

CLASSIC DRIVER

Wetten, dass Sie keine bessere Fünfer-Garage finden als dieses ikonische Quintett?

Lead

RM Sotheby's London Auktion vom 2. November ist randvoll mit ikonischen und jeder Top-Sammlung der Welt würdigen Klassikern. Wir haben unsere fünf Favoriten herausgepickt, darunter einen Homologations- Special-Porsche, einen Colombo-V12-Ferrari und Jaguars größten Rennwagen für die Straße.

Seit 2007 beehrt RM Sotheby's London mit einigen der weltweit unwiderstehlichsten Sammlerautos. Und dieses Jahr macht keine Ausnahme. [Am 2. November kehrt RM Sotheby's in die britische Hauptstadt zurück](#), um eine veritable Auswahl an verlockenden Klassikern zu versteigern, unter denen Sie mit ziemlicher Sicherheit Ihr Traumauto aus der Kindheit finden. Konfrontiert mit so vielen unglaublichen Losen kann es schwierig werden, den Überblick zu behalten. Deshalb haben wir eine Liste mit fünf unserer Lieblingsautos zusammengestellt, die auch Sie nicht verpassen sollten!



Standing Ovation

Dieser [Mercedes-Benz](#) 300 SL mag in der klassischen Farbkombination lackiert sein, mit der man gewöhnlich einen „Flügelträger“ verbindet. Doch ist dieses Exemplar alles andere als gewöhnlich. Denn mit Herstellungsdatum September 1954 gehört es zu den frühesten Modellen, die Stuttgart verließen. Zugleich handelt es sich um einen extrem seltenen „Standwagen“, der auf dem Mercedes-Stand der Earls Court Motor Show von 1954 posierte.

Doch so faszinierend seine Ursprünge auch sind, so beeindruckend ist auch seine Besitzergeschichte. Im August 1956 ging der SL an seinen ersten Privatbesitzer, Mr Charles Gardner. Der stellte den „Gullwing“ schon bald für rund 20 Jahre in die Scheune einer Apfelfarm in Sussex. Überließ ihn dann seiner Tochter, die ihn in Frankreich neu zuließ. Im Oktober 2000 kehrte der SL, nun im Besitz von Gardners Sohn, wieder ins UK zurück und blieb seitdem weiter in Familienbesitz. Heute präsentiert sich dieser wohl letzte aus Privatbesitz in eine Auktion gelangte 300-SL-Messewagen mit matching numbers für das Chassis, die Karosserie und den Motor. Auf Initiative der Gardner-Familie wurde er zwischen 2005 und 2010 einer umfassenden Restaurierung unterzogen. Wie damals auf der Messe steht er wieder auf coolen Rudge-Felgen und glänzt noch immer in seiner Originalfarbe Silbergrau Metallic über einem blau karierten Interieur. Ein Traum-Objekt für jeden, der auf der Suche nach einem Weltklasse-Exemplar des begehrtesten Mercedes-Klassikers aller Zeiten ist.

[AUTO ANSEHEN](#)



Bereit für den Catwalk

Das Konzept eines „Rennwagens für die Straße“ ist fast so alt wie das Automobil selbst. Aber wohl keiner hat diesen Auftrag so konsequent umgesetzt wie die Raubkatzen-Marke [Jaguar](#), die auf Basis des dreimaligen Le-Mans-Siegers D-Type den nur leicht für den Straßenverkehr gezähmten XKSS zauberte. Dazu nutzte man in Browns Lane 18 noch nicht fertig gestellte D-Type-Chassis, die zur Erlangung einer Straßenzulassung nur mit einer höher gezogenen Windschutzscheibe und einer Beifahrertür ausgestattet wurden. Und mit gerade genug Wetterschutzausrüstung, um bei einem plötzlichen Wolkenbruch nicht völlig durchnässt zu werden.

Dieser Wagen, XKD 540, wurde 1958 im Werk montiert und ist einer von nur zwei XKSS, die ihre Renn-Chassisnummer behalten haben. 1960 wich der anfangs installierte 3,4-einiger 3,8-Liter-Reihensechszylinder, behielt aber den originalen Zylinderkopf. Sowohl das Monocoque-Chassis mit daran angeflanschem vorderen Hilfsrahmen als auch die matching-numbers Karosserie sind makellos erhalten. Nach erfolgreichen Renneinsätzen im UK und in Australien kehrte der XKSS 1972 nach England zurück, ehe ihn 1985 Hermann Graf von Hatzfeldt aus Wissen/Sieg erwarb. Der Graf setzte den XKSS bei der Mille Miglia Storica und mehreren Ausgaben des Oldtimer-GP auf dem Nürburgring ein und verkaufte ihn 2008 an Jaroslav Pawluk aus Schwalmatal; der bislang letzte Eigner übernahm ihn 2017. XKD 540 wurde zuletzt von den Experten von [CKL Developments](#) gewartet und ist der erste XKSS, der in Europa unter den Hammer kommt. Eine nicht zu verpassende Gelegenheit, die verlockendste Großkatze von allen zu erwerben.

[AUTO ANSEHEN](#)





Colombo Cruiser

[Ferraris](#) legendärer Colombo- V12 trieb viele der erfolgreichsten Rennwagen des Unternehmens während ihrer goldenen Ära an. Darunter den 250 SWB und den 250 GTO, aber auch einen der attraktivsten Grand Tourer, der jemals Maranello verließ: den 1962 auf dem Pariser Salon enthüllten 250 GT/L Berlinetta Lusso. Angetrieben wurde er von Ferraris „Tipo 168 U“-Motor – der ausgefeiltesten Version des Dreiliter-Short-block-V12 von Gioacchino Colombo. Der Lusso profitierte auch an anderer Stelle von rennsportlichen Erkenntnissen, zum Beispiel in Form von Scheibenbremsen, Federbein-Paketen rundum und einem hinteren Watt-Gestänge, das bereits im 250 GTO zur Perfektion verfeinert wurde.

