

CLASSIC DRIVER

Fünf Sammlerautos, die Sie diese Woche in Ihre Garage stellen sollten

Lead

Würden Sie uns fragen, welche fünf Autos in unserer perfekten Garage stehen würden, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass die Auswahl von Woche zu Woche variiert. Was vor allem daran liegt, dass wir immer wieder wenig bekannte und auch sonst wunderbare Modelle im Classic Driver Markt entdecken!



Micro Maschine

Natürlich haben wir alle schon vom Fiat 500, dem 126 und dem 600 gehört. Und einige der treuesten Fans der italienischen Marke werden auch noch den 2300 S und den 130 kennen. Aber dieses kleine 750 Vignale Coupé läuft selbst bei Kennern meist unter dem Radar. Die renommierte Carrozzeria Vignale aus Turin hatte sich durch die Zusammenarbeit mit Enzo Ferrari sowie durch Entwürfe für Maserati und Lancia einen Namen gemacht, bevor sie 1961 nur einen Steinwurf vom Fiat-Werk in Mirafiori im Turiner Stadtteil Grugliasco ein neues Designstudio mit angeschlossener Kleinserien-Fertigung gründete.

Die räumliche Nähe erwies sich als praktisch, und auf dem Fahrgestell des Fiat 600 D machte sich Vignale an ein stilvolles und dennoch perfekt nutzbares Coupé, von dem am Ende weniger als 100 Exemplare entstanden. Dieses schöne Exemplar Baujahr 1962 wurde vom Markenexperten Berni Motori aus Lodi restauriert und ist das vermutlich einzige in Großbritannien zugelassene 750 Vignale Coupé. Eine Reihe von Zutaten aus dem Abarth-Teilregal macht es zusätzlich reizvoll. Speziell durch den Motor, ein 1,05 Liter großer Vierzylinder aus dem Autobianchi A112 Abarth, der es mit einem Weber 32/34-Vergaser auf 70 PS bringt. Wenn Sie bei der Suche nach einem Klassiker ein kompaktes Modell mit italienischem Charme ins Auge fassen, dann trifft dieser zum Verlieben schöne kleine Italiener voll ins Schwarze!

[AUTO ANSEHEN](#)





„Da ist eine Eidechse auf der Strecke!“

Grand Prix von Singapur 2016: Als Max Verstappen über Bord funkte, ausgangs einer kniffligen Kurve eine riesige Eidechse gesehen zu haben, dachten seine Ingenieure und die TV-Kommentatoren zunächst, er hätte den Verstand verloren. Bis die Kamera nach unten schwenkte und zeigte, wie die Godzilla-ähnliche Kreatur über die Strecke stapfte. Doch so verrückt dieser Vorfall auch gewesen sein mag, im GT-Rennsport gab es schon eine Eidechse, lange bevor Verstappen überhaupt seine Go-Kart-Zeit hinter sich gelassen hatte.

Die Rede ist von diesem Porsche 911 GT3 der Generation 997, der 2007 vom Team Flying Lizard bei den 24 Stunden von Le Mans eingesetzt wurde. Danach änderte er seine auffallende Eidechsen-Optik und gewann, nun in einem rot/silberner Look, im selben Jahr mit Jörg Bergmeister und Marc Lieb die GT2-Klasse bei Petit Le Mans in Road Atlanta. Nach einem weiteren Rennjahr wurde das Auto 2009 bei Jerry Woods Enterprises nicht nur komplett überholt, sondern zugleich zurück auf seine „Le Mans 24 Hour 2007 Art Car“-Livery lackiert. Dafür verantwortlich zeichnete der legendäre kalifornische Künstler Troy Lee. Mit dem Ziel, „den Wagen selbst im Stillstand mit 320 km/h fahren zu lassen!“ Der mit Werksunterstützung neben Bergmeister und Lieb auch von Patrick Long und Patrick Pilet pilotierte Porsche ist einer von 35 RSR auf 997-Basis und heute wieder ein echter Publikumsliebbling. Er wird bei der Broad Arrows Auktion vom 27. April versteigert und ist bei zahlreichen historischen Events startberechtigt – darunter Porsche Rennsport Reunion, Le Mans Classic, Classic 24 Hour Daytona und Masters Historic Racing.

[AUTO ANSEHEN](#)



Ein G-Modell als Hingucker

Es gibt Dutzende von Varianten des Mercedes G-Modells, die zeigen, wie vielseitig der ursprünglich explizit fürs Militär entwickelte Geländewagen sein kann. Sie brauchen ein Auto, das beim Parken vor Harrods die Blicke auf sich zieht? Nehmen Sie einen G. Sie brauchen ein zuverlässiges Arbeitstier, das Berge erklimmen kann, ohne ins Schwitzen zu kommen? Sie haben es erraten, eine G-Klasse wird es tun. Zu den originellsten Derivaten in der inzwischen 45 Jahre langen Laufzeit des G-Modells zählt das Cabrio der W463-Serie. Von diesem wohl coolsten und seltensten Modell wurden zwischen 1997 und 2000 bei Steyr-Daimler-Puch in Graz nur 154 Exemplare gebaut, darunter dieser offene G320-Sechszylinder mit 215 PS Baujahr 1999.

