

CLASSIC DRIVER

Kaufen Sie diese 10 bezahlbaren Sammlerautos, ehe es zu spät ist

Lead

Es gibt sie noch, die bezahlbaren Autoklassiker. Die folgenden zehn Designikonen können Sie derzeit selbst in gutem Zustand noch unter 50.000 Euro finden – doch die Preise steigen. Also leisten Sie sich ihren Traumklassiker, bevor Ihnen jemand zuvor kommt.

Immer wieder neue Rekordpreise, fürstliche Anlagerenditen und viele Millionen schwere Sammlungen mit Glasgaragen unter Villen mit 20 Schlafzimmern – angesichts solcher Schlagzeilen fällt es schwer, noch an erschwingliche Angebote oder gar echte Schnäppchen zu glauben. Doch es gibt sie noch. Hier sind zehn Autos, die den Status des Underdogs wohl kaum noch für lange Zeit behalten dürften.

TVR Chimaera



Es muss einen Grund dafür geben, dass [der Chimaera](#) der bis heute meistverkaufte TVR ist. Er war etwas länger, geräumiger und weicher abgestimmt als das technisch eng verwandte Schwestermodell Griffith. Bewahrte sich aber mit seinem Namen – die Chimäre war ein Ungeheuer der griechischen Mythologie - zugleich jene für TVR typische Attitüde des „I just might kill you“. Ein gut erhaltendes Exemplar wird Ihnen weitaus weniger Kopfschmerzen bereiten als von den Miesmachern vorhergesagt. Und von allen Autos auf dieser Liste erntet der von 1992 bis 2003 in Blackpool hergestellte Roadster mit Abstand die meisten Sympathiepunkte am Tag.

Peugeot 205 GTI



[Der 205 GTI](#) war der legitime Erzgegner des Golf GTI, grenzte sich in Bezug auf seine sehr spontane Neigung zum Ausbrechen bei Lastwechseln jedoch deutlich vom deutlich gutmütigeren Wolfsburger ab. Anfangs bot Peugeot den kleinen Löwen mit einem 1,6-, später einem 1,9-Liter-Motor an. Im Durchschnitt deutlich günstiger als ein vergleichbarer Golf steht der Gallier als Symbol für die Zeit der noch wirklich heißen Hatches. Ehe sie dann

zunächst immer mehr verweichtlichen und erst in der Neuzeit in Form des 208 und 308 GTI wieder an glorreiche Zeiten anknüpfen konnten. Wenn Sie können, wählen sie einen 1,9-Liter, doch seien Sie jederzeit auf ein kerniges Übersteuer-Manöver gefasst...

Mercedes-Benz SL R129



Während die „Pagode“ seit vielen Jahren auf dem Radar jedes ernsthaften Sammlers steht und auch der Nachfolger R107 aufgrund seines eckigen 70er-Jahre Designs langsam an Reputation gewinnt, bleibt der als ein Meisterwerk von Bruno Sacco geltenden [R129](#) noch ein relativ erschwinglicher SL. Das von 1989 bis 2001 gebaute Modell wurde mit Sechs-, Acht- und Zwölfzylinder-Motoren angeboten. Daher benötigt man nicht den 525 PS starken SL73 AMG - dessen V12 später auch von Pagani im Zonda eingesetzt wurde - um glücklich zu sein. Wie bei allen Mercedes aus jener Zeit kann es noch Rostprobleme geben - also prüfen Sie zunächst alle Kotflügelinnenseiten, ehe sie eine voreilige Kaufentscheidung treffen.

Audi TT



[TT-Modelle](#) der ersten Generation sind noch immer erstaunlich günstig zu „schießen“. Das puristische Design von Freeman Thomas (Exterieur) und Romulus Rost (Interieur) ist mit großer Würde gealtert und wirkt speziell in Silber oder als Cabriolet in British Racing Green mit Ledersitzen im Baseballhandschuh-Optik noch immer begehrenswert. Speziell bei den Quattro-Modellen mit dem 3,2-Liter V6 ist Vorsicht geboten, wurden sie doch von ihren Besitzern zumeist recht enthusiastisch bewegt. Schauen Sie also ins Service-Checkheft und auf den Kilometerstand - dann können Sie für fast ein Taschengeld eine Ikone deutschen Sportwagenbaus erwerben.