Dieses Exemplar Baujahr 1964 (Chassis 5913) mit seiner von Pininfarina entworfenen und von Scaglietti in Form gebrachten Karosserie sieht in seiner neu aufgespritzten Originalfarbe Grigio Argento absolut bezaubernd aus. Es besitzt noch immer das originale Getriebe und den gerade erst in diesem Jahr bei [Joe Macari](#) gründlich überholten Motor. Dazu seit 2019 das Ferrari Classiche-Zertifikat. Der Lusso verbrachte die ersten rund 35 Jahre seines Autolebens in in den USA, ehe er Ende des Jahrhunderts ins Vereinigte Königreich gelangte. 2018 setzte ihn sein damaliger Londoner Besitzer bei der Rallye „Padre-Figlio“ in Monaco ein. Dieser 250 hat vielleicht nie ganz den gleichen Rennsportruhm erlangt wie seine Stallgenossen mit Colombo-Power, aber wir können uns nie sattsehen an diesen wunderschönen Chromteilen und dem geschwungenen Kamm-Heck.

[AUTO ANSEHEN](#)



David Browns Bester

Als der [Aston Martin](#) DB5 mit [Touring Superleggera](#)-Karosserie im September 1963 auf der Frankfurter IAA debütierte, muss der bei Rennfahrern, Prominenten und Geheimagenten gleichermaßen beliebte Firmenboss David Brown eine Ahnung von der Magie gehabt haben, die er mit diesem Sportwagen in die Welt bringen würde. Heute ist er vor allem dank seines Auftritts im James-Bond-Film „Goldfinger“ eines der Autos mit dem höchsten Wiedererkennungswert aller Zeiten. Dabei hat der DB5 weit mehr zu bieten als seine zahlreichen Auftritte auf der Leinwand – wie die rund 170 Verbesserungen gegenüber dem Vorgängermodell DB4.

Dieser Wagen wurde als Rechtslenker und zunächst in der Farbe Black Pearl Ende Dezember 1964 erstmals zugelassen und blieb bis heute in britischem Besitz. Der bislang letzte Eigner kaufte den DB5 im Oktober 2014. Als gewissenhafter Hüter seiner Klassiker entschied er sich, eine bereits 20 Jahre zurückliegende Restaurierung aufzufrischen. Dabei setzte er die Standards so hoch, dass sich das Ganze zu einer Totalrestaurierung ausweitete. Unter Aufsicht des Markenexperten Stephen Archer wurde die Karosserie beim Restaurierungsbetrieb Oselli bis auf das blanke Metall abgeschliffen und in der Werksfarbe dunkelgrau neu lackiert. Auch das Interieur wurde komplett neu ausgestattet sowie alle mechanischen und elektrischen Systemkomponenten erneuert – in Summe zu Kosten von 300.000 Pfund. Aus Komfortgründen erhielt der von seinem Original-Motor angetriebene DB 5 eine Servolenkung und als Sahnehäubchen einen Satz brandneuer Borrani-Speichenfelgen. Als Lohn für die Mühen gab es für die Restaurateure im Juli 2021 die „Aston Martin Works Assured Provenance Gold“-Zertifizierung. Jetzt ist das Auto auf der Suche nach einem neuen Besitzer, und nun könnten Sie an der Reihe sein, sich am Steuer dieses makellosen DB5 wie 007 zu fühlen

[AUTO ANSEHEN](#)



Schwarze Schönheit

In den über 60 Jahren, in denen der 911 jetzt gebaut wird, hat [Porsche](#) immer wieder unglaubliche Varianten seines Heckmotor-Wunders aus dem Hut gezaubert. Aber um ehrlich zu sein, hätten sie auch mit dem Carrera 2.7 RS aufhören können – wir wären absolut happy gewesen. Leider für uns alle wurden insgesamt nur 1.580 Exemplare des „Bürzels“ produziert, darunter 1.308 in der Touring-Spezifikation „M472“, wie dieses Exemplar.

Der neu im April 1973 in Großbritannien ausgelieferte Rechtslenker betörte schon damals in der äußerst eleganten Werkskombination aus schwarzer Außenfarbe über einem schwarzen Interieur aus Kunstleder und Cord. Zu den kostenpflichtigen Extras zählten eine getönte und beheizte Heckscheibe, ein elektrisches Schiebedach, elektrische Fensterheber und Sportsitze. Unter den durch die Bank britischen Besitzern war ab April 1984 auch der weltbekannte Fotograf Ray Massey, der mit dem RS zu wichtigen Fotoshootings reiste. Er behielt den Porsche bis Juni 1992, ehe er den damals noch ohne Heckspoiler ausgestatteten RS 2.7 in die Obhut des bislang letzten Besitzers gab. Dieser machte sich ohne Umschweife an eine keine Kosten scheuende Restaurierung bei zwei Porsche-Spezialisten aus Dartford. Noch immer mit seinem originalen Luftgekühlten im Heck, befindet sich der 2.7 RS in einem fabelhaften Zustand, wenn auch mit einer schönen leichten Patina und endlich auch dem so ikonischen Heckbürzel. Er errang im Gefolge der Restaurierung zahlreiche Preise bei britischen Concours – daher wäre jede Sammlung glücklich, diese schwarze Schönheit demnächst in ihre Reihen aufnehmen zu können.

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

