

1281 Sonderheft Nr. 57 2016 € 6,90

OLDTIMER MARKT PREISE

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

KLASSISCHE AUTOS VON 1920 BIS 1990 2016



TREND-ANALYSE:

ES GEHT IMMER NOCH AUFWÄRTS!

356
SEITEN



164 Marken!
26 Seiten US-Cars
13 Seiten Exoten
Rund **2000** Fotos!

A € 7,50 • CH sfr 13,50
B, L, NL, P € 8,30 • F € 8,50
E € 8,90 • GR € 9,50
FIN € 10,50 • DK dkr 75,-
S skr 95,- • CZ czk 290,-
M Ft 2.990



TYP	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	W	NOTE 4	NOTE 5	NEUPRE
1502	2tL	75-77	4	1.6	75	16.000 €	9.300 €	5.800 €	53 %	2.900 €	700 €	11.750 €
1600-2	2tL	66-71	4	1.6	85	19.900 €	11.900 €	7.200 €	47 %	3.500 €	1.100 €	8.650 €
1602	2tL	71-75	4	1.6	85	18.900 €	11.200 €	6.800 €	42 %	3.400 €	1.000 €	9.990 €
1600-2 Cabriolet	Cab	67-71	4	1.6	85	46.700 €	31.100 €	19.700 €	49 %	11.800 €	3.900 €	11.980 €
1600 touring	3tL	71-73	4	1.6	85	22.800 €	14.700 €	7.900 €	65 %	4.900 €	1.200 €	10.940 €
1600 TL	2tL	67-68	4	1.6	105	31.300 €	21.900 €	11.800 €	10 %	5.900 €	2.700 €	9.950 €
					90	24.800 €	16.000 €	8.700 €	55 %	5.500 €		



LESEHILFE

Auf den zweiten Blick verraten die Tabellen in diesem Sonderheft mehr über ein Auto als nur den aktuellen Marktwert. Man muss sie nur zu lesen wissen...

Ein Strich sagt mehr als tausend Worte. Steht er rechts in der Spalte für den Zustand fünf, kann das Zweierlei bedeuten. Bei Raritäten wie dem Flügeltüren-Mercedes 300 SL heißt es, dass restaurierungsbedürftige Exemplare dieser Spezies

zwar sehr gesucht, aber zum Leidwesen aller Restauratoren kaum mehr aufzutreiben sind. Die Preisangabe von 760.000 Euro in Zustand vier spricht eine deutliche Sprache. Nahezu alle 1400 Flügeltürer wurden inzwischen aufgespürt und in einen Besser-als-

neu-Zustand versetzt. Täuschend echte Repliken sorgen außerdem dafür, dass der weltweite Bestand mittlerweile auf über 2000 geschätzt wird. Die Wahrscheinlichkeit, einer solchen Fälschung zu begegnen, lässt sich ebenfalls aus der Tabelle herausle-

