkulierbarem Risiko auf der Rennstrecke einsetzen kann. Und die Besitzer der Replikas sollten eventuell darüber nachdenken, ob nicht der moderne Motorsport das sinnvollere Betätigungsfeld für sie darstellt.

Die meisten Motorsportbegeisterten würden vermutlich der These zustimmen, dass ein Auto – egal aus welcher Epoche – nicht einfach nur ein materieller Gegenstand ist und dass allein dadurch die meisten Fahrzeuge einen Grundwert besitzen. Dass bekannte Persönlichkeiten und ihre Lebensgeschichten einen Wert generieren, wird am besten deutlich, wenn man sich Auktionsergebnisse von vermeintlich einfachen Objekten wie einem Paar Schuhe oder einem Satz Golfschläger anschaut. Für ein Paar Schuhe, das die Schauspielerin Judy Garland 1939 in dem Film „Der Zauberer von Oz“ trug, zahlte ein Filmliebhaber über 600 000 US-Dollar; die Golfschläger von John F. Kennedy waren einem Sammler sogar mehr als eine Million Dollar wert.

Ein weiteres Beispiel mit motorsportlicher Nähe bot Mitte Mai eine Uhrenauktion des renommierten Auktionshauses Phillips. Dort wurde eine Rolex Daytona, die Ayrton Senna einem seiner frühen Förderer geschenkt hatte, für mehr als das Dreifache einer vergleichbaren Uhr verkauft. In meiner romantischen Vorstellung als begeisterter Motorsportler war der glückliche Käufer ein glühender Senna-Fan und kein rein finanziell motivierter Spekulant. Generell spielt das jedoch für unsere grundlegende Motivation, Originalen einen höheren Wert beizumessen, keine Rolle; denn es sind eben die Geschichte und die damit verbundenen Erlebnisse, die Gegenstände für uns Menschen wertvoll machen – ob nun im monetären oder im ideellen Sinn. ⇄

AUKTIONEN JUL/AUG/SEPT

AUKTIONSHAUS/AUKTION	DATUM	ORT	WEBSEITE
Bonhams – The Goodwood Festival of Speed Sale	5. Juli 2019	Goodwood (GB)	www.bonhams.com
Bonhams – Quail Lodge Auction	15.–16. August 2019	Carmel, Kalifornien (US)	www.bonhams.com
RM Sotheby's – Monterey	15.–17. August 2019	Monterey, Kalifornien (US)	www.rmsothebys.com
Gooding & Company – The Pebble Beach Auctions	16.–17. August 2019	Pebble Beach, Kalifornien (US)	www.goodingco.com
RM Sotheby's – Auburn Fall	29. Aug.–1. Sept. 2019	Auburn, Indiana (US)	www.rmsothebys.com
Bonhams - The Beaulieu Sale	7. September 2019	Beaulieu (GB)	www.bonhams.com
Bonhams - Goodwood Revival	14. September 2019	Goodwood (GB)	www.bonhams.com

LINKS
Klaus Werner im Jaguar D-Type (Chassis Nummer XKD551)

RALLYE-LEGENDEN GEFRAGT

Lancia hat eine prächtige Rallye-Historie. Die Italiener gewannen 1972 mit dem Fulvia die Markenweltmeisterschaft (Vorläuferin der Rallye-WM) und von 1974 bis 1976 mit dem Stratos dreimal in Serie die Rallye-Weltmeisterschaft.

Dann brach die legendäre Gruppe-B-Ära an und mit ihr die Zeit des Lancia Rally. Der Wagen war entwickelt worden, um zu siegen – und holte 1983 auch tatsächlich die Weltmeisterschaft. Außerdem gewann er von 1983 bis 1985 dreimal hintereinander die Rallye-Europameisterschaft sowie zwei italienische Rallye-Meisterschaften 1983 und 1985. In den nächsten Jahren zementierte Lancia mit insgesamt zehn Weltmeistertiteln seinen Platz als erfolgreichster Hersteller in der Rallye-WM.

1982 markiert zudem den Beginn der Partnerschaft zwischen Lancia und dem Sponsor Martini & Rossi, die bis zum Ende der Saison 1992 andauern sollte – eine der längsten und erfolgreichsten Verbindungen im Rallyesport. Die Martini-Fahrzeuge (Rally, Delta S4 und Delta Integrale), mit denen Lancia in dieser elfjährigen Zeitspanne sieben Marken- und vier Fahrerweltmeisterschaften gewann, haben heute Kultstatus.

Die Gruppe-B-Ära gilt nach wie vor als der Höhepunkt der Rallye-Weltmeisterschaft. Fünf unvergessliche Saisons von 1982 bis 1986, in denen die Rallye-Szene ähnlich populär war wie die Formel 1. Es gab keine Ladedruckbegrenzung, die Autos gingen mit über 600 PS an den Start – eine überaus aufregende Zeit!

