

# CLASSIC DRIVER

## RM Sotheby's versteigert fünf Autos aus der Sammlung von Nigel Mansell

### Lead

Am übernächsten Wochenende startet in Bahrain die Formel-1-Saison 2022. Könnte es also einen geeigneteren Zeitpunkt geben, den Verkauf von fünf Autos aus der Privatsammlung eines der besten Formel-1-Fahrers aller Zeiten zu verkünden?



Wahrscheinlich nicht. Deshalb hat RM Sotheby's jüngst Classic Driver gebeten, die Nachricht zu verkünden, dass der britische Motorsport-Held Nigel Mansell fünf Autos aus seiner persönlichen Sammlung veräußert - darunter sein Williams FW14 aus der Saison 1991, der als Formel-1-Taxi und Beispiel für wahren Sportsgeist weltweite Berühmtheit erlangte. Die Autos werden von dem in Florida lebenden Mansell aus seinem Privatmuseum auf der Kanalinsel Jersey verkauft und kommen als Stars der Auktion von [RM Sotheby's am 14. Mai 2022 im Rahmen des historischen Grand Prix-Wochenendes im Fürstentum Monaco unter den Hammer](#).



Nach Angaben des Auktionshauses hält Mansell den Zeitpunkt für gekommen, den Schmuckstücken - vier von ihnen besaß er seit über 30 Jahren - in ein neues Autoleben zu entlassen. Er habe sogar angeboten, sich mit den jeweiligen Käufern zu treffen, um sie bezüglich der künftigen Nutzung aus erster Hand zu beraten. Die kombinierten Schätzwerte für die fünf Fahrzeuge reichen von 4,1 bis zu maximal 8,2 Millionen Euro - die große Spanne erklärt sich aus der einzigartigen Kombination aus historischer Bedeutung und dem Status einer „Motorsport-Legende“. Wenn man bedenkt, dass der FW14B „Red Five“, mit dem „Our Nige“ in seiner Meisterschaftssaison 1992 fünf Grand Prix gewann, vor drei Jahren 2,7 Millionen Pfund einbrachte - obwohl er Mansell noch nicht einmal gehörte -, ist die obere Schätzung nicht unrealistisch. Hier nun die fünf Autos aus dem Besitz von Mansell, in der Reihenfolge ihrer Bedeutung.

### 1991 Williams FW14-5



Adrian Neweys brillanter Erstlingsentwurf für Williams galt als eines der technisch fortschrittlichsten F-1-Autos seiner Ära und zeichnete sich durch eine fortschrittliche Aerodynamik, eine innovative aktive Aufhängung und das erste sequenzielle und halbautomatische Getriebe aus, das Williams jemals eingesetzt hatte. Obwohl der 3,5-Liter-V10-Motor von Renault aus dem FW13B des Vorjahres übernommen wurde, erwies sich die Kombination aus Neweys Genialität und Mansells kämpferischem Fahrstil als schwer zu schlagen.

Eine Serie von fünf Siegen startete Mansell am 7. Juli 1991 in Magny-Cours, gefolgt nur eine Woche später vom Sieg im Heim-Grand-Prix von Silverstone, den er mit kaum fassbaren 42,293 Sekunden Vorsprung auf Gerhard Berger (McLaren-Honda) für sich entschied. Die Siegesserie des Briten im FW 14-5 setzte sich in Deutschland, Italien und Spanien fort. Bis heute unvergessen das Rad-an-Rad-Duell zwischen Mansell und Ayrton Senna auf dem feuchten und rutschigen Circuit de Catalunya, bei dem buchstäblich die Funken sprühten.



