

CLASSIC DRIVER

Top 5 Supercars der 90er: Unsere liebsten Super-Flundern

Lead

Wir stellen fünf unserer liebsten 90er-Supercars aus dem Classic Driver Marktplatz vor.

Die 90er-Supercar-Jahre lassen sich als Kickdown beschreiben, den man bei einer Ausgangsgeschwindigkeit jenseits der 300 km/h vollzieht. Während der gefürchtete Lamborghini Diablo Anfang des Jahrzehnts noch mit 325 km/h als schnellstes Serienauto der Welt galt, wurde er nur wenig später von Super-Flundern wie Jaguar XJ220, Bugatti EB110 und – zur Krönung – McLaren F1 kompromisslos degradiert.

#5 Aston Martin Vantage: Die Anti-Flunder





Dass die radikale Flunder-Form in den 90er Jahren eigentlich Hochkonjunktur hatte, hielt Aston Martin nicht davon ab, seinen Traditionen treu zu bleiben. Denn während die meisten Supercars etwa eine Handbreit höher als einen Meter waren und ihren Passagieren beim Einstieg einiges abverlangten, gelang der Zustieg in den gut 1,3 Meter hohen V8 Vantage V550 höchst komfortabel. Seinen aerodynamischen Nachteil versuchte der V8 Vantage mit schierer Leistung wettzumachen. Auch wenn das Gentleman-Supercar vermutlich nie die Kurvenhatz gegen einen F50 gewonnen hätte, ging es doch doch stets „fast forward“, wenn der 550 PS starke Kompressor-V8 zum Leben erwachte.

[zum Angebot im Classic Driver Marktplatz >>](#)

#4 Ferrari F50: Ein Playboy ohne Limits





Der Ferrari der 90er-Supercar-Jahre, der F50, wirkte ein bisschen wie der Playboy dieser Ära. Auch im Vergleich zu seinen Brüdern. Während der 288 GTO noch fast vornehm und der F40 immerhin in sich schlüssig war, wirkte der Super-Ferrari zum 50. Geburtstag der Marke optisch etwas über-powered. Zudem konnte man den Geschwindigkeits-Rausch dank Targadach jederzeit auch offen genießen, was das No-Limits-Image des F50 unterstrich. Doch die extrovertierte Hülle des F50 aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff war keineswegs nur eine Fassade, sondern verbarg technische Highlights wie etwa den 4,7-Liter-V12, der auf einem Formel-1-Triebwerk basierte. Um die Haltbarkeit zu sichern, wurde die Höchstdrehzahl von 15.000/min. auf 8.700/min. abgesenkt und der Hubraum erweitert. So konnte eine Leistung von 520 PS, eine Beschleunigungszeit von 3,8 Sekunden von (0 auf 100 km/h) und eine Vmax von 325 km/h erzielt werden. 349 Exemplare wurden gebaut. Der Preis betrug etwa 380.000 Euro.

[zum Angebot im Classic Driver Marktplatz >>](#)

