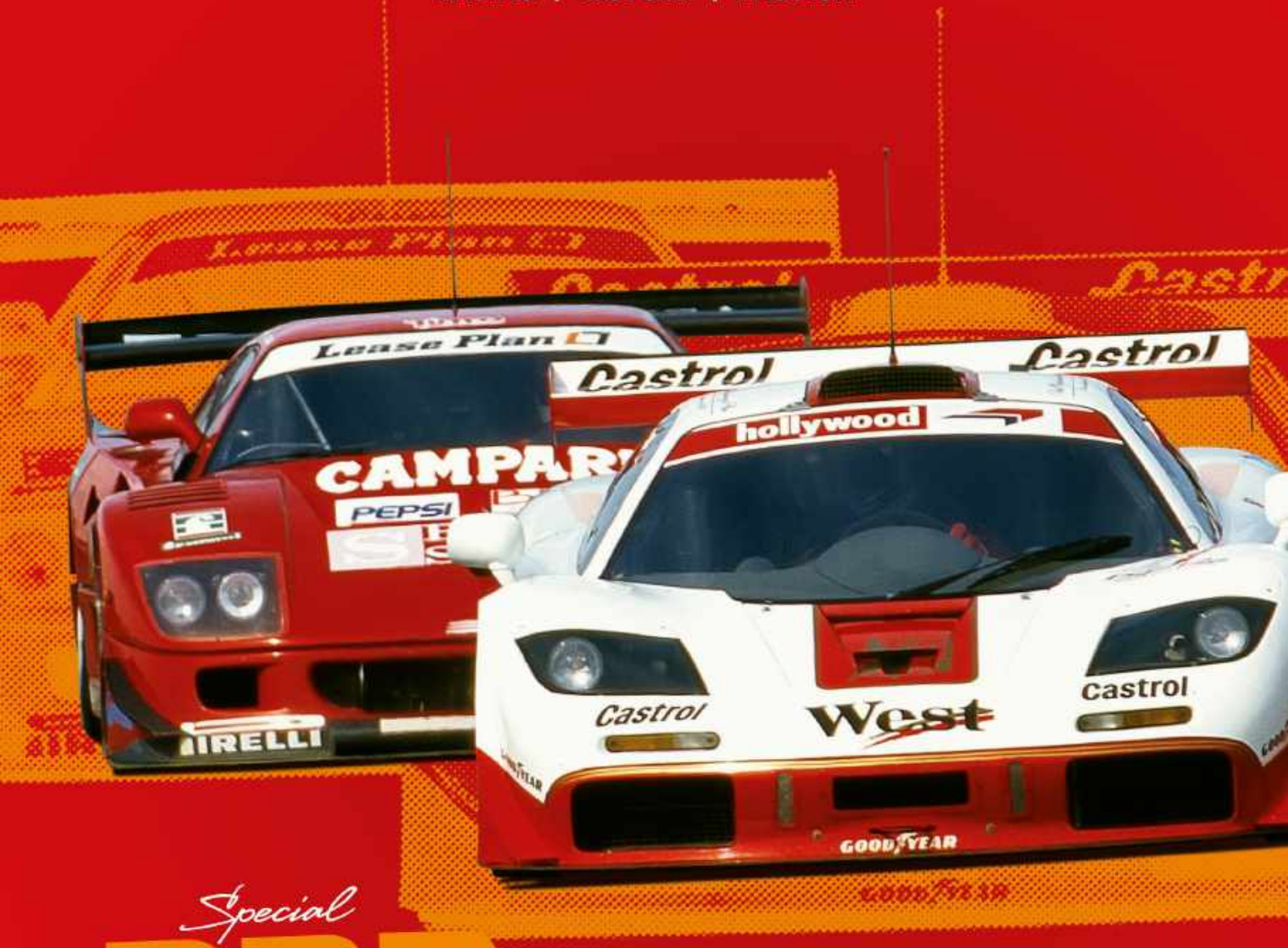
AUTOMOBILSPORT (DEUTSCHE AUSGABE) · HEFT 01/2020
JAN/FEB/MÄR 2020 · ISSN 2199-1278

#23

DE 12,80 € · AT 15,80 € · CH 20,80 SFR
BENELUX 15,80€ · IT 17,00 €

AUTOMOBILSPORT

RACING | HISTORY | PASSION



Special

BPR GLOBAL GT SERIES 1994–1996

4 192622 012809 23

WOHIN ENTWICKELT SICH DER HISTORISCHE MOTORSPORT?