Ebenso im Gedächtnis vieler Fans sind bis heute auch die Szenen beim GP von England verankert - als Mansell auf seiner Ehrenrunde den in der 58. Runde mit leerem Tank ausgerollten Senna aufpas und „Huckepack“ zurück zu den Boxen transportierte. Dieser Rückschlag hielt den Brasilianer jedoch nicht davon ab, 1991 seinen dritten WM-Titel an Land zu holen. In Anerkennung der Vize-Meisterschaft in der Fahrerwertung schenkte Williams Mansell den FW 14-5 - gleichwohl ohne Motor, der an Renault zurückgegeben werden musste. Das Auto wird auf 1,5 - 3,0 Millionen Euro geschätzt.

### 1989 Ferrari 640, Chassis 109



Laut RM Sotheby's präsentiert sich dieser Ferrari 640 genauso, wie er zuletzt von Mansell beim Saison-Finale 1989 im australischen Adelaide gefahren wurde. Mit dem roten Renner konnte Nigel in Brasilien und Ungarn gewinnen, was am Saisonende Platz 4 in der Fahrer- und Platz 3 für die Scuderia in der Konstrukteurs-Wertung bedeutete. Nach seinem ersten und insgesamt drei Jahre langen Aufenthalt bei Williams 1989 zu Ferrari gewechselt, wo er Michele Alboreto ersetzte. Der Schnauzbart war der letzte Ferrari-Fahrer, den Enzo Ferrari noch persönlich rekrutierte. Als „Willkommensgeschenk“ überreichte der Commendatore seinem neuen Piloten sogar einen F40.



Die tifosi umarmten Mansell von ganzem Herzen und taufte ihn ehrfürchtig „Il Leone“. Weil er den 640er mit V-12-Motor und dem bahnbrechenden, bald allgegenwärtigen halbautomatischen Schaltgetriebe so beherzt wie ein Löwe bewegte. Mansell kam sehr schnell mit dem neuen 640 zurecht; als Beleg legte er bei einem Test im Januar gleich einen neuen Rundenrekord in die Ferrari-Teststrecke Fiorano. Auch für die folgende Pressevorstellung diente Chassis 109 als Demomodell - es war die erste Ferrari-Formel-1-Präsentation zum Beginn einer neuen Saison, bei der Enzo Ferrari nicht anwesend war - er war sechs Monate zuvor verstorben.



Nach einer für Mansell turbulenten Saison übergab ihm Ferrari den „109er“ direkt nach dem Finale von Adelaide, von wo aus der Wagen in seine damals noch in England angesiedelte Sammlung verschifft wurde. Man nimmt an, dass der bildhübsche Ferrari aus der Feder von John Barnard 32 Jahre lang nicht mehr gelaufen ist. Doch ist er zu 100 Prozent komplett und bereit, entweder im Zustand des letzten Rennens erhalten oder für die Rennstrecke wieder neu in Betrieb genommen zu werden. Der Schätzwert liegt bei 2,5 - 5,0 Millionen Euro.

### 2005 GP Masters Reynard 2KI



Nach 15 Jahren in der Königsklasse mag Mansells märchenhafte Formel-1-Karriere beim GP von Spanien des Jahres 1995 offiziell zu Ende gegangen sein. Doch hatte er da schon ein weiteres Highlight seiner Laufbahn gesetzt. Die Rede ist vom für 1993 vollzogenen Wechsel in die amerikanische CART Indy World Series, die der heute 68-Jährige für das Team Newman/Haas als erster Rookie in der Geschichte der Champ-Car-Meisterschaft gewinnen konnte. Damit adelte sich Mansell zum einzigen Fahrer, der in direkter Folge die Fahrerweltmeisterschaft der Formel 1 und die oberste amerikanische Formel-Rennserie für sich entscheiden konnte.