190 „BABY-BENZ“ (W201)	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	W	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
190	4TL	82-84	4	2.0	90	-	6.300 €	2.600 €	53 %	900 €	-	25.600 DM
190	4TL	84-88	4	2.0	105	-	5.600 €	2.400 €	33 %	800 €	-	27.400 DM
190	4TL	88-90	4	2.0	105	-	5.500 €	2.300 €	28 %	800 €	-	34.540 DM
190 E	4TL	82-88	4	2.0	122	-	5.800 €	2.500 €	14 %	600 €	-	27.700 DM
190 E	4TL	89-90	4	2.0	118	-	4.700 €	2.000 €	-9 %	600 €	-	34.140 DM
190 E 1.8	4TL	90-93	4	1.8	109	-	4.200 €	1.800 €	-14 %	500 €	-	34.140 DM
190 E 2.0	4TL	91-93	4	2.0	118	-	4.400 €	1.900 €	-17 %	500 €	-	41.496 DM
190 E 2.3	4TL	86-88	4	2.3	136	-	6.000 €	2.600 €	13 %	900 €	-	34.800 DM
190 E 2.3	4TL	88-93	4	2.3	132	-	5.900 €	2.600 €	13 %	900 €	-	39.610 DM
190 E 2.3 16	4TL	83-88	4	2.3	185	-	18.500 €	9.900 €	41 %	5.400 €	-	52.200 DM
190 E 2.5 16	4TL	88-93	4	2.5	195	-	19.200 €	10.800 €	48 %	5.600 €	-	67.940 DM
190 E 2.5 16 Evolution I	4TL	1989	4	2.5	195	57.000 €	37.000 €	20.000 €	106 %	11.000 €	-	87.200 DM
190 E 2.5 16 Evolution II	4TL	1990	4	2.5	235	133.000 €	100.000 €	67.000 €	276 %	33.000 €	-	104.440 DM
190 E 2.6	4TL	86-88	6	2.6	166	-	6.200 €	2.800 €	8 %	900 €	-	39.100 DM
190 E 2.6	4TL	88-93	6	2.6	160	-	6.200 €	2.800 €	8 %	900 €	-	47.190 DM
190 D	4TL	83-88	4	2.0	72	-	4.200 €	1.700 €	55 %	500 €	-	26.900 DM
190 D	4TL	88-93	4	2.0	72	-	4.300 €	1.800 €	29 %	500 €	-	33.570 DM
190 D 2.5	4TL	84-88	5	2.5	90	-	4.500 €	1.900 €	27 %	500 €	-	33.900 DM
190 D 2.5	4TL	88-93	5	2.5	90	-	4.900 €	2.000 €	33 %	600 €	-	37.960 DM
190 D 2.5 Turbo	4TL	88-93	5	2.5	126	-	5.200 €	2.200 €	47 %	700 €	-	41.630 DM



Als Flaggschiff der W201-Baureihe schwebt der Evo II (großes Bild links) bereits in astronomischen Sphären. Basismodelle wie der 190 E 1.8 brauchen dafür etwas länger

sen: Wenn keine Restaurierungsobjekte angeboten werden und Top-Exemplare im siebenstelligen Bereich angekommen sind, zieht das Fälscher an wie das Licht die Motten.

Auch am anderen Ende des Preisspektrums gibt es Striche. Nehmen wir zum Beispiel die 190er-Baureihe W201 von Mercedes-Benz: Ein 190 E 2.3 kostet im Zustand vier rund 900 Euro. Im Zustand fünf bleibt nur ein Strich in der Tabelle. Das heißt nun aber nicht, dass ein solches Auto nichts mehr wert ist. Im Gegenteil: Als Schlachtfahrzeug kann die Limousine im Zustand fünf sogar mehr bringen als das leidlich fahrbereite Zustandvier-Exemplar, denn etliche Komponenten sind gesucht und teuer: gut erhaltene Motoren, Getriebe, Sportline-Sitze... Wenn der Besitzer Zeit und Platz hat, um das Schlachtfest selbst zu organisieren, kann sich das durchaus lohnen. Weil das aber nur schwer einzuschätzen ist, bleibt ganz rechts in der Tabelle nur ein Strich.

Auch auf der linken Seite bedeutet der Strich keineswegs, dass Classic Data zum Zustand eins nichts eingefallen ist. Aber auch hier gibt es eine Zweiklassengesellschaft. Bei extrem teuren Pretiosen wie dem Alfa Romeo 8C 2300 aus den dreißiger Jahren streut der Preis für Top-Exemplare derart, dass keine einheitlichen Angaben möglich sind. Das liegt einerseits an den zahlreichen Karosserievarianten, andererseits an der individuellen Historie der Autos. Kaum ein 8C, der nicht aus prominentem Vorbesitz stammt; Renneinsätze unter berühmten Fahrern sind dabei keine Seltenheit. Hier kommt es auf Echtheit und Historie an und deshalb liegen nicht selten Millionenbeträge zwischen Autos, die sich äußerlich kaum unterscheiden.

