

Motor Klassik

Spezial

Oldtimer & Geld 2022

Deutschland 10,90 € | Österreich 12,00 € | Schweiz 17,40 sfr
BeNeLux 12,50 € | Italien 14,20 € | Spanien 14,20 €



Porsche 911 Turbo **S. 134**



VW Bus T3 **S. 150**



Mercedes Heckflosse **S. 98**



Alfa Romeo Spider IV **S. 21**



Jaguar Mk 1 **S. 74**



BMW M3 (E30) **S. 36**

Aktuelle
Preise für
2900
Modelle



So günstig ist Oldtimer-Fahren!

50 Oldtimer & Youngtimer im Kosten-Check

- **Wertentwicklung:** Welche Klassiker jetzt teurer werden – und warum
- **Versicherung:** So ist Ihr Oldtimer oder Youngtimer optimal geschützt
- **Service-Ratschläge:** Anmeldung, H-Zulassung & Tipps zum Werterhalt



4 198373 610905 22002

CLASSIC RALLYES

2022



27.-28. Mai 2022

Die vorgesehene Route führt durch den Schwarzwald und das Badnerland, Heimat des aus Neustadt stammenden Verlegers und Rennfahrers Paul Pietsch.

www.pietsch-classic.de



7.-9. Juli 2022

Im schönen Montafon erklimmen die Teilnehmer atemberaubende Passstraßen und genießen auf ihrer Fahrt beeindruckende Berg-Panoramen.

www.silvretta-classic.de



18.-20. August 2022

In Sachsen stand eine der Wiegen des Automobilbaus. Keine andere Oldtimer-Rallye zieht so viele Menschen an die Strecke und auf die Plätze.

www.sachsen-classic.de



30.9.-1. Oktober 2022

Luxembourg steht gewissermaßen für die große weite Welt, aber auch für stille Winkel, faszinierende Natur und geschichtsträchtige Bauwerke.

www.luxembourg-classic.de



Wem der Vierzylinder
genügt, der findet im
912 eine deutlich
günstigere Alternative
zum 911



Gut angelegtes Geld

Wer einen Klassiker kauft, investiert bekanntlich vor allem in eines: Lebensfreude! Und der Spaß muss beileibe nicht teuer sein – für jeden Geldbeutel findet sich das passende Gefährt.

Ein weiser Mensch hat mal gesagt, Geld sei nur in dem Moment etwas wert, in dem man es ausgibt. Und wenn man nun ein Bündel Scheine gegen einen Oldtimer oder Youngtimer tauscht, erhält man sogar deutlich mehr als nur den einfachen Gegenwert; schließlich bereichert so ein Klassiker das Leben ungemein.

Das günstigste Auto in diesem Motor Klassik Spezial ist der ab 1978 gebaute Opel Senator, den es im ordentlichen Zustand schon unter 4000 Euro gibt. Ab 6000 Euro gibt es einen Mazda MX-5 NB, für wenige Hunderter mehr das britische Mittelmotor-Pendant MGF. Sie möchten lieber einen Italiener? Das so dynamische wie stylische Coupé Fiat findet sich ab 8000 Euro, ein Alfa Spider IV, der letzte mit Heckantrieb, ab 13 000 Euro.

Zum Anschaffungspreis kommen die Unterhaltskosten, insbesondere für Wartung und eventuelle

Reparaturen, hinzu. Hier lohnt sich eine Recherche vorab, weil ein vergleichsweise günstiger Anschaffungspreis nicht immer mit niedrigen Werkstattrechnungen einhergeht. Mit dem Kauf eines Porsche 912 (Bild oben) lässt sich gegenüber der Ikone 911 in der Anschaffung viel Geld sparen – doch weil die Technik bis auf den Motor fast gleich ist, liegen die Werkstattkosten kaum darunter. Auch der MGF lässt sich die britische Herkunft und das Mittelmotor-Prinzip etwas mehr kosten als der MX-5.

Für insgesamt 50 Klassiker haben wir daher die Werkstattkosten zusammengetragen. Außerdem gibt es die aktuellen Versicherungstarife, Tipps zu Anmeldung und Werterhalt sowie einen Vergleich der gesamten Unterhaltskosten verschiedener Modelle – und natürlich unsere aktuellen Preislisten. Mit etwas Glück und der Hilfe dieses Sonderhefts finden auch Sie Ihren Traumklassiker – nur Mut!



