Oktober 2025 • Deutschland 6,50 € Österreich 7,20 € | Schweiz 10,40 CHF | BeNeLux 7,70 € | Italien, Kroatien, Spanien, Slowenien 9,20 € | Griechenland, Finnland 9,80 € | Dänemark 71,95 DKK | Tschechien 305,00 KC

MotorKlassik

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON auto motor sport

Mercedes 350 SE

Nissan 300ZX

Lamborghini Diablo

Porsche 928

Rolls-Royce Camargue

MG TF

Jeep Grand Wagoneer

7 Gelegenheiten zum Träumen und Träume-Erfüllen!

Erschwinglicher Straßenfeger

Service Peugeot 205 GTI

Kleinstwagen ermöglicht Supercar

BMW Isetta und Iso Rivolta

Probleme trotz Schönwetter-Betrieb

Restauriert: Fiat 124 Coupé

„Alle meine Autos erzählen Geschichten"

Corrado Lopresto und seine Sammlung

Neubeginn Classic Days

Sport BELMOT-Oldtimer-Grand-Prix

4 190652 506503 10

auto motor und sport

MOBILITÄT DER ZUKUNFT KONGRESS

VISION ZERO ZERO EMISSION

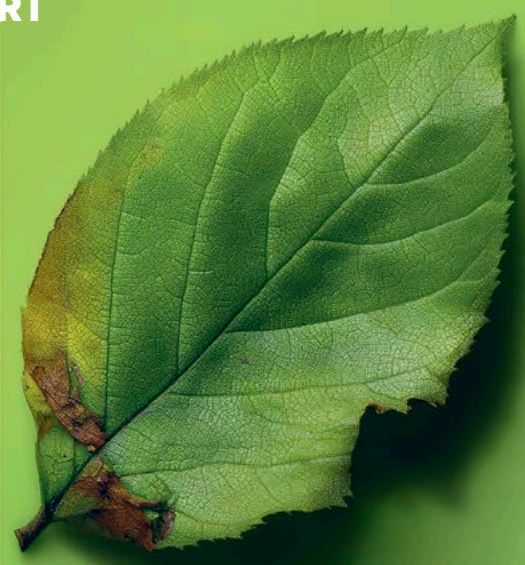
13. – 14. OKTOBER 2025
MERCEDES-BENZ MUSEUM | STUTTGART

Schaffen wir den Turnaround zu Zero Emission?

Der auto motor und sport KONGRESS bildet auch 2025 wieder die Plattform für richtungsweisende Akteure der Automobil- und Zuliefererindustrie sowie der Wissenschaft, der Investorenszene und der Politik und widmet sich in diesem Jahr folgenden Aspekten:

- **Wie bleibt die deutsche (Auto-)Industrie wettbewerbsfähig?**
- **Ist China im Wettlauf um die Zukunft viel schneller?**
- **Wie bleiben wir auf dem Weg zur Klimaneutralität wettbewerbsfähig?**

www.ams-kongress.de



JETZT TICKET SICHERN

AB 389€*

Smudo
Bandmitglied der Fantastischen Vier

Sven Plöger
Meteorologe

Stefan Hartung
Vorsitzender der Geschäftsführung Robert Bosch GmbH

Imelda Labbé
Präsidentin VDIK – Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Dr. Jörg Rheinländer
Mitglied des Vorstandes HUK-COBURG

Christoph Keese
Bestseller-Autor und Investor

Unser Gold-Sponsor
HUK COBURG

Unsere Silber-Sponsoren
AVL, e·on

Unsere Bronze-Sponsoren
ALEPH ALPHA, BOSCH

Unser Content-Partner
McKinsey & Company

Partner
Audi, GWM, KIA, Mitsubishi Motors, Opel, Peugeot, Porsche, Skoda, smart, VW, Vredestein Tyres, XPENG

*Preis für Veranstaltungstag 1 (Tech-Conference am 13.10.25, inkl. MwSt.). 10% Vorteilsrabatt für auto motor und sport, MOOVE & ams+ Abonnenten.