Bleiben wir für das Gegenbeispiel bei Alfa Romeo: Der Alfa 75, der als bislang letzte heckgetriebene Limousine der Mailänder Marke spürbar im Aufwind liegt, ist im Zustand eins quasi nicht existent. Angesichts der überschaubaren Werte für gute Exemplare lohnt sich eine Vollrestaurierung derzeit noch nicht, was sich in der Tabelle unter Zustand eins mit einem Strich niederschlägt.

Die Prozentangaben in unseren Tabellen beziehen sich auf einen Zeitraum von fünf Jahren. Im vorliegenden Heft also auf die Zeitspanne von Ende 2010 bis Ende 2015. Sie dokumentieren die Wertveränderung, die das betreffende Auto in mittelmäßigem Zustand (Note 3) erfahren hat. Die Werte sind nicht inflationsbereinigt und stellen eine reine Gegenüberstellung der Classic-Data-Notierungen im Abstand von fünf Jahren dar. Für Spekulanten kommt dieser Service meistens zu spät. Denn nach wie vor schauen wir nur in den Rückspiegel der Preisentwicklung, statt uns am Kaffeesatz vermeintlich brandheißen Investment-Tipps die Finger zu verbrennen. Besonders interessant sind diese Zahlen für Youngtimer-Freunde, die zur rechten Zeit einsteigen wollen. Nehmen wir dazu das Beispiel des Baby-Benz in der Tabelle auf der linken Seite. Dort ist gut zu erkennen, dass die Preise der sportlichen Sechzehnventiler bereits angezogen haben, während bei den alltäglichen Limousinen die Talsohle noch nicht ganz durchschritten ist. 16V-Schnäppchenjäger sind also bereits (zu) spät dran, während die Fans der Brot-und-Butter-Modelle genau zum richtigen Zeitpunkt kommen, um für wenig Geld fündig zu werden. Aber Achtung: Über die Verfügbarkeit der wirklich guten Zahnarztgattinen-Ersthand-Zweitwagen



Restaurierungen lohnen sich beim Alfa 75 derzeit noch nicht. Deshalb findet sich in der Tabelle unter Zustand eins ein Strich



Millionending: Jeder Alfa 8C 2300 hat eine andere prominente Vorgeschichte, die den Zustand-eins-Wert uneinheitlich macht

sagen die Prozentwerte nichts aus. Solche Ringeltauben sind erfahrungsgemäß leichter zu finden, wenn sich das Traumauto noch im Status des zehn- bis 15-jährigen Gebrauchtwagens befindet. Außerdem ziehen die Preise für gepflegte Top-Autos meist auch früher an als die der häufiger verfügbaren Durchschnittsfahrzeuge.



Die prozentuelle Veränderung bezieht sich auf fünf Jahre. Das begünstigt Youngtimer, weil deren Wertzuwachs oft in diese Zeitspanne fällt

Und was zunächst widersprüchlich erscheint: Auch hinter roten Zahlen können sich Wertsteigerungen verstecken! Nehmen wir den Zweiliter-190E der Baujahre 1989 bis 1990. Seit 2010 hat sich dessen Wert laut Tabelle um neun Prozent reduziert. Im Vorjahr stand an derselben Stelle aber noch ein Wert von minus 23 Prozent. Das bedeutet: Der Preis steigt bereits, liegt aber noch neun Prozent unter dem Wert von 2009, als die Limousine ja wegen ihres Alters noch ein rüstiger Gebrauchtwagen war. Wenn es also darum geht, Youngtimer-Trends rechtzeitig zu erkennen, kann es sich lohnen, die OLDTIMER-MARKT-Sonderhefte jährlich zu vergleichen. Und noch eine Eigenart verbirgt sich in den Prozentwerten: Da

BEDIENUNGSANLEITUNG TABELLEN RICHTIG INTERPRETIEREN



Schwach motorisierte Vorkriegs-Limousinen wie der Austin Seven sind kaum noch gefragt. Die Klientel für das klassische Schnauferl stirbt aus

