

STARODOBNIK KOT NALOŽBA

MED DEPONIJO IN BOGASTVOM

Del marsikatere zgodbe o starodobnem vozilu je povezan z vprašanjem, ali gre pri posesti za dobro, stabilno ali slabo naložbo? Zdi se, da je odgovorov prav toliko, kot je starodobnih vozil.

Bodimo odkriti! Pozabite na velikoserijske limuzine, petvratne kombi limuzine in karavane! Tovrstnim karoserijskim izvedbam se velja načeloma izogniti v velikem loku. Izjemo predstavljajo večinoma le avtomobili pomembnih državnikov, znanih osebnosti ali maloserijske in po specifičnih zahtevah izdelane »kreacije«, ki so bile ob nakupu perverzno drage. A takšni avtomobili so večinoma rezervirani za bogataše, ne pa za tiste, ki si lahko privoščijo ljudsko dosegljiv starodobnik. Med slednjimi velja iskati investicijski potencial predvsem pri kupejih in kabrioletih, o katerih so v njihovem začetnem obdobju sanjali mnogi, a so jih vozili zaradi visoke cene le redki. Fluktuacija vrednosti je pri teh avtomobilih načeloma največja. Ob prihodu na trg je treba zanje odšteti v današnjih časih od približno 50 pa

vse do 200 tisoč evrov. Po desetih letih jih dobiš za »nekaj« tisočakov.

Med tovrstne novodobneže šteje recimo mercedes-benz razreda CL, kjer lahko kupiš dostojen primerek iz obdobja okoli leta 2000 že za 6000 evrov. Sodeč po gibanju vrednosti največjih kupejev z zvezdo na nosu iz 80. let prejšnjega stoletja ne bodo tovrstni mercedesi nikoli drastično cenejši. Podobna zgodba drži za BMW 850i z 12-valjnim motorjem. Pred nekaj leti si dobil tovrsten avtomobil v rodni Nemčiji za drobiž. Danes težko kupiš dostojen primerek za manj kot 9000 evrov, če gre za 850 CSI, ki je bil izdelan v 1510 primerkih in je veljal v svojem času za neke vrste M8 (slednji je sicer obstajal le v prototipni izvedbi z okoli 557 KM), je vstopna cena še vsaj dvakrat višja. Skoraj identično zgodbo piše nič konvencionalen in za marsikoga čudaški porsche 928 s spredaj vgrajenim osemvaljnim motorjem.

Marsikaj lepega in investicijsko zanimivega, a vsak dan dražjega se najde v obdobju osemdesetih let. Kot zanimiv primer velja

Med najboljše, a astronomsko drage spadajo naložbe v unikatne izvedbe ferrarijev, porschejev in Mercedes-benzov, kjer lahko s premišljeno strategijo v nekaj letih unovčiš več kot z marsikaterim špekulativnim poslom.



izpostaviti recimo alfo GTV6, ki ji je do slave pomagal ob dirkaških zmagah, sloviti tajni agent James Bond. Ta je z njo bežal v filmu Octopussy pred nemškimi policisti v BMW-jih serije 5. Pred manj kot desetimi leti si lahko kupil slabše ohranjen romanski kupe z 2,5-litrskim šestvaljnikom že za kakšnega tisočaka. Najdražji in najlepši primerki pa niso segli prek 8000 evrov. Danes, ko

je kupe že nekaj časa polnoleten starodobnik oziroma starejši od treh desetletji, so cene spodobnih primerkov višje od desetih tisočakov, pri najlepših primerkih pa sežejo prek 20.000 evrov. Podobne zgodbe pišejo drugi, v tistem obdobju na določen način izstopajoči avtomobili.

Zelo pomembno vlogo igrajo na starodobniški sceni klasični športniki iz petdesetih in šestdesetih let prejšnjega stoletja. Med njimi težko spregledamo nehumano drage ferrarije, porscheje in recimo Mercedes-Benzove roadsterje razreda SL. Najmanjši in nekoč najmanj cenjeni SL 190, ki je bil v proizvodnji od leta 1955 do 1963, predstavlja danes pravo bogastvo. Najlepši med njimi zlahka sežejo prek 100 tisoč evrov. Pred dvajsetimi in več leti si jih dobil za maj-



Poleg kupnine je treba pri odločitvi za starodobniško naložbo upoštevati stroške morebitne obnove, vzdrževanja, popravil, hranjenja in recimo zavarovanja.

hen denar. Cena je v zadnjem desetletju prav tako občutno zrasla Mercedesovi pagodi, za katero odšteješ danes vsaj toliko kot za zgleden avtomobil srednjega razreda. Med avtomobile z visokim indeksom rasti pa ne štejejo le avtomobili višjih razredov. Sem spadajo tudi nekateri ob rojstvu zelo ceneni in množični avtomobili, kot sta italijanski fiat 500 in francoski spaček.

Tovrstnih zgodb je veliko, le izbrati je treba pravilno. Nekateri starodobniki se z leti neusmiljeno dražijo, nekateri so kljub originalnemu stanju in izvrstni ohranjenosti vredni prav toliko, kot zanje odštejejo na lokalni deponiji. Pri naložbenem nakupu si velja zato vzeti veliko časa tako pri izbiri modela, kjer si lahko pomagamo z indeksi donosnosti kot pri iskanju ustreznega primerka.

Lepo ohranjene lancie gamme berline iz začetka 80-ih let prejšnjega stoletja, ki so jih prodali zaradi visoke cene in vprašljive zanesljivosti bore malo, lahko danes preštejemo »skoraj« na prste ene roke, a da bo zato njihova vrednost čez desetletje ali dve občutno višja, ni mogoče napovedati.

