

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer



Mercedes C 111

Mercedes Typ 55

Mercedes 600

Mercedes W 123

Mercedes 300 SL

Neue Serie

KLASSIKER-KAUF IM AUSLAND S. 152



TEIL 1: Großbritannien

Fluchtpunkt San Francisco IM CHALLENGER AUF DEN SPUREN DES KULTFILMS S. 90



Gesucht und gefunden: Die größten MERCEDES-LEGENDEN

Kompressor, Flügeltürer, 600, C 111 und 123er S. 10



Wer kann mehr?

S. 168

PORSCHE 429 GEGEN PORSCHE 924



Ford Sierra

Citroën BX

Mit Design-Kritik von Professor Paolo Tumminelli S. 56

Warum wir sie heute so cool finden

Spießerautos der 80er



Opel Ascona

Mazda 626

VW Passat

DER NEUE JAGUAR F-PACE

DURCH UND DURCH
EIN JAGUAR.



Entdecken Sie den vielseitigsten Sportwagen, den Jaguar je erschaffen hat. Der neue Jaguar F-PACE kombiniert sportliches Handling und atemberaubendes Design mit hoher Alltagstauglichkeit und Effizienz. Dank der Verbindung aus leistungsstarken Motoren, Aluminium-Leichtbau-Konstruktion und modernsten Fahrdynamik-Technologien bietet der Jaguar F-PACE sportliche Performance und maximalen Fahrspaß und wurde von den Lesern zum Klassiker der Zukunft gewählt.

Jetzt bei Ihrem Jaguar Partner.

jaguar.de

THE ART OF PERFORMANCE



Mehr Informationen und Bedingungen zu Jaguar Care unter: jaguar.de/JaguarCare

EDITORIAL

Überall passiert was – bleiben Sie informiert

Wer jemals geglaubt hat, liebe Leser, die Oldtimer-Welt wäre eine gemütliche Nische, in der die Uhren langsamer ticken, der muss spätestens dieses Jahr umdenken. Wir staunen selbst, wie dynamisch die Szene und die Branche sind. Allein die Messen: Die zweite Motorworld Classics Berlin ist gerade vorbei, da stehen die erste Retro Classics Bavaria in Nürnberg (S. 164) und im Februar die erste Historic Motorsport International in London vor der Tür, und für Oktober 2017 ist die Hamburg Motor Classics angekündigt.



Bernd Wieland
Chefredakteur

Die Museen werden auch immer aktiver und bringen mehr Sonderausstellungen als je zuvor, wie Sie in den Nachrichten ab Seite 48 und in den Terminen ab Seite 158 lesen können. Gleichzeitig wächst die Anzahl der Oldtimerrallyes – wie die Erstausgabe der originellsten Tour lief, lesen Sie ab Seite 86.

Dass Klassikerpreise sich teils heftig und oft überraschend entwickeln, hält uns ja schon lange in Atem; jetzt kommt der

Brexit hinzu. Müssen nun alle nach England, Oldies kaufen? Wir waren schon da und sagen ab S. 152, was Sie wissen müssen. Wie enorm gerade das Interesse an US-Cars wächst, begeistert uns von AUTO BILD KLASSIK. Klar spiegelt sich das im Heft wider, siehe Seite 90. Aber wir tun noch viel mehr als das: Zusätzlich haben wir gerade die zweite Ausgabe von AUTO BILD US CARS in den Handel gebracht, unseres Magazins für amerikanische Fahrkultur. Wir sind echt stolz darauf. Und gespannt, ob es Sie, liebe Leser, wieder so anzündet wie uns.

Auto bild klassik.de
www.autobild-klassik.de

f AUTO BILD KLASSIK bei Facebook: Aktuelle News und coole Spiele, herrliche Fotos und packende Videos gibt's unter www.facebook.com/autobild-klassik. „Gefällt mir“ klicken und nichts mehr verpassen!

iKiosk AUTO BILD KLASSIK als E-Paper: Jede Ausgabe gibt es auch elektronisch – für Ihren Rechner, Ihr iPad oder Ihren anderen Tablet-Computer. Einfach im App Store gratis die iKiosk-App laden oder auf www.ikiosk.de gehen.



Oakland Model 50, 1916

ERBSTÜCK DES MONATS

1916 wird ein Oakland Model 50 V8 an den Bauern John Gapp aus Walhalla, North Dakota, ausgeliefert. Weil er keinen Führerschein hat, fährt sein Sohn Henry den Wagen. Bis 1934 bleibt der Oakland im Einsatz, danach steht er 53 Jahre lang in der Scheune. 1987 erbt ihn John Gapps Enkel Frank und lagert ihn ein, bis Urenkel Remy Gapp ihn 2014 behutsam instandsetzt und fahrbereit machen lässt. So viel ist nach 100 Jahren sicher: Der Oakland bleibt in der Familie.



AUKTION DES MONATS

Das Filmauto aus dem 90er-Jahre-Streifen „Wayne's World“ kam bei der Barrett-Jackson-Auktion in Las Vegas auf ein Höchstgebot von 37 400 Dollar. Der babyblaue 1976er AMC Pacer mit Flammenaufklebern rollte im restaurierten, originalgetreuen Zustand auf die Bühne – also ohne Heizung und Klimaanlage, dafür aber mit Lackretzenspender und unterschiedlichen Felgen. Sein Käufer kann jetzt sogar, wie in der Anfangsszene des Films, „Bohemian Rhapsody“ hören. Die neue Musikanlage im Pacer funktioniert nämlich im Gegensatz zur ursprünglichen.



ZAHL DES MONATS

25 000 EURO BELOHnung setzt Cinemaxx-Gründer Hans-Joachim Flebbe für Hinweise aus, die ihm seinen Porsche 911 der Baureihe 964 wiederbringen. Er wurde am 7. September um 21.15 Uhr aus einer Hamburger Tiefgarage gestohlen. Trotz Überwachungskamera, Aufruf im Internet und Einsatz eines Privatdetektivs gab es bis Redaktionsschluss noch keine Spur vom Coupé.

REHA DES MONATS AB IN DIE WÜSTE!

1980 fuhren Peter Fuchs (l.) und Michael Glückstadt (r.) durch Marokko, Algerien und Tunesien. In einem getunten VW Golf GTI! 2012 wollte Fuchs ihn restaurieren, aber ein Schlaganfall riss ihn aus der Arbeit. Freunde wollen jetzt Peter Fuchs und den Golf zurück auf die Beine und in die Wüste bringen und suchen nach Unterstützern: www.hamburg-sahara.de



FOTOS: A. EMMERLING, DANIEL BRÄNE, G. VON STERNENWELLS, GÜNTER POLICY, HEISTELER, PRIVAT

INHALT

Titel

- 10 Mercedes-Legenden**
Sechs Mercedes, die das Image der Marke maßgeblich geprägt haben: 710 SS, 300 SL, 600, C 111, 240 D und eine Überraschung
- 56 Spießerautos der 80er**
Fünf Schräghecklimousinen im Technik-Vergleich und Design-Check: Ford Sierra, Citroën BX, Opel Ascona, Mazda 626 und VW Passat
- 168 429 gegen 924**
Vergleich zweier roter Porsche, wie sie unterschiedlicher nicht sein können

Nachrichten

- 48 Patina beliebt wie nie**
Preisverleihungen und Auktionen zeigen einen Trend zu unrestaurierten Autos
- 50 Beziehungskiste**
Philipp und Max Schmenger und ihr Elektro-Hot-Rod
- 52 Rangierwagenheber im Test**
Sechs hydraulische Kraftpakete, die gern mal einen heben

Markt & Meinung

- 100 Porsche geht immer**
Großes Angebot bei Auktionen, große Preise nur bei einer Marke

Report

- 70 Auto-Biografie Ulrich Kubisch**
Er hat die Sammlung des Deutschen Technikmuseums Berlin geprägt
- 76 Ist er echt oder nicht?**
Streit um einen Porsche 911 Carrera RS 2.7
- 80 AUTO BILD KLASSIK-Leserpreis**
Die Sieger und die Preisverleihung



Welcher Lancia ist bezahlbar?

