

CLASSIC DRIVER

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

Lead

Man sagt, Vielfalt sei die Würze des Lebens. Wir bei Classic Driver haben das Glück, in Form unseres Auto-Marktes mit unserem eigenen, sich ständig verändernden Gewürzregal gesegnet zu sein. Von mild bis würzig haben wir in dieser Woche für jeden Autoliebhaber etwas Passendes herausgesucht.



Willkommen im Club

Okay, es ist kein 911, und deshalb können wir nicht garantieren, dass die Preise sechsstellig werden, wenn Sie auf eine Wertanlage hoffen. Aber der Porsche 968 ist ein Auto, das unbedingt einen Platz auf Ihrer Must-have-Liste verdient hat, vor allem, wenn es sich um einen Clubsport (CS) wie dieses bei LBI Ltd. in Philadelphia zum Verkauf stehende Exemplar handelt. Das Modell mit einer Laufleistung von knapp 98.000 Kilometern wurde 1993 neu an das Porsche-Zentrum Wiesbaden geliefert und hatte bis zum Import in die USA im März dieses Jahres eine deutsche Service- und Besitzer-Vergangenheit. Nach dem Ausbau der Rückbank ist dieser 968 CS ein reiner Zweisitzer.

Ursprünglich als aktualisierte Version des 944 konzipiert, unterschied sich der 968 dann doch so stark vom 944, dass Porsche ihm eine eigene Modellnummer verlieh. Schon das serienmäßige Transaxle-Modell war ein großartiges Auto, aber die Leichtbauversion „Clubsport“, ist das Auto, das man besitzen muss. Sein 3,0-Liter-Motor ist mit 240 PS kraftvoll genug, um Ihnen ein Grinsen ins Gesicht zu zaubern, und sein reduziertes Interieur trägt zum kernigen Fahrgefühl bei. Die leichten Recaro-Rennsitze mit Rückseiten in Wagenfarbe sind der Stoff, auf dem jeder Porsche-Liebhaber nur zu gerne platznimmt. Und mit nur 1232 produzierten Exemplaren werden die CS-Typen auch immer seltener...

[AUTO ANSEHEN](#)



Plastikflunder mit Rallyevergangenheit

Wenn Sie heute einen Renault- oder Fiat-Händler in Ihrer Nähe betreten, werden Sie schräg angeschaut, wenn Sie nach einem Renn- oder Rallyewagen mit Werksausstattung fragen. Doch in den 1960er- Jahren konnte man genau das tun, wenn man zum Beispiel seine eigene rallyetaugliche Alpine A110 erwerben wollte – natürlich zu einem vernünftigen Preis.

Diese Kunststoff-Flunder aus dem Jahr 1969 gehört zu den seltenen und Ende der 60er-Jahre gebauten 1,3-Liter-Versionen des A110. Sie wurde im Werk für Rallye- und Renneinsätze vorbereitet, einschließlich eines im Vergleich zum Serientriebwerk 20 PS stärkeren Gordini-Motors und einer leichten Gruppe-4-Karosserie. Solcherart gut gerüstet, trat die bekannte Alpine-Werkspaarung Andruet/Vial 1969 bei der Tour de France an. Die beiden Franzosen lagen auf dem hervorragenden achten Rang im Gesamtklassement, nur um kurz vor dem Ziel wegen eines Verteilerdefekts auf Platz 15 zurückzufallen. Nach dem Verkauf an ein französisches Rallye-Ehepaar kam die Alpine 1977 in die USA, ehe sie 1990 von ihrem aktuellen Besitzer erworben wurde. Es wird allgemein immer schwieriger, eine gute Alpine A110 zu finden. Um so wertvoller dieses Exemplar, das während seines gesamten Lebens fachmännisch gewartet wurde und sich jetzt wieder genauso präsentiert wie 1969 bei der Tour der France!