H.-J. Götzl

hjoetzl@motorpresse.de

IMPRESSUM

Chefredakteur Hans-Jörg Götzl

Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität Michael Heinz

Content Delivery Management Leitung: Thomas Fischer.

Rainer Herrmann (Foto-Archiv), Jonas Greiner, Sven Klittich (Multimedia), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Text-Archiv)

Redaktion Alf Cremers, Daniel Endreß, Klaus Finkenburg, Kai Klauder, Peter Michaely, Michael Orth, Bernd Woytal (Service-Kosten)

Grafik Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Katrin Harten-Losch, Raoul Rainer

Schlussredaktion Schlussredaktion.de

Fotos Karl-Heinz Augustin, Maximilian Balázs, Dino Eisele, fact, Rossen Gargolov, Wolfgang Groeger-Meier, Achim Hartmann, Hersteller, Frank Herzog, Beate Jeske, Uli Jooß, Anna Matuschek, Hardy Mutschler, Michael Orth, Ingolf Pompe, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Sven Wedemeyer

Illustrationen Matthias Seeburger

Motor Klassik gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Redaktion Motor Klassik, 70162 Stuttgart, Tel.: 07 11/182-0, Mail: motorklassik@motorpresse.de

Verlag Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Stuttgart

Geschäftsführer Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher Automobil/Aktive Freizeit Stefan Karcher, Maik Müller

Anzeigenleitung Stephen Brand

Anzeigenleitung Markt Jens Schauer

Verantwortlich für den Anzeigenteil Gabi Volkert

Herstellung Michael Wander (verantwortl.)

Repro Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt

Druck Vogel Druck und Medienservice, Höchberg

Vertrieb Einzelverkauf In- und Ausland MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstr. 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089/31906-0, E-Mail: info@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Alle Rechte vorbehalten.

© by Motor Presse Stuttgart.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Genehmigung des Verlages und voller Quellenangabe. Gerichtsstand Stuttgart.

Nachbestellung: Einzelheft EUR 10,90 zzgl. EUR 2,00 Versand (Inland)

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel.: 0781/6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen: Telefon 0781/846102 motorklassik@datenschutzanfrage.de

Einzelheftbestellungen und Abonnement

Abonnenten Service Center GmbH

Telefon Inland: 0781/6396657

Telefon Ausland: (+49)781/6396658

E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Inhalt

Editorial

Hans-Jörg Götzl über
bezahlbaren Fahrspaß und
Investitionen in Lebensfreude **3**