Die Preisanalyse zeigt: Die Wertentwicklung von Lancia vor und nach Baujahr 1969 ist sehr unterschiedlich. >Seite 122



Dauertest mit heißem Finale

Der BMW 3.0 Si machte viel Spaß, aber auch viel Ärger. Am Ende blieb der 50 000-km-Dauertest unvollendet. Wir fassen die eineinhalb Jahre noch einmal zusammen. >Seite 136

86 Erste Budentour im Ruhrgebiet
Premiere einer Oldtimerrallye mit 170 Oldies und 50 Kiosken

90 Roadmovie nachgefahren
Auf den Spuren des Dodge Challenger aus dem Film „Fluchtpunkt San Francisco“

164 Die einstige Auto-Stadt
Ein Rückblick auf Nürnbergs Automobilgeschichte

Ratgeber

- 122 Preisanalyse: Lancia**
- 124 3000 Klassiker-Preise**
- 136 Bye-bye, BMW**
Abschlussbericht des Dauertests
- 144 Schützt vor Rost und Frost**
Kühlerfrostschutz im Labortest
- 148 Des Käfers neue Stöße**
Umrüstung des Última Edición von Hydrostöße auf mechanische Stöße

152 Klassiker-Kauf im Ausland
Auf Schnäppchenjagd in England

158 Termine

160 Modelle

162 Bücher

Rubriken

- 6 Zeit im Bild**
- 8 Leserbrief, Impressum**
- 49 www.autobild-klassik.de**
- 54 Vor 30 Jahren**
- 98 Ja bitte/Nein danke**
- 102 Kleinanzeigen/Probe gefahren**
- 132 Cartoon**
- 134 Abo-Angebot**
- 156 Aus unserem Fuhrpark**
- 178 Vorschau, Abo-Coupon**



Wie lange ist ein Auto echt?

Am Beispiel eines Porsche 911 Carrera RS 2.7 müssen deutsche Gerichte die Grenzen von Totalrestaurierungen neu bestimmen. >Seite 76



„Ich bin ein Geschichtenerzähler“

Ulrich Kubisch hat die Straßenverkehrs-Sammlung des Deutschen Technik Museums aufgebaut. Seine Handschrift ist eindeutig. >Seite 70



Pause am Büddchen

AUTO BILD KLASSIK nimmt an der Budentour durchs Ruhrgebiet teil. Wichtigste Erkenntnis: Tief im Westen sind die Pausen so schön, dass man das Autofahren fast vergisst. >Seite 86

Autos in diesem Heft:

Autos in diesem Heft:	Seite
BMW 3.0 Si	136
BMW 325i Cabrio (E30)	106
Borgward Isabella Coupé	102
Citroën BX	56
Dodge Challenger	90
Fiat 2300	156
Ford 12M P4 Coupé	108
Ford Sierra	56
Lancia Aurelia B24 Spider	123
Lancia Beta Montecarlo	123
Lancia Dedra 1.6	122
Lancia Delta HF Integrale	122
Lancia Flavia 1800	123
Lancia Fulviasport Zagato	123
Lancia Y10	123
Mazda 626	56
Mercedes 240 D (W 123)	34
Mercedes 280 SE (W 116)	156
Mercedes 300 SL (W 198)	18
Mercedes 560 SL	112
Mercedes 600 (W 100)	24
Mercedes 710 SS	12
Mercedes A-Klasse	38
Mercedes C 111	30
Opel Ascona	56
Porsche 429	168
Porsche 911 Carrera RS	76
Porsche 924	168
VW Passat	56
VW Käfer	148
Zündapp Janus	6, 70, 164

ELEKTRO-PASSAGE

Schleudertraum

■ „He, Stiff! Steh nicht rum und träum von Caterina Valente, sondern pack mal mit an! Sind der Ventilator und der Karton mit der Stilnovo-Leuchte im Janus?“ – „Ja, Meister.“ – „Die müssen zu Frau Müller. Dann nimm die Rondo-Wäschschleuder an. Danach packst du den Grundig-Karton ein, das reparierte Nordmende Othello 55, die Gartenleuchte – Fräulein Wagner, stehen Sie nicht rum! –, und ich schau, ob der Bauknecht-Kühlschrank noch passt. Verflucht, mit den Dingen ist kein Geld mehr zu verdienen.“ –

„Alles in den Janus?“ – „Na klar, dafür musst du nicht mal die Sitzbank umklappen. Ein tüchtiger Kleinwagen!“ – „Aber Meister, warum haben Sie nicht stattdessen noch einen zweiten VW Transporter gekauft?“ – „Papperlapapp! Wir sind Elektro Dobkowitz, wir sind aus Nürnberg, also kaufen wir auch das Auto, das in Nürnberg gebaut wird. Mit dem Janus können wir unsere Elektrogeräte überall ausliefern, von Schwabach bis Erlangen.“ – „Sozusagen Elektromobilität.“ – „Was? Quatsch keine Opern. Räum jetzt ein, und nach Feierabend informierst du dich über Zündapp.“ – „Wo denn?“ – „Erst auf Seite 70, aber vor allem dann auf Seite 164.“ – „Wird gemacht, Meister.“

FOTO: HEBSTELER



So erreichen Sie uns

Für Fragen und Kommentare an die Redaktion:

LESERBRIEFE

✉ AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 5510, 20350 Hamburg
klassik@autobild.de
www.autobildklassik.de
☎ 0 18 05-01 52 96*
☎ 0 18 05-01 52 95*

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an! Wir behalten uns vor, Leserbriefe gekürzt und elektronisch zu veröffentlichen.

Für alle weiteren Fragen und Anregungen:

AXEL SPRINGER 24H-SERVICE

☎ 01 80-6-63 00 30**

ABONNEMENT

✉ AUTO BILD KLASSIK Abo-Betreuung
Brieffach 550 60 50 00, 20350 Hamburg
autobildklassikabo@axelspringer.de
☎ 0 18 06-35 40 28**
☎ 0 18 06-35 40 27**

ONLINE-ABO-SERVICE

☎ 24-Stunden-Abo-Service auch unter
www.autobildklassik.de/aboservice

*0,14 €/Min. aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.
**0,20 €/Anruf aus dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR
Berni Wieland (verantwortlich für den Inhalt)
STELLVERTRETENDE CHEFREDAKTEURE
Frank B. Meyer (Redaktionsleiter)
Christian Steiger (Content Supervisor)
ART DIRECTOR Peggy Hillrop, Henning Rucks
REDAKTIONSMANAGER Andreas Borchmann
CHEF VOM DIENST Mario PukSec
AUTOREN Dipl.-Ing. Wolfgang König,
Henning Hinze, Martin Puthz
GESCHÄFTSFÜHRENDE REDAKTEUR Maximilian Bitter
INVESTIGATIV Matthias Moetsch
RATGEBER Jörg Maltzan
TEST UND TECHNIK Andreas May
GRAFIK Boris Baumann, Jennifer Behrens,
Annika Fischbeck, Nadine Hoff, Laura Kluczy
KOORDINATION Thomas Lammertz
REPRO Bernd Klinner, Rudolf Lösel, Heiko Loose,
Marco Weidig
DOKUMENTATION Wilfried Kock
SCHLUSSREDAKTION Manfred Kolbe
TESTKOORDINATION Manfred Klangwald
TESTWAGEN Gunnar Heisch, Gerald Schandendorf
LESERREDAKTION Stephan Puls
REDAKTIONSASSISTENZ Hinrich Blume
MITARBEITER DIESER AUSGABE Timo Ahrens,
Andreas A. Berse, Matthias Brügge, Malte Büttner,
Andreas Fesler, Sabine Franz, Lukas Hambrecht, Tomas
Hirschberger, Jan Horn, Marc Keiterling, Uschi Ketten-
mann, Roland Kontry, Bendix Krohn, Margret Meincken,
Peter Michaely, Jan-Henrik Muche, Dieter Ritter, Michael
Rohde, Frederik E. Scherer, Laura Schubert, Knut
Simon, Michael Struve, Bernd Volkens, Thomas Wirth

WWW.AUTOBILD.DE Boris Pieritz (Chefredakteur)
REDAKTIONSANSCHRIFT AUTO BILD KLASSIK
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg
MARKETING-/ANZEIGENLEITUNG
Wolfgang Berghofer (verantwortl. für den Inhalt der Anzeigen),
Stefan Müller

ANZEIGENVERTRETUNG
B&M Marketing GmbH, Wendelsteiner Str. 2a,
91126 Schwabach; E-Mail: info@bm-marketing.net,
Telefon: 09122-6 31 33 00, Fax: 09122-6 31 33 01

HERSTELLUNG Thomas Künne; Andy Dreyer

VERTRIEB (Einzelverkauf)
DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, www.dpv.de;
Vertriebsleitung: Nicole Marz-Lauterbach

AUTO BILD KLASSIK erscheint monatlich und kostet im Einzelhandel
4,20 Euro (inkl. 7% USt), im Abonnement 4,20 Euro pro Heftfolge.
Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage. Ein aktuelles Abo-Angebot
finden Sie auf der letzten Seite. Die Rechte für die Nutzung von
Artikeln für elektronische Pressespiegel erhalten Sie über die PMG
Presse-Monitor GmbH, Tel. 030-284930 oder www.presse-monitor.de.
Das Papier von AUTO BILD KLASSIK ist altpapierhaltig, umweltfreundlich
und recyclingfähig. Zu seiner Herstellung wurde ausschließlich
chlorfrei gebleichter Zellstoff verwendet.

