

Ausgabe 2 · 40. Jahrgang
Herbst 2021 · 5,- €

HILDEN · LANGENFELD · METTMANN · RATINGEN

top magazin

DÜSSELDORF

lifestyle

Mein Düsseldorf
Mit Schauspieler
Moritz Führmann auf Tour

business

Nachhaltiger Bäcker
So entsteht Europas
größter Elektro-Ladepark

people

Beste Freunde
Die Hunde der VIPs

Rot gewinnt!

*Ferraris mit Lizenz
zur Geldvermehrung*



Treunde fürs Leben

Hunde gelten als der Menschen bester Freund, Hunde sind ein Leben lang treu, einem bittenden Hundeblick kann sich wirklich niemand entziehen. Besonders in den vergangenen eineinhalb Jahren, die für viele eine schwere Zeit waren, sind deshalb viele ganz neu auf den Hund gekommen. Während sich noch herausstellen muss, ob die junge Freundschaft wirklich für die Ewigkeit gemacht ist, haben wir Düsseldorfer Persönlichkeiten nach ihren langjährigen und gewachsenen Beziehungen zu ihren Vierbeinern befragt. Dabei hat sich manch eine Kuriosität herauskristallisiert, die von echter Liebe zeugt.

ZUSAMMENGESTELLT VON SUZANA NOVINSKAK UND MICHAEL LÜBKE



„Ich habe tatsächlich gleich vier Hunde: zwei Berner Sennenhunde und zwei Mischlinge. Biene und Ben sind schon seit fast neun Jahren bei mir. Banu und Bani waren Straßenhunde im Iran und wurden vor dem sicheren Tod gerettet, dadurch, dass sie ein neues Zuhause bei mir gefunden haben. Die Zusammenführung der Hunde musste durch Trainings begleitet werden, aber mittlerweile verstehen sie sich sehr gut. Da es viel Zeit kostet, sich um vier Hunde zu kümmern, nehme ich regelmäßig einen Dog-Walker-Service in Anspruch.“

Stephan Kaluza, Künstler



Nelly

„Ich kann ohne Hund nicht leben, und noch bevor wir Nelly mit nach Hause nehmen durften, habe ich schon einen Platz in der Hundetagesstätte gebucht. Als sie dann alt genug war, wurde sie morgens immer vom Huta-Bus abgeholt. Da Labradore viel Bewegung brauchen, sind wir für sie sogar extra umgezogen und haben Hundeklappen an den Außentüren anbringen lassen: So kann sie jederzeit in den Garten. In die Huta geht sie mittlerweile nicht mehr, deshalb ist sie jetzt immer bei mir.“

Kathrin Weise-Walhöfer,
Kathrin Walhöfer Kosmetik

Ben



Pinot Noir

„Pinot Noir ist schon mein dritter Flat Coated Retriever. In dem Wurf, aus dem er stammt, haben alle Welpen einen Namen mit P bekommen, und meine Nachbarin Barbara Oxenfort, die Inhaberin vom „Weinhaus Tante Anna“, benennt ihre Hunde immer nach Weinen – das haben meine Frau und ich uns zum Vorbild genommen. Am liebsten sind wir natürlich am Rhein unterwegs, weil diese Rasse viel Auslauf braucht, aber auch am Unterbacher See oder im Grafenberger Wald.“

Olaf Lehne, Mitglied des Landtags

Wilson

„Meine Frau und ich haben uns in einem Urlaub in einen Weimaraner-Welpen verliebt, deshalb haben wir uns dann „Wilson“ zugelegt. Benannt haben wir ihn übrigens nach dem berühmten Volleyball im Hollywood-Film „Cast away“ mit Tom Hanks. Diese Rasse ist sehr anspruchsvoll, weil sie sehr viel Beschäftigung einfordert. Deshalb gehen wir mit Wilson oft in der Eifel und im Sauerland wandern und beschäftigen ihn mit sogenannten „Jobs for Dogs“, damit er auch geistig herausgefordert ist. Bei Bedarf verbringt er den Tag in einer Huta, also einer Hundetagesstätte.“