Welcher soll's denn sein? Die Lager sind voll, die Auswahl ist gigantisch, und die Preise sind moderat

Liebe Leser,

die Wirtschaft schwächelt und damit auch der Markt für klassische Automobile. Das kann man nun betrauern – oder als Chance begreifen, sich endlich seinen Traum zu erfüllen.

Man kann sich derzeit des Eindrucks nicht erwehren, dass die deutsche Wirtschaft mit hohem Tempo gegen die Wand fährt. In anderen europäischen Ländern sieht es nicht viel besser aus. Zu politischer Inkompetenz gesellen sich eine übergriffige Bürokratie und, auch das, dramatische Fehlentscheidungen in etlichen Chefetagen. Man erntet halt, was man sät.

Zum Glück mehren sich die Anzeichen auch in der für unsere Szene wichtigen Automobilindustrie (denken Sie nur an Werksmuseen, Ersatzteilproduktion oder das Sponsoring von Veranstaltungen!), dass endlich gegengesteuert wird. Selbst Mercedes-Chef Ola Källenius („Electric first!") hat seine Luxus- und Elektroauto-Strategie über den Haufen geworfen und singt das Lied von der Technologie-Offenheit – eine Strategie, die sein BMW-Kollege Oliver Zipse schon seit Langem verfolgt. Weshalb die Münchner auch wesentlich besser dastehen als die Stuttgarter.

Es wird schon wieder werden

Allen Unkenrufen zum Trotz: Die Automobilindustrie wird das schon wieder hinkriegen; sie hat schon andere Stürme überstanden, etwa die Ölkrise in den 70ern oder das Erstarken der Japaner in den 80ern. Doch das wird einige Zeit dauern, und derweil dümpelt der Markt für Old- und Youngtimer vor sich hin: Unsicherheit, Zukunftsängste und reale Einkommensverluste bilden einen giftigen Cocktail; in dieser Situation steckt man seinen Notgroschen eher nicht in ein altes Auto. Entsprechend laut stöhnen viele Händler. Besser stehen in der Krise die Profis da, die entweder einen sehr internationalen Kundenstamm haben wie Axel Schütte oder besonders breit aufgestellt sind. „Bei uns geht zum Glück eigentlich immer was", sagt Susen Utesch von DSL Automobile: „Gestern haben wir einen 500 SE ausgeliefert, heute hat jemand blind einen Innocenti Spider gekauft."

Tatsächlich sollte man die derzeitige Krise auf dem Automarkt eher als Chance sehen: Jetzt ist die Zeit, um sich endlich seinen automobilen Traum zu erfüllen. Ab Seite 12 präsentieren wir daher sieben Klassiker, die etwa überraschend günstig sind, weil sie niemand mehr auf der Rechnung hat, wie der MG TD. Andere erscheinen trotz Preissteigerungen im Vergleich zu manchen Ikonen immer noch erschwinglich (wie der Porsche 928), oder sie bieten zum Gegenwert eines nackten VW Golf unglaublich viel Auto und Flair wie der Jeep Grand Wagoneer.

Während andere Zeitgenossen dann traurig hinter dem Ofen hocken und über Dinge lamentieren, die sie ohnehin nicht wirklich ändern können, genießen Sie lieber das Leben in Ihrem neuen Wunschgefährt. In diesem Sinne, herzlichst Ihr

H-J. Götzl

hjgoetzl@motorpresse.de

AUTOS & FAHRBERICHTE

▶ **Titel: Sieben Gelegenheiten zum Träumen und Träumeerfüllen, jeweils mit Kaufberatung** 12

