

CLASSIC DRIVER

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

Lead

Es ist Samstag – und das bedeutet eine neue Ausgabe der beliebten Marktfunde! In dieser Woche präsentieren wir ein JDM Einhorn, einen 911 mit nur vier Zylindern und zwei seltene deutsche Autobahnstürmer.



Ziergestreifter Bahnstürmer

Selbst das langweiligste Auto im modernen Verkehr stellt so zahlreiche gefakte Lüftungsschlitze und Auspuffendstücke sowie scharfe Karosserielinien zur Schau, dass die meisten Fans wahrscheinlich diesen atemberaubenden Alpina B3 Baujahr 2000 glatt übersehen würden. Aber genau dieses Understatement macht ihn so anziehend. Während der E46-Ära gebaut – als BMW sogar dem M3 eine eher nüchterne Optik verpasste – war und ist der Alpina B3 die Wahl für alle, die hochwertige Materialien, Stil und subtile Geschwindigkeit über maximales Parkplatz- Prestige stellen. Die goldenen und für Alpina so typischen Zierstreifen sind neben den hübschen 18-Zoll-Felgen noch die auffälligsten Schönheitsmerkmale.

Daneben hat dieses 3,3-Liter-Coupé in Alpina Blau II ein paar Merkmale, mit denen es sich auch technisch brüsten kann. Wie zum Beispiel die formidable „Switch-Tronic“ – eine erstmals 1992 von Alpina beim Marken- und Patentamt angemeldete Automatik auf Basis eines Fünfstufen-Selbstschalters von ZF, bei der der Fahrer über Lenkradschaltasten entweder hoch- (rechte Taste) oder zurückschalten (linke Taste) konnte. Alpina war damals der weltweit erste Hersteller mit diesem fahrspaßfördernden Element, Porsche zog erst 1994 mit der Tiptronic S nach.

Obwohl der B3 im Vergleich zu den Top-Sportlern aus der BMW M-Abteilung weniger leistet, sollten sich die 280 PS bei einem Gewicht von 1.450 Kilogramm ausreichend flott anfühlen. Nur 591 Exemplare wurden jemals gebaut – damit ist der B3 viel seltener als ein M3 CSL. Dieses von der Schweizer Leuba Collection angebotene Modell aus zweiter Hand trägt die Nummer 003 und ist mit einem aktuellen Kilometerstand von 130.882 Kilometer ein unschlagbarer moderner Klassiker mit besten Anlagen für den täglichen Alltagseinsatz.

[AUTO ANSEHEN](#)



JDM Prachtstück

Japans moderne Klassiker-Szene ist seit etwa einem Jahrzehnt im Kommen. Und es ist nicht ungewöhnlich, dass die jüngere Kundschaft europäischen Exoten zugunsten eines R34 Nissan GT-R oder Subaru Impreza 22B die kalte Schulter zeigen. Diese zweitürigen Coupés mit Frontmotor haben zwar auch schon ihre Reize, aber weitaus größere Begehrlichkeit übt dieser Honda NSX-R aus dem Jahr 2003 aus.

Der ausschließlich dem japanischen Markt vorbehaltene NSX-R wurde 2002 vorgestellt. Er zeichnete sich durch eine verwindungssteifere Konstruktion und ein um 100 kg geringeres Gewicht aus, da verstärkt Kohlefaser verbaut und auf Komfortfeatures wie Klimaanlage, Soundsystem und Schalldämmung verzichtet wurde. Auch eine Servolenkung fiel der Diät zum Opfer, während der fein ausgewuchtete 3,2-Liter-V6 von Hondas erfahrensten Technikern mit besonderer Sorgfalt und per Hand zusammenmontiert wurde. Trotz aller Akkuratessie stieg die offizielle Leistung nur leicht von 274 auf 280 PS, aber wie wir alle wissen, neigten japanische Hersteller zu jener Zeit dazu, die Leistung ihrer Motoren bewusst konservativ anzugeben.

Als eines von nur 140 Exemplaren des facelifteten NSX-R (statt Klappscheinwerfer feste Xenon-Leuchten) weist dieses Modell einen niedrigen Kilometerstand von nur 15.806 km auf. Alles, von der Lackierung in Championship White bis zu den roten Recaro-Schalensitzen, scheint in einem vorzeigbaren Zustand zu sein. Dieser rechtsgelenkte JDM-Mittelmotor-Sportwagen wird bei der [Broad Arrow Villa d'Este-Auktion am 24. Mai](#) versteigert, wo man sich über einen siebenstelligen Preis nicht wundern sollte.

[AUTO ANSEHEN](#)





Es ist 9:12 Uhr!

Petrolheads sind in der Regel nicht bereit, freiwillig ein Paar Zylinder ihres Sportwagens zu opfern. Aber trotz der zwei Brennräume, die gegenüber einem 911 fehlen, beginnen sich die Enthusiasten endlich für den lange übersehenen Porsche 912 zu erwärmen. Dieses Exemplar Baujahr 1967 ist eines der attraktivsten, die wir seit langem gesehen haben, vor allem dank seiner makellosen schiefergrauen Karosserie über einem dunkelgrauen Leder-Interieur.

