

CLASSIC DRIVER

Market Finds - Zwischen Rennstrecke und Kreativwerkstatt

Lead

Bei unserem wöchentlichen Stöbern im Markt stießen wir auf ein Trio bedeutender Rennwagen und auf zwei Umbauten von Luxusautos, die als Transportmittel für das gesamte Serviceteam dienen könnten...

1995 Bentley Turbo Limousine



Wenn Sie bislang dachten, ein „normaler“ Bentley Turbo R böte verdammt viel Auto fürs Geld, dann sollten Sie sich einmal diese auf [über 6,60 Meter gestreckte Limousine](#) anschauen. Sie wurde neu an einen Kunden in San Francisco geliefert, nachdem der Umbau fast genauso viel Geld verschlungen hatte wie der Preis des Spendermobils. Der verlängerte Radstand eröffnet Platz für zwei zusätzliche, entgegen zur Fahrtrichtung montierte Sitze. In bester 90er-Jahre-Limomanier garantiert eine zum Cockpit elektrisch hochfahrbare Trennscheibe streng vertrauliche Konversationen. Alles was jetzt noch fehlt, wäre eine auf dem Kofferraum montierte Bumerang-Antenne.

1992 Ferrari 348 TB Challenge





Ihr 458 Speciale ist ein verkappter Rennwagen für die Straße? Sie Glücklicher! Seine Abstammung lässt sich zurückverfolgen auf den in den 90er-Jahren organisierten 348 TB-Markenpokal. Ausgetragen mit von offiziellen Ferrari-Händlern extra für diese Rennen aufgerüsteten Serienmodellen. Zwischen 1993 und 1995 war [dieses Exemplar](#) drei Jahre infolge aktiv, um die für Gentleman-Driver gedachte Meisterschaft dann 1995 endlich auch zu gewinnen.

1963 Austin-Healey 3000



Erst vor zwei Jahren wurden wir Zeuge, wie [Paddy Hopkirk zurück hinter das Steuer jenes „dicken Healey“ kletterte](#), mit dem er 1964 die österreichische Alpenfahrt gewonnen hatte. Beim diesjährigen Concours in der Villa d'Este trat der schwere Austin noch in der „Preservation Klasse“ an – und nun steht er [im Classic Driver Markt zum Verkauf](#). Hopkirks Sieg in den Alpen blieb jedoch nicht das einzige Highlight in der Karriere des Werkswagens. Denn BMC nannte ihn 1965 auch für die Targa Florio, wo dann Paul „Hawkeye“ Hawkins und Timo Mäkinen mit Platz zwei in der Klasse erreichten. Ausgezeichnete Referenzen also – und wie steht es mit Ihnen?

1983 Lynx XJS Eventer





Es gibt wohl kaum etwas Englischeres als einen Shooting Brake-Umbau. Während dabei leider auch immer wieder stilistisch zweifelhafte Lösungen herauskamen, sticht der Lynx Eventer auf Basis Jaguar XJ-S optisch positiv heraus. Nach einem 14 Wochen dauernden Prozess rühmte sich Eventer einer Qualität auf Werksniveau, noch garniert mit mehr Stil, Variabilität und – vielleicht am wichtigsten – Rarität. Bei [diesem Exemplar in Coronet Gold](#) kommt die geringe Laufleistung dazu. Es stand drei Jahrzehnte im Museum, der Wegstreckenzähler verharrte so bei unter 8.000 Kilometer. Der vermutlich zweite von 67 gebauten Eventer steht zudem noch immer auf seinen originalen Pirelli-Reifen.

1989 Porsche 962C Brun Motorsport



Nachdem Peter Auto [der Gruppe C-Serie neues Leben eingehaucht hat](#), ist die Nachfrage nach teilnahmeberechtigten Autos höher denn je. An der Spitze der Wunschliste: Porsche 962-Modelle in ikonischen Farben. In diesem Punkt kaum zu toppen ist das Jägermeister-Orange, hier in voller Schönheit glänzend am [Brun Motorsport 962 C-006 BM](#). Ausgerüstet mit einem wassergekühlten 3,2-Liter-Motor und eigenem Aero-Paket ging der 962 C in der Saison 1989 unter anderem bei den deutschen Supercup-Läufen am Norisring (im Bild mit Startnummer 4 und Franz Konrad am Steuer), und in Diepholz sowie bei den WM-Rennen in Dijon, am Nürburgring, in Spa (mit Roland Ratzenberger und Oscar Larrauri am Steuer) und Mexiko an den Start. Das restaurierte Modell – es war in jenem Jahr auch in den Farben von Eterna, FAT Turbo Express und Repsol unterwegs und beendete nach einem Trainingsunfall in Mexiko seine „erste“ Karriere – ist nun als authentischer „Jägermeister“-Porsche zu neuen Taten bereit.

Galerie

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