

CLASSIC DRIVER

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

Lead

Wie in den besten gemischten Tüten finden wir jedes Mal, wenn wir tief in den Classic Driver Markt eintauchen, köstliche Süßigkeiten. Zu den Marktfunden dieser Woche zählen eine unschlagbare Superlimousine, das großartigste tanzende Pferd ohne Ferrari-Emblem und ein deutscher Tourenwagen-Star...



Autobahn-Stürmer

Wenn allgemeiner Konsens darüber besteht, dass die besten Fahrerautos in den späten 1990er- und frühen 2000er-Jahren auf den Markt kamen, dann ist es nicht allzu weit hergeholt zu behaupten, dass eine der famossten Superlimousinen aller Zeiten der [BMW M5](#) der E39-Generation war. Gefällig, aber nicht übertrieben gestylt, komfortabel, ohne träge in die Kurve zu gehen, und leistungsstark, ohne alltagsuntauglich zu sein: der E39 konkurrierte in der Goldlöckchen-Zone, als Computereingriffe den ultimativen Fahrspaß noch nicht beeinträchtigten.□

Dieser [M5](#) aus 2001 kam schon in den Genuss des im Herbst 2000 in die Serie eingeflossenen Facelifts – zu erkennen an den von Standlichtern mit Lichtleitertechnik umfassten Doppelscheinwerfern und den runden Blinkleuchten. Das rechtsgelenkte Exemplar in der Farbe Carbonschwarz ist eines der schönsten Exemplare, die wir in jüngster Zeit gesehen haben, und hat mit seinen beiden englischen Vorbesitzern eine relativ geringe Distanz von 75.633 km zurückgelegt. Die zweifarbige Lederausstattung in Silverstone Black und Grey glänzt in einem einwandfreien Zustand, und Enthusiasten wird das Sechsgang-Getriebe von Getrag nicht entgehen. Es ermöglicht es dem glücklichen Fahrer, maximalen Genuss aus dem 400 PS starken V8 zu ziehen. Was moderne klassische Alltagsautos angeht, gibt es nichts Besseres!

[AUTO ANSEHEN](#)





Blaumetallischer kleiner Dino

Man könnte vermuten, dieser umwerfend schöne Dino sei einer der späteren [246 GT](#), von denen 3.569 Exemplare Maranello verliehen. Aber diese Schönheit in Blau gehört vielmehr zu den nur 153 Exemplaren des von 1967 bis 1969 gebauten ersten Dino: des [206 GT](#). Obwohl die beiden Modelle auf den ersten Blick nahezu identisch sind, basiert der von einem 180 PS starken Zweiliter-Fiat-Motor angetriebene 206 GT auf einem Radstand von nur 2290 Millimeter (246 GT: 2340 mm). Und auch sonst wirkt er zierlicher als der stärkere Bruder. Dank einer Alu-Karosserie und eines ebenfalls komplett aus Leichtmetall gefertigten Motors wiegt er nur 900 Kilo, im Vergleich zu 1080 kg des Nachfolgers.

Dieses in der Schweiz angebotene Exemplar, Chassis 00260, wurde im Januar 1969 in Mailand an seinen Erstbesitzer ausgeliefert. Ende der 2000er-Jahre wurde es auf dessen Initiative vollständig restauriert, mit dem Classiche-Zertifikat ausgezeichnet und danach sogar eine Zeit lang im Museo Ferrari ausgestellt, ehe es dann den Besitzer wechselte. Mit nur 13.100 Kilometern auf der Uhr präsentiert sich der Dino-Ferrari in seiner originalen Kombination aus Blu Dino Metallizzato über einem Interieur in Pelle Nera. Wenn Sie im Jahr 2025 ein paar Concours-Siege einfahren möchten, wäre dieser außerordentlich gut gepflegte Dino eine ausgezeichnete Wahl!

[AUTO ANSEHEN](#)



D-TT-M

Denken wir zurück an die DTM der 2000er-Jahre, tauchen vor unserem geistigen Auge normalerweise die Mercedes C-Klasse, der BMW M3 oder der [Audi A4](#) auf. Dabei wird gern vergessen, dass Abt vor dem Wechsel auf den A4 in den Jahren 2000-2003 sein Glück mit dem Audi [TT-R](#) versuchte. Die Allgäuer verpassten der Design-Ikone riesige Kotflügelverbreiterungen, einen gewaltigen Heckflügel und einen vom Serienmotor des Audi A8 D2 abgeleiteten 4,0-Liter-V8, der bei einem Gewicht von knapp über einer Tonne dank 455 PS leichtes Spiel hatte.