VON MORITZ WERNER · FOTOS: RM SOTHEBY´S (3), BONHAMS (2), KW (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.

Im historischen Motorsport geht es, wie in jedem anderen Sport auch, um den Wettbewerb: besser beziehungsweise schneller zu sein als die anderen oder auch das interessantere und seltenere Fahrzeug an den Start zu bringen. Aus verschiedenen Gründen werden jedoch immer weniger originale Fahrzeuge eingesetzt. Warum ist das so, und wohin entwickelt sich der historische Motorsport insgesamt?

Grob lassen sich die Teilnehmer von historischen Motorsportveranstaltungen in zwei Gruppen einteilen. In der ersten Gruppe befinden sich diejenigen, die dem Sport vor allem aus Begeisterung für die Historie ihrer Fahrzeuge verbunden sind. Die zweite Gruppe besteht aus Hobbyrennfahrern, die hauptsächlich Spaß an einer besonders authentischen Form des Motorsports suchen. Die Mitglieder der ersten Gruppe haben den Sport durch Clubveranstaltungen schon in den 1930er Jahren ins Leben gerufen und damit die Grundlage für alle heutigen Events geschaffen.

Bis vor circa 15 bis 20 Jahren gehörten auch die meisten Teilnehmer von historischen Rennveranstaltungen der ersten Gruppe an. Vor allem auf die Originalität der eingesetzten Fahrzeuge wurde viel Wert gelegt, und man nutzte die Veranstaltungen, um sich mit Gleichgesinnten auszutauschen. Häufig galt das Motto: je spartanischer und bodenständiger, desto besser. Viele Teilnehmer reisten mit dem Anhänger oder gleich auf eigener Achse an, und zum Teil halfen Freunde bei der Vorbereitung und beim Renneinsatz der Fahrzeuge. Ich kann mich noch gut an einige Oldtimer-Grands-Prix am Nürburgring in den 90er Jahren erinnern, als ein englischer Teilnehmer alljährlich mit seinem Alfa Romeo 8C Monza mit montierter Anhängerkupplung und angehängtem Wohnwagen zum Rennen anreiste und mit demselben Wagen auch beim Vorkriegslauf startete.

Dass nicht jeder die Fähigkeit besitzt, sein eigenes Fahrzeug autark einzusetzen, ist vollkommen verständlich – aus Gründen der Sicherheit ist professionelle Unterstützung in der Regel auch sehr sinnvoll. Allerdings hat die Professionalisierung in unserem Sport mittlerweile überhandgenommen und damit auch einige negative Entwicklungen in Gang gesetzt.

***LINKS** Jaguar D-Type (#XKD511) auf dem Weg zur Coppa d'Italia 1990.*

Wenn man sich die Vielzahl an hypermodernen Transport-Lkws anschaut, sieht es bei den heutigen historischen Rennen fast schon wie bei einem aktuellen Formel-1-Grand-Prix aus.

Grundsätzlich ist es sehr positiv, dass einige Hobbyrennfahrer viel Geld in ihren Sport investieren und damit ihre Fahrzeuge auf einem sehr hohen technischen Niveau erhalten. Dennoch hat sich über die Jahre allmählich auch ein falscher Ehrgeiz entwickelt, der meiner Meinung nach hauptverantwortlich ist für die sukzessive Reduzierung an originalen Autos bei den Veranstaltungen. Da die Federation Internationale de l'Automobile (FIA) bei der Vergabe der technischen Pässe, die für fast alle historischen Motorsportveranstaltungen notwendig sind, nur die technische Konformität, nicht aber die Originalität prüft, dürfen auch diverse Nachbauten an den Rennen teilnehmen.