DRUCK Evers-Druck GmbH,
Ernst-Günter-Albers-Straße, 25704 Meldorf

ISSN 2190-0744
axel springer
VERLAG

Axel-Springer-Auto Verlag GmbH,
Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg

GESCHÄFTSFÜHRER: Dr. Hans H. Hamer

VERLAGSLEITER: Stephan Fritz

OBJEKTLITER: Alexander Broch

VERLAGSREFERENTIN Franziska Geertz

LESERBRIEFE

Honda CRX

AUSGABE 9/2016

Auf der Rennstrecke ist der CRX so unterhaltsam wie kein anderer in dieser Preisklasse

Der von Euch gefahrenere CRX ist ein ganz normaler 16-Ventiler ohne VTEC. Und als ich das Datenblatt gesehen habe, fragte ich mich, warum ich meiner Schwester für viel Geld einen Zahnriemen-Kit für ihren CRX geschenkt habe.

Olaf Sieper, per E-Mail

Anm. d. Red.: Zu dem Fahrzeug lag uns leider eine falsche Leistungsangabe vor, nach der wir die technischen Daten recherchiert haben. Es handelt sich tatsächlich um einen CRX 1.6 16V mit 124 PS, ohne VTEC. Und das Auto hat in der Tat einen Zahnriemen.



Quirliges Handling und enorme Drehfreude garantieren Fahrspaß im CRX



VW Golf GTI

AUSGABE 10/2016

40 Jahre nach seiner Premiere verraten seine Väter, wie sie das Auto erfanden, das die VW-Führung nicht wollte

Die Rostvorsorge war leider nicht ausreichend. Außerdem wurde der GTI bei vier Personen und Gepäck an Bord vor dem Grenzbereich schon zur „Käferheckschleuder“. An Bahnübergängen (damals gab es noch viele!) schlug die Federung bei moderatem Tempo bis zum Anschlag durch. Trotzdem: Wann wird VW wieder so ein faszinierendes Auto bauen? Der Golf VII GTI ist es definitiv nicht!

Uwe Pohle, per E-Mail

Die wohl gelungenste Verwendung des GTI-Motors fand sich im Passat Variant GLI. Dieses Auto nahm die aktuell trendigen Shooting-Brake-Modelle

Viele Leser träumten vom GTI, in jungen Jahren fehlte aber oft das Geld

voraus. Dieses fantastische Understatement-Fahrzeug wurde nur von August 1979 bis August 1980 gebaut.

Erik Trott, per E-Mail

Ein supercooler GTI. Aber ehrlicherweise muss ich gestehen: Leider hatte ich als Abiturient nicht das Geld für einen echten GTI. Deshalb fuhr ich einen Golf D (heute auch eine Legende), der vom Vorbesitzer mit viel Liebe auf GTI gemacht worden war – inklusive Golfball-Schaltknauf und Zusatzinstrumenten.

Michael Lobbel, 31515 Wunstorf

Microcars

AUSGABE 10/2016

Kleine Autos mit großem Charakter: vom Kleinschnittger F 125 bis zur BMW Isetta 300



Mit den schmalen Reifen schwierig zu fahren: der Kleinschnittger F 125

Der Kleinschnittger F 125 war mein erstes Auto, das ich 1959 gebraucht für 600 Mark gegen den Widerstand meiner Eltern kaufte. „So viel Geld für so ein kleines Auto!“ Auch mir gelang es anfangs nur, in Schlangenlinien zu fahren. Die Ballonreifen gab es in jedem Fahrradladen. Der Reifenwechsel geschah durch Anheben des Hecks, Unterlegen eines Holzklotzes und Absenken. Bei starkem Gegenwind kam man auf der Autobahn kaum voran. Einmal hat mich ein Laster ins Schlepptau genommen. Bodenloser Leichtsinns aus heutiger Sicht.

Rolf Böhmer, 12057 Berlin

Verbrauchsreport

AUSGABE 10/2016

Wie sparsam sind die Diesel von damals, wie viel schluckt ein Porsche 928 wirklich?

Ich besaß einen Porsche 928 S4, Baujahr 1986. Ich bin mit dem Wagen nach Italien ausgewandert, musste täglich von Kaltern nach Brixen fahren. Trotz Tempoüberschreitung



Manche Leser meinen: 15 Liter sind für einen Porsche 928 nicht zu viel

bis 150 km/h auf der Autobahn hatte ich im Schnitt nie mehr als 9,5 Liter Verbrauch. Aber jenseits 250 km/h hat er wirklich ungehemmt gesoffen. Bei Vollgas von Singen nach Stuttgart war ein halber Tank weg, also gute 45 Liter. Aber es hat Spaß gemacht, nach Mitternacht auf leerer Autobahn!

Thomas Lang, per E-Mail

Ich hatte schon mehrere frühe 928, auch über längere Zeit. Meine Werte decken sich im Wesentlichen mit Ihrer Erfahrung. Aber Sie sollten bitte diese Werte realistisch würdigen! Entgegen Ihrer Bewertung sind die höher verdichteten 928

nämlich absolut keine Säuer, sondern in Relation zu den gebotenen Fahrleistungen sowie zu PS und Hubraum sparsame Autos! Mal ehrlich: 15 Liter sind doch nicht viel bei den Tempi, die man mit so einem Wagen anlegt. Fahren Sie doch mal 90er-Jahre-Autos (oder spätere) vergleichbarer Leistung genauso fix wie einen 928.

Andreas Steigemann, per E-Mail

Alte Autos von Asmara

AUSGABE 10/2016

Die Hauptstadt Eritreas ist ein Freiluftmuseum für historische Automobile

Das ist unter anderem ein Grund für mich, Eure Zeitschrift immer wieder zu lesen. Man wird nicht nur informiert – nein, man lernt auch etwas. Ich hatte von Eritrea noch nicht so viel gehört und war nun erstaunt, wie die Menschen dort diese „Auto-Schätze“ mit Hingabe erhalten. Und das, obwohl sie es dort politisch alles andere als leicht haben.

Michael Reile, per E-Mail

Einst kamen Wagen aus aller Welt an das Horn von Afrika



AUS DEM ALBUM



Jörn Schenkenberg an seinem Käfer im Winter 1978/79

Das auf dem Bild ist mein Mann Jörn als Führerschein-Neuling mit seinem ersten VW Käfer. Das Bild ist im Winter 1978/79 vor seinem Elternhaus entstanden. Der Käfer hatte zwar nur die Standard-Ausstattung, aber glücklicherweise funktionierte die Heizung in diesem schneereichen Winter. Allerdings war ihm nach dem Freischaufeln auch so schon warm.

Kirsten Schenkenberg, 22111 Hamburg

Haben Sie auch einen Foto-Schatz in Ihrem Album?

Dann schicken Sie uns das Bild und dazu einen kurzen Text, der beschreibt, was darauf zu sehen ist und welche Erinnerung Sie an das Auto haben.

Der Mazda 929 war ein Preisknüller (ab 17 650 Mark!). Deshalb entschieden sich meine Großeltern 1986 trotz aller Rost-Vorurteile für einen 929 GLX (HB II, Faceliftmodell). Damals glänzte der Mazda mit elektrischen Fensterhebern, Tempomat, Ferntriebregelung der Kofferraumklappe und seinem komfortablen und sicheren Fahrwerk. Das eckige Design war typisch für die Marke in den 80ern. Der 2,0-Liter-Vierzylindermotor zieht im unteren Bereich kräftig durch, hat einen herrlichen, sonoren Sound. Er braucht im Schnitt zwölf Liter Benzin auf 100 Kilometer. Zurzeit gibt es in Deutschland weniger als fünf zugelassene Fahrzeuge. Das Auto meiner Großeltern befindet sich seit dem Kauf in unserem Familienbesitz

(jetzt in dritter Generation) und wird nur noch zu Schönwetter-Ausfahrten genutzt. Der 929 hat 90 000 Kilometer runter, und ich hoffe, dass ich ihn noch lange genießen kann. Leider könnte die Ersatzteilversorgung auf die Dauer schwierig werden.

