

---

## Eine ganze Lagerhalle voller „Scheunenfunde“

Von Hans-Robert Richarz, cen

Mit den so genannten Scheunenfunden in der Oldtimer-Szene ist das so eine Sache. Oftmals entpuppen sie sich als PR-Trick, um das Interesse an einem Altauto mit runtergekommener Karosserie zu wecken. Andererseits gibt es tatsächlich Entdeckungen außergewöhnlicher Gebrauchtwagen, die schlicht vergessen worden waren. Beispiele aus jüngster Zeit dafür sind die 230 Oldtimer eines niederländischen Geschäftsmanns, die erst neulich ans Licht kamen. Im Sommer werden beim Auktionshaus RM Sotheby's 20 rare Modelle von Ferrari der Baujahre 1954 bis 1991 versteigert, die gleich zweimal ein ähnliches Schicksal erlitten.

Mitten in Indianapolis im US-Bundesstaat Indiana, gegenüber der legendären Rennstrecke Indianapolis Motor Speedway, hatte sich eine Oldtimer-Schatzkammer voller Sportwagen aus Maranello befunden, die zwei Jahrzehnte unberührt geblieben waren und – vor der Öffentlichkeit geheim gehalten – nichts anderes getan hatten, als Staub anzusetzen.

Hurrikan Charley griff zu

Einige dieser Juwelen hatten bei den berühmtesten Autorennen der Welt wie in Le Mans, der Targa Florio oder der Mille Miglia ein gewichtiges Wörtchen mitgeredet und einer von ihnen hatte sich sogar einst in königlichem Besitz befunden. Dass eine spektakuläre Sammlung einer solchen Größenordnung sich letztlich in einem schmucklosen Lagerhaus mitten in Indiana wiederfand, hatte der Hurrikan Charley zu verantworten, der im August 2004 Teile von Florida verwüstet hatte.

Ihm war auch eine Scheune in Kissimmee zum Opfer gefallen, einer Stadt im Zentrum Floridas, vielen deutschen Touristen wegen seiner Themenparks wie Walt Disney World oder Sea World bekannt. In diesem Schober hatte ein öffentlichkeitsscheuer Immobilien-Investor namens Walter Medlin eine außergewöhnliche Sammlung deponiert. Als er 1990 in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, konfiszierte die US-Bundessteuerbehörde einige Exemplare seiner Kollektion. Auf die 20 ihm verbliebenen Modelle ergoss sich während des Sturms ein Regen von Balken und Trümmern. Viele dieser Schäden sind den Autos noch heute anzusehen.

Raus aus der Gefahrenzone

Nach der Katastrophe verlegte Medlin seine Ferrari-Schätze nach Indianapolis, wo sie seither im gleichen Zustand wie nach dem Hurrikan und unrestauriert verblieben. Einige von ihnen haben Farbe verloren und Patina angesetzt, einer ist vollständig zerstört, und nur wenige – wenn nicht alle – sind kaum oder gar nicht fahrbereit.

Das Versteckspiel in Indianapolis könnte am Dauerclinch zwischen Medlin und der amerikanischen Steuerbehörde liegen. So wanderte der Immobilienmogul beispielsweise wegen Steuerhinterziehung in Millionenhöhe mehrfach hinter schwedische Gardinen.

Wie auch immer, während der Monterey Car Week 2023 zwischen dem 17. und 19. August kommt die komplett verbliebene Sammlung unter den Hammer. Thatcher Keast, Auto-Experte bei RM Sotheby's vermutete in einem Interview, dass sie mindestens 15 Millionen Dollar (14 Millionen Euro) einbringen könnte. „Die Autos standen fast zwei Jahrzehnte in Indiana“, sagte er. „Sie sind immer noch voller Dreck und haben platte Reifen. Im Grunde genommen befinden sie sich im gleichen Zustand wie nach dem Zusammenbruch der Scheune in Florida.“ Deshalb empfiehlt RM Sotheby's eine vollständige Restaurierung der meisten Fahrzeuge, wenn nicht sogar aller. Das erklärt sowohl die vergleichsweise niedrig angesetzten Schätzwerte, lässt jedoch nach mutiger Investition in den Zustand der Italiener auf erheblichen Gewinn hoffen.

