

CLASSIC DRIVER

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

Lead

Auch heute stellen wir Ihnen wieder fünf handverlesene Klassiker und Sammlerfahrzeuge vor, über die wir beim morgendlichen Espresso gestolpert sind. Bei fast 9.000 aktuell gelisteten Autos ist wirklich für jeden Fahrertyp etwas Passendes dabei!



Der König unter den Clios

Führt man sich die Größe heutiger Schräghecklimousinen vor Augen, ist es kaum zu glauben, wie kompakt der liebenswerte Clio von Renault in seiner ersten Generation noch war. Streckt sich die seit 2019 gebaute fünfte Generation gerade vier Meter lang, maß der 1990 vorgestellte Clio 1 lediglich 3,70 Meter, bot aber dennoch genug Platz für vier Erwachsene. Seine Abmessungen und die filigranen Dachsäulen machen heute seinen Charme aus, vor allem im blauen Metallic-Ton Sports Blue der heißen Williams-Version. Gedacht als Homologationsmodell für die FIA Gruppen A und N, war sie auch eine Referenz des Motorenlieferanten Renault an seinen damaligen Formel-1-Partner Williams. 1993 brachte Renault den Clio Williams in einer limitierten Auflage von 3.800 Exemplaren auf den Markt (1.300 mehr als für die Homologation benötigt). Sie war so schnell ausverkauft, dass man 1.600 weitere Exemplare nachschob.

Heute sind die Clio Williams mit ihren goldenen Speedline-Felgen, dem 147 PS starken Zweiliter-16V-Motor und dem betont sportlich abgestimmten Fahrwerk bei Sammlern und Fans gallischer Hot Hatches gleichermaßen begehrt. Dieser in Portugal zum Verkauf angebotene Clio Williams 2 Baujahr 1994 wurde im Jahr 2000 in seiner Originalfarbe frisch lackiert, ist ansonsten absolut original und wurde bislang 135.000 Kilometer bewegt.

[AUTO ANSEHEN](#)



Der extremste E-Type ever

Was haben wir im Laufe des Jahre nicht schon alles an Jaguar E-Type gesehen: Scheunenfunde, Concours-Sieger, Gewinner von „Low-Drag“-Rennen, elegante Cabrios – von allen gab es wahrscheinlich zumindest schon ein Exemplar, das im Classic Driver Markt auftauchte. Was wir mit Sicherheit noch nie gesehen haben, ist dagegen ein E-Type mit einem 7,0-Liter V8 aus amerikanischer Abstammung unter der langen Motorhaube.

Die Väter hinter diesem Jag mit Spitznamen „Egal“, Rob Beck und Geoff Richardson, beide erfahrene Racer und Ingenieure, hatten eine Vorliebe für den Einbau hubraumstarker US-Motoren in kleine englische Rennwagen. Wie zum Beispiel den Einbau eines 3,5-Liter-V8 von Buick in einen Formel Junior von Cooper. Doch diese E-Type-Aktion war noch mal etwas ganz Anderes und wurde seitdem auch nie mehr wiederholt. Das Duo quetschte einen Ford Galaxie 427ci-Motor mit NASCAR-Genen in den Motorraum eines 62er-E-Type. Mit 470 PS aus der Tuningschmiede von Holman & Moody, umfangreich überarbeitetem Fahrwerk und verstärktem Rahmen steuerten ihn Beck und Barrie Williams zwischen 1964 und 1968 zu 14 Siegen und acht Podiumsplätzen – ein Schrecken englischer Rennstrecken. 1972 kam „Egal“ zunächst nach Schottland, Ende der 80er-Jahre in die USA (wo man zwischenzeitlich einen 8,5-Liter-V8 installierte) und 2018 zurück ins UK.

Eingesetzt und vorbereitet von CKL Developments sorgte er 2021 in Goodwood und beim Bergrennen Shelsley Walsh für viele vor Staunen offene Münder. Und ist nun bereit für den nächsten Raubkatzen-Dompteur. Frage nur: wer traut sich zu, das Biest zu bändigen?

[AUTO ANSEHEN](#)





Perfekte Spezifikation

Der erste von bislang fünf Besitzern dieses im November 1994 neu an den französischen Ferrari-Importeur Charles Pozzi gelieferten Ferrari F355 entschied sich für die „sichere“ Farbkombination Rosso Corsa über einem schwarzen Interieur. Vielleicht keine schlechte Entscheidung, zumal als darum ging, das gute Stück weiter zu verkaufen. Aber obwohl wir alle ein bisschen Rosso auf einem Ferrari mögen, lassen Nicht-Rote-Farben unsere Herzen noch höher schlagen. Wie auch bei diesem Exemplar, das auf Wunsch des bislang letzten Owners neu im Farbton Blue Chiaro lackiert wurde.