Porsche 928 S
Mehr als eine Elfer-Alternative 14

Nissan 300ZX
Kurven im Quadrat 18

Rolls-Royce Camargue
Der Abstieg vom Preis-Olymp 22

Mercedes-Benz 350 SE, W 116
Souveräner Maßstab 28

MG TF
Roadster-Fahren wie vorgestern 32

Jeep Grand Wagoneer
Das Revival eines alten Helden 36

Lamborghini Diablo VT Roadster
Teufel im Leib 40

▶ **70 Jahre BMW Isetta**
Erfolgsstory und Nachwirkung des Wirtschaftswunderkinds 134

MAGAZIN

▶ **Porträt: Corrado Lopresto**
Was den italienischen Raritäten-Sammler an- und umtreibt 44

Ferrari 250 LM im Maßstab 1:18
Modellauto-Hersteller CMC feiert mit Rindts Renner Jubiläum 50

Motor Klassik Award 2025
Der Hauptpreis, ein Porsche 924, hat ein neues Zuhause gefunden 54

Classic Days
▶ Waxcotton-Romantik auf dem Rittergut Birkhof 56

SERVICE

Wertentwicklung von Klassikern
Rolls-Royce Corniche, BMW Z4 M Roadster und Chrysler LeBaron 3.0 V6 Cabriolet 62

AUTOS IN DIESEM HEFT

BMW Z4 M Roadster, E85	63
BMW 2000, E121	73
BMW Isetta 250 Export	134
Chrysler LeBaron 3.0 V6 Cabr.	63
Fiat 124 Sport Coupé	110
Iso Rivolta IR 300	134
Jeep Grand Wagoneer	36
Lamborghini Diablo VT Rdst.	40
Mercedes-Benz 350 SE, W 116	28
MG TF	32
Nissan 300ZX	18
Opel Kadett B Coupé	71
Peugeot 205 GTI	118
Porsche 928 S	14
Porsche 924 S	54
Rolls-Royce Camargue	22
Rolls-Royce Corniche Conv.	62

26 GIBT ES NOCH SCHNÄPPCHEN?

■ Frank Wilke vom Marktbeobachter Classic-Analytics im Interview

66 FERRARI ZU REKORDPREISEN

■ Sportwagen aus Maranello setzen neue Bestmarken bei den Versteigerungen während der Monterey Car Week

TECHNIK

▶ **Restaurierung Fiat 124 Coupé**
Unerwartete Verzögerungen 110

▶ **Service-Station (217) Peugeot 205 GTI**
Kleiner Löwe im Werkstatt-Check 118

SPORT

Report: 22. Sachsen Classic
Oldie-Begeisterung im Freistaat 122

▶ **BELMOT Oldtimer-Grand-Prix**
Hochkarätiges Motorsport-Wochenende in der Eifel 126

DSK-Nachrichten
Das Neueste vom Deutschen Sportfahrer Kreis e.V. 132

RUBRIKEN

Editorial
H.-J. Götzl über Kaufchancen im schwächelnden Klassikermarkt 3

Album
Volltanken mit zwei Iso Rivolta 6

Nachrichten
Neues vom alten Auto 8

Motor Klassik-Markt
2200 Klassikerpreise, Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen 65

Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum 108

Leseralbum
Oldtimer-Fotos mit Geschichten 142

Vorschau
Motor Klassik im Dezember 144

Ausstieg
Philipp Körner über den schwarzen Motorsport-Sommer 1985 146

▶ **Titel-Thema**

Fiat 124 Coupé: Restaurierung mit Hindernissen 110

70 Jahre **BMW Isetta**: Wie die „Knutschkugel" den Iso Rivolta möglich machte 134

Very british, bis hin zum Wetter: **Classic Days** erstmals an neuer Location 56

126 Renn-Legenden in der Eifel
Beim **BELMOT Oldtimer-Grand-Prix** waren über 500 Klassiker am Start

Höchste Detailtreue: Ferrari 250 LM im Maßstab 1 : 18 von CMC 50

Service-Station **Peugeot 205 GTI**: kleines Auto, aber auch kleine Kosten? 118

Corrado Lopresto: warum Autos wie Sandkörner sind 44

Italowestern Ob die Testfahrer, die hier 1966 unweit der Riverside-Rennstrecke in Kalifornien ihre Iso Rivolta volltankten, wussten, was ihre Entstehung mit einem deutschen Wirtschaftswunder-Kleinwagen zu tun hatte? Ihnen, liebe Leser, verraten wir's ab Seite 134.