[AUTO ANSEHEN](#)





Frischer Avocado

Wir sprechen oft von „alltagstauglichen Klassikern“, der Art von Autos, auf die man sich verlassen kann, die einfach, nun ja, funktionieren. Ein Mercedes-Benz W123 fällt oft in diese Kategorie, und dieses Meisterwerk in einer Super-food-Lackierung von Thiesen Hamburg ist so cool wie es nur eben geht.

Dank seiner hydropneumatischen Niveauregulierung an der Hinterachse kann das 1980 gebaute 230 T-Modell so ziemlich alles transportieren, ohne dass der Komfort für die Insassen und das Fahrverhalten geschmälert würde. Denn die Niveauregulierung sorgt für hohen Fahrkomfort unabhängig vom Gewicht der Zuladung, das bei dem rund 1500 Kilogramm schweren T-Modell bis zu maximal 45 Prozent des Leergewichts beträgt. Das in einem sehr attraktiven Pastellgrün mit beigefarbenem Interieur lackierte Exemplar kommt mit einem Classic-Data-Gutachten, hat erst 126.929 Kilometer gelaufen und wurde von seinen bislang erst zwei Besitzern außergewöhnlich gut gepflegt. Dieses T-Modell ist ein echter Überlebenskünstler und befindet sich in einem bemerkenswerten Originalzustand.

[AUTO ANSEHEN](#)



El Diablo

Der 1990 erschienene Nachfolger des Countach vereint gleichermaßen Sexappeal, Dekadenz und Stil. Es gab ihn bis zur Einstellung im Jahre 2001 in vielen Varianten, aber es sind die frühen Modelle wie dieser Lamborghini Diablo 5.7 aus dem Jahr 1992, die inzwischen die größten Wertsteigerungen aufweisen.

Dieser in Frankreich zum Verkauf stehende „Teufel“ mit 42.000 Kilometern Laufleistung war die letzten 28 Jahre im Besitz seines letzten italienischen Besitzers und gehört zu jenen frühen Diablo, die weder einen Allradantrieb noch eine adaptive Aufhängung haben und daher 50 Kilo leichter sind als die Nachfolgetypen. Dieses Exemplar erstrahlt in der seltenen Kombination Schwarz über einem dunkelroten Lederinterieur und ist besohlt mit vier frischen Pirelli P Zero bereit für sein nächstes Abenteuer.

[AUTO ANSEHEN](#)



Eine Arbeit aus Liebe

Der Begriff „nut and bolt restoration“ wird heutzutage oft und mitunter auch zu leichtfertig verwendet. Aber wenn ein Range Rover Classic wie dieser Baujahr 1990 perfekter aussieht als in dem Moment, an dem er vor 33 Jahren vom Band in Solihull lief, dann weiß man, dass man es mit etwas ganz Besonderem zu tun hat.

In dreijähriger Arbeit hat sein Besitzer, einer der leidenschaftlichsten Sammler von Klassikern und Supersportwagen in Spanien, über 60.000 € investiert, um das von ihm getaufte „Projekt Suffix“ zu realisieren. Die Idee: die besten Merkmale aus 25 Jahren Range Rover Classic-Entwicklung (1970-1995) in einem Paket zu vereinen, das das klassische Design der ersten Range-Generation mit der Alltagstauglichkeit eines Vogue SE aus den 1990er-Jahren verbindet.

Der überarbeitete 3,9-Liter-V8 mit Einspritzung und Fünfgang-Getriebe verspricht nicht nur wegen seines damals für zweitürige Range-Modelle nicht lieferbaren Schiebedachs und Bilstein-Dämpfern ein unvergleichliches Fahrerlebnis. Denn auch der Motor spendet deutlich mehr Drehmoment als der nur mit einem Viergang-Getriebe gekoppelte 3,5-Liter-Vergaser-V8 des Originals. Wenn wir über die Autos sprechen, die wir nur zu gerne in unsere Redaktionsgarage stellen würden, dann ist dieser in England bei Harry Alexander Classics stehende Range Rover in der Farbe Sahara Dust ganz oben mit dabei!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