Markus Terholsen, 59302 Oelde-Stromberg

Haben Sie auch eine besondere Erfahrung mit Ihrem Klassiker?

Dann schicken Sie ein Foto, auf dem Sie und Ihr Auto zu sehen sind. Schildern Sie kurz eine persönliche Erfahrung, oder geben Sie einen Tipp zum Auto, zum Beispiel zu Vor- oder Nachteilen, Ersatzteilen oder Verbesserungen.

AUS DEM ALLTAG



Schon in 3. Generation in Familienbesitz: der 929 von Markus Terholsen

Schicken Sie Text und Foto an klassik@autobild.de oder an AUTO BILD KLASSIK, Brieffach 55 10, 20350 Hamburg,

mit dem Betreff „Aus dem Album“ oder „Aus dem Alltag“. Auf Wunsch schicken wir das Foto an Sie zurück.

Das 2006 eröffnete, silber schimmernde Mercedes-Benz Museum steht direkt neben dem Untertürkheimer Werk und der zugehörigen Einfahrbahn. Auf 15 700 m² Ausstellungsfläche und neun Geschossen werden 130 Jahre Automobilgeschichte gezeigt

Sechs besondere Mercedes

So wurden sie legendär

Vom Bauerdiesel bis zur Staatskarosse: So bunt wie bei Mercedes ist die Welt nirgendwo sonst. AUTO BILD KLASSIK lässt sechs Ikonen über den Asphalt rollen – natürlich an historischer Stätte!

S. 43 **Einfahrbahn:** eingeweiht 1956, Gesamtlänge 15 460 m



S. 34 **240 D (W 123):** Baujahr 1982, 4 Zylinder, 72 PS, 143 km/h

S. 18 **300 SL (W 198):** Baujahr 1955, 6 Zylinder, 215 PS, 235 km/h

S. 24 **600 (W 100):** Baujahr 1963, 8 Zylinder, 250 PS, 205 km/h

S. 30 **C 111:** Baujahr 1970, 8 Zylinder, 205 PS, 220 km/h

S. 12 **710 SS:** Baujahr 1930, 6 Zylinder, 160/200 PS, 195 km/h

S. 38 **Die Überraschung:** Mehr verraten wir auf Seite 38!

Wer Mercedes fährt, der hat's geschafft: Dieses eherne Gesetz brennt sich in den Jahrzehnten nach dem Krieg tief ins Bewusstsein der Nation. Wie keine zweite Marke steht Mercedes für Prestige

und Zuverlässigkeit, für Motorsportlerfolge und mondänen Luxus; für Automobilgeschichte und schließlich zurück bis zu den Pionieren Gottlieb Daimler und Carl Benz.

Klar, dass der „gute Stern auf allen Straßen“ auch im Klassikbereich strahlt: Mit fünf Modellen dominiert Mercedes Deutschlands Oldtimer-Top-Ten. Zweitbeliebtestes Auto nach dem VW Käfer ist

der „Wagen 123“, die Mittelklasse der späten 1970er- und frühen 1980er-Jahre. In einer Sammlung der legendären Modelle darf er deswegen nicht fehlen. Wir fahren hier den langlebigen Diesel, der entschei-

dend für das Qualitätsimage der Baureihe ist. Außerdem beim Familientreffen auf der Teststrecke in Untertürkheim: millionenteure Ikonen wie das Kompressormodell SS von 1930 und der 300 SL. Dazu das

„beste Auto der Welt“ mit dem magischen Kürzel 600, ein Supersportler, den es nie in Serie geben durfte – und ein Mercedes, über dessen Legendenstatus sich nachzudenken lohnt.

UNFASSBAR

Mit kreischendem Kompressor gewinnt Mercedes in den „roaring twenties“ nicht nur reihenweise Rennen, sondern auch die Herzen reicher Herrenfahrer. Wer das Caracciola-Gefühl heute erleben will, braucht Millionen - und kräftige Muskeln

FOTO: M. MENNERS



Volles Rohr: Die drei Auspuffschlangen auf der rechten Motorseite sind seit 1927 Erkennungsmerkmal der Mercedes-Kompressorwagen

Die Frage, was größer ist an diesem Morgen, lässt sich schwer beantworten: Ist es die Vorfreude? Oder die Ehrfurcht? Egal. Jedenfalls war ich schon beim Rastieren aufgeregt, und jetzt geht mir das

Ganze auch noch an die Nieren. Ans Mark der Nebennieren, um genau zu sein. Dort findet gerade verschärfte Adrenalin-Ausschüttung statt, denn gleich werde ich ein Auto fahren, bei dem man rätseln kann,

was mehr Respekt einflößt: sein Marktwert oder doch sein Mythos?

Schwarz-Weiß-Bilder schießen mir durch den Kopf: Caracciola, 1927. Spritzender Schotter, im Hintergrund der schnarrende

Ton des Wochenschau-Sprechers: „Fünf Stunden jagten sie hintereinanderher, bei sengender Sonnenglut, über 18 Nürburgrunden. Voran die weißen Mercedes SS, ständig verfolgt von den blauen Bugatti.“

Dann zerreißt ein Geräusch die Stille über der Einfahrbahn, das sich anhört wie berstende Erdkruste in den ersten Sekunden eines Vulkanausbruchs. Spätestens jetzt dürfte auch der letzte Einwohner von

Untertürkheim wach geworden sein. Uwe Karrer, Spezialist für Vorkriegswagen bei Mercedes-Benz Classic, hat für mich den Startknopf des SS gedrückt.

Der rote Drache ist erwacht. ►

■ MERCEDES 710 SS

Einen Wagen „besteigen“ – hier erlebst du, was das heißt. Türen gibt es keine, der Fahrersitz in luftiger Höhe muss mit Schwung geentert werden – ein kleiner Vorgeschmack auf das, was folgt. Klar ist schon jetzt: Eine Spazierfahrt wird das nicht, denn mit herkömmlichem Autofahren hat die Bedienung eines Kompressor-Mercedes aus dem Jahr 1930 wenig zu tun.

Schon das Anlassen ist eine Wissenschaft für sich. Standgas und Zündzeitpunkt müssen mit Hebeln an der Lenkradnabe reguliert werden, bis aus dem sprozelnden Husten ein hämmern-der Leerlauf wird. Die vorkriegstypische Pedalposition (Gas in der Mitte) erfordert Gewöhnung und verzeiht keine Fehler. Und gegen die Kupplung ist jede Bein- und Handpresse ein Witz. Schnell locker lassen, bevor der linke Wadenmuskel übersäuert!

Mit dem ansatzlosen Ruck eines kaltblütigen Brauereipferds legt sich der rote Zossen ins Geschirr. Die Motorhaube zittert, und ich bin sicher nicht der Erste, dem der Lenkradkranz aus Eschenholz den Handschweiß trocknet. Der sieben Liter große Reihensechszylinder, den Ferdinand Porsche konstruierte, noch bevor die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) 1926 mit der Benz & Cie. verschmolz, schüttelt die Kraft lässig aus den Tiefen seiner exakt 15 Zentimeter Kolbenhub. Träge, wie in Zeitlupe, rappelt sich die Drehzahl nadel hoch. Ein klein wenig mehr Gas, und sofort spürt man die Urgewalt des Drehmoments.

KLASSIKER mit Stein

Eigentlich könnte man im SS niedertourig dahinbummeln – doch dann würden die Zündkerzen verölen. Es ist, als wolle der 86 Jahre alte Veteran mir durch die Blume sagen: „Tempo, Junge! Ich war mal ein Rennwagen. Also zier dich nicht so!“

Das Schalten mit Zwischenkuppeln glückt halbwegs knirschfrei, solange man mit einer Mischung aus Gefühl und Entschlossenheit ans Werk geht. Allzu bedächtig darf man den Hebel nicht durch die Kulisserie schieben; auch hier schimmert der einstige Sportsgeist durch. Dabei waren wir ja bisher nur im Dr.-Jekyll-Modus unterwegs.