Foto: Getty Images

MOTOR TREND
ATLAS
ADDITIVES

Hut ab: In Pebble Beach präsentieren sich die bestrestaurierten Oldtimer der Welt

In Laguna Seca feierte man die amerikanische IROC-Rennserie

8,6 Millionen Dollar erzielte dieser Bugatti Divo von 2020 bei Bonhams

Monterey Car Week 2025

Moderne Supersportwagen stellen bei Auktionen etablierte Klassiker in den Schatten.

Einmal im Jahr im August verwandelt sich das kalifornische Küstenstädtchen Monterey zum Mekka für Autofans aus aller Welt. Eine Woche lang stehen dann bei der Monterey Car Week Oldtimer, exklusive Sportwagen, aber auch kuriose Custom Cars im Mittelpunkt, sowohl im Straßenverkehr als auch bei einer Reihe hochkarätiger Events wie Motorlux, The Quail, der Motorsports Reunion Laguna Seca und natürlich dem Pebble Beach Concours d'Elegance – seit den frühen Fünfzigern der Oldtimer-Schönheitswettbewerb mit den härtesten Bewertungskriterien der Welt, in Bezug auf Seltenheit, historische Bedeutung und Zustand.

Für Frank Wilke, Chef des Marktbeobachters Classic-Analytics, gehört ein Besuch der Monterey Car Week daher zum Pflichtprogramm: „In Pebble Beach wird die Zustandsnote 1 alle paar Jahre neu definiert, und wer in Sachen Marktgeschehen mitreden will, muss sich vor Ort persönlich ein Bild machen, sich mit Sammlern und Händlern aus aller Welt austauschen und natürlich alle Auktionen live verfolgen."

Stichwort Auktionen: Mit einem Gesamterlös von rund 433 Millionen Dollar wurde es die zweiterfolgreichste Monterey Auction Week aller Zeiten, dabei kamen allein acht der zehn teuersten Autos aus dem Hause Ferrari (siehe auch Auktionsberichte ab Seite 66).

Und noch einen Trend hat man bei Classic-Analytics erkannt: Limitierte Supersportler der 2000er haben Ikonen wie Alfa Romeo 8C, Kompressor-Mercedes oder Bentley Blower hinter sich gelassen, sowohl in Sachen Marktwert als auch was die Begehrlichkeit betrifft: Die Zukunft im Sammlermarkt gehört nicht mehr dem Bugatti T35, sondern dem Bugatti Divo. **pebblebeachconcours.net**

Thomas Rusch (TÜV Nord) prüft den Ur-Käfer

Der älteste Käfer darf wieder fahren

■ Der älteste Käfer der Welt, ein Prototyp von 1937, darf nach erfolgreicher TÜV-Abnahme wieder auf die Straße. Sammler Traugott Grundmann aus Hessisch-Oldendorf hatte das Auto auf Basis des originalen Zentralrohrrahmens in siebenjähriger Kleinarbeit rekonstruiert. Das Chassis war in der Steiermark aufgetaucht. Es gehört zu einem der 30 VW-Erprobungswagen namens W30, die angeblich alle vernichtet wurden.

