Millionär

04
November 2020

Das Anlegermagazin von Handelszeitung und cash

Classic Cars
Vollgas im teuersten Ferrari der Welt

Botschafterin der Kryptos
Diese Chefinvestorin schwärmt für Geld ohne eine Regierung

Homeoffice im Süden
Wo sich jetzt ein Ferienheim lohnt

JETZT ERST RECHT!

Diesen Silvester darf der Champagner besonders edel sein.
Besuch bei einem überschäumenden Charakter.

Fine Art: E-Classic-Simulator «Elio Z» aus dem italienischen Design-Haus Zagato.

Im Ferrari 250 GTO, dem teuersten Sportwagen der Welt, über die Monza-Rennstrecke brettern: Der Rennsimulator machts möglich. Es ist das ultimative Vergnügen der Classic-Car-Elite.

LUSTVOLL BLOCHEN MIT DEM KLASSIKER

VON STEFAN BARMETTLER

Alfa Romeo 33 am 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring: Ende der 1960er Jahre wurden 18 Stück gebaut, Preis heute: über 10 Millionen Franken (links).

Ferrari 250 GTO: Zwischen 1962 und 1964 konstruiert; diese Rennikonen erzielen Spitzenpreise von gegen 50 Millionen (Mitte).

Ford GT 40: Seriensieger aus Le Mans; Henry Ford II wollte auch in Europa siegen (rechts).

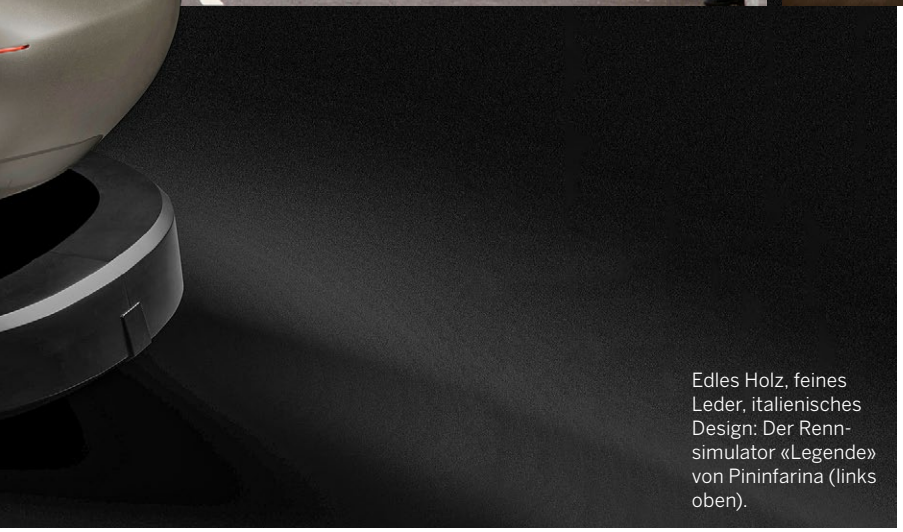
Fotos: ZVG, GettyImages (3)

„WE WILL ROCK THE CLASSIC CAR MARKET."

Lindengrün glänzt der Rasen, seine Schnitttiefe liegt bei 33 Millimeter. Die gepflegte Gartenpracht dient als Green Carpet für Stars der besonderen Art. Sie sind aus funkelndem Blech, feinem Leder und pechschwarzem Kautschuk: Es sind Classic Cars der Edelmarken Mercedes, Porsche, Ferrari, Aston Martin oder BMW. Der Zustand der handgemachten Raritäten auf Grün ist von stilechter Perfektion. Die Preise variieren nach Jahrgang und Marke. «Der kostet locker 5 Millionen», schwärmt ein Kenner und zeigt auf einen Porsche 550 Spyder, das Siegerauto am Nürburgring 1956. Er ist selber Sammler und heute mit einem Rolls-Royce Ghost zu der Villa am Lago di Lugano angereist.

Gastgeber und Besitzer der auf dem Rasen drapierten Oldtimerflotte ist Fritz Kaiser. Er hat eine Sammlung, die von Los Angeles bis Tokio bewundert wird und gut und gerne einen Wert von 30 Millionen Franken hat. Er selber pflegt bei der ordinären Frage nach dem Preisschild bloss zu schmunzeln: «Für mich unbezahlbar.»

Der Unternehmer aus Liechtenstein gilt als Mr. Classic Cars schlechthin. Er kennt die Aficionados auf der ganzen Welt. Sein Jahrbuch «The Key – Top of the Classic Car World» gilt als Standard und liefert einen Überblick



Edles Holz, feines Leder, italienisches Design: Der Rennsimulator «Legende» von Pininfarina (links oben).