Hoch oder niedrig – das letzte Gebot gilt

---

Sollten Sammler Schnäppchen erwarten können? Keineswegs. Selbst für ein vollkommen ausgebranntes Wrack eines Ferrari 500 Mondial Spider glaubt Sotheby's an einen siebenstelligen Dollarbetrag. Andererseits kommen sämtliche Autos aus der „Lost & Found Collection“ (etwa: verlorene und wieder gefundene Sammlung) ohne Reserve, also ohne Mindestpreis auf die Auktion. RM Sotheby's nennt einen Startpreis, doch das letzte Gebot gilt, egal, ob es hoch oder niedrig ist. Und das sind die Auktionskandidaten:

#### Der zweite jemals gebaute Mondial Spider

1954er Ferrari 500 Mondial Spider Serie I, Karosserie von Pininfarina. Der zweite jemals gebaute Mondial und eines von 13 Exemplaren, die ursprünglich mit Karossen von Pininfarina gefertigt wurden. Ab 1954 machte der Rennwagen in Italien Karriere und trat bei der Mille Miglia, der Targa Florio und beim Grand Prix von Imola in Aktion. Heute ist er nur mehr ein Schrotthaufen, da er in den 1960er Jahren bei einem Unfall abbrannte. Trotzdem blieben die Reste erhalten und befinden sich seit 1978 in der Medlin-Sammlung. RM Sotheby's glaubt, bis zu 1,6 Millionen US-Dollar (1,5 Millionen Euro) einfahren zu können, denn eine vollständige Restaurierung könnte den Wert vervielfachen.

#### Der 250 GT des Königs von Marokko

1956er Ferrari 250 GT Coupé Special, Karosserie von Pininfarina. Eines von vier berühmten 250 GT-Beispielen des Karosseriebauers aus dem Jahr 1956. Schon sechs Jahre später kam das Auto in die USA und landete vor 49 Jahren in der Medlin-Sammlung. Nach Abschluss der Arbeiten bei Pininfarina im August 1956 wurde es an seinen ersten Besitzer, Mohammed Al-Khamis bin Yusef bin Hassan Al-Alawi, besser bekannt als Mohammed V, König von Marokko ausgeliefert. Der war ein Jahr zuvor in sein Land zurückgekehrt, nachdem er von den Franzosen gewaltsam verbannt worden war. Auf sein Konto geht die Unabhängigkeit Marokkos nach der Kolonisierung.

#### Der letzte 410 Superamerica brachte zwei Millionen

1956er Ferrari 410 Superamerica Coupé Serie 1, Karosserie von Pininfarina. Der zehnte von nur zwölf Superamerica-Coupés, die aus der berühmten Karosseriemannufaktur stammen. Das Modell erschien erstmals auf dem Pariser Salon von 1956 und gilt als eines der kultigsten Fahrzeuge aus Maranello. 1959 wurde es von dem berühmten schwedischen Rennfahrer Joakim Bonnier angeboten, der in Rougemont, der Schweiz, wohnte. Berichten zufolge konnte Bonnier für den Wagen später keinen europäischen Käufer finden und verkaufte ihn schließlich an einen Amerikaner. In den USA wanderte er durch die Hände mehrere Sammler bis er 1979 bei Medlin landete. 2012 nahm RM Sotheby's einen solchen Sportwagen schon einmal unter den Hammer und erzielte damals zwei Millionen Dollar (damals 1,6 Millionen Euro).

#### Der 250 GT Coupé Serie II galt als bessere Wahl

1960er Ferrari 250 GT Coupé Serie II, Karosserie von Pininfarina. Für viele Ferrari-Fans gilt die zweite Serie des 250 GT als die bessere Wahl, weil sie über zahlreiche Verbesserungen gegenüber ihrer Vorgängerin verfügt. Dazu gehören etwa bessere Stoßdämpfer, bessere Schalldämpfung, ein Overdrive-Getriebe und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Als Neuwagen an eine Frau aus Triest im Mai 1960 ausgeliefert, kam das Auto 1964 in die Niederlande und blieb dort bis 1980. In diesen 20 Jahren erhielt es sein heutiges Rot. 1980 erwarb es ein kanadischer Interessent aus Toronto, der es ab 1986 schließlich zum Verkauf anbot. Im Juni 1987 wanderte das Coupé in den Stall von Walter Medlin, wo es blieb – der Öffentlichkeit weitestgehend verborgen.

#### Berlinetta mit Karosserie von Scaglietti

1964er Ferrari 250 GT L Berlinetta Lusso, Karosserie von Scaglietti. Nach diesem Auto würden sich wohl viele Ferrari-Fans alle zehn Finger lecken, gehört es doch zu den am meisten begehrten Modellen aus Maranello. Professionell für den Einsatz bei Rennen umgerüstet erwies es sich wettbewerbsfähig und gewann Berichten zufolge 1986 und 1987 die British Maranello Ferrari Challenge-Serie. Der 250 GT wurde 1999 einer Sammlung von Rennferraris einverleibt, kam im August 2002 bei der Auktion von RM

---

Auctions in Monterey, Kalifornien, für 2,205 Millionen Dollar (damals 2,34 Millionen Euro) unter den Hammer und gehört inzwischen seit 20 Jahren zur Medlin-Sammlung.