Unterm Hammer: 250 GTO „Bianco Speciale“

Mecum versteigert weißen 250 GTO

■ Das Auktionshaus Mecum versteigert im Januar 2026 in Kissimmee (USA) den berühmten Ferrari 250 GTO „Bianco Speciale“, das einzige weiße der 36 gebauten Exemplare. Der Sportwagen von 1962, dem wegen seiner Rennhistorie zugetraut wird, den 2018 bei RM Sotheby’s für einen 250 GTO erzielten Rekordpreis von 48,4 Mio. Dollar zu toppen, war gerade beim Concours d’Elegance in Pebble Beach zu sehen. **mecum.com**

Kurz notiert

■ Neu im Programm von Alfa-Spezialist Stefan Götzelmann: Schubstreben für die Baureihe 105–115 (Giulia etc.), einbaufertig inklusive bereits montierter Buchsen, Preis pro Stück 149 Euro, **stefan-goetzelmann.de**

■ Das Nationale Automuseum in Dietzhölztal-Ewersbach feiert seinen zweiten Geburtstag und konnte bislang bereits 170 000 Besucher begrüßen. **nationalesautomuseum.de**

■ Jubiläum! Vom 9. bis 14. Februar 2026 kämpft sich die 25. AvD-Histo-Monte von Rothenburg ans Mittelmeer – für Autos bis 1995, Ausschreibungen auf **avd-histo-monte.com**

■ Der Wiesbadener Schreibgeräte-Experte Stefan Lucht hat eigens zur Silvretta Classic 2025 einen limitierten Pen produziert mit zahlreichen Anklängen ans Rallyefahren im Allgemeinen und die Silvretta im Besonderen. 250 Euro, **tinte-im-blut.de**

Nur 220 Stück: Silvretta Classic Rally Passion

100 Jahre Schauinsland

1925 fand zum ersten Mal das Bergrennen für Autos und Motorräder am Freiburger Hausberg statt.

Zum Jubiläum des zu seiner Zeit wichtigsten Bergrennens in Deutschland hatte der ADAC Südbaden zusammen mit dem Freiburger Motorsportclub (FMC) ein dreitägiges Festival auf die Beine gestellt. Schon die traditionelle Oldtimer-Rallye Schauinsland-Klassik war ein Genuss – nicht nur für die Rekordzahl von über 140 Teams, sondern auch für die vielen Fans entlang der Strecke.

Einmalig war die begleitende Ausstellung von rund 100 Autos und Motorrädern, die einst am Berg im Einsatz waren. Dazu ließen Fahrer wie Mario Ketterer auf dem Podium Motorsportgeschichte lebendig werden. Mit über 750 Teilnehmerfahrzeugen wurde auch der sonntägliche Oldtimertreff zu einem großen Erfolg. **schauinsland-klassik.de**

Brite im Schwarzwald: Jaguar XK 120 OTS von 1953 an der Holzschlägermatte

Mit so einem Maserati F1 ließ sich Paul Pietsch 1950 als Gesamtsieger feiern

Fotos: ADAC Südbaden

Großer Sport: der GP Historique in Monaco

Reise zum Monaco-GP Historique 2026

Er findet leider nur alle zwei Jahre statt: der Grand Prix Historique in Monaco. Vom 24. bis zum 26. April 2026 ist es aber wieder so weit, und Sie als Leser von Motor Klassik können im Rahmen einer viertägigen Reise an diesem großartigen Motorsport-Event teilnehmen. Das Paket umfasst den Flug, sämtliche Transfers, Karten für den Grand Prix, drei Übernachtungen, zwei Abendessen sowie zwei Ausflüge vor Ort. Der Preis pro Person: 1680 Euro. Kontakt und Anmeldung: Mondial Tours GmbH, 07 31/96 69 60, **mondial-tours.de**