**Patric Gellenbeck,
Standortleiter Areal Böhler**



Trudi Gerdi

„Ich bin mit einem Hund groß geworden, deshalb lag es für mich nahe, mir selbst auch mal einen anzuschaffen. Da ich beruflich viel unterwegs bin, war allerdings klar, dass er ins Handgepäck passen muss. Und so trat Trudi, eine Chihuahua-Mischlingsdame, in mein Leben. Vor ein paar Monaten kam dann Gerdi dazu: Sie habe ich aus dem Tierschutz adoptiert, nachdem sie zur Pflege bei uns war. Während Trudi gerne Denksportaufgaben löst, tollt Gerdi lieber rum, trotzdem sind sie füreinander ganz tolle Spielgefährtinnen.“

Paula Weigel, Model





Billy

„Vor anderthalb Jahren fiel die Entscheidung für einen schwarzen Labrador, als meine Frau und ich gemütlich in einer Tapasbar saßen. Billy ist unser erster Hund, und ich gestehe: Ich wollte eigentlich gar keinen haben, sondern meine Frau und meine Tochter. Und wer hängt jetzt am dollsten an ihm? Ich! Er ist für mich fast wie ein Therapiehund: Mit ihm komme ich wieder raus in die Natur und bewege mich täglich. Neuerdings zaubere ich sogar für unsere ganze Gassi-Community – wir treffen uns täglich zum Gassigehen – bunte Leckerlis.“

Dave Hänsel, TV-Koch



Kuno

„Kuno ist jetzt schon unser dritter Münsterländer in Folge. Das hat sich unter anderem deshalb so ergeben, weil wir im Emsland einen befreundeten Züchter haben, von dem wir unsere Hunde bekommen. Außerdem schätzen wir diese Rasse sehr, weil Münsterländer gutmütige Familienhunde sind, und ich kann Kuno hervorragend bei meinem Hobby, der Jagd, einsetzen. Wir hatten schon immer Hunde, und meine Tochter Viktoria ist sogar Tierärztin geworden.“

Hans-Jürgen Tüllmann, Präsident Comitee Düsseldorfer Carneval

DISCOVERBRANDS
MO - SA | 10 - 20 UHR

Sally

Vor sechs Jahren haben wir uns erstmals für einen Hund entschieden. Geworden ist es dann Sally, weil Irish Terrier familienfreundliche und agile Hunde sind. Entgegen dem Vorurteil, diese Rasse sei eigensinnig, ist Sally sehr anpassungsfähig und mit ihren sechs Jahren immer noch enorm verspielt. Tagsüber ist sie mit mir im Büro und hat sogar einen Halbtags-Job: Sie ist neben der Security für den Paketeingang zuständig. Als Sally noch ganz klein war, hat sie die Paketsendungen nicht nur in Empfang genommen, nein, sie hat sie auch geöffnet und fand sich schnell in den Kartons wieder. Das war sehr putzig. Seit Corona nehmen die Paketzustellungen leider zu und werden auch nachmittags geliefert, da sind Überstunden notwendig.

Kathrin Eichler,
Vermögensverwaltung Eichler & Mehlert



Fotos: Michael Lübke



INTERNATIONAL BRANDS & FOOD
- ALL UNDER ONE ROOF -

sevens
home of SATURN

@/SEVENS.DUESSELDORF
f/SEVENS.DUESSELDORF



In der Reihe der „Big Five“ finden sich nur Boliden mit einem Wert zwischen 1,5 und acht Millionen Euro. Der F50 ist einer von ihnen.

Nichts geht mehr?

Rot gewinnt!

Die rassigen Sportboliden von Ferrari sind nicht nur Traumautos, sondern dienen Privatinvestoren auch als renditestarke Geldanlage. Vor allem Oldtimer der italienischen Edelschmiede sind nicht zu toppen. Aber auch neue Supersportler von Ferrari haben die Lizenz zur Geldvermehrung.

von Holger Bernert

Sparbuch, Festgeld & Co. bringen in Zeiten der Niedrigzinsspolitik kaum noch Rendite. Anleger suchen daher nach lohnenden Alternativen. Mit der richtigen Zockermentalität und dem richtigen Aktienportfolio kann ein Vermögen langfristig gesichert werden. Allerdings geht der Schuss auch so manches Mal nach hinten los, wenn man aufs falsche Pferd setzt. Wer jedoch auf das Pferd aus Maranello setzt, kann eigentlich nichts falsch machen. Ganz im Gegenteil: Die teilweise sehr üppige Rendite steckt unter der Motorhaube vieler Ferraris.