Einer der größten Ferraris überhaupt

1965er Ferrari 275 GTB 6 C, Leichtmetallkarosserie von Scaglietti. Hierbei handelt es sich um einen der größten Ferrari-Modelle, die je gebaut wurden und fällt mit seiner sogenannten Langnasen-Leichtmetallkarosserie von Scaglietti auf. Es gehörte zunächst Luciano Conti, dem Rennfahrer und Herausgeber der italienischen Fachzeitschrift Autosprint, der sich mit dem Wagen 1966 an der Targa Florio beteiligte, dort aber ziemlich schnell aus heute unbekanntem Gründen ausschied. Im August des gleichen Jahres verkaufte Conti das Auto, dem danach eine Odyssee durch zahlreiche Hände in Italien, der Schweiz, der Niederlande und den USA bevorstand, bis es 1979 zu Medlin kam.

Einst das einzige Ferrari-Cabriolet

1965er Ferrari 275 GTS, Karosserie von Pininfarina. Der offene Sportwagen, der von 1964 bis 1966 verkauft wurde, war zu seiner Zeit das einzige Cabriolet im Ferrari-Programm und gilt heute zweifelsfrei als das erfolgreichste, von Pininfarina konstruierte Cabriolet. Walter Medlin erwarb das Fahrzeug 2003 und behielt es 20 Jahre lang in seiner Sammlung.

Harmonisch und zeitlos mit Notsitzen

1965er Ferrari 330 GT 2+2, Serie I Interimserie, Karosserie von Pininfarina. Das Blechkleid des 330 GT 2+2 erinnert im Profil an den Ferrari 250 GT Coupé, der ebenfalls von Pininfarina stammte. Er gilt als harmonisch und zeitlos und unterschied sich vom Ferrari 330 GTC durch zwei Notsitze. Sammler Walter Medlin kaufte das Auto in den neunziger Jahren. Es zeigt Schäden am Dach, die auf den Hurrikan Charley 2004 zurückzuführen sind.

Mit Rechtslenker nach Daressalam

1966er Ferrari 330 GT 2+2 Series II, Karosserie von Pininfarina. Das ziemlich ramponierte Fahrzeug ist eines von nur 36 Exemplaren aus seiner Baureihe mit Rechtslenkung. Ein Modell mit dem Lenkrad auf der linken Seite erzielte – versteigert ebenfalls von RM Sotheby's – vor zwei Jahren in Monterey gut 330 000 Dollar (damals 303 600 Euro). Zum ersten Mal seit vier Jahrzehnten auf dem Markt, gehört der diesmal angebotene 330 GT 2+2 Series II wohl zu einer Besonderheit seiner Baureihe. Er wurde über Maranello Concessionäre in Surrey, Großbritannien, für die Lieferung nach Daressalam in Tansania/Ostafrika, bestellt. Inzwischen hat es schon Jahrzehnte lang keine Straße mehr unter den Rädern verspürt und benötigt dringend eine intensive Restaurierung.

1967 mit Klimaanlage und Fensterheber

1967er Ferrari 330 GTS, Karosserie von Pininfarina. Die Cabrio-Variante des GTC wurde im Mai 1967 nach New York geliefert und im selben Monat an seinen ersten Besitzer in Marietta, Georgia, verkauft. Der behielt den Wagen bis 1987, so ein Bericht des Ferrari-Historikers Marcel Massini. 1990 verpasste der nächste Besitzer dem Wagen ein neues Verdeck, eine Klimaanlage und elektrische Fensterheber. 1994 wanderte der 330 GTS, der damals 39.000 Meilen auf dem Tacho zeigte, zu einem Sammler in Florida, bis er im Oktober 1996 zu Walter Medlin kam, wo er bis heute blieb.

