Zehn künftige Autoklassiker, die Sie jetzt noch günstig erwerben können

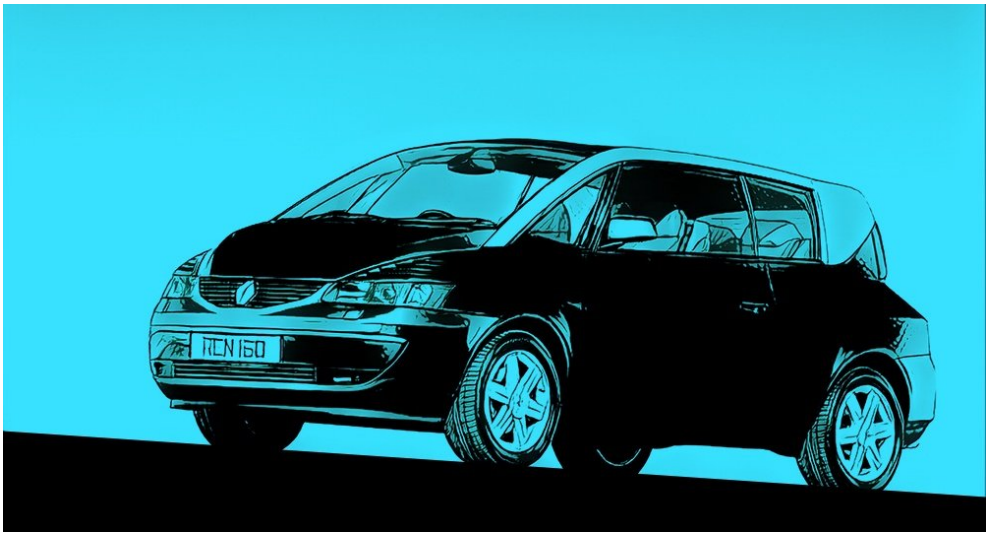
Lead
Modelle aus den Nullerjahren wurden lange Zeit zu Schleuderpreisen unter die nach Fahrspaß gierende Sammlergemeinde gebracht. Doch nun gewinnen einige von ihnen langsam an Statur und Status – und als direkte Folgen steigen auch die Preise.

Es ist eine Binsenwahrheit, aber die seismographischen Ausschläge des Sammlermarkts fallen je nach Gunst oder Ungunst der Sammler mehr oder weniger stark aus. Tektonische Verschiebungen ergeben sich vor allem dann, wenn eine jüngere Generation von Auto-Fans ins kaufkräftige Alter kommt. Das war gut zu beobachten, als die Kinder der Achtzigerjahre plötzlich ihre Poster-Testarossas erwarben oder die Neunziger-Jahrgänge nach schnellen Fords und heißen Hatchbacks griffen. Nun rücken Autos aus den Nullerjahren in den Fokus, die schon nicht mehr als Poster an der Kinderzimmerwand hingen, sondern bereits als iPhone-Wallpaper faszinierten. Wir haben für Sie zehn solcher Jahrhundertwende-Juwelen herausgesucht – allesamt einzigartig und momentan noch für weniger als 50.000 Euro zu haben.

BMW E86 Z4 Coupé

Die vom E46 M3 abgeleitete 3,2-Liter-Maschine zieht sicher die Neugier am meisten an. Doch verdient auch der bescheidenere Si Aufmerksamkeit. Auch ohne das machohafte M-Paket bestechen bis heute die von der überlangen Haube beherrschten und im Gegensatz zum Z3 Coupé weniger kontroversen Proportionen und der sahnig laufende und klingende Saugmotor. Als ein weiteres Opfer ungerechtfertigter Abwertung können diese attraktiven Modelle sehr günstig „geschossen“ werden. Doch egal, für welche Variante Sie sich letztendlich entscheiden: Runflat-Reifen sind immer eine willkommene Zugabe. Wer einem M Coupé erliegt, sollte genau auf die Service-Historie schauen – speziell der hochkarätige Motor nimmt eine unregelmäßige Pflege krumm.

