

CLASSIC DRIVER

Teurer Staub: Warum „Scheunenfunde“ derzeit alle Rekorde brechen

Lead

Gleich mehrere Verkäufe im Rahmen der Rétromobile 2014 zeigten, dass Scheunenfunde und Restaurationsprojekte so begehrt sind wie nie. Classic Driver hat Experten gefragt, warum sich der Markt derzeit so wild auf die unberührten Klassiker stürzt...

Der Begriff „Scheunenfund“ hat sich in den letzten Jahren zu einem Schlagwort entwickelt

Der Begriff „Scheunenfund“ (oder englisch: „Barn find“) hat sich in den letzten Jahren zu einem Schlagwort entwickelt – eines, das die Hoffnung birgt, für einen vernachlässigten Klassiker viel Wertsteigerung zu erzielen. Doch in diesem Beitrag konzentrieren wir uns auf die wahren Perlen unter den unrestaurierten Klassikern. Solche, mit wenig oder nur einem Vorbesitzer, die seit Jahrzehnten unberührt in einer „Garage“ verweilen und bestenfalls sogar noch das originale Leder oder den Erstlack tragen.

Authentizität ist alles



Das britische Auktionshaus Bonhams zählt zu den Experten im Bereich der unberührten Klassiker. „Wir unterscheiden zwischen zwei Arten von authentischen Scheunenfunden“, erklärt James Knight, Group Director of Motoring bei Bonhams. „Erstens sind das Klassiker, die im Grunde einen guten Zustand aufweisen, bei denen Innenraum und Karosserie belassen werden können und nur die Mechanik instand gesetzt werden muss. Und zweitens solche, die eine komplette Restaurierung abfordern, wie etwa der Facel Vega, den wir gerade in Paris verkauft haben. Zwei Arten also, die völlig unterschiedliche Käufer ansprechen.“

„Autos, die sich in ihrem historischen Zustand erhalten lassen, sprechen Menschen an, die ein Stück Automobilgeschichte so unberührt wie möglich erhalten möchten“, führt Knight fort. „Die zweite Spezies, die eine Komplettrestaurierung erfordert, könnte man mit einer Maßanfertigung aus der Londoner Savile Row vergleichen: Der Kunde schenkt einem Spezialisten sein Vertrauen, plant die Restaurierung bis ins Detail und am Ende ist es eine maßgeschneiderte Arbeit.“



Knight erinnert sich, dass er und seine Freunde erstmals 2006 das allgemeine Interesse an Scheunenfunden erkannten. „Eine der ersten Erkenntnisse brachte uns eine unserer frühen Aston-Martin-Auktionen. Wir boten einen DB4 Serie III an, der seit 1974 nicht mehr bewegt wurde – der Wagen fiel in die Kategorie „Restaurierung erforderlich“. Schließlich hatte der Besitzer den Wagen – nachdem die Bremsanlage komplett ausfiel, als er seine Tochter zu ihrer Hochzeit fuhr – in seiner Garage geparkt und das Tor zumauern lassen. Geschockt von diesem Erlebnis, wollte er den Aston nie wieder fahren. Bei der Auktion erzielte der DB4 dann letztendlich den gleichen Preis, den ein äquivalentes restauriertes Exemplar eingebracht hätte. Von diesem Zeitpunkt an wussten wir, dass diese Art Klassiker etwas ganz Besonderes war.“

Der Reiz des Unberührten



Gord Duff von RM Auctions gibt eine weitere Erklärung dafür, warum ein Scheunenfund so großes Interesse weckt. „Wenn ich eine Sammlung von 50 bis 100 Autos besäße, würde ein Scheunenfund geradezu spektakulär gegen all die perfekt restaurierten Exemplare wirken. Die Tatsache, dass diese unrestaurierten Klassiker nun auftauchen und verkauft werden, macht sie immer seltener. In den meisten Fällen werden Sie immer ein komplett restauriertes Auto finden. Doch wer nach einem unberührten Klassiker sucht, bekommt vielleicht nur einmal überhaupt die Chance, weil es sehr wahrscheinlich ist, dass es kein zweites Auto in diesem Zustand gibt. Diese Tatsache könnte auch erklären, warum der Mercedes Pullman Landulet, einer von nur 26 je gebauten, in Paris für mehr als das Fünffache seines Schätzpreises versteigert wurde.“