Stephan Köhlen

Replikas dürfen kein Porsche-Wappen tragen

Durchsuchung bei Oldtimerhändler

Weil Porsche seine Markenrechte verletzt sieht, ist die Polizei am 8. August bei einem Oldtimerhändler in Mettmann zur Durchsuchung angerückt. Der 75-Jährige soll seit 2022 Nachbauten, sogenannte Replikas, angeboten haben, auf denen Embleme und Schriftzüge von Porsche angebracht waren, so der Vorwurf. Da der Händler trotz mehrmaliger Aufforderung kein Einsehen hatte, kam es zur Durchsuchung. Dabei wurden Embleme, Wappen, Schriftzüge und Unterlagen sichergestellt. Die Ermittlungen laufen. **porsche.de**

Termine im Oktober

3.–5. Oktober 2025
5. Vorharzer Oldtimer-Treffen
In Langeln (Nordharz) treffen sich Anfang Oktober klassische Pkw, Lkw, Motorräder und Schlepper zu einem dreitägigen Klassik-Event.

3. Oktober 2025
Saisonabschluss am Schuppen Eins
In der Bremer Überseestadt wird der Saisonabschluss 2025 kräftig gefeiert. Alle Marken und Modelle sind willkommen. **schuppeneins.de**

12. Oktober 2025
10-Seen-Classic-Rallye
Dies ist bereits die 16. Ausgabe der Rallye im bayerischen Voralpenland. Alles zur Strecke und den Highlights unter **rallye.pascal-kapp.de**

17.–19. Oktober 2025
Classic Expo Salzburg
Österreichs größte Oldtimermesse in Salzburg. Mit Rahmenprogramm, Händlern, Auktion, Privatverkauf, Teilemarkt und Clubs. **classicexpo.at**

23.–26. Oktober 2025
Auto e Moto d'Epoca 2025
Die Oldtimermesse in Bologna (früher Padua) ist eine der größten Europas und ein Muss für Fans italienischer Klassiker. **autoemotodepoca.com**

Lust auf Kurven und Pässe? Dann lohnt sich ein Blick in dieses Buch

Die schönsten Touren für Klassiker

■ In „Retro-Reisen“ präsentiert Michael Schröder eine Auswahl der schönsten und vor allem kurvigsten Motor-Klassik-Reisereportagen aus den Alpen und Süddeutschland. Jede der insgesamt 19 Geschichten ist mit einem ausführlichen Infoteil versehen, zusätzlich enthält das Buch Tipps für die richtige Vorbereitung des Klassikers, wenn eine Reise ansteht. 223 Seiten, Motorbuch Verlag, 29,90 Euro. **motorbuch-versand.de**

Drei Seiko-Uhren zum Datsun 240Z

■ Als der Datsun 240Z die East African Safari Rally 1971 gewann, prangte am Heck unübersehbar der Seiko-Schriftzug, An die erfolgreiche Zusammenarbeit der beiden japanischen Marken erinnern nun drei limitierte Uhren aus der Serie Seiko Speedtimer: der mechanische Chronograph SRQ057 für 3500 Euro, der Solar-Chrono SSC957 für 990 Euro und die abgebildete Automatik SPB517 mit großem Logo für 1250 Euro. Alle drei Uhren für Datsun-Fans sind jetzt im Handel, **seikowatches.com**

Stiller Gestalter großer Formen

Getty Images

Ercole Spada, 1937–2025

■ Ercole Spada, geboren 1937 in der Lombardei, sah sich als Ingenieur unter den Designern: technisch denkend und unprätenziös. Nach seinem Studium in Mailand arbeitete er ab 1960 zunächst für Zagato, gestaltete dort den Aston Martin DB4 Zagato und die „Coda Tronca“-Modelle von Alfa. Später ging er nach Deutschland und prägte unter Claus Luthe maßgeblich das Design von BMW 5er (E34) und 7er (E32). Zu seinen Entwürfen zählen auch Alfa 155, Fiat Tipo und Nissan Terrano II. Dass sein Name selbst bei wichtigen Serienautos nie prominent wurde, entsprach Spadas bescheidener Haltung. Am 3. August starb er im Alter von 88 Jahren im italienischen Sestriere.