Ein Ford GT 40 in der Pit Lane beim Goodwood-Revival-Festival in Grossbritannien (Mitte).

Sportwagen wie Aston Martin DB4 GT und Ferrari 250 GTO beim Start am Goodwood Revival (rechts).

Unternehmer Fritz Kaiser: Ein Petrolhead, der in die Digitalwelt expandiert (links unten).

über die verschwiegene Szene. Kaiser nennt darin die hundert grössten Sammler und ihre Vintage-Modelle, die es auf einen Wert von 10 Milliarden Franken bringen.

Er ist das, was der Volksmund Petrolhead nennt. Er war jahrelang Präsident und Mitinhaber des Red-Bull-Sauber-Petronas -Formel-1-Teams, kennt jede Rennstrecke. Und er schätzt gepflegtes wie rasantes Fahren. Auf einem runden, handgefertigten Salontisch aus Stahl – anderthalb Meter im Durchmesser – weisen Vektoren in die Ferne, dorthin, wo Kaisers Rennfahrerherz schlägt: Goodwood 899,6 Kilometer; Le Mans 699,7 Kilometer; Pebble Beach 9612,15 Kilometer.

Ein Oldtimer wird mit Sensoren digitalisiert

Heute hat Kaiser auf seinem Anwesen in Norditalien fünfzig Classic-Car-Sammler zu Gast – Banker, Unternehmer, Erben, Verleger. Sie sind vereint im The Classic Car Trust (TCCT), den Kaiser ins Leben rief. Es ist der exklusive Club von Oldtimerliebhabern und sieht sich als Interessenvertreter in Politik und Wirtschaft und natürlich als Netzwerkplattform für den kameradschaftlichen Austausch. Seinen Gästen wird TCCT-Promotor Kaiser im gläsernen Pavillon auf seinem Landgut heute eine Weltneuheit präsentieren: Rennsimulatoren, vollgepackt mit Elektronik und gefertigt von den ersten Designhäusern Italiens, Pininfarina und Zagato. Was die Formel-1-Welt längst kennt – Trainingsfahrten am Simulator –, gibts nun auch für Oldtimer. Es ist eine Line Extension des TCCT in die digitale Sportwelt. Der Name des Projekts: TCCT eClassic Racing Club.

Ein Jahr lang hat Kaiser ein Team von Softwareingenieuren, Designerinnen und Rennfahrern um sich geschart und Rennsimulatoren für Classic Cars erschaffen. Nicht ohne Stolz sagt der Gastgeber zum Publikum: «We will rock the Classic Car Market.» Ziel ist, dass die Klassiker nicht länger ein Dasein als Garagengold fristen – nein, Kaiser, möchte die Preziosen regelmässig ausfahren. Im Sommer real, im Winter virtuell. Und nicht bloss auf Blustfahrten quer durch Mostindien, sondern auch auf richtigen Rennstrecken. Natürlich soll die Liebhaberei mit den E-Rennen auch für ein jüngeres Publikum erschlossen werden. Nachwuchs ist gefragt, denn die Premium-Sammlergilde ist überaltert. Die Hälfte von ihnen, hat Kaiser berechnet, ist über siebzig Jahre alt; um die Leidenschaft an nächste Generationen zu vermitteln, müssen dringend Simulatoren und Smartphones ins Programm integriert werden.

So werden zuerst mit Dutzenden von Sensoren die Oldtimer im Rennbetrieb digital ausgemessen. Die Software soll das exakte Fahrverhalten, den Sound, die Bodenhaftung, die Vibration replizieren, etwa das Röhren eines Ferrari 250 GTO (1963), eines Alfa Romeo 33 Stradale (1968) oder eines Ford GT 40 (1966). Der Fahrer, die Fahrerin soll bei geschlossenen Augen gar nicht mehr merken, ob er oder sie im E-Classic-Simulator sitzt oder im geliebten Sammlerstück.

Die Simulatortechnik stammt von der Schweizer Racing Unleashed, einer Hightech-Firma aus Cham, die Avaloq-Gründer Francisco Fernandez gehört und von Monisha Kaltenborn geleitet wird. Kaiser und Kaltenborn kennen sich aus gemeinsamen Tagen beim Sauber-Rennstall: Kaiser war Präsident, Kaltenborn zuerst seine Juristin, danach CEO. Hunderte Formel-1- ►

Fotos: ZVG (2), GettyImages (2)

„DER NONPLUSULTRA-RENNSIMULATOR.“

Im Auftrag von TCCT (The Classic Car Trust): Tradition gepaart mit digitaler Hightech.

Monisha Kaltenborn: Die ehemalige CEO des Sauber-Rennstalls entwickelt heute Rennsimulatoren.