Nach ein paar Runden traue ich mich, Mr. Hyde zu wecken. Ich drücke den rechten Fuß bis zum Anschlag – und ein Stück darüber hinaus. Der Kick-down koppelt den Kompressor an, und schon bricht das Inferno los. Schlagartig steigt die Leistung von 160 auf 200 PS. Insidern zufolge streuen die Motoren gewaltig nach oben. Das erscheint glaubwürdig, denn wie es das zwei Tonnen schwere Ungetüm nach vorn reißt, fühlt sich nach deutlich mehr an, auch weil das Gebläsekreischen wie eine ins Trommelfell schneidende Kreissäge die Dramatik der Beschleunigung noch unterstreicht.

Würde der Fahrtwind es nicht niederdrücken – das schütterte Haupthaar stünde mir spätestens jetzt zu Berge. Der SS trompetet wie ein waidwunder Elefantentulpe. Ohrenzeugen können sich noch heute ausmalen, wie das ▶

FOTOS: M. MEINERS (3), D. REBMAN



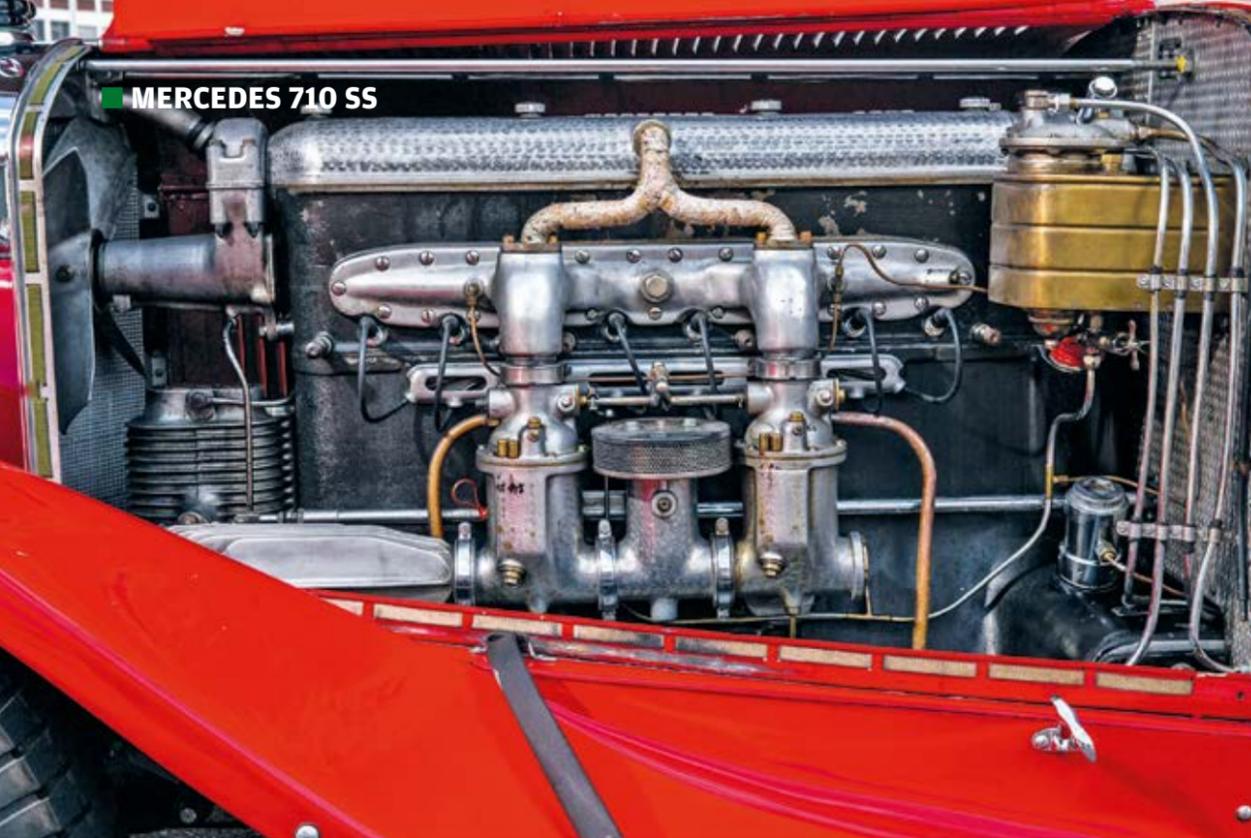
Wer ein Vorkriegsauto pilotiert, ist nicht nur Fahrer, sondern stets auch Maschinist: Mit zwei Handhebeln am Lenkrad (links) werden Standgas und Zündzeitpunkt reguliert. Der SS, hier mit Roadster-Karosserie, hat mit 3,40 Metern einen riesigen Radstand. Um ihn handlicher zu machen, brachte Mercedes 1928 den um 45 Zentimeter gekürzten SSK



Die moderne Messtechnik hängt noch vom letzten Mille-Miglia-Einsatz im Cockpit. Ansonsten fällt der Blick durch die dicken Speichen des Eschenholz-Lenkrads auf in Alu eingelassene Analoginstrumente, die wie der Drehzahlmesser von lokalen Zulieferern stammen. Gewöhnungsbedürftig: Gaspedal in der Mitte zwischen Kupplung und Bremse



MERCEDES 710 SS



Der 7069 cm³ große Reihensechszylinder verfügt über Doppelzündung und eine überdruckgesteuerte Benzinersorgung (Messingbehälter am rechten Bildrand). An der Motor-Stirnseite sitzt der Kompressor (unten), der bei vollem Durchtreten des Gaspedals zugeschaltet wird und die Leistung von 160 auf 200 PS steigert. Mächtige Trommelbremsen (u. links) erlauben eine für Vorkriegsverhältnisse vehemente Verzögerung, Felgen mit Zentralverschluss erleichtern den Radwechsel

Kompressorkeischen die Rivalen auf den Rennstrecken einst in Angst und Schrecken versetzt haben muss – eine Art akustische Einschüchterungstaktik wie später im Zweiten Weltkrieg das Heulen der Stukas.

Vorsicht jetzt! Sekunden nur sind die Gedanken abgeschweift – und schon geht mir die Straße aus! Ohne Kompressor wirkte die Gerade der Einfahrbahn eben viel länger. Ein Glück, dass die Mercedes-Ingenieure schon damals nicht nur an Geschwindigkeit, sondern auch an Schubumkehr gedacht haben! Die Bremsen hier verzögern – und der SS hört nicht nur, wie die meisten anderen Vorkriegswagen, irgendwann auf zu fahren. Puh!

Schon nach wenigen Runden ist klar: Die Rennfahrer von damals waren Helden. Auch die reichen Sportsmänner, die sich einen SS für den Straßenbetrieb gönnten, durften keine Warmduscher sein. Dieses Auto fordert Kraft und Konzentration, jeder Kilometer will erkämpft werden. Zeit, die Landschaft zu genießen, hast du keine, in Kurven musst du das versetzende Chassis auf Kurs zwingen, bis du an ihrem Ausgang den Kompressor wieder heulen lassen kannst. Ein überwältigendes Fahrerlebnis, das alle Sinne reizt und noch am nächsten Morgen nachwirkt: Die Ehrfurcht ist größer denn je. Doch an die Stelle der Vorfreude ist etwas anderes getreten: Muskelkater. *Martin Puthz*



HISTORIE

Die Geschichte der Mercedes-Kompressorwagen beginnt kurz nach dem Ersten Weltkrieg. Paul Daimler (1869-1945), Sohn von Auto-Pionier Gottlieb Daimler, erprobt die mechanische Aufladung in den frühen 1920er-Jahren an Modellen der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG). Ein Mercedes 28/95 PS mit Roots-Gebläse siegt 1922 bei der Targa Florio. Seinen ersten Serieneinsatz erlebt der Kompressor 1923 im Mercedes 6/25/40 PS. Die drei Zahlen stehen für die Leistung zur Bemessung der Kfz-Steuer sowie im Saug- und Kompressorbetrieb. Nach Daimlers Ablösung als DMG-Chefkonstrukteur im gleichen Jahr treibt Nachfolger Ferdinand Porsche (1875-1951) die Entwicklung eines Sechszylinders voran. Er erscheint 1924 im Mercedes 24/100/140 PS, dem späteren Typ 630 – Vorläufer der ab 1926 gebauten Sportmodelle S, SS und SSK (W 06). Rudolf Caracciolo's Sieg auf einem Typ S beim Nürburgring-Eröffnungsrennen 1927 begründet ihren Weltruhm. Vom SS entstehen bis 1933 111 Exemplare, vom SSK sogar nur 33.