Renault Avantime



Der bei Matra gebaute säulenlose Dreitürer kam als stets zweifarbig lackierter Mix aus MPV/ Shooting Brake und Coupé auf den Markt. Eine eierlegende Wollmilchsau und schon allein aufgrund seiner hochkomplexen Türen ein Innovationsträger ersten Grades. Schon beim Produktionsstart 2001 schien der Status des Renault Avantime als moderner Klassiker vorgezeichnet. Auch wenn er auf dem weitaus konservativeren Espace aufbaute, setzten ihn sein luxuriöser Innenraum

und das zweifellos futuristische Design von allem ab, was sonst noch zu dieser Zeit auf den Straßen herumfuhr. Fast zwangsläufig wurde er zum Verkaufs-Flop – in zwei Jahren wurden weniger als 9.000 Einheiten verkauft. Doch mittlerweile erfährt dieser französische Exzentriker vermehrt Zuspruch, was sich auch auf Auktionen zeigt. Wie bei vielen Franzosen aus jener Epoche sollte man das ein oder andere Problem technischer Art einkalkulieren Doch lohnt es sich, bei den aktuellen Kursen nach einem solchen „vor seiner Zeit“ gebauten Renault Ausschau zu halten.

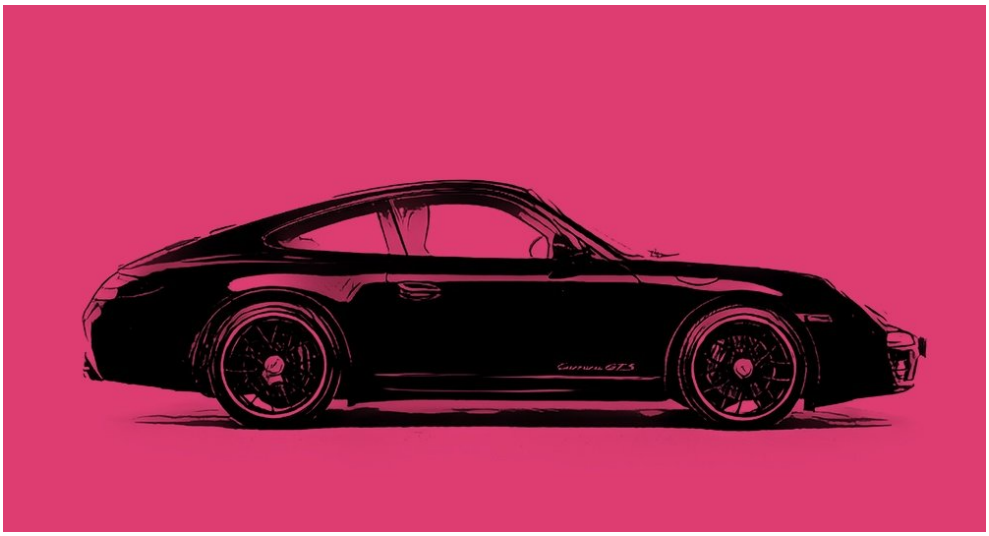
Mercedes E55/E63 AMG (W211)

AMG-Modelle auf Basis dieser bürgerlichen Mercedes E-Klasse gehören nicht zu den All Time Darlings der AMG-Jünger – und daher stagnieren die Preise für W211 Mercedes seit einiger Zeit. Dabei gelten die Kompressor-V8 des E55 und E63 doch als Wegbereiter für die heutzutage auf unseren Straßen verkehrenden Turbo-Truppen. Zugleich kombinierten sie trefflich die AMG-DNA des „Wolf im Schafspelz“ – reifenmordende Power bei zugleich zurückhaltendem Design. Beide Autos haben ihren eigenen Charakter. Der jüngere E63 profitiert von der fortschrittlicheren 7G-Tronic-Automatik, was jedoch nur damit zu tun hat, dass der ältere E55 mit seinem höheren Drehmoment die Box zerbröseln würde. Egal in welcher Tuning-Stufe und ob als Limousine oder T-Modell, steht fest: In jedem Fall ist massig Fahrspaß garantiert, stilvoll, Kilometer um Kilometer. Und noch gibt es beide Modelle zu vernünftigen Preisen.

