

CLASSIC DRIVER

Market Finds - Zwischen Autobahn und Rennstrecke

Lead

Wer Benzin im Blut hat, beneidet die Deutschen um ihre Autobahn - und um die tempofreien Abschnitte. Diese Woche haben wir in den Market Finds fünf Speedmaschinen made in Germany gefunden, die das Blut in Wallung bringen.

1990 Mercedes-Benz 190E Evo II



Zu Recht gilt der 190E Evo II als eines der berühmtesten Modelle, die Mercedes-Benz je ersonnen hat. Enthusiasten werden nie das Spektakel vergessen, als 190Es mit dem BMW M3 in der DTM duellierten oder als der junge Ayrton Senna einem wildes Rudel von Formel 1-Fahrern in identischen Straßenmodellen auf und davon fuhr. Längst haben Sammler ihre Augen auf diesen spoilerbepackten Autobahnhelden geworfen. Erst letztes Jahr wechselte ein ähnliches Modell wie das [auf unserem Bild](#) auf einer Auktion für beeindruckende 292.500 Pfund den Besitzer. Kaum anzunehmen, dass der Fahrer auf der Überholspur von hinten bedrängt werden könnte.

1987 Porsche 959





Wessen Herz beim Anblick einer Maschine aus Stuttgart-Zuffenhausen höher schlägt, als bei einem Produkt aus Maranello, für den war und ist der Porsche 959 das ultimative Supercar der achtziger Jahre. Voll bepackt mit Technologie, die ihrer Zeit voraus war, galt der 959 bei der Premiere als bahnbrechend und anderen 911-Varianten meilenweit überlegen. [Diesem Modell](#), das zur Zeit in London angeboten wird, steht die Lackfarbe Guards Red ganz hervorragend.

1984 Alpina C1 2.3



Von dem Alpina C1 2.3 wurden nur 35 Stück gebaut und damit zählt er zu den ganz begehrtesten BMW-Modellen. Basierend auf dem 323i der E21-Baureihe war dieses Exemplar auch das erste Glanzstück für BMW aus der Alpina-Schmiede. Mit einer Leistung von 170 PS und einigen optischen Eingriffen sollte der C1 die Lücke zwischen dem serienmäßigen 323i und dem kraftvolleren Alpina B8 schließen. Die Spezifikationen für [dieses Modell](#) sind ausgesprochen geschmackvoll und folgen der klassischen Alpina-Rezeptur, die Understatement mit sportlichem Zuschnitt zu verbinden wusste. Und wer mag, kann an den Frontsplittern einen Hauch des 3.0 CSL „Batmobile“ entdecken.

1985 Audi Sport Quattro



Jetzt könnte man annehmen, dass der Audi Sport Quattro als spezielle Gruppe B-Homologation für die Autobahn absolut ungeeignet wäre. Ganz im Gegenteil. Aus der Handvoll mächtiger Serienfahrzeuge, die einzig aus dem Grund gebaut worden waren, um ihre feuerspeienden Geschwister aus der Gruppe B zu ermöglichen, war der Audi als einziger auch ausgesprochen alltagstauglich. Gediegen, bequem und doch rasend schnell war der Sport Quattro der Gentleman unter den Raubeinen. [Dieses dunkelblaue Auto](#) hat nur knapp 12.000 Kilometer auf dem Tacho und wirkt noch gut erhalten.

1976 BMW 3.5 CSL Group 5



Der natürliche Lebensraum dieses Gruppe 5-Schnitzer BMW 3.5 CSL ist offensichtlich weniger die Autobahn, als die Mulsanne-Gerade in Le Mans, wo der Rennwagen auch 1976 eingesetzt wurde. Wie man weiß, ist die Mulsanne bis

auf ein Wochenende im Jahr eigentlich eine ganz normale öffentliche Straße - eine überzeugende Ausrede also, um das Schnitzer-Biest hier zu würdigen. Als letztgültige Evolution des gefeierten „Batmobile“ wurde [dieser ehemalige Werkswagen](#) Gesamtzweiter in der Saison 1976, und an seinem Steuer saßen Dieter Quester, Albrecht Krebs, Brian Redman, Gunnar Nilsson und Ronnie Peterson. Eine beeindruckende Liste für einen aus nur vier jemals gebauten Gruppe 5-CSL, der übrigens zusammen mit einem anderen aus der Schar noch fahrbereit ist.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/market-finds-zwischen-autobahn-und-rennstrecke>
© Classic Driver. All rights reserved.