Viele der jungen Leute, die damals das Glück hatten, diese phänomenalen Rallye-Maschinen live auf der Strecke zu sehen, sind heute gut betuchte Sammler – und können sich die Traumautos kaufen, von denen sie in den 1980er Jahren geschwärmt haben. Der Lancia Rally ist dabei oft die erste Wahl. Deshalb ist der Marktpreis dieses Modells in den letzten Jahren konstant gestiegen. Nicht nur in Europa, sondern auch in den USA ist der Rally mittlerweile ein gefragtes Sammlerfahrzeug.

Die Gründe sind offensichtlich: Der Lancia Rally ist nicht nur ein legendärer Rallye-Rennwagen, man darf ihn auch auf der Straße bewegen – und das macht ausgesprochen viel Spaß. Das Auto wurde ja schließlich so konstruiert, dass es sich unter ganz verschiedenen Bedingungen gut fahren lässt. Auch auf Asphalt.

Max Girardo
Geschäftsführer, Girardo & Co.

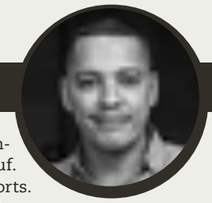
BEST OF SHOW

Abseits der Rennveranstaltungen hat in den letzten Jahren auch in Europa eine Veranstaltungskategorie starken Zuwachs gehabt: der Concours d'Élégance. Eine interessante Entwicklung, denn Rennwagen werden ja eigentlich nicht zum Herumstehen gebaut, und auch Zuschauer sehen sie in der Regel lieber in Bewegung. Aufgrund der großen Wertzuwächse sind einige Fahrzeuge ihren Besitzern aber mittlerweile zu wertvoll, um sie auf Rennstrecken einzusetzen. Was einerseits sehr schade ist, andererseits jedoch durchaus verständlich. In jedem Fall schützt es die betreffenden Autos vor Unfällen und Beschädigungen.

Diese „Schönheitswettbewerbe“ – sie sind natürlich weit mehr als das, die Bewertungskriterien sind sehr umfangreich und hängen stark von der einzelnen Kategorie ab – können auch den Wert eines Fahrzeugs beeinflussen. Wenn man einmal Best of Show gewonnen hat, zum Beispiel in Pebble Beach, wird man längere Zeit nichts anderes mit demselben Wagen in Pebble Beach gewinnen. Dann ist der Gipfel erst einmal erreicht und die Concours-Karriere des Wagens bei dieser Veranstaltung vorbei. Gut möglich, dass der Wert des Fahrzeugs dadurch steigt, weil es Interessenten für einen Pebble-Beach-Gewinner gibt. Es kann aber auch sein, dass potenzielle Käufer abgeschreckt sind, weil sie mit diesem Fahrzeug selbst nicht mehr in Pebble Beach Best of Show gewinnen können werden.

Bei den bevorstehenden europäischen Concours-Veranstaltungen in Chantilly und Zoute werden die Klasseneinteilungen aller Voraussicht nach auch 2019 wieder besondere Fahrzeuge ans Tageslicht bringen, die nicht selten in privaten, für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Sammlungen versteckt sind. In Zoute werden das in diesem Jahr Fahrzeuge der Königsfamilie von Belgien sein (besonders Ferraris); außerdem ist eine Klasse für Fahrzeuge ausgeschrieben, die an den 24 Stunden von Spa teilgenommen haben. Schauen Sie doch mal vorbei und machen Sie sich selbst ein Bild – auch wir von Bonhams werden mit unseren Auktionen bei diesen beiden Concours d'Elegance anwesend sein.

Philip Kantor
Head of Department Motor Cars Europe, Bonhams



HAMMER-PREISE!

Rund 4200 Lots kamen am 3. und 4. Mai in Ladenburg im Automuseum Dr. Carl Benz zum Aufruf. Die Auktion stand ganz im Zeichen des Rennsports. Zur Versteigerung kam unter anderem der Nachlass von Wilhelm Herz, dem legendären Motorradrennfahrer. Hier wurden Rekordpreise für Fotoalben und Pokale erzielt. Stramme 6000 Euro (exkl. Aufgeld) erreichte ein Rennsportalbum aus der Vorkriegszeit.

Ein vierseitiger Faltprospekt des berühmten Porsche 356 SL („superleicht“) wurde für sage und schreibe 15000 Euro (exkl. Aufgeld) verkauft. Für einen Ausnahmepreis von 23500 Euro (exkl. Aufgeld) sorgte die originale Gründungsurkunde der Fahrergewerkschaft UPPI („Unión Profesional de Pilotos Internacionales“), die nach den tragischen Unfällen in Le Mans 1955 und bei den Mille Miglia 1957 ins Leben gerufen wurde. Zahlreiche Ferrari-Dokumente und -Fotos waren bei Hammerschlag ein Vielfaches des Estimate wert. So war zum Beispiel der Faltprospekt des Ferrari 212 Tuboscocca am Ende des Bietergefechts von 1500 auf 9000 Euro geklettert.

Es wurde auch bei dieser Auktion wieder deutlich, dass die Marktpreise für sehr seltene oder einzigartige Dokumente sowie Memorabilia deutlich nach oben tendieren.

Marcel Seidel
Geschäftsführer, Automobilia Ladenburg