Neben Oldtimern sind auch Neufahrzeuge des italienischen Automobilherstellers interessant und sollten als Anlagemöglichkeit unbedingt auf den Prüfstand. „Legt man bei ausgesuchten Ferrari-Modellen die Wertentwicklung der letzten fünf Jahre zugrunde, verzeichnen die Besitzer eine Verdoppelung ihres ursprünglichen Investments. Wir gehen davon aus, dass es auch in Zukunft hohe Zuwachsraten geben wird“, gibt sich Ferrari-Experte Frank Burbach, Managing Director der Lueg Sportivo GmbH in Meerbusch, optimistisch.

Und so mancher Ferrari kann eine bessere Geldanlage sein als ein lukratives Aktienpaket. Ein Beispiel? Vor drei Jahren wurde ein 1962er Ferrari GTO 250 für sage und schreibe 48,4 Millionen Dollar (knapp 40 Millionen Euro) versteigert. Mit der Versteigerung des roten Renners, von denen Enzo Ferrari nur 36 in seiner Edelschmiede Emilia-Romagna von Hand dengeln ließ, hat der ehemalige Chefentwickler von Microsoft, Gregory Whitten, sein goldenes Näschen noch ein bisschen goldener gemacht. Damit sein GTO diese Rekordsumme überhaupt erreichen konnte, hatte der begeisterte Autosammler seit 2020 an unterschiedlichen Oldtimer-Events und insgesamt vier GTO-Jubiläumstouren teilgenommen. Denn genau diese Rallys sind mit ein Garant für Wertsteigerungen.

Wer den Wert seines Ferrari-Oldtimers nachhaltig erhalten möchte, sollte sein rollendes Anlageobjekt in die Hände von Spezialisten legen. Einer von ihnen ist Friedrich Rückert aus Düsseldorf. „Für die Wertermittlung spielen Historie und Authentizität eine maßgebliche Rolle. Also bitte auf die Erhaltung des Originalzustands achten“, empfiehlt der Oldtimer-Experte und vereidigte Gerichtsgutachter. Ein weiterer Tipp des Experten: Die Restaurierung und Wartung des fahrbaren Kulturguts sollte in einer der 500 anerkannten Fachwerkstätten für historische Fahrzeuge in Deutschland durchgeführt werden. Allerdings haben sich nur eine Handvoll von ihnen auf Ferrari spezialisiert.

Garagen-Gold

Im direkten Vergleich zu Aktien und deutschen Staatsanleihen stellen historische Fahrzeuge nach wie vor eine rentable Anlagemöglichkeit dar. Während der deutsche Leitindex DAX seit 2005 um 222,33 Prozent wuchs und der Euro-Stoxx-50-Performance-Index um 90,63 Prozent anstieg, legte der seit 2010 veröffentlichte Oldtimerindex der Südwestbank AG um satte 452,16 Prozent zu. Da fällt der REX-P für deutsche Staatsanleihen mit einem Anstieg um 64,33 Prozent eher bescheiden aus. So empfiehlt Südwestbank-Oldtimerexperte Jens Berner, aus Renditegründen einen Oldtimer erst ab einem Preis von 100.000 Euro zu kaufen. „Dabei sollte der Anteil nicht mehr als fünf bis zehn Prozent des Vermögens ausmachen. Neben dem Kaufpreis kommen noch weitere vier Prozent an Nebenkosten pro Jahr hinzu.“ Diese setzen sich aus Gutachten, jährlichen Steuern, Versicherung, Garagenmiete, Wartung und Reparaturen zusammen. Sind diese Fragen geklärt, bietet ein Oldtimer nach Auskunft des Experten eine gute alternative Anlagemöglichkeit in der Niedrigzinsphase.