Das ursprünglich im Sommer 1967 mit Chromrädern und einem Holzlenkrad an die Westküste der USA gelieferte Modell fand 1992 den Weg ins UK. Wo 2006 einige der Besten der Branche für eine Rundum-Restaurierung zusammenkamen, nach deren Abschluss ein wunderschönes, maßgeschneidertes Exemplar stand.

Dieser 912 hat in den fast sechs Jahrzehnten seines aktiven Autolebens 85.806 Kilometer abgespult und befindet sich dank der sorgfältigen Restaurierung unter Federführung des Porsche-Experten Robin Dalwood in einem hervorragenden Zustand. Auch wenn sein 90 PS-Vierzylinder-Boxer die Hinterräder nicht zum Glühen bringt, sollte er dank der installierten Bilstein-Stoßdämpfer schön durch die Kurven gleiten. Wer auf der Suche nach einem stilvollen Klassiker ist, der eher für entspannte Wochenendausflüge als für rasante Rundenzeiten geeignet ist, könnte mit diesem linksgelenkten 912 genau das Richtige finden.

[AUTO ANSEHEN](#)



Scharfe Giulia

Der von Giorgetto Giugiaro entworfene und von Autodelta für die Rennstrecke optimierte Alfa Romeo Giulia Sprint GTA gehört zu den wettbewerbsfähigsten und stilvollsten Tourenwagen, wenn nicht aller Zeiten, dann ganz sicher der 1960er-Jahre. Dieser GTA ist sogar noch faszinierender, denn er ist eines von nur sechs Fahrzeugen, die mit einem per Kompressor aufgeladenen Motor, genannt GTA-SA, auf die Gruppe-5-Spezifikation aufgerüstet wurden. Die Leistung von 220 PS war zwar beeindruckend, aber der immense Durst des GTA-SA war für Langstreckenrennen ein zu großer Nachteil, sodass als bemerkenswerteste Platzierung eines dieser experimentellen Alfa der fünfte Gesamtrang mit Nino Vaccarella/Mario Casoni beim 6-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring von 1968 zu Buche stand.

Infolgedessen wurde dieser jetzt bei der Düsseldorfer Moritz Werner AG zum Verkauf stehende Wagen von Autodelta auf einen Saugmotor umgerüstet und holte 1969 in Belgrad den Klassensieg mit Ignazio Giunti. Ehe er erneut beim Großen Preis der Tourenwagen auf der Nordschleife antrat, wo Andrea de Adamich und Spartaco Dini mit Platz zwei in der Gesamtwertung und P1 in der 1,6-Liter-Klasse brillierten. Irgendwann in seiner Vergangenheit wurde die Karosserie dieses GTA ausgetauscht, doch glücklicherweise weist die aktuelle Außenhaut alle Merkmale eines Autos in damaliger Autodelta Corsa-Spezifikation auf. Mit seiner dokumentierten, ununterbrochenen Geschichte wäre dieser zuletzt 2023 in Estoril eingesetzte Alfa ein ausgezeichnete Begleiter für die vielen in diesem Jahr noch ausstehenden historischen Renn-Events, zum Beispiel in Goodwood.

[AUTO ANSEHEN](#)



Blueberry Benz

Moderne AMG haben eine sehr klare Hierarchie, aber in den Jahren vor der Fusion Mitte der 1990er-Jahre waren die Dinge ein wenig komplizierter. Modelle wie der Mercedes-Benz SL der Generation R129 erhielten eine Vielzahl verschiedener Upgrade-Pakete aus Affalterbach. Es gab zwar auch welche mit V12-Motor, aber wenn Kunden einen guten, altmodischen V8 suchten, war der SL60 wie dieses Exemplar die beste Wahl. Die Leistung des SL60 gab AMG mit 381 PS an, um die Verkäufe des SL600 nicht zu beeinträchtigen. Tatsächlich sind sich aber viele Experten einig, dass die Leistung des SL60 eher bei 400 PS lag.

Trotz dieser starken Argumente wurden nur 633 SL60 produziert, was dieses von Thiesen (Hamburg) offerierte Modell von 1996 in der Tat zu einem seltenen Anblick macht. Der Wagen ist in der attraktiven Kombination aus der Außenfarbe Marineblau mit dem begehrten Panorama-Hardtop ausgestattet. Er hat seit seiner Neuanschaffung nur 49.800 km zurückgelegt und verfügt über eine vollständige Service- und Besitzerhistorie – die als einen der Eigner den langjährigen Manager von Michael Schumacher, Willy Weber, ausweist! Wenn Sie also den Hype um die AMG-Modelle aus der Zeit vor der Fusion verstehen wollen, dann sollten Sie eine Spritztour mit diesem modernen klassischen Grand Tourer machen.

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

