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

**Lead**
Ein Protagonist der wilden British Touring Car Championship, einer der größten Porsche 911 ever, ein schrulliger Japan-4x4 und eine holländische Krönungslimousine – das alles bietet der immer wieder neue automobile Überraschungseier ausbrütende Classic Driver Markt.

## Der Traum in Grün

Wir bestreiten nicht, dass der Aston Martin DB5 ein wunderschönes und vielleicht sogar eines der schönsten Autos aller Zeiten ist. Aber wenn wir uns hypothetisch einem DB5 und diesem, dem weniger bekannten Aston Martin DB4 GT, nähern würden, dann wäre dieser grün schattierte Traum derjenige, dessen Schlüssel wir uns schnappen würden.

Als eines von lediglich 30 jemals produzierten linksgelenkten Exemplaren (insgesamt entstanden 75) ging dieses Modell von 1961 in Goodwood Green mit dazu passender grüner Lederausstattung zunächst an den bekannten Schweizer Rennstallbesitzer Georges Filipinetti. Nachdem er darin nur 3875 Kilometer zurückgelegt hatte, wurde er bereits 1962 an Dr. G.E. Reichen veräußert. Der den DB4 GT zurück zu Aston Martin schickte, um einige kleinere mechanische Verbesserungen vornehmen zu lassen. Darunter eine kürzere Übersetzung für Einsätze bei Bergrennen.

Und in der Tat kam dieser Traum in Grün dann bei Bergrennen und Slaloms in der ganzen Schweiz zum Einsatz – darunter bei der Rallye de Genève, den Bergrennen St. Ursanne – Les Rangiers, Mitholz-Kandersteg und Rochefort la Tourney sowie Slaloms in Payerne und Dubendorf. Nach einem Unfall bei der Genfer Rallye erhielt er nach Austausch der Aluminium-Fronthaube 1965 eine neue Lackierung in Blau. Bis 2010 blieb der Aston im Besitz von Reichen, ehe sein geliebter Aston an einen deutschen Sammler ging, der ihn 2012 zurück auf Goodwood Green lackierte, allerdings das rote Lederinterieur zunächst beibehielt. 2016 fand das Auto den Weg in die USA, wo beim Spezialisten Steel Wings die vom Drittbesitzer angefangenen Restaurierungsarbeiten weitergeführt wurden und in diesem Zug das Interieur seine grüne Schattierung erhielt.

Nun präsentiert sich der von seinem Matching-numbers-Sechszylinder angetriebene DB4 GT in einem makellosen Zustand – bereit für Pebble Beach, Villa d’Este, Colorado Grand, Goodwood Revival – you name it.

AUTO ANSEHEN

## Die beste Zeit der BTCC

In der Geschichte des Tourenwagen-Sports gab es immer wieder so etwas wie goldene Zeiten. Sei es dank von mit Stars besetzten Starterfelder oder durch die Autos selbst, die so gestaltet waren, dass sie den Limousinen ähnelten, mit denen nicht wenige Zuschauer tagtäglich ins Büro fuhren. In dieses Schema passte der hier vorgestellte Vauxhall Vectra, ein so genannter Super Touring. Das Reglement für die auch Klasse 2 genannte Tourenwagen-Formel trat 1991 in Kraft, sollte den Rennsport mit „seriennahen“ Limousinen beleben und ihm zu neuer Relevanz verhelfen. Das Konzept ging voll auf und feierte mit Serien in Europa, den USA, Australasia und Asien einen die Kontinente übergreifenden Siegeszug.

Besondere Popularität genoss die auch von deutschen und italienischen Top-Piloten gern beschickte Britische Tourenwagen-Meisterschaft (BTTC). Der Vauxhall Vectra Super Touring (Chassis V97-002) wurde von Triple Eight Engineering für die Saison 1997 aufgebaut und sowohl vom zweifachen BTCC-Champion John Cleland als auch vom Ex-Formula-1-Fahrer und Le Mans-Sieger Derek Warwick pilotiert. Die Technik des damals über 500.000 Pfund teuren Wagens entsprach spätem 1990er-Formel-1-Standard – mit einem über 300 PS starken Zweiliter-Vierzylinder und Sechsganggetriebe von Xtrac.

Der Vauxhall ist wohl in besserem Zustand als zu seiner aktiven Zeit – dank einer sich fast über 20 Jahre (!) erstreckenden Restaurierung durch einen großen Super-Touring-Experten. Die Qualität und das Finish sind besser als bei jedem anderen Super-Tourer, die mechanischen Komponenten wurden nur einem kurzen Systemcheck unterzogen, sodass sich der glückliche neue Eigentümer genauso exzellent vorbereitet fühlen darf wie einst die Herren Cleland und Warwick!

AUTO ANSEHEN

## Kleiner Alleskönner

Wenn Sie sich nach einem geländegängigen Modell ohne viel Schnickschnack sehen, das Ihnen garantiert ein Lächeln ins Gesicht zaubert, haben wir vielleicht gerade das passende Gefährt gefunden. Die Modellbezeichnung Samurai für diesen kompakten Suzuki-4x4 mag zwar dramatisch klingen, doch verbirgt sich dahinter ein nur 3,45 Meter langer Abenteurer mit enormer Persönlichkeit und einem Stoffverdeck, das nur darauf wartet, geöffnet zu werden.