Auch Markus Fograscher von HK Engineering sieht zwei Sorten von unrestaurierten Klassikern und nennt aktuelle Beispiele: „Es gibt gänzlich unberührte Exemplare, die noch Original-Leder und -Lackierung besitzen, wie etwa das 1956er Mercedes 300 SL Coupé, das kürzlich bei Gooding in Arizona knapp 1,9 Millionen US-Dollar einbrachte. Und es gibt solche, die etwa nicht mehr die ursprüngliche Lackierung tragen, aber eine interessante Geschichte aufweisen. Der unrestaurierte 1955er 300 SL, den wir gerade in Paris für 950.000 Euro verkauft haben, ist so einer.“ Als Neuwagen an einen Anwalt in London verkauft, gelang der 300 SL später in die Hände von Bernie Ecclestone, der vor seiner F1-Karriere einen Motorradhandel besaß. Ecclestone hatte damals auf der Baker Street einen Unfall mit dem Wagen. Das Auto ging zurück ins Werk und wurde dort wieder aufgebaut. Zuletzt verweilte der Flügeltürer 30 Jahre in einem Hochregal einer Rennsportfirma – bevor wir ihn aufspürten und nach Paris brachten. Wenn das nicht eine Geschichte ist!



Unterschiede gibt es aber auch zwischen dem amerikanischen und dem europäischen Markt. „Während in den USA wirklich technisch und optisch marode Klassiker viel Geld einbringen, wird auf dem europäischen Markt meist nur in technisch gut erhaltene Exemplare investiert“, erklärt Fograscher und ergänzt. „Auch der von uns in Paris verkaufte 300 SL wird nur technisch instand gesetzt – die deutlichen Spuren der Zeit bleiben erhalten.“ Das hat noch ganz andere Vorteile, als nur den des Werterhalts. „Ein Kunde von uns, der momentan ein perfekt restauriertes Exemplar besitzt, überlegt ernsthaft, ob er diesen nicht gegen ein technisch einwandfreies Exemplar mit zerschlagenem Leder und zerkratzttem Lack eintauscht. Denn diesen könnte er jederzeit fahren, ohne dabei ständig besorgt zu sein, ihm versehentlich ein Haar zu krümmen.“

Timm Meinrenken von Thiesen in Hamburg stellt mit Blick auf hochkarätige Sportwagen von Ferrari, Alfa, Maserati, Mercedes oder Porsche fest: „Gerade die wichtigen Sportwagen der 50er und 60er Jahre haben ihre ganz eigene Preispolitik. Ein unberührtes Exemplar dieser Sorte hat für den Markt so etwas wie einen kunstgeschichtlichen Hintergrund – wie das Gemälde für einen Kunstsammler. Da ist es auch kein Wunder, dass unberührte Originale, die natürlich immer seltener werden, hohe Preise einbringen.“

Eine neue Sorte Blue-Chips?



Bedeutet das nun, dass sich der Markt der Scheunenfunde zu einer eigenen Sorte von Blue-Chip-Investments entwickeln wird? „Das ist schon sehr wahrscheinlich“, antwortet James Knight von Bonhams. „Heutzutage erkennen die Käufer, dass es sinnvoll ist, ein gut erhaltenes Exemplar in seinem unberührten Zustand zu belassen. Es hängt natürlich vom Modell ab, doch es gibt Beispiele, bei denen jetzt schon sicher ist, dass es in einigen Jahren die einzigen verbleibenden Originale sein werden.“ Wenn man sich diesen Satz auf der Zunge zergehen lässt, klingen 537.600 Euro für einen Pullman plötzlich gar nicht mehr so schockierend, nicht wahr?

Fotos: Bonhams, RM Auctions, Gooding & Co.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/teurer-staub-warum-scheunenfunde-derzeit-alle-rekorde-brechen>
© Classic Driver. All rights reserved.