Jens Berner, Oldtimerexperte der Südwest-Bank Stuttgart

Ob Oldtimer oder Neufahrzeug: Bei der Anschaffung sollte man unbedingt die drei Grundregeln Seltenheit, Originalzustand und Geduld zu haben im Blick behalten. Ein weiterer wichtiger Aspekt, den es bei der Wertanlage Ferrari zu beachten gilt, ist der Kostenfaktor des laufenden Unterhalts. Unter dem Strich ist die Freude der Auto-Enthusiasten am Objekt allerdings sehr groß. Bei Wertpapieren würde sich der Spaß eher im Rahmen halten. Hinzu kommt die attraktive Wertsteigerung des Garagen-Goldes. Und immer dran denken: Ein mittlerer bis hoher Wertzuwachs ist nur im Originalzustand möglich. Also Augen auf beim Ferrari-Kauf.

Wer einen schwarzen oder gelben Ferrari Enzo ergattern konnte und 700.000 Euro dafür bezahlen musste, kann sich heute, je nach Erhaltungszustand, über einen Verkaufserlös von bis zu drei Millionen Euro freuen. Ein neuer Ferrari hat immer dann



Mit dem 1958 vorgestellten 250 GT wurde Ferrari vom Spezialisten zum Serienhersteller. Dieses Modell 250 Serie 2 Cabriolet stammt aus dem Jahr 1960.

das Zeug zum sicheren Renditeobjekt, wenn es sich um ein limitiertes Sondermodell handelt. Allerdings ist es für den Otto Normalanleger ohne entsprechende Reputation kaum möglich, überhaupt einen zu kaufen. Aber auch Ferraris, die in verhältnismäßig hoher Stückzahl auf den Markt kamen, können im Wert steigen. Vor ein paar Jahren wurden gut erhaltene 328er für rund 30.000 Euro angeboten. Mittlerweile hat sich deren Wert verdoppelt.

Rollendes Renditeobjekt

Das Zeug zum rollenden Renditeobjekt hat sicherlich der Ferrari 812 Competizione. Kaum wurde das Fahrzeug vorgestellt, war es auch schon ausverkauft. Doch wie kommt man an Ferraris, die stark limitiert sind? „Das ist auf keinen Fall nur eine Frage des Geldes oder der Reputation“, antwortet Achatz von Hake, Leiter des Bereichs Sales bei Lueg Sportivo und jüngst zum besten

Ferrari-Verkäufer weltweit gekürt. „Die Interessenten müssen eine Historie vorweisen. Unsere Kunden haben zum Beispiel einen der legendären ‚Big Five‘ in ihrem persönlichen Portfolio. Dabei handelt es sich um die Modelle, die einen Marktwert zwischen 1,5 und acht Millionen Euro haben.

Dazu gehören der 288 GTO, die Modelle F40 und F50 sowie der Enzo und LaFerrari. Darüber hinaus sollte man noch weitere Serienfahrzeuge in der Garage stehen haben. Wir sind bei der weltweiten Suche nach geeigneten Modellen gerne behilflich.“ Es geht aber auch eine Nummer kleiner, weiß Frank Burbach: „Wer sich 2013 einen 458 Speciale Aperta für 290.000 Euro gekauft hat, kann sich heute über eine enorme Wertsteigerung freuen. Das Fahrzeug erlöst mittlerweile knapp 640.000 Euro. Ähnliche Entwicklungen können wir auch bei anderen Ferrari-Modellen verzeichnen.“ Derzeit empfiehlt der Experte Einsteigern die Anschaffung eines zwischen 2005 und 2009 gebauten Ferrari F430 Coupé oder Spider. Diese Fahrzeuge sind ab 100.000 Euro zu bekommen. Eine lohnende Investition, wie Frank Burbach versichert.

Hege und Pflege

Wer sich für ein Neufahrzeug aus Maranello entscheidet, muss sich in den nächsten sieben Jahren keine Gedanken über die Wartung machen. Die Kosten dafür trägt Ferrari im Rahmen seines Genuine Maintenance-Wartungsprogramms. Für Besitzer von mindestens zehn Jahre alten Ferraris gibt es ein besonderes Premiumangebot. „Wir bieten unseren Kunden die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge in einen einwandfreien Zustand zu versetzen,

der einem Neufahrzeug entspricht“, sagt der Leiter Bereich After Sales Stefan Schmidt von Lueg Sportivo. „Unser spezialisiertes Technikerteam erneuert dabei alle Komponenten, die im Laufe der Zeit einem Verschleiß unterliegen. Mit dem Ferrari Premium-Zertifikat werden nicht nur Effizienz, Zuverlässigkeit und Marktwert des jeweiligen Modells erhalten. Dieses Angebot dient gleichzeitig dem erleichterten Zugang zur ‚Special Series‘ von Ferrari.“



Das Team von Lueg Sportivo in Meerbusch (v.l.): Achatz von Hake (Leiter Sales), Frank Burbach (Managing Director), Stefan Schmidt (Leiter After Sales)



Die Reihe 275 GTB wurde von 1964 bis 1968 produziert. Dieses Modell 275 GTB4 ist aus dem Jahr 1967.