#3 Lamborghini Diablo: Der Teufel persönlich



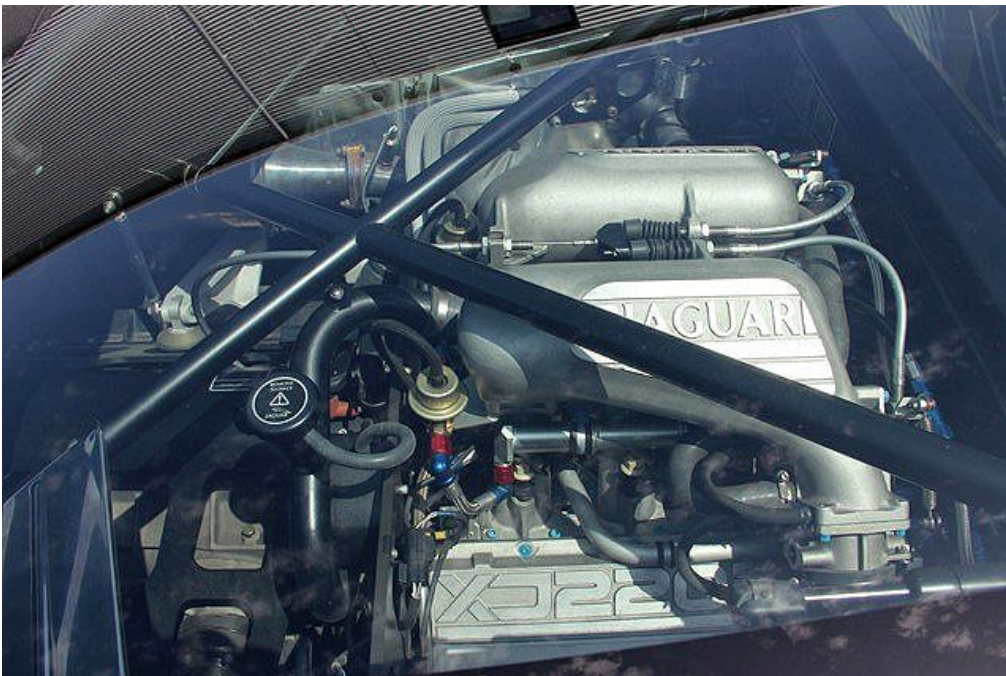


Als Nachfolger des wohl bizarrsten 70er-Jahre-Supercars, dem Lamborghini Countach, konnte der Diablo eigentlich nur verlieren. Und er tat es, zumindest was das Styling betraf. Trotzdem war der unter Eigentümer Chrysler entwickelte Zweisitzer ein hundertprozentiges Supercar. Denn das Projekt P132, wie die neue Baureihe aus Sant'Agata in der Entwicklungsphase genannt wurde, sollte schließlich einmal das schnellste Serienauto der Welt werden. So wurde der größere und schwerere Nachfolger des Countach mit mehr Leistung bestückt. Der anfangs 5,7 Liter messende V12 entfachte 492 PS und trieb den Diablo auf 325 km/h. Check! Als wäre das nicht schon für den Titel genug gewesen, soll der Teufel einmal in Nardo (laut Hersteller-Messungen) eine Vmax von 337 km/h erreicht haben. Vor über zwanzig Jahren!

[zum Angebot im Classic Driver Marktplatz >>](#)

#2 Jaguar XJ220: British Hypercat





Die Geschichte des XJ220 begann bereits Ende der Achtzigerjahre. Genau 1988 stellte Jaguar die Studie des 4,9 Meter langen, zweisitzigen Coupés erstmals einem größeren Publikum vor – auf dem Genfer Autosalon. Das Auto hatte zu diesem Zeitpunkt noch einen V12-Motor unter der langgestreckten gläsernen Heckklappe. Ein Aggregat, mit dem Jaguar sportliche Rennerfolge verbuchen konnte – denn die Le-Mans-Siegerwagen von 1988 und 1990 verfügten in Grundzügen über eben diesen Motor. 450 PS waren vom ehemaligen Jaguar-Chefkonstrukteur Jim Randle vorgesehen worden. Doch die Zeit zwischen dem ersten Messeauftritt und dem Stapellauf brachte neben einem Konstruktorswechsel – verantwortlich gemacht wurde zwischenzeitlich der schillernde Schotte Tom Walkingshaw – auch einen neuen Motor mit sich: Der 3,5-Liter-V6 mit Garret-Bi-Turbolader leistete 542 PS bei 7000/min und 644 Nm Drehmoment bei 4500/min. Das Aggregat beschleunigte den XJ220 in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bis auf 341 Sachen. Ab 1992 rollten binnen zwei Jahren immerhin 283 Exemplare des von Hand gefertigten Sportwagens aus den Hallen im englischen Bloxham, in denen später einmal Aston Martin die Modelle DB7 und DB7 Vantage bauen sollte.

[zum Angebot im Classic Driver Marktplatz >>](#)

#1 Bugatti EB110 SS: Seltsam, elegant, angsteinflößend





Wenn man unter den 90er-Supercars einen Exoten ausmachen wollte, dann wäre es der Bugatti EB110, der Vorgänger des 400-km/h-Seriensportlers Bugatti Veyron 16.4, gewesen. Der zwischen 1991 und 1995 gebaute Sportwagen war seltsam, elegant und angsteinflößend zugleich. Wer in seinem Cockpit platznahm, wusste, dass die Fahrt unvergesslich werden würde. Befeuert von einem fast winzigen 3,5-Liter-V12 mit fünf Ventilen pro Zylinder, der dank vier IHI-Turbolader mit Ladeluftkühlung zwischen 560 und 611 PS leistete. Der stärkere EB 110 Super Sport, kurz SS, brachte es selbst in der mit acht Katalysatoren ausgestatteten Exportvariante für den US-Markt auf 600 PS. Obendrein verfügte der Bugatti über einen permanenten Allradantrieb, was zu der Zeit eine Innovation unter den Supercars war. Der 1.570 Kilogramm schwere EB 110 SS erreichte in 3,26 Sekunden Tempo 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von über 350 km/h.

[zum Angebot im Classic Driver Marktplatz >>](#)

Weiterführende Links

Weitere Supercars der 90er Jahre finden Sie im [Classic Driver Marktplatz](#).

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/top-5-supercars-der-90er-unsere-liebsten-superflundern>
© Classic Driver. All rights reserved.