Vorkriegsautos mit Wertsteigerungspotential müssen sportlich sein, wie dieser BMW 328. Der schnelle Eisenacher hat seinen Wert binnen fünf Jahren mehr als verdoppelt!

wir im vorigen Sonderheft den Fünfjahres-Zeitraum von 2009 bis 2014 beobachtet haben und jetzt die Jahre zwischen 2010 und 2015 aufgreifen, ergeben sich unterschiedliche Trends für Old- und Youngtimer. Ältere Klassiker, die ihre Wertentwicklung bereits vor Jahrzehnten begonnen haben, schneiden hier naturgemäß schlechter ab als Neuankömmlinge, deren Preissteigerung genau in den Beobachtungszeitraum der vergangenen fünf Jahre fällt.

Warum Zustand drei? Könnten Sie sich fragen, denn Aussagen zur Wertentwicklung sind nur für Note drei aufgelistet. Abgesehen von ganz simplen Platzproblemen innerhalb der Tabellen, eignet sich die Note drei zum Analysieren der Preistrends am besten, weil sich zwischen Zustand 2,6 und 3,5 das Gros der Klassiker tummelt. Hier findet die größte Marktbewegung statt, und Ausreißer fallen in der Statistik weniger ins Gewicht. Am oberen und unteren Ende der Zustandsskala wird die Luft hingegen dünn, und außerdem verfälschen zusätzliche Faktoren das Bild.

Wertzuwachs ist bei den etablierten Kennzeichen-Oldtimern nach wie vor die Regel. Jenseits jeglicher Spekulation um das

viel zitierte „Garagengold“ ist das ein angenehmer Nebeneffekt dieses Hobbys: Schließlich können wir unsere Lieblinge so quasi ohne finanzielle Einbußen jahrzehntelang fahren, und die Ausgaben für Wartung, Pflege und Unterstellplätze sind gut angelegt. Schon deshalb kann kaum ein Oldtimerbesitzer der Versuchung widerstehen, in diesem Sonderheft die Seite mit dem eigenen Klassiker aufzuschlagen, um nachzusehen, wie sich dessen Wert entwickelt hat.

Rote Zahlen gibt es vor allem bei Youngtimern, deren Wertverlust noch nicht abgeschlossen ist und immer häufiger auch bei schwach motorisierten Vorkriegs-Limousinen, mit denen man nicht ohne Weiteres im heutigen Verkehr mitschwimmen kann. Die Klientel für diese Schnauferl ist – Pardon – schlicht vom Aussterben bedroht. Immer mehr Sammlungen werden aufgelöst, und Käufer finden sich nur schleppend.

Ganz rechts: der Neupreis. Natürlich hätten wir die D-Mark-Werte für Sie in Euro umrechnen können, aber bis Ende 2001 wurden Autos in Deutschland nun einmal in D-Mark bezahlt. Bei frühen Preisangaben aus den fünfziger und sechziger Jahren würde

bei einer Angabe in Euro der Eindruck entstehen, ein neuer VW-Käfer sei 1955 für weniger als 2000 Euro (3950 Mark) zu haben gewesen. Dass das Monatseinkommen damals bei monatlich 420 Mark lag, geriet bei Euro-Werten völlig in Vergessenheit.

Da wir in den Tabellen nicht jedem Modelljahr einen Neupreis zuordnen können, beziehen sich die fett gedruckten Werte stets auf das Jahr, in dem das betreffende Auto vorgestellt wurde. Sonderausstattungen, mit denen sich der Kaufpreis erheblich steigern ließ, wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich also immer auf die Grundausstattung. Auch bei den heutigen Marktwerten ging Classic Data von relativ karg ausgestatteten Fahrzeugen aus. Extras wie Schiebedächer, Ledersitze oder Klimaanlage wirken sich wertsteigernd aus. Dies gilt umso mehr, je älter das Fahrzeug ist, denn bei den jüngeren Jahrgängen wird die Serienausstattung immer umfangreicher.