Dieser in den Farben des Biersponsors Hasseröder glänzende Audi TT-R DTM wird am [23. November bei RM Sotheby's München-Auktion](#) versteigert. Es handelt sich um das erste für die Deutsche Tourenwagen-Masters aufgebaute Exemplar. Ein Schwestermodell gewann in der Saison 2002 mit dem Franzosen Laurent Aiello dank zwölf Podiumsplätzen in 20 Läufen den Titel gegen die Konkurrenz aus Mercedes-Benz CLK und Opel Astra V8 Coupé. Wenn Sie im nächsten Jahr an den Läufen zur DTM Classic, bei denen sich die Helden von einst (Fahrer und Autos) treffen, teilnehmen wollen, dann wäre dieser brutale TT-R genau das richtige Modell.

[AUTO ANSEHEN](#)



Golddrausch

40 Jahre, nachdem Joop [Donkervoort](#) 1978 im nördlich von Utrecht gelegenen Dorf Tienhoven mit dem Bau von leichten Sportwagen auf Basis des Lotus Seven begann, brachte der niederländische Sportwagenhersteller den Donkervoort D8 GTO-40 auf den Markt. Dieses besondere Exemplar ist einer der verrücktesten Donkervoorts aller Zeiten. Er wurde von seiner bislang einzigen Vorbesitzerin, ja einer Dame, persönlich designt und fällt schon allein durch eine komplett freiliegende und mattgoldgetönte Karbonfaser-Außenhaut aus dem Rahmen. Und dazu durch viele Extras, die ihn zum ultimativen Rennstreckentier machen.

Nach Öffnen der Motorhaube fällt der Blick auf einen 2,5-Liter-Fünfzylinder von Audi (TFSi), der seine 415 PS per Tremec-Fünfganggetriebe auf den Asphalt bringt. Mehr als genug für einen Sportwagen, der weniger als 730 Kilogramm wiegt. In der Kabine erwarten die beiden Insassen ein Meer aus schwarzem Alcantara und freiliegenden Kohlefaser-Oberflächen. Sechspunktgurte, ein AIM MXS Pista Display, das schwarze Momo-Lenkrad mit Quick Release-Mechanismus und ein Track Safety System mit integriertem Feuerlöschsystem zeugen ebenso wie verstellbare Fahrwerks- und Lenkungskennfelder davon, dass dieser 2019 gebaute Roadster für ernsthaftes Fahren gedacht ist. Es gibt wohl nur wenige Autos, nach denen die Leute öfter den Kopf drehen als nach diesem „Seven, made in Holland“. Und noch weniger, die so fahren wie dieser GTO-40. Also verpassen Sie diesen Golddrausch nicht!

[AUTO ANSEHEN](#)





Rhodesischer Renner

Der anglo-amerikanische Shelby [Cobra](#) mag zwar alle Aufmerksamkeit auf sich ziehen, aber wir hatten schon immer eine Schwäche für seinen britischen Cousin und seine Inspirationsquelle – den [AC Ace](#). Dieses schwarz-grüne Exemplar aus dem Jahr 1961 hat einen im Vergleich zum hauseigenen AC-Reihensechszylinder deutlich stärkeren Bristol-Motor unter der Haube – eine Option, die seinerzeit 22 Prozent mehr kostete als das Serientriebwerk, sich aber bei Rennstreckeneinsätze voll auszahlte. Ursprünglich von R.G.P Edwards – oder Glyn, wie ihn seine Freunde nannten – bestellt, wurde dieser Ace von der Fabrik in Thames Ditton (Surrey) direkt zu Edwards Wohnsitz in Rhodesien geliefert. Kaum in Afrika angekommen, begann Edwards sofort, auf lokalen Rennstrecken in Rhodesien, Südafrika und Mosambik zu dominieren. Insgesamt sammelte er mit dem „Ass“ 84 Pokale, darunter beim allerersten GP von Rhodesien und bei den 9 Stunden von Kyalami.

30 Jahre später verkaufte Edwards Witwe den Ace an den in Südafrika lebenden Engländer Brian Taylor, der ihn restaurieren wollte, dies jedoch nie durchführte. 1999 wurde der weiterhin originalgetreue Wagen vom jetzigen Besitzer entdeckt, der das Auto in die Normandie verschiffte und wieder fahrbereit machte. 2012 fiel die Entscheidung für eine „ground-up“-Restaurierung, um den AC weiterhin so intensiv zu nutzen, wie es dem Besitzer, einem Mitglied des AC Owners Club Frankreich, vorschwebte. Dazu kehrte der Ace ins heimatische England zurück, wo der renommierte AC- und Bristol-Spezialist Andrew Mitchell ihn nochmals komplett neu auffrischte. Jetzt ist dieser wunderschöne und über 60 Jahre alte Ace wieder in bester Verfassung und bereit für sein nächstes Abenteuer!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