Mitsubishi Lancer Evolution VIII

Die wild bespoilerten Mitsubishi Lancers der 2000er Jahre waren für jugendliche Rallye-Fans und Konsole-Spieler Idole eines Sports, dem Piloten wie Colin McRae und Sébastien Loeb zusätzlichen Glanz verliehen. Nun schauen die Fans von damals nach diesen Autos. Die höher und weiter flogen sowie lauter klangen als alles andere zuvor. Der Evo 8 war eine Institution auf den staubigen Schlachtfeldern der Rallye-WM, aber auch auf den Straßen. Mit seinem aufgeladenen 2,0-Liter-Motor nahm er es weltweit beim Ampel-Start mit jedem Sportwagen auf. Von den leicht gedrosselten GRS- und RS-Modellen bis zu den MR-Versionen mit BBS-Felgen und Sechsganggetrieben sind die Evos im Kommen, ganz besonders unverfälschte Sondermodelle. Es wird sicher nicht einfach sein, ein noch nicht in irgendeiner Form umgestricktes Modell zu finden. Doch wenn es jemals einen Moment gegeben hat, mit dieser Suche zu beginnen, dann jetzt.

Porsche 997 (911) Carrera

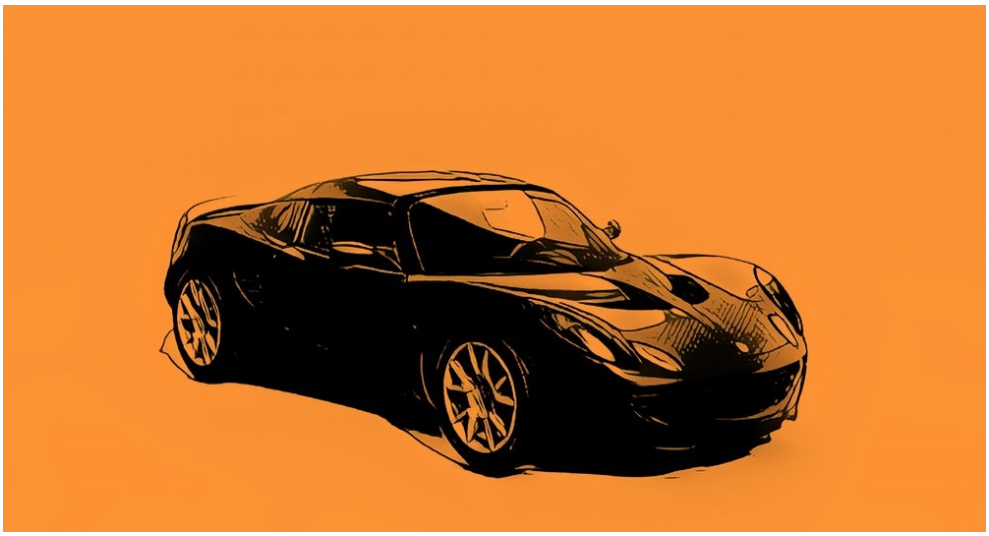


Während der Porsche-Hype unverändert anhält, bleibt die 997-Reihe des 911 noch weitgehend unberührt vom Preissteigerungs-Virus. Speerspitzen der Baureihe wie der GT3 RS 4.0 sind zwar mittlerweile in hohe Preisregionen abgedriftet, doch für den 997 Carrera interessiert sich nur eine überschaubare Anzahl von Kennern. Selbst ohne das aktuell wieder sehr angesagte Schaltgetriebe bietet der Elfer einen gewissen Purismus, den der Nachfolger 991 aufgrund vieler technologischer Neuerungen abgestreift hat. Wie lange der 997 also noch ein Geheimtipp für Kenner bleibt, ist schwer vorauszusagen. Da fast jede Woche neue Rekordpreise für gebrauchte Elfer durch die Nachrichten geistern, könnte die Schonfrist auch für diesen bislang etwas im Schatten stehenden 911 bald auslaufen.

Audi A2

Perfekte Aerodynamik und Leichtbau – übersetzt in einen niedrigen Verbrauch. Das war Ende 1999 die Zielsetzung für den ganz aus Aluminium in Neckarsulm gebauten Audi A2. Leider führte die konsequente Umsetzung der im Lastenheft verankerten Ziele zu einer - neutral betrachtet - ungewöhnlichen Form. Perfekt im Windkanal, aber gewöhnungsbedürftig. Dafür perfekt innen, mit viel Platz und vielen Variationsmöglichkeiten. Wer heute einen A2 hat, liebt ihn, und daher findet man nur sehr selten Angebote. Das hoch aufbauende Auto hat fast schon Kultstatus erlangt, und bis heute fragen sich viele, warum Audi nie einen legitimen Nachfolger hat kommen lassen. Sollten sie doch mal einen erhaschen – zuschlagen.