Sie sehen also, unseren Tabellen sind mehr als nur kalte Zahlen. Auf der Suche nach dem passenden Klassiker halten sie sogar manch heißen Tipp parat.

Peter Steinfurth
p.steinfurth@oldtimer-markt.de

Ein Strich unter Note eins kann bedeuten, dass dieses Auto zu selten oder gar nicht im Topzustand angeboten wird – oder dass die Werte bei Raritäten zu sehr schwanken

Die Prozentwerte zeigen, wie sich die Werte in den letzten fünf Jahren (seit 2009) verändert haben. Rote Zahlen sind hier selten – ein beständiger Wertzuwachs ist bei etablierten Klassikern die Regel

Besonders bei Youngtimern sind die Angaben für Note fünf heikel. Oft sind die verwertbaren Ersatzteile deutlich mehr wert

AUSTIN SEVEN	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	Δ	NOTE 4	NOTE 5
Seven	2tL	27-34	4	0.8	14	20.900 €	13.500 €	7.900 €	-9 %	4.000 €	1.700 €
Seven Chummy	Tou	22-29	4	0.8	14	23.700 €	16.500 €	9.700 €	-20 %	5.100 €	2.300 €
Seven Nippy	Rds	35-37	4	0.8	14	32.100 €	24.800 €	17.000 €	5 %	7.500 €	-
Seven Ulster	Rds	30-32	4	0.8	14	43.300 €	32.500 €	23.700 €	-15 %	14.600 €	-
Seven Ruby	2tL	35-39	4	0.8	14	20.100 €	12.800 €	7.700 €	40 %	3.100 €	1.900 €

Bei sehr gesuchten Autos schwanken die Top-Notierungen oft so stark, dass nur gerundete Angaben möglich sind

Ein Strich bei Note fünf bedeutet, dass am Markt kaum noch Autos in schlechtem Zustand auftauchen oder dass der Wert gegen Null geht

BEDIENUNGSANLEITUNG TABELLEN RICHTIG INTERPRETIEREN



Schwach motorisierte Vorkriegs-Limousinen wie der Austin Seven sind kaum noch gefragt. Die Klientel für das klassische Schnauferl stirbt aus

Vorkriegsautos mit Wertsteigerungspotential müssen sportlich sein, wie dieser BMW 328. Der schnelle Eisenacher hat seinen Wert binnen fünf Jahren mehr als verdoppelt!

wir im vorigen Sonderheft den Fünfjahres-Zeitraum von 2009 bis 2014 beobachtet haben und jetzt die Jahre zwischen 2010 und 2015 aufgreifen, ergeben sich unterschiedliche Trends für Old- und Youngtimer. Ältere Klassiker, die ihre Wertentwicklung bereits vor Jahrzehnten begonnen haben, schneiden hier naturgemäß schlechter ab als Neuankömmlinge, deren Preissteigerung genau in den Beobachtungszeitraum der vergangenen fünf Jahre fällt.

Warum Zustand drei? Könnten Sie sich fragen, denn Aussagen zur Wertentwicklung sind nur für Note drei aufgelistet. Abgesehen von ganz simplen Platzproblemen innerhalb der Tabellen, eignet sich die Note drei zum Analysieren der Preistrends am besten, weil sich zwischen Zustand 2,6 und 3,5 das Gros der Klassiker tummelt. Hier findet die größte Marktbewegung statt, und Ausreißer fallen in der Statistik weniger ins Gewicht. Am oberen und unteren Ende der Zustandsskala wird die Luft hingegen dünn, und außerdem verfälschen zusätzliche Faktoren das Bild.

Wertzuwachs ist bei den etablierten Kennzeichen-Oldtimern nach wie vor die Regel. Jenseits jeglicher Spekulation um das

viel zitierte „Garagengold“ ist das ein angenehmer Nebeneffekt dieses Hobbys: Schließlich können wir unsere Lieblinge so quasi ohne finanzielle Einbußen jahrzehntelang fahren, und die Ausgaben für Wartung, Pflege und Unterstellplätze sind gut angelegt. Schon deshalb kann kaum ein Oldtimerbesitzer der Versuchung widerstehen, in diesem Sonderheft die Seite mit dem eigenen Klassiker aufzuschlagen, um nachzusehen, wie sich dessen Wert entwickelt hat.