6/25/40 PS (1923)
Erster Serien-Mercedes mit Kompressormotor, 1921 vorgestellt, aber erst ab 1923 regulär gebaut



24/100/140 PS (1924-26)
Der 6,2-Liter-Sechszylinder ist eine Entwicklung Ferdinand Porsches, Spitze 120 km/h



SSK/SSKL (1928-32)
Rennsport-Ableger mit 45 cm kürzerem Chassis, daher „K“; „L“ für Leichtbau bei gelochtem Rahmen



500 K (1934-39)
Mondäne Karosserien (hier: Spezial-Roadster) umhüllen in den 30ern die (nun achtzylindrigen) Motoren

Alltagstauglichkeit	★☆☆☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★☆☆☆
Ersatzteilversorgung	★★☆☆☆
Unterhaltskosten	★☆☆☆☆
Verfügbarkeit	★☆☆☆☆
Preisprognose	★★★☆☆

ADRESSEN

Club: www.kompressor-club.de
Literatur: K. Ludvigsen: Mercedes-Benz Renn- und Sportwagen, 384 S., Bleicher 1981, ant. ab ca. 9 Euro; H. Schrader: Mercedes-Benz Automobile I. Vom 28/95 PS zum SSKL, 165 S., BLV 1989, ant. ab ca. 20 Euro

PLUS/MINUS

Was zunächst wie archaischer Maschinenbau aussieht, ist in Wahrheit Hightech der 1920er-Jahre. Da die Autos für Sport- und Rennsätze gedacht waren, sind sie mechanisch sehr robust. Dennoch kann, nicht zuletzt bei unsachgemäßer Behandlung, manches kaputtgehen. Unerfahrene, die beim Schalten die Getriebezahnräder ruinieren, müssen für einen nachgefertigten Satz mit Einbau rund 8000 Euro rechnen. Eine verschlissene Kuppelung reparieren Fachbetriebe wie Beier Automobiltechnik in Halle/Westfalen für etwa 4000 Euro. Das Belegen der Bremsen verschlingt pro Achse einen Tausender, neue Trommeln kosten einschließlich Verkupfern 2500 Euro pro Stück. Die Schraubenspindel-Lenkung ist oft ausgeschlagen, eine Überholung schlägt mit 10 000 Euro zu Buche. Rost ist bei restaurierten Fahrzeugen selten ein Problem, eher die Alterung des Holzrahmens.

ERSATZTEILE

Ein Auto, das auf die 90 zugeht und wenige Dutzend Mal gebaut wurde – da gibt es bestimmt nichts mehr. Doch! Sogar der Hersteller sorgt für Nachschub. Gerade hat Mercedes Anlasser (5712 Euro), Bakelit-Verteilerkappe (9758 Euro) und Steuerradsätze für Benzindruckpumpe und Nockenwellenbremse (je 23 794 Euro) neu aufgelegt. Reifen (zum Beispiel Excelsior) gibt es im Fachhandel (440 Euro/Stück). Alles andere muss von spezialisierten Handwerksbetrieben nachgefertigt werden. Drehbank, Fräse und Feile reichen für vieles, die Einzelfertigung macht die Sache aber teuer. Kompressor-Know-how haben Beier in Halle/Westf. oder Kern in Großmaischeid/Rhld.-Pf.

EMPFEHLUNG

Wer keine paar Millionchen in der Portokasse liegen hat, ist raus. Ihm bleibt nur weiterzuträumen, sich ein Modell in die Vitrine zu stellen oder die Kompressorwagen anzuschmachten, wenn sie bei Klassiker-Events wie zuletzt im August beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix live auf der Strecke zu erleben sind. Gehören Sie zum potenziellen Käuferkreis, dann Glückwunsch – und Vorsicht! Viele Fahrzeuge bewegen sich in puncto Originalität in einer Grauzone (siehe „Marktlage“). Die Hinzuziehung von Experten (zum Beispiel von Mercedes-Benz Classic und Kompressor Club) ist angesichts der Kaufpreise ratsam.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihensechszylinder, vorn längs, Kompressor • eine oben liegende Nockenwelle, Antrieb über Königswelle u. Schraubenträger, zwei Ventile/Zyl., zwei Steigstrom-Ringschwimmer-Vergaser • Hubraum 7069 cm³ • Leistung 118 kW (160 PS) bei 3200/min bzw. 147 kW (200 PS) mit Kompressor • max. Drehmoment 450 Nm bei 1920/min **Antrieb/Fahrwerk:** Viergang-Schaltgetriebe (unsynchr.) • Hinterradantrieb • v./h. Starrachse m. Halbfedern • Reifen 6,50-20 **Maße:** Radstand 3400 mm • L/B/H 4700/1700/1750 mm **Fahrleistungen/Verbr.:** 0-100 km/h k. A. • Spitze 195 km/h • Verbr. 27 l/100 km **Neupreis:** 31 000 Reichsmark (Chassis)

MARKTLAGE



* Mittelwerte - Originalität und Historie beeinflussen stark den Wert

Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Gehandelt werden die hochkarätigen Kompressorwagen fast ausschließlich auf Auktionen. Kommt ein SSK unter den Hammer, ist mittlerweile mit einem zweistelligen Millionenbetrag zu rechnen. Rennhistorie und hoher Authentizitätsgrad wirken stark preistreibend. Ein großes Problem stellt die Originalitätsbeurteilung dar. Die meisten der fast 90 Jahre alten Fahrzeuge wurden mehrfach modifiziert; etliche SS wurden zu SSK umgebaut (deshalb gibt es inzwischen mehr, als seinerzeit das Werk verließen). Das Problem: Plumpe Fälschungen sind nicht darunter; in praktisch allen Fahrzeugen steckt Originalsubstanz.



710 SS (1930)
Thrupp-&-Maberly-Karosserie, aus deutscher Sammlung, 2003 für 843 288 Euro versteigert



710 SS (1929)
Englische Auslieferung, Originalmotor, One-off-Aufbau von Abbey, im Angebot bei cargold.com, 3,5 Mio. Euro



SSK (1928)
Aus dem Besitz von Formel-1-Boss Bernie Ecclestone, 2007 von RM Sotheby's für 1,77 Mio. Euro verkauft



SSK (1929)
Carlton-Karosserie, für 4,9 Mio. Euro 2007 bei Bonhams versteigert, heute im Louwman-Museum (Den Haag, NL)

■ MERCEDES 300 SL

Der 300 SL ist der letzte Serien-Mercedes mit Gitterrohrrahmen. Man kann ihn sich unter der darübergestülpten Karosserie gut vorstellen: Am höchsten ist er vorn unter der Windschutzscheibe, von dort läuft er zwischen Schweller und Türunterkante bis zur Heckstoßstange. Vorn fällt er zur Achse hin schräg ab

FOTO: M. MENIGS



UNWIEDERHOLBAR

In den 50ern verkörperte der Flügeltürer mit seiner Form und seiner überlegenen Technik das Versprechen auf eine bessere Zukunft. Heute zeigt er, wie schwierig es geworden ist, einfache Antworten zu geben

Das Spektakuläre an einem Supersportwagen mit 215 PS kann heutzutage auf einer Teststrecke leicht übersehen werden. Deshalb ist es sinnvoll, sich ein Bild von einer Oldtimermesse der vergangenen Jahre in Erinnerung zu rufen: Dort stand, in einer „Sonderschau Wirtschaftswunderzeit“, zwischen dem doppelköpfigen Zündapp Janus (14 PS), dem kunstledernen Lloyd „Leukoplastbomber“ (10 PS), dem Lastesel Tempo

Wiking (17 PS) und einigen weiteren Kuriositäten aus der Abteilung „Motorrad mit Dach“ ein leuchtend roter Mercedes 300 SL. Man muss sich einfach noch einmal vor Augen halten, dass dessen Fahrer einst aufkopfsteingepflasterten Ortsdurchfahrten Hühner überführen und auf leeren Stadtautobahnen an ganzen Familien auf dem Tandem mit Flink-Hilfsmotor (0,8 PS) vorbeiwischten, um den Irrwitz dieses Autos zu verstehen.