Inspiriert von Suzukis rauen Vorgänger-Serien LJ und SJ bot der Samurai alles, was auch ein Full-Size-SUV leisten konnte – nur mit halber Größe, halbem Gewicht und doppeltem Fahrspaß. Ab September 1990 kam als Motor das G13B-Triebwerk mit elektronisch gesteuerter Zentraleinspritzung zum Einsatz, das aus 1.298 cm³ 69 PS holte. Unser Modell rollte 1993 vom Band und wurde in einem auffälligen Polarweiß und mit dem mittlerweile sehr seltenen „Squiggle Gradient“-Grafikpaket lackiert. Ein weiteres Extra des kompakten Japan-Ringers ist die besonders begehrte umklappbare Rückbank für den Transport von zwei zusätzlichen Passagieren.

Der Samurai verbrachte die meiste Zeit seines Lebens in den Niederlanden, bevor er nach Belgien gelangte, und auch dort weiter exzellent gepflegt wurde. Wie es der Verkäufer von Rock N‘ Roll Classics so perfekt ausdrückte: „Kommen Sie und machen Sie eine Spritztour – Sie werden mit Schlamm auf den Reifen und einem Lächeln, das die ganze Woche anhält, wieder nach Hause fahren!“

AUTO ANSEHEN

## Heil dem König unter den Elfern

In letzter Zeit kamen einige hervorragende RS-Modelle aus Stuttgart. Porsche besitzt die scheinbar natürliche Fähigkeit, seine ohnehin schon besonderen Modelle noch begehrenswerter zu machen. Das war sicherlich beim 911 Carrera RS der Generation 964 der Fall, für viele Porsche-Liebhaber der „König aller 911-Varianten“.

Dieses außen wie innen schwarze Modell Baujahr 1992 gehört zu den nur 2.282 als Homologationsmodell produzierten Exemplaren. Inspiriert vom legendären 911 Carrera RS von 1973 war der 964 RS Porsches Leichtbauinterpretation des Carrera 2. Er entstand auf Grundlage des abgespeckten Carrera-Cup-Wagens und profitierte von umfangreichen Gewichtseinsparungen und mechanischen Upgrades. Der leistungsgesteigerte Motor (M64/03) leistet 260 PS bei 6100 U/min; zusammen mit einem im Vergleich zum Carrera 2 um rund 130 Kilo niedrigeren Gewicht und dem um 40 Millimeter tiefergelegten und straffer abgestimmten Fahrwerk Garant für ein extrem prickelndes Fahrerlebnis. Im Innenraum des in 5,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h sprintenden RS muss dafür auf viele sonst übliche Komfortfeatures verzichtet werden. Mit nur 7.350 Kilometern auf dem Tacho ist dieser zuletzt im April 2024 von einem anerkannten Porsche Experten generalüberholte Elfer mit Standort Schweden sicherlich der ultimative RS für jeden Porsche-Sammler!

AUTO ANSEHEN

## Mit dem großen Ami zur Krönung

Große Limousinen vermitteln heutzutage nicht mehr das gleiche Machtgefühl wie noch vor einigen Jahrzehnten. Vielmehr werden sie inzwischen hauptsächlich dazu genutzt, betrunkene Partygänger zum Club und wieder nach Hause zu bringen. Dabei waren Schlachtschiffe wie dieser Lincoln Continental von 1978 das bevorzugte Fahrzeug für Präsidenten und die gesellschaftliche Elite, um in einer „splendid isolation“ – sprich in Ruhe und extrem komfortabel – vom Chauffeur zu allen Terminen kutschiert zu werden. Dieser bei der RM Sotheby’s Shift Online – Europe & Middle East Auktion zur Versteigerung kommende Lincoln hat genau das getan – allerdings nicht in den USA, wo er herkam, sondern in den Niederlanden. Wo er die abdankende Königin Juliana und ihre Tochter Beatrix zur Krönung der Letzteren 1980 zum Königlichen Palast in Amsterdam und wieder zurück transportierte. Daneben kam der Amerikaner auch bei Staatsempfängen zum Einsatz, wie für den Schah von Persien, einen amerikanischen Präsidenten und weitere Weltenlenker.

Angetrieben von einem 7,5-Liter-V8-Motor, der seine Kraft per Dreigang-Automatik an die Hinterachse schickt, präsentiert sich dieses Exemplar in Royal Blue in bemerkenswertem Zustand. Komplett mit passender hellblauer Velours-Innenausstattung, UKW-Radio für die Fondpassagiere und einer 2005 nachträglich installierten Cruise Control. 1999 wurde es vom Königlichen Fuhrpark an den bis heute einzigen (und privaten) Besitzer verkauft. Ein höchst originales und wunderschön erhaltenes Stück niederländischer Königsgeschichte. Mitgelieferte Fotos, die sein monarchisches Erbe dokumentieren, machen dieses überlange und mit einer vis-à-vis-Sitzanlage ausgestattete Schmuckstück zu einem ganz besonderen Kauf.

AUTO ANSEHEN

**Galerie**

© Classic Driver. All rights reserved.