Faszination Old- und Youngtimer **6**
Warum wir Klassiker lieben

Sven Wedemeyer **8**
über das Schrauben und Fahren

Martin Zägel **10**
über die Freude an der Vielfalt

Linda Koch **12**
über frühkindliche Prägung

Preisentwicklung und Trends **14**
Wie man Werte richtig wertet

Unterhalts- und Reparaturkosten **48**
Wie Sie clever sparen können

Klassiker-Versicherungen **86**
Spezielles für Spezialitäten

Was Oldtimer kosten **116**
2000 aktuelle Klassiker-Preise

Händler, Werkstätten und mehr **120**
Wer mit Rat und Tat hilft

Was Youngtimer kosten **124**
1500 aktuelle Youngtimer-Preise

H-Kennzeichen und Alternativen **156**
Tipps zur Klassiker-Zulassung

Werterhalt und Wertsteigerung **158**
So zahlt sich der Spaß aus

Ausstieg **162**
Alf Cremers über den Reiz des
Verzichts auf teure Topmodelle

Service
So funktioniert
der Katalog **20, 56, 92, 128**





84



26



106



76



132



150



70



96

Autos in diesem Heft

Alfa Romeo Spider IV	21
Alfa Romeo Alfetta	24
Alfa Romeo 75	26
Audi RS4	28
BMW Neue Klasse	30
BMW M1	34
BMW M3 (E30)	36
BMW 850i	38
BMW M Coupé & Roadster	40
Chevrolet Corvette C2	42
DeLorean DMC-12	44
Facel Vega mit V8	46
Ferrari 328	57
Ferrari 365 GTB/4 Daytona	60
Ferrari 456 GT	62
Fiat Dino	64
Fiat 124 Spider	66
Coupé Fiat	68
Ford 17 M P3	70
Ford Mustang	72
Jaguar Mk 1	74
Jaguar XJ40	76
Jaguar XJ-S	78
Jaguar XK8	80
Jeep Cherokee	82
Lamborghini Espada	84
Lancia Delta HF Integrale	93
Mazda MX-5	96
Mercedes W 110	98
Mercedes W 108	100
Mercedes W 126	102
Mercedes W 140	104
Mercedes R 129	106
MGF & TF	108
Morgan Plus 8	110
Opel Senator & Monza	112
Opel Calibra	114
Porsche 912	129
VW-Porsche 914/6	132
Porsche 911 Turbo	134
Renault 4 CV	136
Triumph GT6	138
Volvo 140	140
Volvo 480	142
Volvo 940	144
VW Käfer	146
VW Typ 3	148
VW BusT3	150
VW Golf I Cabrio	152
VW BusT4	154

Beruflich und privat
eng in der Klassik-
Szene vernetzt:
Fotograf Sven
Wedemeyer



Warum wir Klassiker



Martin Zägel
verliebte sich stante
pede in einen Opel
GT. Seither laufen
ihm Klassiker zu



Linda Koch stammt
aus einer italophilen
motorsportbegeis-
terten Familie – sie
setzt die Tradition fort

lieben

Schon als Kind in Benzin gebadet? Fasziniert vom ohrenbetäubenden Klang hochgezüchteter Rennmotoren? Ein Erweckungserlebnis bei einem dienstlichen Termin? Der Einstieg in die Klassiker-Szene gelingt auf viele Arten – und ist immer wieder wunderbar. Drei Beispiele zum Nachlesen.

Highlights: im Z3 Coupé über die Alpenpässe und im Vorkriegs-Austin beim Strandrennen



„Für mich hat jeder Klassiker seine Zeit“

Name: Sven Wedemeyer, Alter: 39,
Beruf: freier Journalist und Fotograf, aktuelle Alltags-
wagen: Lotus Elise Sport 160 und Ford Transit.

TEXT Sven Wedemeyer/kkl // FOTOS Sven Wedemeyer

Erstes Auto und erster Klassiker – und wie es dazu kam:

Mein erstes Auto war ein stark gebrauchter Ford Ka mit immerhin 60 PS und einem CD-Player. Dank breiter Chromfelgen hatte er auch genug Street Credibility für die rasanten Hetzjagden über brandenburgische Alleen.

Als erster Oldtimer folgte pünktlich zum Zivildienst ein Ford Taunus 12 M P6 – allerdings ein unterschätztes Restaurierungsprojekt. Zunächst musste ich zwei weitere 12 M schlachten, und trotzdem kam ich nicht wirklich zum Abschluss. Ich verbuche das heute als Jugendsünde.

Bisher größtes/zukünftiges Klassiker-Projekt:

Seit 14 Jahren besitze ich nun schon einen MGB GT, den ich lange Zeit durch Wind und Wetter bewegte. Eine gefühlte Ewigkeit ist es her, dass der einstige Daily Driver zu meinem Restomod-Projekt wurde – ein dicker V8 soll rein, und zudem will ich ihm höchst aufwendige Details spendieren. Andere automobile Projekte haben mich bisher jedoch vom erfolgreichen Abschluss dieses Traumwagens abgehalten. Ich bin mir aber sicher, dass er irgendwann – und dann hoffentlich unfassbar gut – laufen wird.

Diesen Wagen hätte ich nie verkaufen dürfen:

Ich bereue bislang keinen einzigen Verkauf – zum Glück sehe ich die Beziehung zu einem Klassiker ganz pragmatisch: In meinen Augen hat einfach jedes



Sven Wedemeyer packt auch gerne große Projekte an, hat ausgeprägte Schrauberkenntnisse – und eine gut ausgestattete Werkstatt



Fahrzeug seine Zeit. Denn wenn ich alle Dimensionen eines Autos durchdrungen und auch alles mit ihm erlebt habe, dann bin ich wieder bereit für neue Auto-Abenteuer.

Eine kleine Einschränkung muss ich allerdings machen: Meinen MG nehme ich von dieser Regel aus. Das ist nun mal mein Auto fürs Leben.