Öffnen wir also die Flügeltür und klettern in das Raumschiff: ein Cockpit aus lackiertem Blech und Chrom, wo sonst Holz üblich war. Dazu sechs Rundinstrumente – in einer Zeit, in der viele Menschen höchstens eine Uhr im ganzen Haushalt hatten. Über die Tachoskala bis 270 km/h müssen wir im zeitlichen Kontext nicht weiter reden. Wichtig: spätestens bei 180 den Vierten einlegen. Die ►

Schaltmarkierung im Tacho wirkt völlig entrückt, dabei behaupten Kenner der Maschine, dass man den roten Bereich des Drehzahlmessers bei 6000 Umdrehungen sogar ignorieren könne (und damit auch die Markierung).

Unglaublich genug? Dann drehen wir eine Runde. Die ausgestreckte linke Hand sucht weit oberhalb des Kopfs nach dem Bügelgriff, mit der sich die Flügeltür herunterziehen und mit etwas Schwung ins Schloss werfen lässt.

Die Konstruktion ist übrigens kein Selbstzweck, sondern historisch bedingt. Am 12. März 1952 wurde ein 300 SL auf der Autobahn Stuttgart–Heilbronn vorgestellt. Bei dem Auto waren Technikteile des 300 S (Baureihe W 188) zusammen mit neu entwickelten Komponenten in einen stabilen Rohrrahmen gehängt worden,

der anfangs bis zur Unterkante der Seitenfenster reichte. Fenster und ein Stück Dach ließen sich zum Einstieg hochklappen. Auf Alltagstauglichkeit kam es nicht an: Die für das Jahr 1952 geplante Produktion von zehn Autos war für Renneinsätze vorgesehen, bei der Mille Miglia, in Le Mans, auf dem Nürburgring und bei der Carrera Panamericana. Ein Doppelsieg bei dem Langstreckenrennen in Mexiko machte den 300 SL dann auf beiden Seiten des Atlantiks so bekannt, dass der amerikanische Mercedes-Importeur

Max Hoffman eine Serienversion forderte. Die wurde im Februar 1954 auf der International Motor Sports Show in New York vorgestellt.

Das Auto bekam eine neue Baureihennummer (W 198 statt W 194 beim Rennwagen), eine Benzin-Direkteinspritzung

statt dreier Solex-Vergaser, eine saubere Verarbeitung und vor allem einen seitlich flacheren Rohrrahmen. An eine normale Tür war zwar nicht zu denken, aber das hochklappbare Fenster konnte zumindest bis in die Fahrzeugflanke nach unten verlängert werden: die Flügeltür.

Zum Glück gibt es jetzt und hier auf der Mercedes-Einfahrbahn in Stuttgart keine Hühner, aber der unaufmerksame Fahrer schafft es zumindest, den SL versehentlich mit Ortsgeschwindigkeit durch ein paar (knallgelb markierte!) Schlaglöcher rumpeln zu lassen, und bringt so für einen Moment ein bisschen 1954 ins Auto: Der S(uper)L(eichte) fühlt sich dabei zwar stabil an, fängt aber hinten an zu schaukeln. An der Zweigelenk-Pendelachse zeigt sich der Automobilbau der 50er-Jahre. Der Flügeltürer galt deshalb auch immer als schwer beherrschbar in der Kurve. ▶



Instrumententräger waren bei Mercedes in den 50ern normalerweise aus Edelmetall. Im Flügeltürer mit seinem lackierten Blech herrscht Rennatmosphäre. Das Lenkrad lässt sich nach unten klappen, um den Einstieg über den 26,5 Zentimeter breiten Schweller zu erleichtern. Das Digitalinstrument wurde für Oldtimerrallyes nachgerüstet

FOTOS: M. MEINERS (4), D. REBMAN



Der dickwandige Motor ist nach links geneigt eingebaut, damit er in den flachen Vorderwagen passt. Weil dadurch wiederum das silberne Saugrohr etwas zu weit oben steht, ist die Haube auf der rechten Seite nach oben ausgebeult. Die zweite Ausbeulung links dient nur der Symmetrie. Der Waschwasser-Behälter ist aus Glas





Dass er es sogar auf der Geraden sein kann, zeigt sich eine Dreiviertelrunde später: Den Motor dort auszudrehen ist sinnvoll, denn ab 4000 Umdrehungen entwickelt er das metallische Hämmern und die Leistung, die die Einstufung als früher Supersportwagen rechtfertigen. Die Wirkung der vier mit Kühlrippen ausgestatteten Trommelbremsen ist allerdings ernüchternd – und wenn man es partout darauf anlegt, die Räder zum Blockieren zu bringen, fühlt es sich auch noch an, als geschähe das zuerst an der Hinterachse.

Kein Heldenmut jetzt, kein Millionenschaden, bitte. Das Spektakuläre am Flügeltürer lässt sich heute gar nicht mehr aktiv erfahren: Er ist im Jahr 2016 ein Auto mit immer noch spektakulärem Design, befriedigender Motorleistung und ungenügendem Fahrwerk, aber darum geht es nicht. Der 300 SL war einst als Straßenauto technisch auf Augenhöhe mit den Rundstrecken-Rennwagen von Ferrari. Er sah aus wie ein Raumschiff, bevor es überhaupt Raumfahrt gab, und verkörperte damit das Versprechen auf eine bessere Zukunft! Heute ist er Vergangenheit, und der Bugatti Chiron, der in Überlegenheit und Stil die überzeugendste Neuinterpretation ist, wirkt mit 1500 PS und 30 Liter Verbrauch nicht mehr wie die Antwort auf die Menschheitsfragen der Gegenwart.

Wir entriegeln die Flügeltür, lassen sie nach oben schwingen und fahren mit

Schrittgeschwindigkeit die letzten Meter, während die Wärme aus der Kabine entweicht. Der 300 SL kommt neben dem C 111 zum Stehen, den Mercedes in den 70ern wiederum als geflügelten Technologieträger konstruierte, dann aber zu Recht verwarf (Seite 30). Alles hat eben seine Zeit. Und das meiste davon lässt sich nicht wiederholen. *Henning Hinze*

Bei Windkanalmessungen im Jahr 2012 fand Mercedes heraus, dass der 300 SL trotz seiner vielen Sicken einigermaßen wind-schnittig ist: Der Luftwiderstandsbeiwert beträgt 0,39. Koffer wurden hinter den Sitzen angegurtert. Viel Platz ist dort nicht, weil auf Höhe der Felgen-Oberkante Querverstrebungen des Rohrrahmens durchs Auto laufen. Unter dem Kofferraumdeckel sind Tank und Reserverad eingebaut



HISTORIE

Mit einem 300-SL-Rennwagen (Baureihe W 194) meldete sich Mercedes 1952 im Motorsport zurück und hatte auf Anhieb Erfolg. Das vom Wettbewerbsauto abgeleitete Serienmodell (Baureihe W 198) wurde zur Basis der SL-Roadster-Familie, die seitdem eine etwas sportlichere zweite Produktlinie neben den klassischen Limousinen und Coupés bildet. Die Verkaufszahlen der teuren ersten Baureihe waren, gemessen an der kurzen Bauzeit, gar nicht so schlecht: Vom Flügeltürer wurden zwischen 1954 und 1957 1371 Stahlautos gebaut, außerdem 29 mit Leichtmetall- und eines mit Kunststoff-Karosserie. Von 1957 bis 1963 entstanden dann noch einmal 1858 300 SL Roadster. Dieser war eine Weiterentwicklung mit flacherem Rahmen, besserer Hinterachse und anderen Scheinwerfern. Die Motorsportkarriere des 300 SL endete schnell, weil 1955 der 300 SLR (W 196 S) an den Start ging, der auf der Technik des Formel-1-Rennwagens (W 196) basierte.