Günstige Gelegenheiten

Wer sich derzeit auf dem Oldtimer- und Youngtimer-Markt umschaut, entdeckt jede Menge verlockende Angebote – vor allem, wenn man nicht auf bestimmte Modelle festgelegt ist, sondern sich auf Klassiker etwas abseits des Mainstreams einlässt und deren Reize entdeckt.

22 Absolut gesehen sind fast 60 000 Euro eine Menge Geld. Aber für einen **Rolls-Royce Camargue** mit Neupreis 416 000 Deutsche Mark?

14 Rund 40 000 Euro genügen für den **Porsche 928,** das macht ihn weitaus günstiger als jeden 911

18 Den **Nissan 300ZX** haben nicht viele auf dem Schirm, daher gibt es ihn für schmale 17 000 Euro

28 Die **S-Klasse W 116** wurde selbst mit V8 vom Nachfolger überholt, bietet für 14 000 Euro viel mehr Flair

32 Der **MG TF** ist praktisch vergessen. Vorkriegs-Feeling gibt es bei ihm zuweilen schon für 20 000 Euro

36 Die reiche Ostküste auf Rädern: **Jeep Grand Wagoneer** für 30 000 Euro. Spritverbrauch? Egal

40 Wenn Sie den Countach verpasst haben: Noch gibt es den **Lamborghini Diablo** ab 220 000 Euro

Gut zu wissen

PORSCHE 928 S
Eckdaten: V8-Motor, ohc, 4664 cm³, 300 PS, 1450 kg, 250 km/h, 1977 bis 1995
Preis: 41 400 Euro (guter Zustand)
Charakter: Eine der gelungensten Interpretationen des Gran-Turismo-Themas: dezent potent, innen sehr leise, zeitloses Design

Mehr als eine Alternative

Wer den Porsche 928 mit dem 911 vergleicht, hat beide nicht verstanden. Sie sind grundverschiedene Charaktere. Fünf Gründe, warum der weniger geliebte Gran Turismo oft die bessere Wahl ist.

TEXT Kai H. Klauder // **FOTOS** Achim Hartmann

Niemand hat die Absicht, einen Porsche 928 mit einem 911 zu vergleichen. Für unsere Titelstory allerdings, die sich um im besten Wortsinn preiswerte Klassiker dreht, wagen wir dieses kühne Experiment. Der Etablierte gegen den schon bei seinem Debüt umstrittenen „Luxus-Elfer“, mit dem manche bei Porsche – wenn auch bei Weitem nicht alle – dem harten Heckmotorsportler ein massentauglicheres Fahrverhalten entgegensetzen wollten.

50 Jahre sind seither vergangen, der Elfer gehört immer noch zu den begehrenswertesten Sportwagen, der 928 ist hingegen aus dem Straßenbild nahezu verschwunden, aber noch lange nicht vergessen. Dass dem so ist, konnten wir an dem sonnigen August-Freitag unserer Fotoproduktion erleben. Fast jeder zweite Passant, Autofahrer oder Spaziergänger gestikuliert freudig-zustimmend oder spricht uns an.

Wenn Sie sich also nicht dem Verdacht aussetzen möchten, einem Trend zu folgen, und vielmehr Ihre Individualität durch eine selbstbewusste Klassikerwahl betonen wollen, liegen Sie mit einem 928 ganz richtig. Denn in der langen Produktionsepoche von 18 Jahren verließen nur rund 62 000 Exemplare die Produktionsbänder – weniger als jede einzelne 911-Generation. Damit wären wir bei Grund eins, der für einen 928 spricht: Er ist seltener.