Das bisher schönste Erlebnis mit einem Klassiker:

Davon gibt es unendlich viele: ob mit meiner Freundin völlig entschleunigt im 123er-Benz durch Irland und England wandern oder im BMW Z3 Coupé ganz allein auf der Route des Grandes Alpes aus unzähligen Kurven herausbeschleunigen und den Reihensechszylinder genießen. Oder bei Schnee und Eis auf der Straße hinterm Steuer einer Cobra durch den Harz tasten – mein Autoleben ist voller schöner Erinnerungen. Und zum Glück kommen immer mehr hinzu.

Ein heißes Strandrennen im Austin Seven hat sich auch auf ewig in mein Hirn gebrannt: Wir waren damals mit Abstand die schwächsten Starter, aber lange nicht die langsamsten. Ein tierisches Vergnügen!

Größte Panne/größtes Missgeschick mit einem Klassiker:

Ich fuhr mal einen Bugatti Typ 22 – satte 100 Jahre alt und nicht ganz preiswert. Bei diesem Auto, übrigens von einem guten Bekannten, knarzte es nach nur zwei Kilometern Fahrt ganz böse im Getriebe. Wir mussten schließlich die Ausfahrt mit blockiertem Antriebsstrang abbrechen. Das waren die wahrscheinlich schlimmsten Stunden meines bisherigen Lebens. Bis sich herausstellte, dass der Schaden mit einem Stück Messing und einer Drehbank repariert werden konnte. Dieser rare Bugatti hätte mich aber auch leicht ruinieren können.

Aktuelle Klassiker:

Derzeit stehen in meiner Halle ein 1930er Austin Seven Works Ulster, daneben der besagte MGB GT von 1966 – größtenteils demontiert, weil für den V8-Restomod-Umbau noch einiges an Arbeit ansteht. Und dann noch mein Lotus Elise Sport 160 aus dem Jahr 2000.

Von dem träume ich/den möchte ich mal fahren:

Auf jeden Fall einen Bugatti Typ 35. Einen Typ 37. Oder einen Typ 59. Na ja, eben Hauptsache, einen Bugatti!

Erstes Auto und erster Klassiker – und wie es dazu kam:

Mein erstes Auto war ein ganz früher VW Golf II aus dem ersten vollen Baujahr, also 1984. Mein erster Klassiker kam einige Jahre später: ein wunderschöner Opel GT. Der hat mich geradezu auserwählt – ich war gerade bei einer gutachterlichen Immobilienbesichtigung, als ich ihn entdeckte. Er stand als abgebrochene Restaurierung zu dem Zeitpunkt zwar recht bemitleidenswert da, doch mein Interesse war geweckt. Als ich dann noch den Besitzer nach dem Baujahr des Opel GT fragte, war es um mich geschehen: 1972, genau wie ich! Der anschließende Kauf war nur noch Formsache.

Bisher größtes/zukünftiges Klassiker-Projekt:

Das ist die Vollrestaurierung dieses Opel GT. Meine Ansprüche daran sind recht hoch, ich möchte ihn so nah wie möglich am Original fertigstellen. Das war und ist tatsächlich eine echte Herausforderung. Auch weil der Opel GT meine erste umfangreiche Automobilrestaurierung ist – mein ambitioniertes Einstiegsobjekt in dieses Thema.

Zukünftig: mal sehen. Ganz untypisch für einen Architekten bin ich in dieser Hinsicht völlig planlos. Denn meine bisherigen Fahrzeuge haben mich jedes Mal eher zufällig gefunden.

Diesen Wagen hätte ich nie verkaufen dürfen:

Ganz klar, mein 1986er BMW 325i Cabrio. Ein frühes Chrommodell, welches ich aus Spanien importiert hatte. Die Karosserie dieses E30 war völlig rostfrei – aber leider waren Lack und einige Teile des Interieurs auch komplett von der Sonne verbraten. Ich habe ihn schließlich viel zu billig an einen Bekannten verkauft, wegen Zeitmangel. Das bereue ich. Immerhin weiß ich ihn in guten Händen.