Dieser Dino braucht viel Zuwendung

1968 Ferrari Dino 206 GT, Karosserie von Scaglietti. Die Bezeichnung „Dino“ ist auf den Namen Enzo Ferraris 1956 jung verstorbenem Sohn Alfredo, genannt „Dino“ zurückzuführen. Der in Monterey unter den Hammer kommende Wagen ist einer von zwischen 1967 und 1969 rund 153 produzierten Exemplaren mit Aluminium-Karosserie. Der Dino war Ferraris erstes Modell mit einem V6-Mittelmotor. Walter Medlin erwarb den 206 GT, nachdem der Sportwagen im Mai 1977 in die Vereinigten Staaten exportiert wurde. RM Sotheby's nennt ihn einen ausgezeichneten Kandidaten für eine

---

## Grundrestaurierung.

### Erster viersitziger Straßensportwagen

1969er Ferrari 365 GT 2+2, Karosserie von Pininfarina. Diese Modellreihe war das zweite Mitglied der weit gefächerten Modellfamilie 365 und Ferraris erster viersitziger Straßensportwagen mit hinterer Einzelradaufhängung. Der Kandidat für Monterey gehörte zunächst einem Italiener aus Verona und gelangte später in die USA. Wann das war und ist unbekannt. Fest steht, dass der Wagen 1978 an einen neuen Besitzer verkauft wurde. Im April ein Jahr später reihte ihn Walter Medlin in seine Sammlung ein. Dort blieb er bis auf den heutigen Tag. Er zeigt immer noch Schäden durch den Gebäudekollaps während des Hurrikans Charley und bedarf der Restauration.

### Schon lange nicht mehr unter den Hammer gekommen

1971er Ferrari 365 GTB 4 Daytona Berlinetta, Karosserie von Scaglietti. Ein solches Auto erschien das letzte Mal vor rund 30 Jahren bei einer Auktion. Das nun angebotene Exemplar, Chassis 14341, gelangte 1971 an seinen ersten Besitzer im US-Bundesstaat Connecticut. Später wanderte es durch die Hände mehrerer Sammler und war schließlich Bestandteil einer Kollektion in Japan, weshalb es immer noch einen 1980 ausgestellten japanischen Registrierungsaufkleber in der Mitte der Windschutzscheibe zeigt. Walter Medlin übernahm den Sportwagen im Oktober 1996.

### Ein Daytona in Indianapolis

1972er Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta, Karosserie von Scaglietti. Wegen des Dreifach-Sieges von Ferrari beim 24-Stunden-Rennen von Daytona 1967 erhielt der 365 GTB/4 den Beinamen der Rennstrecke. Er war seinerzeit Ferraris Spitzenmodell und gilt als einer der attraktivsten Straßensportwagen aus Maranello. Sowohl in der geschlossenen als auch in der offenen Version gehört er zu den hochpreisigen Ferrari-Klassikern. Die Autos gelten mittlerweile als Anlageobjekte, für die siebenstellige Preise gezahlt werden. Besondere Popularität erlangte der „Daytona“ in den 1980er-Jahren durch die Fernsehserie Miami Vice, in der eine Hauptfigur zeitweise die Kopie eines GTS/4 fuhr.

### Nur für Club-Freunde?

1972er Ferrari 365 GTC/4, Karosserie von Pininfarina. Dieser Wagen kam im Januar 1972 zum offiziellen US-Importeur Luigi Chinetti Motors in New York. Bis 2011 wechselte er nur einmal seinen Besitzer im US-Bundesstaat Georgia und tauchte zu Beginn der 2000er Jahre mehrmals bei Präsentationen im Ferrari Club of America in Atlanta auf. Im November 2011 erwarb Walter Medlin den 365 GTC/4 von Ferrari of Atlanta als dessen Tacho 36 546 Meilen zeigte. Danach verschwand er – wie alle anderen Autos aus der Medlin-Sammlung – in der Versenkung.

### Trotz Sprung in der Scheibe ein Kandidat

1976er Ferrari 308 GTB Vettoresina, Karosserie von Scaglietti. Mit diesem Auto beschriftet Scaglietti erstmals in einem Serienwagen neue Wege. Abgeleitet von den Rennversionen hatten die 308 GTB Karosserien aus mit Glasfaser verstärktem Kunststoff, auf Italienisch „Vettoresina“. Irgendwann muss die Karosserie dieses Autos ebenso wie seine Windschutzscheibe einen Schaden erlitten haben. Dennoch blieb es ein weitgehend vollständiges Beispiel für die seltene 308-Variante und damit ein geeigneter Kandidat für die Wiederherstellung. Auch deshalb, weil es immer noch über Originalmotor und –getriebe sowie einen Meilenstand von nur 9587 verfügt.