► Rennen haben sie bestritten, nun sind sie mit den Oldtimersimulatoren am Start. An alles hat das Team gedacht, auch an eine bedienungsfreundliche Software und an die «Schönheit des Motorengeräusches», sagt die ehemalige Sauber-Chefin.

Ein edles Holzlenkrad von Nardi

Dem Rennfieber in der Villa am Lago di Lugano sind jedenfalls keine Grenzen gesetzt. Per Klick fällt die Wahl auf jenes Modell, mit dem man heute virtuell ins Rennen steigt. Nicht nur der Wagen ist wählbar – Ferrari oder doch lieber Alfa Romeo? –, sondern auch die Rennstrecken: Monza 1966, die Bergstrecke Trento–Bondone beim Gardasee oder eine Piste in Brasilien. Die Simulatortechnik von Racing Unleashed erfüllt fast jeden Wunsch. «Der Nonplusultra-Simulator für Oldtimerfans», nennt ihn das Rennportal mit dem Namen «Motorblock».

Während Kaltenborns Leute die Simulatoren entwickelten, zeichneten die Designer von Pininfarina und Zagato den Aufbau und das Interieur. Alles ist vom Feinsten: Der Ganghebel aus Holz, die Sitze aus handgenähtem Leder, das Holzlenkrad von Nardi, die elegant geformte Karosserie aus Fiberglas. Vor den Augen des ►

Fotos: Ornella Cacace (13 Photo), ZVG (2)

„WIR FÜLLEN DIE LÜCKE"

Paolo Pininfarina steht für Designkreativität. Nun will er auch der E-Mobilität den Stempel aufdrücken.

Ihr Familienname Pininfarina steht für italienisches Design. Was steckt dahinter?
Passion, der Wille nach etwas Revolutionärem.

Früher war Italien Ihr Markt, jetzt sind Sie als Designfirma global unterwegs.
Wir hatten vor zehn Jahren in Turin noch drei Autofabriken, wo wir gewisse Modelle – etwa den Fiat Spider – produzierten. Mit der Produktion waren wir 3000 Leute. Nun haben wir 700 Mitarbeitende, davon die Hälfte in Italien, 200 in München, 70 in Schanghai, 15 in Miami. Wir sind zwar eine Traditionsfirma aus Cambiano bei Turin, doch sind wir mittlerweile sehr international ausgerichtet und viel breiter aufgestellt.

Wie hält man in einer Kreativfirma die Kreativität hoch?
Indem wir bei der Auswahl der Leute wählerisch sind. Und indem wir die interne Kooperation verstärkt haben. Kürzlich haben wir den Posten eines CCO geschaffen, des Chief Creative Officers. Er koordiniert die Ideen und Projekte über alle Märkte und Branchen. Vorher war dies mein Job. Das gibt immer mehr zu tun, schliesslich haben wir drei Kreativteams, je eines in Turin, Miami und Schanghai. Diese sind rund um die Uhr im Betrieb.

Turin bleibt die Designzentrale?
Ja, wir haben 200 Designer – die eine Hälfte stammt aus Italien, die andere aus dem Ausland. 100 davon kümmern sich nur ums Autogeschäft, um Design, Konstruktion, Prototypenbau, Marketing.

Der Nichtautobereich wächst stärker, richtig?
Vor ein paar Jahren waren dies 10 Prozent, jetzt sind es 50 Prozent. Der Autoteil ist also geschrumpft, weil der Markt reif ist und konservativ. Zudem wird vieles in-house entwickelt – und wir halten uns damit zurück, externe Designer zu holen. Entsprechend wachsen wir viel schneller in neuen Gebieten, etwa in der Architektur, weil weltweit enorm viel gebaut wird. Oder im Bereich Startups gerade in China.

Paolo Pininfarina Der Enkel von Firmengründer Battista «Pinin» Farina präsidiert die Designfirma Pininfarina. Sie gehört heute zur indischen Mahindra Group.

Wie halten Sie die Qualität über die Jahrzehnte hoch?
Indem ich das Optimum anstrebe und immer ein Stück weit unzufrieden bin. Ich will elegantes, durchkomponiertes, anspruchsvolles, eigenständiges Design, keine Dekoration. Wer das nicht kann, ist bei uns am falschen Ort. Vielleicht sollten sie stattdessen ins Modegeschäft wechseln. Ein Lancia Aurelia B24 Spider «America» aus dem Jahr 1955, von meinem Vater und Grossvater entwickelt, das ist eine Verpflichtung für Generationen.

Das Design der Rennsimulatoren für Classic Cars haben Sie wo entwickelt?
In Turin. Dieses Projekt zogen wir innerhalb von neun Monaten durch. Letzten Sommer hatten wir uns erstmals mit dem Auftraggeber TCCT getroffen und das Projekt besprochen. Die Simulatoren kommen von Racing Unleashed aus der Schweiz, die Assetto-Corsa-Software von Kunos in Italien.