Nach einem Jahrzehnt außerhalb des Rampenlichts gab Mansell 2005 ein Comeback als Financier und Fahrer in der neuen, aber kurzlebigen Grand Prix Master-Serie für ehemalige Formel-1-Fahrer. Zweimal steuerte er diesen Reynard 2KI zum Sieg, zunächst in Kyalami - dem einzigen Rennen des Jahres 2005 (vor Emerson Fittipaldi), und dann nochmal 2006 beim Saisonauftakt in Katar (vor Christian Danner). Der für alle Fahrer identische Einsatzwagen basierte auf einem Reynard Champ Car des Jahres 2000 und wurde von einem 3,5-Liter-Derivat des Cosworth XB V8-Motors angetrieben, angeblich gut genug für eine Topspeed von 320 km/h. Fehlende Fahrerhilfen wie ABS, Servolenkung oder Traktionskontrolle sollten die „old-school“-Fähigkeiten der Altmeister unterstreichen. Der Mansell-Wagen, in seiner Originallackierung aus der Saison 2006 angeboten, soll komplett sein, muss aber vor einer Reaktivierung im Rennsport vollständig (und sicher nicht billig) überholt werden. RM Sotheby's erwartet einen Preis von 100.000 - 150.000 Euro.

### 1991 Birkin 7 Sprint



Mansell mag in den fortschrittlichsten Rennwagen seiner Zeit den Zenit seines Könnens erreicht haben - aber selbst die besten Fahrer der Welt wissen den Nervenkitzel zu schätzen, der entsteht, wenn sie hinter dem Steuer eines Autos sitzen, das auf Colin Chapmans legendärem Lotus Seven-Design basiert. Das erklärt zum Teil, warum Mansell diesen in Südafrika gebauten Birkin 7 Sprint direkt von der Herstellerfirma erwarb. Die 1982 von John Watson gegründete, einem direkten Nachfahren des legendären Bentley Boys Sir Henry „Tim“ Birkin.

Watson war seit langem Fan des Lotus 7 und beschloss daher, seine eigene Version zu bauen, um sie an gleichgesinnte Enthusiasten zu verkaufen. 1983 stellte er seinen

Eigenbau beim Großen Preis von Südafrika in Kyalami in Anwesenheit von Chapmans Witwe Hazel und den damaligen Lotus-Piloten Elio de Angelis, und natürlich Mansell vor. Mansell soll den Birkin im Vereinigten Königreich ausgiebig gefahren, aber wie die anderen Autos schon lange nicht mehr ausgeführt haben. Der Schätzpreis liegt bei 10.000 - 15.000 Euro.

## 1992 iC Modulo



Noch nie davon gehört? Nein, wir auch nicht – aber der dreirädrige Modulo soll dank einer Kombination aus einem Dreizylinder-BMW-Motorradmotor vom Typ K75S und einem Gesamtgewicht von nur 390 Kilo rasante Fahrleistungen bieten. Der Modulo wurde vom italienischen Designer Carlo Lamattina entworfen und 1988 in Produktion gegeben, komplett mit Kevlar-verstärkter Karosserie, Einzelradaufhängung vorne und einem 28-Liter-Tank, der eine Reichweite von bis zu 560 Kilometer ermöglichte.

Mansell erwarb dieses 1990 gebaute Exemplar direkt von Lamattina, der es ihm nach dem Qualifying des italienischen GP von 1992 in Monza überreichte. Das wie eine moderne Interpretation des Messerschmidt Kabinenrollers wirkende Dreirad wird mit an der Strecke aufgenommenen Fotos der beiden Männer, einem weiteren Bild mit Mansell am Steuer und einem Schreiben des Designers verkauft, in dem er die Echtheit des Fahrzeugs bestätigt und angibt, dass er es selbst einmal besaß und es das erste produzierte Exemplar sei. Der Modulo, in Italien in die Kategorie „Motocarrozette“ eingeordnet, ist sowohl für die Straße als die Rennstrecke geeignet und hat seit seiner Neuzulassung erst 3.000 Kilometer zurückgelegt. Das Auktionshaus erwartet ein finales Gebot von 5.000 - 25.000 Euro.

*Photos: Tim Gidden / Sutton Images*

### Galerie

































































**Related auctions:**

RM Sotheby's - Monaco 2022

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/rm-sothebys-versteigert-fuenf-autos-aus-der-sammlung-von-nigel-mansell>

© Classic Driver. All rights reserved.