Das bisher schönste Erlebnis mit einem Klassiker:

Der erste Besuch bei einer neuen Bekannten. Bei ihr zu Hause in einem stark Porsche-lastigen Nobelviertel. Ich hätte zwar damals schon ein passendes Fahrzeug gehabt, entschied mich aber lieber für meinen originalen 1983er Golf I GTI. Und dann gab's echt eine Show: viele verwunderte Blicke überall in der Nachbarschaft – und, für mich natürlich viel wichtiger, ein herzerweichendes Lächeln von ihr. Es stellte sich

„Mit Golf I GTI ins Herz getroffen!“

Name: Martin Zägel, Alter: 49,
Beruf: selbstständiger Architekt und Immobilien-Gutachter, Alltagswagen: alle meine Klassiker.

TEXT Martin Zägel/kkl // FOTOS Achim Hartmann



Geniale Lösung beim rund 1300-mal gebauten Kadett Aero: die Verriegelung des Dachteils mit vier Hebeln. Es findet Platz im Kofferraum



heraus, dass ihr Bruder auch mal einen solchen Einser-GTI fuhr. Das war dann der berühmte Volltreffer! Auch ins Herz, denn ich bin seitdem mit ihr zusammen.

Größte Panne/größtes Missgeschick mit einem Klassiker:

Oh ja, ich erinnere mich mit Grausen: Das war der Auffahrunfall an einer Ampel. Ausgerechnet ein Einschlag ins Heck eines Mitteilnehmers bei einer großen Oldtimer-Rallye. Total peinlich!

Aktuelle Klassiker:

Das ist bei mir eine ziemlich bunte Mischung: Momentan kümmere ich mich um den angesprochenen Opel GT von 1972 und noch einen weiteren Opel, einen seltenen 1976er Kadett C Aero. Weiter geht's mit meinem Transaxle-Porsche 924 von 1977 und einem 1979er Mercedes W 123 Coupé. Passend dazu lief mir noch ein 1983er Mercedes SL der Baureihe R 107 zu. Als jüngere „Instant“-Klassiker parken bei mir ein 1999er Audi TT Roadster, ein 2000er Porsche Boxster und ein BMW Z4 von 2005. Jüngstes Auto ist mein VW Golf VI Cabrio, das dieses Jahr zehn Jahre alt wird.

Von dem träume ich/den möchte ich mal fahren:

Ganz oben in dieser Liste steht bei mir der Opel Ascona 400, den Walter Röhrl in Afrika zurückließ und der dort wiederentdeckt wurde. Jetzt parkt er nicht weit von mir zu Hause im Hunsrück. Eine irre Geschichte um ein geniales Auto! ■



TT, Kadett Aero
und Boxster –
Martin hat ein
Faible für
Instant-Klassiker

Den heißen
Evo-I-Delta
verkaufte einst
Lindas Vater
Horst Koch



Lancia – und Lindas Liebe zum Motorsport

Name: Linda Koch, Alter: 26,
Beruf: stellvertretende Geschäftsführerin, aktueller
Alltagswagen: Audi RS Q3 Sportback.

TEXT Linda Koch/kkl // FOTOS Archiv, Linda Koch

Erstes Auto und erster Klassiker – und wie es dazu kam:

Mein erstes Auto war ein Porsche Jules Junior – mit dem durfte ich auf dem Hockenheimring fahren. Die Strecke wurde gesperrt, mein Vater saß in einem Begleitfahrzeug. Der kleine Flitzer hatte Gas, Bremse, Kupplung und Schaltung – und lief 80 km/h. Mein erstes richtiges Auto war auch mein erster Klassiker: ein Porsche 911 Targa „Ölklappe“ von 1972. Mit ihm fuhr ich mit 17 meine erste Oldtimer-Rallye, Mama war Beifahrerin.

Bisher größtes Klassiker-Projekt:

Aktuelles Projekt ist eine 1939er NSU 251 OSL. Mein Großvater fuhr in den 50ern für NSU Motorradrennen. Durch Nachforschungen zu seiner aktiven Zeit wuchs in mir die Begeisterung für seine Motorräder. Zu Weihnachten 2020 bekam ich die NSU geschenkt. Seitdem wurde sie behutsam restauriert, die Patina soll erhalten bleiben. Mit ihr will ich beim Brazzeltag des Technik Museums Speyer starten. Den Motorradführerschein sollte ich bis dahin auch haben.