Und jetzt versenken Sie sich doch bitte mal in diese geniale Kombination aus klaren Linien, Rundungen und revolutionären Details. Aus jeder, wirklich jeder, selbst der Vogelperspektive beeindruckt das Design von Anatole Lapine. Die ungewöhnlich geformten Türen, deren Rahmen der stark nach vorn geneigten B-Säule folgen, und die hinteren konvexen Seitenfenster bestimmen das Profil. Die flache Front mit den auf ihren Einsatz lauernden Klappscheinwerfern signalisiert Leistungswillen. Und erst das Heck: Gibt es einen einzigartigeren und schöneren Po in der Automobilgeschichte? Immerhin sprechen wir über einen Entwurf, der schon ein halbes Jahrhundert alt ist!

Vögel genießen den schönsten Einblick. Sie sehen die riesigen Fensterflächen, die sich weit in die Fahrzeugmitte ziehen und dem Piloten eine unvergleichliche Rundumsicht sowie ein großzügiges Raumgefühl vermitteln. Nicht zu vergleichen mit der engen Höhle, in die ein 911er-Fahrer hinabsteigt. Dort fühlt er sich immer ein wenig eingeengt und kann für seine Reisen nur wenig mehr als einen Weekender an Bord nehmen. Ergo Grund zwei: die Größe mit dem großzügigen Platzangebot.

Museumsauto mit 53 000 km

Wo wir gerade beim Reisen sind: Der 928 bietet eine unbedingte Langstreckentauglichkeit. 1000 Kilometer am Tag? Kein Problem. Rauf auf die Autobahn und genießen! Ich vermute, das Idiom der „linken Spur“ samt allen Zuschreibungen wie Überholprestige, Leistungswille, Kraft und Herrlichkeit geht auf den Porsche 928 zurück.

Der 4,7-Liter-Motor stellt dabei nur einen Aspekt dar. Im 928 S marschiert der V8 mit 300 PS so voran, dass einem erst mal die Luft wegbleibt. Ungläubig Luft holen muss, wer einmal erlebt hat, wie die 380 Newtonmeter aus Schrittgeschwindigkeit den 1450 Kilo leichten 928 S absolut ruckfrei und gelassen – im 5. Gang! – bis weit über 250 km/h beschleunigen könnten. Elastizität ist gar kein Ausdruck, hier zieht ein Bungee-Seil mit aller Kraft nach vorne.

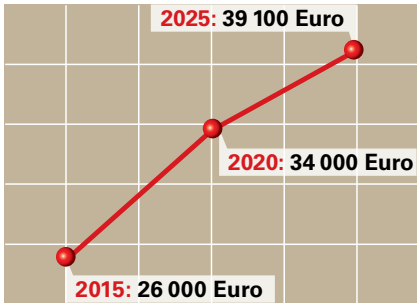
Dabei (jetzt wird’s für Langstreckenfahrer interessant!) liegt das Geräuschniveau im Innenraum überraschend niedrig. Die

DIE MARKTSITUATION

Mehr Leistung für ein Drittel des Preises eines 911 Turbo

DER VERGLEICH HINKT NATÜRLICH, doch einen Gedanken ist er trotzdem wert: Ein 928 S mit 300 PS notiert aktuell bei etwa einem Drittel eines 285 PS starken 911 Turbo, der weniger Langstreckenqualität, weniger Komfort und viel weniger Platz bietet. Während alle Elfer in den letzten zwei Dekaden eine enorme Preissteigerung hingelegt haben, entwickelt sich zwar auch der 928 konstant nach oben, doch bei Weitem nicht so extrem. Dabei stellte sich Porsche den 928 als „Luxus-911“ vor. Heute lässt sich konstatieren: Ein 928, ob die 240-PS-Basis oder eine der Weiterentwicklungen mit bis zu 350 PS, verdient – vergleichsweise – das Attribut „preiswert“.

Wertentwicklung Porsche 928 S*



Der 928 legt in den vergangenen zehn Jahren rund 50 Prozent an Wert zu, 911 Turbo (3.0 und 3.3) rund 60 Prozent. Sie liegen beim 4,2- und 3,6-Fachen des 928

* Preis in gutem Zustand; Quelle: Classic-Analytics