Rote Zahlen gibt es vor allem bei Youngtimern, deren Wertverlust noch nicht abgeschlossen ist und immer häufiger auch bei schwach motorisierten Vorkriegs-Limousinen, mit denen man nicht ohne Weiteres im heutigen Verkehr mitschwimmen kann. Die Klientel für diese Schnauferl ist – Pardon – schlicht vom Aussterben bedroht. Immer mehr Sammlungen werden aufgelöst, und Käufer finden sich nur schleppend.

Ganz rechts: der Neupreis. Natürlich hätten wir die D-Mark-Werte für Sie in Euro umrechnen können, aber bis Ende 2001 wurden Autos in Deutschland nun einmal in D-Mark bezahlt. Bei frühen Preisangaben aus den fünfziger und sechziger Jahren würde

bei einer Angabe in Euro der Eindruck entstehen, ein neuer VW-Käfer sei 1955 für weniger als 2000 Euro (3950 Mark) zu haben gewesen. Dass das Monatseinkommen damals bei monatlich 420 Mark lag, geriet bei Euro-Werten völlig in Vergessenheit.

Da wir in den Tabellen nicht jedem Modelljahr einen Neupreis zuordnen können, beziehen sich die fett gedruckten Werte stets auf das Jahr, in dem das betreffende Auto vorgestellt wurde. Sonderausstattungen, mit denen sich der Kaufpreis erheblich steigern ließ, wurden ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Angaben beziehen sich also immer auf die Grundausstattung. Auch bei den heutigen Marktwerten ging Classic Data von relativ karg ausgestatteten Fahrzeugen aus. Extras wie Schiebedächer, Ledersitze oder Klimaanlage wirken sich wertsteigernd aus. Dies gilt umso mehr, je älter das Fahrzeug ist, denn bei den jüngeren Jahrgängen wird die Serienausstattung immer umfangreicher.

Sie sehen also, unseren Tabellen sind mehr als nur kalte Zahlen. Auf der Suche nach dem passenden Klassiker halten sie sogar manch heißen Tipp parat.

Peter Steinfurth
p.steinfurth@oldtimer-markt.de

Ein Strich unter Note eins kann bedeuten, dass dieses Auto zu selten oder gar nicht im Topzustand angeboten wird – oder dass die Werte bei Raritäten zu sehr schwanken

Die Prozentwerte zeigen, wie sich die Werte in den letzten fünf Jahren (seit 2009) verändert haben. Rote Zahlen sind hier selten – ein beständiger Wertzuwachs ist bei etablierten Klassikern die Regel

Besonders bei Youngtimern sind die Angaben für Note fünf heikel. Oft sind die verwertbaren Ersatzteile deutlich mehr wert

AUSTIN SEVEN	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	Δ	NOTE 4	NOTE 5
Seven	2tL	27-34	4	0.8	14	20.900 €	13.500 €	7.900 €	-9 %	4.000 €	1.700 €
Seven Chummy	Tou	22-29	4	0.8	14	23.700 €	16.500 €	9.700 €	-20 %	5.100 €	2.300 €
Seven Nippy	Rds	35-37	4	0.8	14	32.100 €	24.800 €	17.000 €	5 %	7.500 €	-
Seven Ulster	Rds	30-32	4	0.8	14	43.300 €	32.500 €	23.700 €	-15 %	14.600 €	-
Seven Ruby	2tL	35-39	4	0.8	14	20.100 €	12.800 €	7.700 €	40 %	3.100 €	1.900 €

Bei sehr gesuchten Autos schwanken die Top-Notierungen oft so stark, dass nur gerundete Angaben möglich sind