Lotus Elise S2



Der nach der radikalen Leichtbau-Philosophie von Firmengründer Colin Chapman ausgerichtete Lotus Elise kam 1996 mit 1,8-Liter-Motoren aus der K-Serie von MG Rover auf den Markt. Dank Kunststoffkarosserie brachte er rund 750 Kilo auf die Waage. Das daraus resultierende Leistungsgewicht schlug sich auf der Straße in extremer Agilität, allerdings auch minimalem Abrollkomfort nieder. S1-Modelle sind in jüngster Start solide im Preis gestiegen, doch hat vor allem der besser ausgestattete S2 noch immer viel zu bieten — halten Sie vor allem nach Sondermodellen Ausschau.

Audi RS6 (C5)

Im Grunde ein Auto, das alles bietet, was man je braucht. Seit über zehn Jahren hat Audi jetzt das RS6-Konzept immer weiter verfeinert. Mit der Folge, dass der Kombi Avant längst jenseits der 100.000-Euro-Marke angekommen ist. Mit dem C5 fing einmal alles an. Im Gegensatz zu den aktuellen C7-Typen, gab es ihn noch als Limousine und Avant, jeweils angetrieben von einem 4,5-Liter-V8 mit Bi-Turbo-Anlage. Die dem RS ein sehr breites abrufbares Powerband und mühelose Überholmanöver bescherte – alles verpackt unter einer nur subtil verbreiterten Karosserie, welche das schlummernde Potenzial nur erahnen ließ. Einst der Welt schnellster Kombi, ist solch ein C5 noch immer ein erfüllbarer Traum, doch sind es wie bei allen schnellen Audis jene mit geringer Laufleistung, welche die höchsten Preise erzielen. Ebenso wie die flacheren, schnelleren „Plus“-Modelle mit Felgen in Anthrazit. Kommt dazu eine volle Service-Historie, steht dem Glück nichts mehr im Wege.

Porsche Cayman 987

Dank des GT4 gilt ein Cayman nicht mehr als ein 911 für Arme. Sondern vielmehr als echtes Fahrerauto, mit Mittelmotor, leicht abrufbarer Power und einem gewissen Maß an Alltagstauglichkeit. Während die jüngste Porsche Generation auf Vierzylinder-Turbo umgeschwenkt ist, glänzt der Cayman 987 noch mit dem erdigen Sound eines Sechszylinder-Saugers. Lässt man den Hard-core „R“ außen vor, bieten sowohl der 2.7 wie das 3.4 S-Modell mit Schaltgetriebe, Tiptronic oder PDK-Getriebe satte Leistung und Alltagstauglichkeit. Alles in einem erstaunlich erschwinglichen Paket.

Bentley Arnage

Geht es um den Bentley Arnage, ist der (substantielle) Verlust des einen der Gewinn des anderen. Gab es jemals ein vom Preisverfall des Marktes besonders stark tangiertes Luxus-Modell, dann war es diese Limousine aus Crewe. Gut zu wissen nur: Während die Preise ins Bodenlose fielen, behielt Bentley die hohe Fertigungsqualität und die opulente Ausstattung bei. Als Folge bieten diese 5,4 Meter langen und 2,6 Tonnen schweren Limousinen mit Twin Turbo-V8 massig viel Auto fürs Geld. Was nicht heißt, dass der Kauf ganz ohne Risiken ist. Eine komplette Service-Historie und eine auch sonst gute Pflege sind Vor Vertragsabschluss ein MUST. Doch das Glück begünstigt den Mutigen, und zumindest die gut erhaltenen Exemplare erreichen mittlerweile immer höhere Preise.

Fotos: Manufacturer PR / Classic Driver Markt

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/zehn-kuenftige-autoklassiker-die-sie-jetzt-noch-guenstig-erwerben-koennen
© Classic Driver. All rights reserved.