Das Modell 250 GTO von 1962 ist der teuerste Ferrari aller Zeiten und wurde 2018 für knapp 40 Millionen Euro versteigert.



Dieser 458 Speciale Aperta ist bei Lueg Sportivo derzeit für knapp 640.000 Euro zu haben. Der 458 Speciale Aperta aus dem Jahr 2013 hat seinen Wert mittlerweile mehr als verdoppelt.

Drei Fragen an ...

Oldtimer-Experte Frank Wilke . Er ist Geschäftsführer der Bochumer Classic Car Analytics GmbH.

Ferrari als Wertanlage – Top oder Flop?

Ein Ferrari kann zum lohnenden Investment oder zum Groschengrab werden, je nachdem, für welches Modell man sich entscheidet und was man damit macht. Wer sich beim Ferrari-Händler einfach den nächsten besten Gebrauchtwagen kauft und ihn dann bei Wind und Wetter als Alltagsauto nutzt, der wird in den meisten Fällen einfach nur immense Kosten für Reparatur und Wartung produzieren. Auf eine Wertsteigerung darf er hingegen nicht hoffen. Wichtig ist, dass man das richtige Modell im richtigen Zustand zu einem marktgerechten Preis kauft. Auf das Baujahr kommt es dabei gar nicht so sehr an, denn auch unter den neueren Ferraris gibt es Kleinserien, die einen hervorragenden Wertehalt oder sogar eine deutliche Wertsteigerung versprechen. Hierzu zählen zum Beispiel der LaFerrari Aperta, der F12tdf oder der 599 SA Aperta. Richtig interessant und lohnenswert wird es natürlich bei den klassischen Ferrari-Modellen.

Gibt es alte Ferraris, die sich besonders gut für diesen Zweck eignen?

Als „Blue Chip Investments“ gelten seit Jahren die Rennsportwagen der 1950er- bis frühen 1960er-Jahre, die heute noch mit Straßenzulassung gefahren werden können. Bestes Beispiel ist natürlich der 250 GTO, von dem zwischen 1962 und 1964 nur 36 Stück gebaut wurden und von dem zuletzt 2019 ein Exemplar für 48 Millionen Dollar versteigert wurde – bis heute der teuerste Oldtimer der Welt. Sammelwürdig sind aber grundsätzlich alle Rennsportwagen jener Ära, die von bekannten Fahrern bei internationalen Rennveranstaltungen erfolgreich bewegt wurden, zum Beispiel bei den „24 Stunden von Le Mans“, der „Mille Miglia“ oder der „Carrera Panamericana“. Hierzu zählen etwa der 250 MM, der 500 Mondial oder der 750 Monza.

Was muss ich beachten, damit mein Ferrari die erhoffte Wertsteigerung erfährt?

Am wichtigsten sind Originalität und eine möglichst lückenlos nachvollziehbare Historie. Am wenigsten gesucht sind die Fahrzeuge, die in den 1950er-Jahren verunfallt sind und dann Jahrzehnte später plötzlich wie Phönix aus der Asche im perfekt restaurierten Zustand wieder auftauchen. Hier ist das Risiko, an einen Komplettneubau zu geraten, am größten. Auf der anderen Seite stehen die Fahrzeuge, die als echt bekannt sind, die über Jahre von einer hochwertigen Sammlung in die nächste gewechselt sind und durch diese Herkunft quasi geadelt wurden. Bevor man kauft, sollte man also seine Hausaufgaben machen, viele Informationen sammeln und dann bei einem der vertrauenswürdigen Händler, Vermittler oder Auktionshäuser kaufen, die in der Szene einen guten Ruf genießen.