Ein Strich bei Note fünf bedeutet, dass am Markt kaum noch Autos in schlechtem Zustand auftauchen oder dass der Wert gegen Null geht

ISO RIVOLTA



Isetta-Erfinder Renzo Rivolta stieg 1962 mit dem Iso Rivolta in den Luxuswagenmarkt ein



Der Zweisitzer Iso Grifo war gleichfalls mit potenten Chevrolet-V8-Motoren ausgerüstet



Vom Iso Grifo 7 Litri entstanden 65 Exemplare, gefolgt von 24 Stück des IR 9 Can Am



Die halb verdeckten Scheinwerfer ab 1970 taten der Bertone-Linie des Grifo nicht unbedingt gut



Statt wie bei Iso sonst üblich von Bertone kam das Design des viertürigen Fidia von Ghia



1970 löste der Lele den Rivolta ab. Ab 1972 erhielten alle Iso-Modelle Ford-V8-Motoren

ISO	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS	
Rivolta IR 300	Cpé	62-70	8	5.4	304	114.000 €	88.000 €	59.000 €	127 %	29.000 €	13.000 €	38.430 DM
Rivolta IR 340 (ab '64: 370, ab '66: 355 PS)	Cpé	63-70	8	5.4	345	119.000 €	91.000 €	60.000 €	119 %	29.000 €	13.000 €	39.350 DM
Grifo GL 300	Cpé	66-70	8	5.4	304	380.000 €	284.000 €	204.000 €	179 %	-	-	50.600 DM
Grifo GL 365 (ab '66: GL 350, 355 PS)	Cpé	65-70	8	5.4	365	410.000 €	307.000 €	220.000 €	189 %	-	-	42.730 DM
Grifo IR 8 (auch 355 PS)	Cpé	70-72	8	5.4	304	327.000 €	244.000 €	175.000 €	197 %	-	-	58.570 DM
Grifo (Ford-Motor)	Cpé	72-74	8	5.8	330	281.000 €	210.000 €	150.000 €	173 %	-	-	67.120 DM
Grifo 7 Litri	Cpé	68-70	8	7.0	395	431.000 €	319.000 €	231.000 €	172 %	-	-	66.210 DM
Grifo IR 9 Can Am	Cpé	70-72	8	7.4	395	422.000 €	316.000 €	227.000 €	215 %	-	-	68.000 DM
Fidia IR 10 (auch 355 PS)	4tL	68-72	8	5.4	304	83.000 €	62.000 €	40.000 €	82 %	22.000 €	10.000 €	51.780 DM
Fidia IR 10 (Ford-Motor)	4tL	72-74	8	5.8	330	81.000 €	60.000 €	39.000 €	96 %	22.000 €	10.000 €	54.110 DM
Lele IR 6 (auch 355 PS)	Cpé	69-72	8	5.4	304	68.000 €	39.000 €	28.000 €	21 %	16.000 €	7.000 €	49.730 DM
Lele IR 6 (Ford-Motor)	Cpé	72-74	8	5.8	330	69.000 €	36.000 €	26.000 €	21 %	16.000 €	7.000 €	54.330 DM

BIZZARRINI



Iso-Rivolta-Konstrukteur Giotto Bizzarrini fertigte eine Version seines Grifo-Sportwagens A3/C in Eigenregie. 1965 wurde aus dem Grifo A3 Stradale der GT Strada 5300, nach wie vor mit Chevy-V8



Auch gut zwei Handvoll des GT Europa mit 1900er Opel-Rekord-Motor entstanden

BIZZARRINI	KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTR.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS	
Grifo A3 Stradale	Cpé	63-65	8	5.4	365	1,2 Mio €	900.000 €	650.000 €	67 %	-	-	49.800 DM
GT Strada 5300	Cpé	65-68	8	5.4	365	1,1 Mio €	850.000 €	610.000 €	103 %	-	-	55.000 DM
GT Europa 1900	Cpé	67-69	4	1.9	110	380.000 €	275.000 €	205.000 €	46 %	113.000 €	-	20.000 DM