Deshalb setzt die zweite Gruppe der historischen Hobbyrennfahrer hauptsächlich mehr oder weniger legal optimierte und nicht originale Fahrzeuge bei den Veranstaltungen ein. Eine milde Form dessen sind Rennautos, die als Basis eine Straßenwagenkarosserie verwenden, wie zum Beispiel viele Ford Escorts oder Capris in der historischen Tourenwagenserie. Dennoch wird so die Performance erheblich gesteigert. Ein solches Fahrzeug kann wesentlich kompromissloser und optimierter aufgebaut werden als ein originales Rennfahrzeug. Die extremere Variante stellen reine Replikas dar, die meist von Fahrzeugen mit Gitterrohrrahmen und aufgesetzter Karosserie angefertigt werden. Auch hier ist relativ leicht zu verstehen, dass durch die vielen Optimierungsmöglichkeiten der Wettbewerb erheblich verzerrt wird. Weitreichender ist dann noch die illegale Optimierung dieser Aufbauten oder Replikas durch mehr Hubraum, modifizierte Achsgeometrien oder Fünf- statt Vierganggetriebe.

Ein anderer Schritt, der den Sport in eine extreme Richtung getrieben hat, ist der vermehrte Einsatz von ehemaligen oder aktuellen Profirennfahrern. Zwar ist es völlig verständlich, dass einige Hobbyrennfahrer durch Lehrgänge von Profis versuchen, schneller und sicherer unterwegs zu sein. Die Mischung der Profis und Amateure in den Rennen birgt allerdings auch ein erhebliches Risiko, da viele Amateurfahrer im historischen Sport maximal ein oder zwei Rennen im Jahr fahren und mangels Erfahrung Situationen zuweilen falsch einschätzen.

Wenn durch diese Entwicklungen die Gefahr erheblich gestiegen ist, dass die originalen Fahrzeuge beschädigt werden, warum setzen dann immer noch einige Besitzer ihre unbezahlbaren Kunstwerke auf vier Rädern diesem Risiko aus? Ich glaube, ein Großteil dieser Gruppe macht das, um sich damit in eine besonders spannende Ära des Motorsports zurückzuversetzen, um die Fahrzeuge weiterhin öffentlich in ihrer natürlichen Umgebung zu präsentieren und vor allem, weil

KURZ NOTIERT

BEMERKENSWERTE AUKTIONSERGEBNISSE

1901 PANHARD ET LEVASSOR, BONHAMS, LONDON 2019
GBP 442 750

1964 OSCA 1600 GT „DOUBLE BUBBLE", BONHAMS, KNOKKE 2019
EUR 379 500

1969 LAMBORGHINI MIURA P400 S, RM SOTHEBY'S, LONDON 2019
GBP 1 248 125

1989 JAGUAR XJR-11, RM SOTHEBY'S, LONDON 2019
ESTIMATE GBP 1 050 000 – 1 250 000, NICHT VERKAUFT

1994 FERRARI 412 T1, RM SOTHEBY'S, LONDON 2019
ESTIMATE GBP 1 400 000 – 1 800 000, NICHT VERKAUFT

ein Original dem Besitzer – im Gegensatz zum Nachbau – ein unvergleichliches Gefühl vermitteln kann. Diese Grundgedanken sind auch in den Anfängen des historischen Motorsports verwurzelt.

Wie aber sieht es mit den Zuschauern aus – macht es für sie einen Unterschied, ob vermehrt Replikas oder Originale an den Events teilnehmen? Wenn man sich die Vermarktungsstrategien der Veranstalter anschaut, die ihre Events häufig mit den exorbitanten Werten der Fahrzeuge bewerben, ist das wohl ein Teil der Attraktivität. Nimmt jedoch der Anteil an originalen Fahrzeugen bei den Veranstaltungen stetig ab und wird die Werbestrategie irgendwann als Mogelpackung enttarnt, bleiben die wirklichen Enthusiasten unter den Zuschauern aus.

Ein Lösungsansatz, um das Rad vielleicht zurückzudrehen, wäre eine strikte Trennung der beiden Gruppen von historischen Motorsportlern – mit anderen Worten: Rennen nur für Originalfahrzeuge und Rennen nur für Nachbauten. Hierzu müsste natürlich entsprechend die Originalität der Fahrzeuge hinsichtlich Historie und technischem Stand genauer durch die Veranstalter überprüft werden.

Möglicherweise leitet aber auch ein kürzlich getroffenes Gerichtsurteil aus Italien die Kehrtwende ein. Das Gericht von Bologna entschied vorläufig, dass ein Ferrari GTO als Ikone der Automobilindustrie ein Kunstwerk darstellt und nicht reproduziert werden darf. Ein gerichtlicher Folgetermin ist für den 28. November angesetzt. Sollte das Urteil bestätigt werden, bleibt abzuwarten, was mit den vielen bestehenden Replikas dieses Typs passiert. Ein solches Fahrzeug hatte die diesjährige Kinrara Trophy in Goodwood gewonnen – dem gleichen Besitzer gehört allerdings auch das wesentlich schönere und sehr wahrscheinlich langsamere Original.