Sind Sie ein paar Runden auf dem Simulator gefahren?
Diverse – eben war ich in einem Alfa Romeo 33 aus dem Jahr 1967 auf der alten Rennstrecke von Monza unterwegs, aber viel zu langsam. Ich muss mehr trainieren (lacht).

Der Simulator ist sehr elegant. Sie müssten auch mal einen Tesla zeichnen, der kommt mit langweiligem Allerweltsdesign daher.
Ich würde den Stil konservativ nennen (lacht).

Elektroautos fallen nicht durch spektakuläres Design auf. Weshalb?
Da gibt es Potenzial. Vermutlich sagen sich die Hersteller: Wir haben schon genug Innovation im Antrieb, da brauchen wir nicht noch ein spezielles Design, das die Kunden erschrecken könnte. Tesla ist ein typisches Beispiel: innovative Technologie, konventionelles Design. Hoffentlich wird Pininfarina diese Lücke bei den Elektrowagen füllen können (lacht).

Italienische Designfirmen wie Bertone, Zagato, Giugiaro oder Pininfarina gaben früher in der Autoindustrie den Ton an. Heute nicht mehr.
Das ist schade, denn die besten italienischen Wagen entstanden als Gemeinschaftswerk: der Lamborghini Miura mit Bertone, der Ferrari Dino 206 GT mit Pininfarina, der Alfa Romeo Zeta 6 mit Zagato: 90 Prozent der Ikonen entstanden in Kooperation mit Designern. Und weil das vor zehn Jahren geändert hat, sieht man immer mehr Weiterentwicklungen und kaum mehr spektakuläre Sprünge. Nehmen wir den Alfa Romeo Stelvio, das Styling ist auswechselbar.

„EIN FEELING WIE IM ECHTEN RENNEN."

Handbetrieb statt Digitalschaltung im Simulator.

Ein Alfa Romeo 33 am legendären 1000-Kilometer-Rennen Targa Florio auf Sizilien.

▸ Fahrers sind statt der Frontscheibe drei HD-Displays montiert, welche die Rennstrecke aus Fahreroptik wiedergeben. Mit bis zu 300 Stundenkilometern brettern die einen mit ihren Ferraris und Porsches über den Asphalt, andere suchen den optimalen Anbremspunkt bei der Jim-Clark-Kurve von Brands Hatch.

Brands Hatch, Monza oder doch lieber Nürburgring?

Andrea Montermini gibt diesen Nachmittag im Autodromo Nazionale di Monza Gas. Der Italiener, der in den 1990er Jahren in der Formel 1 fuhr, in Le Mans und Daytona die Pedale durchdrückte, schiesst von der Startlinie in die Curva Grande, einbremsen, runterschalten – fünfter, vierter, dritter Gang, dann mit 140 Kilometer pro Stunde nach rechts – und rasch wieder die Gänge hoch. Montermini hält das heftig vibrierende Retro-Holzlenkrad mit beiden Händen und greift alle paar Sekunden zum Schalthebel rechts neben dem Sitz. Der Simulator ruckelt und legt sich in die Kurve, wenn er seinen Wagen virtuell durch die Parabolica dreht. Es ist ein sportlicher Kraftakt und eine Konzentrationsübung obendrein, um den Oldtimer auf Optimallinie zu halten. Handarbeit und Muskelkraft sind gefragt, denn Assistenzsysteme fehlen in den Wagen aus den 50er oder 60er Jahren. Montermini klettert nach ein paar Testrunden begeistert aus dem Simulator: «Dasselbe Feeling wie im echten Rennen.» Die digitalen Rennautos, sagt der Profi, seien echte «Trainingtools». Und so soll es auch sein, am besten zu zweit oder zu dritt. Die Technik macht es nämlich möglich, dass ein Oldtimereigner aus Gstaad gegen einen Sammler aus Long Beach in Kalifornien zum Rennen antreten kann. Während bei früheren Duellen «Degen oder Säbel» die Frage war, lautet sie hier dank der Wahlmöglichkeit der Digitalwelt: Brands Hatch, Monza oder doch lieber Nürburgring?

Logisch, Kaisers Digitalrennen sind ein Hobby für betuchte Classic-Car-Sammler, die Geldanlage mit Fahrspass und Rennsport paaren. Dieser Anspruch müsste sogar jeden passionierten Velofahrer milde stimmen, denn die Rennen des TCCT eClassic Racing Club sind garantiert CO_2-frei, beanspruchen keine Strassenspur und machen erst noch keinen Lärm. ▬

Fotos: ZVG, GettyImages