### Der erste mit Automatikgetriebe

1977er Ferrari 400 Automatic. In den 1970er Jahren profitierte Ferrari am meisten von seinen Sportwagen mit seinen Modellen 308 oder 512 BB. Die italienische Marke hatte darüber hinaus eine Nische mit ihrer Grand Turismo-Plattform aufgetan, die über leistungsstarke Motoren in luxuriösen und äußerst komfortablen Modellen verfügte, zuerst mit dem Ferrari 365 GT4 2+2, später mit dem 412. 400 Automatic und 400 GT

---

erschienen erstmals auf dem Pariser Autosalon von 1976 als Ersatz für den ausgehenden 365 GT4 2+2. Die Karosserien entstanden bei Pininfarina und waren aus Stahl mit einem Glasfaserboden. Der 400 GT enthielt einen, mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe verbundenen 4,8-Liter-V-12-„Colombo“-Motor, während die 400-Automatik der erste Ferrari war, der mit einem Dreigang-Borg Warner-Automatikgetriebe angeboten wurde.

Mit Le-Mans-Spuren inklusive

1978er Ferrari 512 BB Competizione, Dieser Rennwagen ist eines von drei Exemplaren, die von Ferrari eigens für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1978 baute. Das Auto befindet sich noch immer in dem gleichen Zustand, in dem es damals die französische Rennstrecke hinter sich gelassen hatte und wechselte innerhalb der letzten 45 Jahre nur zweimal den Besitzer. Im Januar 1981 übernahm Walter Medlin den Wagen, der seitdem 42 Jahre lang verschwand und der Öffentlichkeit verborgen blieb.

Mit Formel-1-Zwölfzylinder

1980er Ferrari 512 BB1. Die Bezeichnung Ferrari 512, analog zum Rennsportwagen Ferrari 512S von 1970 mit 5-Liter-V12-Motor, übernahm Ferrari für eine Serie von Straßenwagen, als der 4,4-Liter-Motor des 365 GT/4 Berlinetta Boxer auf ca. 5 Liter Hubraum vergrößert wurde. Der 512 BB mit seinem Motor, der direkt aus dem Formel-1-Team von Ferrari abgeleitet war, galt als einer der aufregendsten Supersportwagen seiner Zeit. Dieses Beispiel, das nach fast drei Jahrzehnten Verschluss erstmals bei der Lost & Found-Kollektion auftaucht, könnte einem neuen Besitzer nach einer Schätzung von RM Sotheby's um die 200 000 Dollar (184 000 Euro) wert sein.

Erinnerungen an die Frontmotoren

1991er Ferrari Testarossa. Der jüngste Wagen aus der Walter Medlin-Sammlung hat lediglich 18.876 Meilen auf dem Tacho. Sein Name erinnert an die erfolgreichen Frontmotor-Rennsportwagen Ferrari 250 Testa Rossa der 1950er und frühen 1960er Jahre. Die Karosserie stammt von Pininfarina. Der vor der Hinterachse eingebaute Motor ist technisch gesehen ein 180-Grad-V-Motor und kein Boxermotor, da sich jeweils die Pleuel zweier gegenüberliegender Kolben eine Pleuelwellenkröpfung teilen. Ein Fensteraufkleber, Verkaufsrechnungen und Garantiebuch zeigen, dass dieses Auto zunächst einem Käufer aus Florida gehörte und 1996 einen anderen Besitzer fand, bis der es im Juli 2003 an Walter Medlin verkaufte.

Es ist das erste Mal, dass RM Sotheby's einen Scheunenfund dieser Größenordnung unter den Hammer nimmt. Sicher scheint, dass die Auktion einen respektablen Millionenwert erzielen wird. (cen/hrr)

---

## Bilder zum Artikel



Gruppenbild der Scheuenfunde.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1954-er Ferrari 500 Modial Spider Serie I, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1956-er Ferrari 250 GT Coupé Special, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1960er Ferrari 250 GT Coupé Serie II, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s

---



1964er Ferrari 250 GT L, Berlinetta Lusso, Karosserie von Scaglietto.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1965er Ferrari 275 GTB 6 C, Leichtmetallkarosserie Scaglietti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1965er Ferrari 275 GTS, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1965er Ferrari 330 GT 2+2, Serie I Interimsserie, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1966er Ferrari 330 GT 2+2 Serie II, Karosserie von Pininfarina

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s

---



1967er Ferrari 330 GTS, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1968er Ferrari Dino 206 GT, Karosserie von Scaglietti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1968er Ferrari 365 GT 2+2, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1971er Ferrari 365 GTB 4 Daytona Berlinetta, Karosserie von Scaglietti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s



1973er Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta. Karosserie Scaglietti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s

---



1972er Ferrari 365 GTC/4, Karosserie von Pininfarina.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby's



1976er Ferrari 308 GTB Vetroresina, Karosserie Scaglietti.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby's



1977er Ferrari 400 Automatic.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby's



1978er Ferrari 512 BB Competizione.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby's



1980er Ferrari 512 BB1.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby's

---



1991er FGerrari Testarossa.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Sotheby´s

---