Den hätte ich nie verkaufen dürfen:

Den Bentley 4 ½ Litre meines Vaters. In diesem Auto bin ich mit zwei Jahren meine erste Oldtimer-Rallye mitgefahren und verbinde viele schöne Erinnerungen mit ihm. Ein großer Wunsch ist es, ihn wieder zurück in die Familie zu holen. Wir verfolgen seinen Weg; aktuell steht er in einer Sammlung bei London.



Nach einem Jahr Training fuhr Linda mit ihrem Porsche Jules Junior auf dem Hockenheimring



Heute startet sie im Lancia Delta Integrale Evo I im Rallye-Trim bei Oldtimer-Veranstaltungen



Pünktlich zum Brazzeltag in Speyer soll die 1939er NSU 251 OSL fertig werden

Bisher schönstes Erlebnis mit Klassikern:

Es gibt so viele schöne Erlebnisse, gerade aus meiner Kindheit mit dem Bentley oder wenn mein Vater mich im Lancia Stratos mitgenommen hat. Da war ich etwa drei – und eigentlich viel zu klein. Am präsentesten ist mir eine Situation aus 2021: Ich nahm mit meinem Lancia Delta Integrale an der Veranstaltung Pista & Piloti teil. Auf einmal tauchten in meinem Rückspiegel zwei Stratos auf – und überholten mich mit hoher Drehzahl. Dieser Sound erinnerte mich an meine Kindheit – ich bekam feuchte Augen. Den Vollgas-Sound eines Stratos vergisst man nie.

Größte Panne/größtes Missgeschick mit einem Klassiker:

Da fällt mir gar nicht viel ein. Mein Vater nahm stets an Wettbewerben mit der Prämisse teil: „Geschraubt wird daheim.“ Wobei Schrauben nicht gleichzusetzen ist mit Tanken. Das kam öfters vor, dass uns der Sprit ausging. Das lag meist daran, dass die Anzeige nicht richtig funktionierte. Da gab's schon einige Wanderungen zur nächsten Tankstelle.

Aktueller Klassiker:

Lancia Delta Integrale Evo I mit Rallye-Spezifikationen. Unsere Firma Koch Klassik ist seit 2000 ein Oldtimer-Handel; davor waren wir ab 1950 Vertragspartner für Fiat, Lancia und Ferrari. In den 90ern verkaufte mein Vater über 250 Delta – die meisten in Deutschland. Ein Freund ließ sich für den Neuwert seinen Delta auf Rallye-Spezifikationen aufbauen. Es folgte nur ein Einsatz als Service-Fahrzeug bei der Mille Miglia, dann wechselte der Wagen einmal seinen Besitzer. Und 2018 ergab sich die Gelegenheit, genau diesen Delta – mit originalen 19000 Kilometern – zurückzukaufen. Ohne langes Nachdenken verkaufte ich meine „Ölklappe“, um mir den Integrale zu kaufen. Nun gut, viel bin ich seither noch nicht gefahren, aber jeder der 2000 Kilometer hat eine riesige Freude gemacht.

Von dem träume ich/den möchte ich mal fahren:

Das ist leicht: Mein absolutes Traumauto ist ein Ferrari 250 SWB. Die Emotionen, die ein italienisches Auto in mir auslöst, sind unbeschreiblich. Dies liegt natürlich auch an meiner Kindheit und der familiären Vorbelastung. Noch bin ich zwar nie in einem 250 SWB mitgefahren, aber ich bin zuversichtlich, dass es irgendwann dazu kommen wird. ■



Zahlenspiele

TEXT Michael Orth // ILLUSTRATION Matthias Seeburger // FOTOS Archiv

Wie hat sich der Markt für Oldtimer in den letzten Jahren entwickelt? Woran soll man sich halten, wenn einem vor dem Hintergrund einiger Auktionsergebnisse schwindelig wird, andere vermeintliche Überflieger dramatisch an Höhe verloren und allgemeine Analysen immer weniger Gültigkeit haben?

Von Zahlen behaupten vor allem Zahlenmenschen wie Buchhalter beispielsweise gerne, was der Schlager von Tränen weiß: Sie lügen nicht. Indes, welche Wahrheit erzählen sie uns denn? Jedenfalls keine, die über das Einmaleins hinausgeht, mithin also eine beschränkte. Und das gilt insbesondere für den Markt klassischer Autos, weil der – und da haben wir, manchmal, wieder die Tränen – ohne das große Gefühl nicht auskommt.