Der aktuell in Florida stehende G in der kultigen Metallicfarbe Brillantsilber verfügt über viele optionale Extras, darunter zweifarbige 18-Zoll-AMG-Leichtmetallfelgen und rote Ledersitze. Während der populäre Mercedes Geländewagen Gerüchten zufolge bald neu als vollelektrische Version in die Showrooms kommt, kommen wir angesichts solcher Aussichten nicht umhin, uns noch tiefer in dieses Cabrio zu verlieben!

[AUTO ANSEHEN](#)



Französischer Wankel

Die bis 1975 (Übernahme durch Peugeot) selbständige Marke Citroën war in den 1970er-Jahre ein Unternehmen mit einer Mission. Die Franzosen wollten die bequemsten Autos, angetrieben von den innovativsten Motoren, mit hydropneumatischen Federungen und Innenräumen, deren Stil und Charme ausstrahlte wie nichts anderes auf der Straße. Während die DS und der SM als Krönung jener glanzvollen Citroën-Ära gelten, verdient der oft übersehene und wie der SM von Robert Opron gestylte GS (für „Grande Série“) etwas mehr Anerkennung. Er kam 1970 auf den Markt und wurde schon 1971 zum „Auto des Jahres“ gekürt. Auch wenn der GS der unteren Mittelklasse zuzurechnen war, hob er sich durch seine anspruchsvolle Technik (Hydropneumatik und sehr gute Aerodynamik) von anderen Fahrzeugen dieser Klasse ab.

Neben luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotoren gab es den GS zwischen September 1973 und Oktober 1975 auch als „Biorotor“. Dahinter verbarg sich ein Modell mit Zweischeiben-Kreiskolbenmotor (2 x 479,5 ccm) von Comotor, einem Joint-Venture von Citroën und NSU. Der vom Motor des NSU Ro 80 abgeleitete Wankel leistete 107 PS und trieb auch hier die Vorderräder an. Das reichte immerhin für eine Spitze von 185 km/h, doch genossen hier dank der Hydropneumatik von Citroën Komfortattribute Priorität gegenüber maximaler Geschwindigkeit. Insgesamt wurden nur 847 Biorotor-GS gebaut, darunter dieses 2016 von der Mullin Collection in den Niederlanden aufgekaufte Exemplar von 1973. Es wird am 26. April bei einer Gooding & Company Auktion zusammen mit anderen Modellen aus der Mullin Collection versteigert und stellt eine einmalige Gelegenheit dar, ein seltenes und technisch originelles Stück französischer Ingenieurkunst der 70er-Jahre zu erwerben.

[AUTO ANSEHEN](#)





King of Cool

Der 365/4 GTB Daytona gehört zu den ikonischsten Sportwagen, die jemals das Wappen mit dem Cavallino Rampante trugen. Ein Fastback-Ferrari, der sowohl von Hollywood-Größen als auch von Motorsport-Legenden gefahren wurde. Die Proportionen des zweisitzigen Fließheck-Coupés aus der Feder von Pininfarina-Designer Leonardo Fioravanti betonen das Frontmotor-Konzept – mit langer Haube, knapper Fahrgastzelle und kurzem Heck. Unser Modell von 1970 gehört zu den bis 1971 gebauten Versionen mit vorderem Plexiglasband. Es geht bündig in die Motorhaube über und verbindet die seitlich in die Kotflügel hineinragenden Blinker miteinander. Die Doppelscheinwerfer sind feststehend hinter den Plexiglasabdeckungen installiert, erst später kamen Klappscheinwerfer zum Einsatz. Der 4,4-Liter-Colombo-V12 war in den 1960er- und 1970er-Jahren ein absolutes Must-have unter den Luxus-Grand-Tourern. Bei diesem von Girardo und Co. angebotenen Daytona treibt er ein Modell in der Farbe Blu Sera über einem Interieur in schwarzem Connolly-Leder an. Mehr Charisma und mühelose Coolness gehen kaum.

Der Daytona mit Chassisnummer 13537 hatte erst drei Vorbesitzer. Er wurde neu auf Giuseppe Minganti in Bologna zugelassen, der ihn mit knapp 15.000 Kilometern auf der Uhr 1976 an den Rennfahrer und Ferrari-Liebhaber Fabrizio Violati verkaufte. Der Erbe eines 1899 gegründeten italienischen Mineralwasser-Imperiums stellte den Wagen zusammen mit vielen anderen Vollblütern in seine in San Marino aufgebaute Maranello Rosso Collection, wo er fast vier Jahrzehnte überwiegend unbewegt stand. Nach Violatis Tod 2010 wurde der Daytona 2014 zugunsten eines britischen Sammlers versteigert. Max Girardo war nach einer Testfahrt begeistert und bezeichnete dieses mit seinen originalen Bologna-Nummernschildern offerierte Exemplar als den „am besten zu fahrenden Ferrari 365 GTB/4 Daytona, dem ich je begegnet bin“ – ein großes Lob, wenn man bedenkt, dass Experten wie er im Laufe der Jahre zahlreiche Ferrari aus der goldenen Ära gesehen und bewegt haben!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