Das eigentliche Sahnestück ist jedoch weder der neue Außenanstrich noch das Sechsgang-Schaltgetriebe. Sondern das ebenfalls neu kostümierte Interieur als eine Symphonie aus sattem hellbraunen Leder, das die Sitze, die Mittelkonsole und das Armaturenbrett füllt und den gesamten Charakter dieses Traumautos aus den 1990er-Jahren verändert. Gerade als wir dachten, es könnte nicht mehr besser werden, kam noch ein Goodie dazu: ein Klappenpuff von Capristo!

[AUTO ANSEHEN](#)



Erster Lambo Markenpokal-Racer

Sei es in der DTM oder in Le Mans – heute ist ein Lamborghini Huracán fester Bestandteil eines jeden GT3-Starterfeldes. Mitte der 1990er-Jahre war das noch ganz anders, ehe der 1996 auf dem Genfer Salon vorgestellte Diablo SV-R den ersten offiziellen Einsatz der Bologneser Marke im Motorsport ankündigte. Der SV-R wurde für den ersten Lambo-Markenpokal, nach dem Hauptsponsor „Philippe Charriol SuperSport Trophy“ genannt, entwickelt und in einer Auflage von nur 32 Stück gebaut. Und zwar so, dass man die Autos bei Bedarf problemlos zu Straßenfahrzeuge zurückbauen konnte. Die Coupés waren sowohl für professionelle Fahrer als auch für Top-Lamborghini-Kunden gedacht, die mit ihrem Auto auf der Rennstrecke Spaß haben wollten. Das erste Rennen mit 27 Fahrzeugen fand im Rahmenprogramm der 24 Stunden von Le Mans statt – vor ziemlich begeisterten Zuschauern.

Obwohl sie den straßentauglichen Diablo relativ ähnlich sahen, verfügten die SV-R über verbesserte Bremsen, ein strafferer Fahrwerk, Scheiben aus Lexan-Kunststoff statt Glas und einen 5,7-Liter-V12 mit 540 PS. Insgesamt verbaute Lamborghini im SV-R etwa 250 neue Teile. Von den 32 Rennwagen sind heute wahrscheinlich nur noch sehr wenige original und voll fahrbereit. Was dieses schöne Exemplar – das nur im Jahr 2000 eine frische Lackierung erhielt – zu einem besonders attraktiven Stück Markengeschichte macht. Es ist das zehnte aus der 32-er-Serie, war 25 Jahre im Besitz des belgischen Diablo- und Countach-Sammlers und -Experten Jacques Peirs und hat erst 17.232 Kilometer auf der Uhr.

[AUTO ANSEHEN](#)



BMW mit Bertone Body

Wenn Sie ein Liebhaber klassischer BMW sind, sollten Sie die RM Sotheby's Auktion in der Motorworld München nicht verpassen. Denn wenn dort am 23. November der Hammer geschwungen wird, stehen neben einigen der besten Hochleistungsfahrzeuge der Marke auch weniger bekannte Exemplare wie dieses wunderschöne 3200 CS Coupé zum Verkauf. Der von Giorgetto Giugiaro während seiner Tätigkeit für Bertone entworfene Viersitzer wurde als Nachfolger des BMW 503 zwischen 1962 und 1965 je nach Quelle in 538 oder 603 Exemplaren gebaut; im Jahr 1963 - in dem auch „unser“ Modell entstand - waren es lediglich 132. Die Karosserien entstanden bei Bertone, wurden dann per Bahn nach München transportiert, wo die Endmontage erfolgte. Der BMW 3200 CS war der letzte BMW mit traditioneller Rahmenbauweise ohne selbsttragende Karosserie. Auch das Getriebe war (wie bei 501/502, 503 und 507) nicht direkt am Motor angebaut, sondern in Höhe der Vordersitze elastisch am Rahmen befestigt und durch eine kurze Gelenkwelle mit dem Motor verbunden.

Letztmals angetrieben vom 3,0-Liter-OHV-V8 mit 160 PS verspürte das Coupé italienischen Charme, definierte mit dem großen Glashaus, der zugespitzten Bugpartie und dem „Hofmeister-Knick“ in der C-Säule aber auch schon die künftige Designsprache der Bayern. Das bei RM zur Versteigerung stehende Modell wurde neu an den Hamburger Händler Fendler & Ludenmann verkauft, blieb bis 2008 in Deutschland, um dann in die finnische Munich Masterpiece Collection zu wechseln.

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