Nüchterne Kalkulation und Emotion ergänzen, widersprechen oder durchdringen sich hier wie selten sonst. Vielleicht ist ja deshalb der Blick auf die Zahlen allein zum Heulen verwirrend. Noch dazu: Auf welche Zahlen konzentriert man sich denn? Und: Wofür stehen diese Zahlen? Repräsentieren sie den Wert dieses einen Klassikers?

Durchschnittswerte

Generell gilt: Die Angaben in einer Preisliste wie etwa der in Motor Klassik beziffern Durchschnittswerte. Sie geben also Orientierung und repräsentieren über die Zeit betrachtet auch eine Tendenz, nicht aber eine Gesetzmäßigkeit. So fand sich beispielsweise der Mercedes 300 SL Flügeltürer, und der wird seit jeher gerne als Gradmesser für die Marktentwicklung gesehen, in Motor Klassik Mitte 2016 mit knapp 1,5 Millionen Euro beziffert, bevor sein Wert von einem auf den anderen Monat auf 1,38 Millionen korrigiert wurde, und aktuell wird er mit nur noch 1,15 Millionen Euro geführt. Katastrophe? Wert-

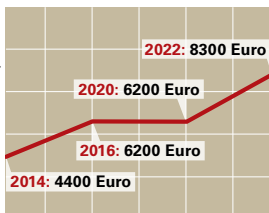




Für diese Ente
bezahlte ein Bieter
mehr als 120 000
Euro. Wieso? Quasi
Neuzustand

VW Polo: nach oben mit Ruhezeiten

Quelle: Classic Analytics

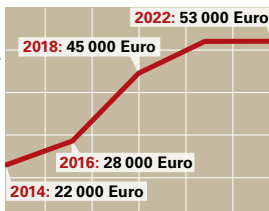


Der erste Polo legte in zwei Schritten deutlich an Wert zu. Das kann Restaurierungskosten aber nicht auffangen



BMW M535i (E12): um Faktor 2,4 nach oben

Quelle: Classic Analytics



Der stärkste E12 und Vorvater des M5 hat preislich ganz andere Sphären als noch vor acht Jahren erreicht



verfall? Mitnichten. Denn für so gut wie jedes Beispiel lässt sich ein Gegenbeispiel anführen.

So hat RM Sotheby's bei den Auktionen auf Amelia Island im März 2022 einen Flügeltürer für knapp über zwei Millionen Dollar versteigert und in Scottsdale Anfang des Jahres einen Roadster, der normalerweise mit Respektabstand zum Coupé notiert wird, für gut 2,3 Millionen Dollar. Und während um die Mitte der Zehner-Jahre die Gebote speziell in den USA häufiger hinter den Schätzpreisen zurückblieben und die Verkaufsraten bei Auktionen runtergingen, hat sich diese Tendenz längst umgedreht.

Auf höherem Niveau

Bei der Scottsdale Auction Week gingen 2107 der 2135 angebotenen Autos weg, eine Rate von rund 99 Prozent. Umgesetzt wurden annähernd 267 Millionen, und im Schnitt fiel der Hammer bei 126 556 Dollar. Bei der letzten Auktion 2020 hatte der Durchschnittspreis noch klar unter 100 000 Dollar gelegen. Die Summe für alle 2288 verkauften Lots lag etwa 50 Millionen unter dem aktuellen Ergebnis. Dieselben Verhältnisse zeigt ein Blick auf die Bilanz der Auktionen von Amelia Island: deutlich höhere Durchschnittspreise über alle Veranstaltungen hinweg, dazu ein wesentlich gesteigerter Umsatz.

Goldgräberstimmung? Euphorie? Aktionismus? Auch das nicht. Nicht mehr. Vielmehr hat sich der Markt für klassische Automobile im Vergleich zur überhitzten Atmosphäre und den unruhigen, teils nicht soliden Ausschlägen, die sich bis in die zweite Hälfte der 2010er-Jahre hielten, beruhigt. Er kühlt ab auf eine angenehme Temperatur, hat sich auf einem insgesamt höheren Niveau konsolidiert. Und er hat sich in weiteren Kreisen etabliert, eine Entwicklung, die einerseits das Vertrauen in den Markt zum Ausdruck bringt und es andererseits weiter