

CLASSIC DRIVER

Investment-Tipp: De Tomaso Mangusta



Der De Tomaso Mangusta ist wahrlich ein exotisches Auto, nicht nur aufgrund seines extravaganten Designs. Gastautor Stephan Arensmeier fasst die Besonderheiten zusammen und erklärt, warum der rare Sportwagen noch ein immenses Wertsteigerungspotenzial hat.

In der Automobilwelt überstrahlen in den meisten Fällen die Vorgänger ihre Nachfolger – denken Sie an die Mercedes-Benz SL-Baureihe, die Corvettes von Chevrolet oder den Jaguar E-Type und dessen Nachfolger XJS. Entsprechend höher liegen dann auch die Preise für die frühen Modelle. Bei den Fahrzeugen des nach Italien emigrierten Argentiniers Alessandro de Tomaso ist die Situation etwas anders: Während der spektakuläre Mangusta einem vermehrt in Vergessenheit geratenem Star gleicht, dessen Zenit weit überschritten ist, wird sein landläufig bekannterer Nachfolger namens Pantera oft assoziiert als der De Tomaso schlechthin. Grund dafür ist weniger das vergleichsweise profanere Design, als vielmehr die längere Produktionszeit und somit größere Stückzahl.



Die von Giugiaro bei der Carrozzeria Ghia in Turin kreierte und in Stahl und Aluminium (Türen und Hauben) gehüllte Gestalt des Mangusta kauerte auf einem Zentralträgerahmen, der die solide Basis für die Aufnahme des V8-Aggregats mit 4,7 Litern Hubraum bot. Dieses wurde aus Detroit zugekauft, war doch der Mangusta eine Variante der seinerzeit populären Hybriden, die italienisches Karosseriedesign mit amerikanischen Großvolumenmotoren kombinierten. Ein aggressives Styling, ohne Stoßstangen und Türgriffe sowie reduziertem Chromschmuck, brachten den funktionellen Exot formal gesehen der Rennstrecke näher als der Straße, für die er eigentlich bestimmt war. Auch war das Fahrverhalten – bedingt durch eine zu hecklastige Gewichtsverteilung – insbesondere bei Nässe problematisch bis abenteuerlich und trug nicht zur gesteigerten Beliebtheit des bissigen Schlangenbekämpfers bei. Das Mittelmotorcoupé sollte, auch namentlich, ein ernstzunehmender Gegner für die Cobras von Carroll Shelby sein, was jedoch nicht wirklich gelang.



Hinsichtlich der Preises entwickelte sich der Mangusta bisher relativ unauffällig: In den letzten zehn Jahren sind die Preise jedoch immerhin um etwa 60 Prozent gestiegen. Ein guter Mangusta kostet heute mindestens 70.000 Euro – allerdings sind entsprechende Offerten aufgrund der Stückzahl von nur 401 gefertigten Exemplaren äußerst selten. Die Preiswürdigkeit und das Wertsteigerungspotenzial dieses Exoten zeigt sich sehr deutlich beim Vergleich mit anderen Hybriden dieser Bauzeit, wie etwa dem Iso Grifo. In gleicher Quantität gebaut, legte dieser eine deutlich bessere Performance hin. Im gleichem Zeitraum verdoppelte sich der Wert des Iso Grifo. Dennoch, der Mangusta bringt alle Voraussetzungen mit, um in der nahen Zukunft weiteren Preisauftrieb zu erleben: gute Provenienz, geringe Stückzahl, dramatische Optik und verfügbare Mechanik-Komponenten, die nicht mit Unsummen aufgewogen werden. Ein sechstelliger Preis ist nicht nur angemessen, sondern nach meiner Einschätzung auch schon sehr bald die Untergrenze für einen Mangusta, der einst antrat, um den Cobras dieser Welt das Fürchten zu lehren.



Aktuell werden einige De Tomaso im Classic Driver Automarkt angeboten. [Klicken Sie hier.](#)

□ Während einige Automobile einen regelrechten Preishöhenflug erleben, sind oder bleiben andere unterbewertet. In dieser Reihe stellt der Automobil- und Marktexperte Stephan Arensmeier ([CLASSICON](#)) Ihnen Fahrzeuge vor, die aus seiner persönlichen Sicht gute Chancen auf Wertsteigerung haben.

Text: [Stephan Arensmeier](#)

Fotos: Jonathan Root www.jonathanroot.co.uk

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/investment-tipp-de-tomaso-mangusta>
© Classic Driver. All rights reserved.