KEINE HALBEN SACHEN

Bei unserer letzten Auktion im belgischen Zoute erzielten wir tolle Resultate. Über 80 Prozent der Lots wurden verkauft, angeführt vom wunderschönen Ferrari 275 GTB/2 mit Aluminium-Karosserie. Es gab ein übersichtliches, aber gut ausgewähltes Angebot mit Top-Qualität, und verkauft wurde zu realistischen Preisen.

Ein gutes Beispiel war der 1974er Lancia Stratos in schönem Originalzustand, mit nur etwas mehr als 24 000 km auf dem Tacho und nachvollziehbarem Besitz. Inklusive Aufgeld ging er für 402 500 Euro weg. Vergleichbar wurde vor nicht allzu langer Zeit ein weiterer Stratos angeboten, mit repariertem Frontschaden; er war überlackiert worden und sollte mehr kosten. Dieses Fahrzeug wurde nicht verkauft. Das spiegelt auch die aktuelle Stimmung am Markt wider: Kaum jemand gibt „zu viel" für ein Fahrzeug aus. Käufer warten lieber, bis sie das finden, was sie wirklich suchen. Es werden keine halben Sachen mehr gemacht. Im Fall des Falles sind die Käufer aber bereit, einen guten Preis zu zahlen.

Zoute selbst wird ein immer größeres und besseres Event. „Best of Show" beim Concours wurde der Ferrari 166, der für Ferrari 1949 Le Mans und die Mille Miglia gewann, ein höchst bedeutendes Fahrzeug – der erste Ferrari, der diese zwei Rennen für das Werk gewinnen konnte, als das Werk gerade einmal zwei Jahre alt war. Der Concours ist auf internationalem Niveau angekommen, nicht nur in puncto Fahrzeugauswahl. Es waren auch Größen wie Thierry Boutsen und Jean Todt vor Ort, und ich freue mich bereits auf die nächste Ausgabe 2020.

Philip Kantor
Head of Department Motor Cars Europe, Bonhams

AUKTIONEN JAN/FEB/MÄR

AUKTIONSHAUS/AUKTION	DATUM	ORT	WEBSEITE
RM Sotheby's – Arizona	16.–17. Januar 2020	Phoenix, Arizona (US)	www.rmsothebys.com
Gooding & Company – The Scottsdale Auctions	17.–18. Januar 2020	Scottsdale, Arizona (US)	www.goodingco.com
RM Sotheby's – Paris	5. Februar 2020	Paris (FR)	www.rmsothebys.com
Bonhams – Retromobile	6. Februar 2020	Paris (FR)	www.bonhams.com
Race Retro Classic & Competition Car Sale	23. Februar 2020	Coventry (GB)	www.silverstoneauctions.com
Bonhams – The Amelia Island Auction	5. März 2020	Amelia Island, Florida (US)	www.bonhams.com
RM Sotheby's – Amelia Island	6.–7. März 2020	Amelia Island, Florida (US)	www.rmsothebys.com
Gooding & Company – The Amelia Island Auction	5.–6. März 2020	Amelia Island, Florida (US)	www.goodingco.com
RM Sotheby's – Palm Beach	20.–21. März 2020	Palm Beach, Florida (US)	www.rmsothebys.com
Bonhams – Goodwood Members' Meeting	28.–29. März 2020	Goodwood (GB)	www.bonhams.com

1952 Aston Martin DB3 "Works" car chassis #5

One of the five Factory Team cars and winner of the 1952 Goodwood Nine Hours driven by Peter Collins in the 1952 season it also competed at Le Mans, Sebring, Monaco, Silverstone and in the Mille Miglia. Supplied by us to the current owner, it has proved highly competitive in historic events, most recently with a win in the 2017 Goodwood Freddie March Trophy.

Offered with a spare engine etc.

www.hallandhall.net
Email: info@hallandhall.net
Tel: +44 (0) 1778 392562
Rick Hall: +44 (0) 7710 971277
Rob Hall: +44 (0) 7770 845554