Maserati 3200 GT



Der von Giugiaro entworfene [3200 GT](#) von 1998 wurde nur drei Jahre hergestellt und war das letzte Maserati Sportcoupé mit Bi-Turbo-Motor. Auffälligstes Designmerkmal waren die wie ein Bumerang geformten Heckleuchten. Die Leistung des 3,2 Liter großen V8 betrug 370 PS, die Automatikversion 3200 GTA büßte nur zwei Pferdestärken ein. Der 3200 GT kam kurz vor der Übernahme Maseratis durch Ferrari auf den Markt und verband auf geglückte Weise die digitale und analoge Autowelt. Wie bei jedem Italo-Sportwagen der späten 90er-Jahre sollten Sie kein Interieur mit perfekter Ergonomie oder überragendem Finish erwarten. Doch wird der Auspuffsound garantiert über kleine Defizite hinwegtrösten....

Jaguar XJ-S



Als Nachfolger des legendären E-Type trat der [XJ-S](#) in große Fußstapfen. Anfangs als zu barock und schwerfällig kritisiert, mauserte sich der mit Zwölf- und später auch Sechszylinder-Motor sowie als Coupé und Cabriolet gebaute Jaguar zu einem im wahrsten Sinne großen und komfortablen GT. Ein Facelift tat dem Auto 1992 dann noch mal richtig gut, ließ es den nun XJS genannten „Jag“ doch danach straffer und schlanker wirken. Natürlich reizt ein V12 am meisten, doch wenn, dann sollte es ein vom Schweizer Michael May entwickelter HE-Motor ab Baujahr 1981 sein. War der doch – wie das Kürzel „High efficiency“ andeutete – sowohl sparsamer als auch – mit 295 PS – noch acht PS stärker als der frühe 5,3 Liter.

Volvo P1800



Die göttlichen Formen des [P1800](#) gehen auf Pelle Petterson, einem damals bei Frua in Italien angestelltem Designer, zurück. Eigentlich müssten die Kurse für das von 1961 bis 1972 gebaute Coupé längst durch die Decke gehen – tun es aber bislang noch nicht. Während die schwedische Mechanik recht robust ist, gilt es bei den zunächst von Jensen in England und ab 1963 dann in Göteborg hergestellten Karosserien genau hinzuschauen. Berühmtheit erlangte der schöne Schwede als „Dienstfahrzeug“ von Roger Moore in der beliebten Fernsehserie „Simon Templar“.

Saab 900 Turbo



[Der 900 Turbo](#) ist eine Stilikone der 1980er-Jahre und erntet heute noch immer ähnlich viel Aufmerksamkeit wie zu seiner Glanzzeit. Die Motoren halten bei guter Pflege bis zu 350.000 Kilometer, die an Flugzeugqualität orientierte Fertigungsgüte ist noch bester Schweden-Stahl. Am nachgefragtesten sind die T16 Aero-Modelle, doch jeder dieser in Trollhättan gebauten Saab wird Sie mit seinem Turboloch immer wieder aufs Neue auf eine Geduldssprobe stellen.

BMW 850i



Der vom NSU-Ro80-Designer Claus Luthé gestylte [BMW 850i \(E31\)](#) war bei seinem Erscheinen zunächst nur mit dem aus der Limousine 750i bekannten V12 mit 300 PS lieferbar. Die Preise für das von 1989 bis 1999 gebaute Oberklasse Coupé mit am M1 angelehnter Bugpartie sind in jüngster Zeit merklich gestiegen, sodass man bald zuschlagen sollte. Das wohl aufregendste Paket ist sicherlich der im Spätsommer 1992 eingeführte 850 CSI mit 380 PS aus 5,6 Liter Hubraum. Nur noch zu toppen von der Alpina Version B12 mit (als B12 5,7) 416 PS. Es gab aber auch einen 840i mit 286 PS starkem V8 – für alle die, denen es primär die schöne Form angetan hatte.

Alfa Romeo GTV/ GT Junior



Langsam steigen die Preise für diese heckgetriebenen [italienischen Coupés](#). Die Auswahl ist groß, doch alle eint das spritzige, gleichwohl mitunter kapriziöse Handling, ein gutes Maß an Praxistauglichkeit und das gewisse italienische Flair. Sammler schätzen vor allem die frühen „Step-nose“-Modellen und die kräftiger motorisierten [GTV-Varianten](#). Mit Hilfe der zahlreichen Spezialisten kann man sogar ohne große Komplikationen die Giulia seiner Träume bauen lassen. Doch dazu ist ein gut erhaltendes Modell als Basis unverzichtbar – was angesichts des gnadenlosen Rostfraßes an den Alfas jener Jahre eine lange Suche voraussetzt.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/kaufen-sie-diese-10-bezahlbaren-sammlerautos-ehes-zu-spaet-ist>
© Classic Driver. All rights reserved.