Zur Person

Der 53-Jährige ist Chef von Deutschlands größter Oldtimer-Bewertungsorganisation mit Sitz in Bochum. Der gelernte Jurist und bekennende Rolls-Royce-Fan beschäftigt sich seit seiner Jugend mit Automobilgeschichte und ist seit über 20 Jahren im Bereich der Marktanalyse für Old- und Youngtimer tätig. Zusammen mit seinem Team besucht er weltweit Veranstaltungen, Messen und Auktionen rund um die historischen Fahrzeuge.

Fotos: Südwest-Bank, Classic Car Analytics (5), Michael Lübke (2)

Prominente Ferraristi

Die italienischen Supersportwagen aus Maranello gehören zu den beliebtesten Fahrzeugen von prominenten Zeitgenossen.

Nach seiner bestandenen Führerscheinprüfung hat sich Beatles-Legende **John Lennon** einen azurblauen Ferrari 330 GT 2+2 gegönnt. +++ Ex-Nationaltorwart **Oliver Kahn** ließ das Auto des Sponsors in der Garage und fuhr lieber mit einem Ferrari 360 Spider zum Training. +++ Gleich zwei Supersportler kann der Sänger und Autonarr **Justin Bieber** sein Eigen nennen: einen Ferrari 458 Italia und einen 458 Spider. +++ Für „CR7“, wie sich der portugiesische Fußballer **Christiano Ronaldo** gerne selbst nennt, gehören Ferraris zum guten Ton. Zu seinen neuesten Errungenschaften zählt ein Ferrari Monza SP2. +++ Für Hotel-Erbin **Paris Hilton** ist der Ferrari California eines ihrer PS-starken Lieblingsstücke +++ Auch US-Schauspieler **Nicolas Cage** ist ein leidenschaftlicher Ferraristi. Zu seinen Favoriten zählt unter anderem ein Ferrari California 250 Spider. +++

Meilensteine und Designklassiker

Die Erfolgsgeschichte von Ferrari wurde aus einer Not heraus geboren: Der Gründer Enzo Ferrari (1898–1988) wollte einen eigenen Rennwagen auf die Straße bringen. Bis 1938 fuhr der Rennfahrer noch mit seinem Werksteam Scuderia Ferrari für die italienische Marke Alfa Romeo. Dann gründete er die eigene Firma Auto Avio Contruzioni. Er musste sich vertraglich verpflichten, in den kommenden fünf Jahren keine Rennautos zu bauen. Trotzdem konstruierte er einen Acht-Zylinder-Spyder, der bereits 1940 an der Mille Miglia teilnahm. Unter der Bezeichnung 125 S stellte Ferrari 1947 einen Rennwagen mit 118 PS vor, der vom ehemaligen Alfa Romeo-Ingenieur Giocchino entworfen wurde. Doch der erhoffte Rennerefolg blieb aus. So wurde im Laufe der Jahre weiterentwickelt, bis 1951 der Ferrari 212 Export „Fontana“ vorgestellt wurde, auch bekannt als „L’Uovo“ (das Ei). Da sich 1952 die Wettbewerbsbedingungen für Weltmeisterschaftsläufe für Einsitzer-Rennwagen änderten, ließ Konstrukteur Aurelio Lampredi den Ferrari Tipo 500 F2 mit einem 500-Kubikzentimeter-Vierzylindermotor für den Einsatz in der neu geschaffenen Formel 2 bauen. Bis dato baute Enzo Ferrari in seiner kleinen Manufaktur in Modena ausschließlich Renn- und Straßenrennwagen. Mit dem Ferrari 250 GT Europa brachte er 1953 den ersten Serienflitzer auf den Markt. Obwohl in den 1960er-Jahren Ferrari die Luxusmarke der Reichen und Schönen war, konnte Enzo Ferrari damit nicht viel verdienen. Es kam, was kommen musste: Eine Krise jagte die nächste. Erst mit dem 50-prozentigen Einstieg von Fiat im Jahr 1969 ging es mit Ferrari wieder bergauf. Doch erst mit dem Tod des Firmengründers setzte der bis heute anhaltende Hype um Ferrari ein. Seit 2016 gehört Ferrari der Exor S.p.A., hinter der die Fiat-Familie steht. ■