300 Sc (1955-1957) Der 300 S (W 188) war Technikspender für den 300 SL. Der Sc (W 188 II) bekam seinen Einspritzmotor



300 SLR (1955) Nur noch dem Namen nach ein SL, Rohrrahmen und Reihenachtzylinder vom Formel-1-Rennwagen



300 SLR Coupé (1955) Dienstwagen von Flügeltürer-Konstrukteur Rudolf Uhlenhaut, ebenfalls mit Formel-1-Technik



300 SL Roadster (1957-1963) Weiterentwicklung des Flügeltürers. Mit ihm wird der SL zur Roadster-Baureihe

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★☆☆
Verfügbarkeit	★★★☆☆
Preisprognose	★★★★☆

ADRESSEN

Club: Mercedes-Benz 300 SL Club e. V., www.300sl-club.mercedes-benz-clubs.com
Literatur: M. Riedner/G. Engelen: Mercedes 300 SL. Vom Rennsport zur Legende, 288 S., Motorbuch 2008, 19,95 Euro; W. Scheller/T. Pollak: Rudolf Uhlenhaut. Ingenieur und Gentleman, 200 S., Heel 2015, 49,95 Euro

PLUS/MINUS

Der Flügeltürer ist vermutlich zusammen mit dem Porsche 911 und dem VW Käfer einer der drei bekanntesten deutschen Klassiker. Er ist eine Ikone, wird überall erkannt, und den meisten Menschen ist auch klar, wie teuer er ist. Man zeigt sich damit also als Klassikerfan, wenn auch nicht zwingend als Klassikerkenner. Die Chance, dass bei hochkarätigen Treffen ein zweiter Flügeltürer auftaucht, ist groß. Die theoretisch möglichen Fahrleistungen sollten auch nicht über die eingeschränkte Reisetauglichkeit hinwegtäuschen: Im 300 SL ist es laut, heiß und eng. Auch Fahrwerk und Bremsen sind nicht unbedingt zeitgemäß. Die einmalige Stilistik außen und innen sowie die Verarbeitung sorgen andererseits dafür, dass man ihn stunden-, tage-, ja wochenlang angucken kann, ohne dass es langweilig wird. Realistischerweise ist ein Flügeltürer heute für die meisten Menschen wohl eher eine fahrbare Skulptur als ein Auto.

ERSATZTEILE

Es gelten drei Regeln. Erstens: Letztlich gibt es alles. Zweitens: „Heute bestellt, morgen geliefert“ ist die falsche Vorstellung. Manches wird erst weltweit gesucht oder auf Bestellung gefertigt. Drittens: Es ist fast immer teuer. Mercedes selbst und Restauratoren wie Kienle oder HK-Engineering haben vieles im Bestand, weil sie fehlende Teile immer wieder nachfertigen lassen. Wegen der hohen Preise der Autos können sie auch die hohen Kosten dafür auf die Kunden umlegen. Ein paar Preisbeispiele: Auspuffkrümmer 2900 Euro, Außenspiegel 950 Euro, Türöffner innen 780 Euro, Luftfilter 150 Euro.

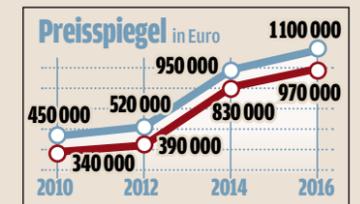
EMPFEHLUNG

Der Roadster hat wegen der moderneren Hinterachse bessere Fahreigenschaften. Auch wird es darin nicht so bullenheiß wie im Flügeltürer. Leichter einsteigen kann man außerdem, und obendrein ist er einige Hunderttausend Euro billiger. Wer regelmäßig fahren möchte, sollte daher ernsthaft über einen offenen 300 SL nachdenken. Alles andere ist letztlich eine Frage des persönlichen Geschmacks und der finanziellen Möglichkeiten. Achten Sie aber immer darauf, wo und wie das Auto restauriert wurde. Es gibt hin und wieder Pfusch auf dem Markt, auch bei verdeckten Teilen wie dem Rahmen.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihen sechs Zylinder, vorn längs, Hubraum 2996 cm³ • zwei Ventile pro Zyl., eine oben liegende Nockenwelle, Antrieb über Kette • mech. Benzindirekteinspritzung (Bosch) • Leistung 158 kW (215 PS) bei 5800/min • max. Drehmoment 275 Nm bei 4600/min
Antrieb/Fahrwerk: Viergang-Schaltgetr. • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, v. Doppelquerlenkerachse, h. Pendel-schwingachse • Reifen 6,50-15 **Maße:** Radstand 2400 mm • L/B/H 4520/1790/1300 mm • Leergewicht 1295 kg **Fahrleist./Verbr.:** 0-100 km/h 8,8 s • Spitze 235-260 km/h (je nach Hinterachsübersetzung) • Verbr. 17 l/100 km **Neupreis:** 29 000 Mark (1955)

MARKTLAGE



Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Der Flügeltürer hat in den vergangenen zehn Jahren mehrmals seinen Wert verdoppelt, und die Preise steigen weiter, auch wenn die Steigerungsraten in jüngster Zeit sehr deutlich zurückgegangen sind. Da der Wert der Autos jede Investition rechtfertigt, sind die meisten 300 SL inzwischen in Topzustand; Interessenten wählen für um die 1,5 Millionen Euro zwischen „restauriert und seitdem kaum gefahren“ und „frisch restauriert“. Die Suche nach einem Schnäppchen wird fast aussichtslos sein. Der (internationale) 300-SL-Markt ist fast wie der Aktienmarkt: Es sind so viele Profis unterwegs, dass Preisunterschiede schnell ausgeglichen werden.



300 SL Roadster EZ 1957, prominente Erstausslieferung, 34 000 km, 25746 Heide, 1 095 000 Euro, klassikmarkt.autobild.de



300 SL Flügeltürer EZ 1955, 2 Vorbesitzer, 2001 restauriert, Leder rot, 20 550 km, 78224 Singen, 1 450 000 Euro, klassikmarkt.autobild.de



300 SL Flügeltürer EZ 1955, komplett restauriert, Vollerleder, 21376 Göttenstorf-Lübberstedt, 1 600 000 Euro, mobile.de



300 SL Flügeltürer EZ 1955, restauriert 1990, seither 12 000 km, 44 270 km, F-31130 Balma, 1 480 000 Euro, mobile.de



Schon die Limousine mit „kurzem“ Radstand (3,20 Meter) ist 5,54 Meter lang. Die Pullman-Version misst sogar noch 70 Zentimeter mehr

UNNAHBAR

Ein Mercedes 600 formt die Menschen in seinem Umfeld: die am Straßenrand, den auf dem Fahrersitz - und ganz besonders den auf der Rückbank

Die graue Veloursbank bietet eine der seltenen Gelegenheiten, in einen 600er einzusteigen und nicht den Platz eines Gewaltherrschers, zwielichtigen Geschäftsmachers oder aus der Zeit gefallenen Künstlers einzunehmen. Walter Hitzinger mag hier probenhalber mal gegessen haben, der Vorstandschef der Daimler-Benz AG in der ersten Hälfte der 1960er-Jahre. Aber das war's dann auch. Weder Idi Amin noch Aristoteles Onassis noch Ivan Rebroff wur-

den je in diesem Vorserienexemplar des „Großen Mercedes“ chauffiert. Er verblieb im Firmenbesitz, weshalb man die Veloursbank, ausnahmsweise unbehelligt von schlechtem Karma, mit spitzem Finger per Kippschalter in eine flachere Position gleiten lassen kann, um danach mit einem weiteren Kippschalter die Trennscheibe einen Spaltbreit zu öffnen und dem Fahrer Bescheid zu geben, dass man den Wagen in Bewegung gesetzt zu bekommen wünsche.

Was dann geschieht, lohnt noch einen Blick nach vorne, denn der Bewegungsablauf des Bediensteten sagt viel darüber, wie dieses Auto die Menschen formt: Die Hand dreht den Zündschlüssel, der Anlasser wirft mühelos den schweren Motor an, und sofort strafft sich das dunkle Sakko vor einem. Egal, wer vorn Platz genommen hat: Sein Rücken wird in diesem Moment so stolz und gerade wie der Mercedes-Stern zwei Meter weiter vorn. Und egal, wer ►



KLASSIKER mit Stern

hinten sitzt: Er wird sich von nun an nicht mehr für das triviale Geschehen zwischen A- und B-Säule interessieren, sondern von der Veloursbank aus den Weltenlauf betrachten. Egal nebenbei auch, wer am Straßenrand steht: Jeder würde ehrfürchtig dem vorbeiziehenden Wagen hinterherschauen.

Denn das war die Konstruktionsidee damals: ein Auto zu bauen, dass seinen Passagier über den Alltag erhebt. Daimler-Benz-Chefkonstrukteur Fritz Nallinger hatte zum Projektstart des intern W 100 genannten Autos Mitte 1955 festgelegt: „Diese Baugruppe stellt die zukünftige Gruppe der Groß-Reise- und Repräsentationswagen dar.“ Zur Präsentation im September 1963 auf der IAA schrieb Pressechef Arthur Keser: „Mercedes-Benz knüpft an die Vorkriegstradition des Hauses an.“

In den achteinhalb Jahren dazwischen war diese in die Moderne übersetzt worden. Nallinger hatte zunächst über einen 7,5-Liter-V12-Motor nachgedacht, aber schon 1956 zugunsten eines Leichtmetall-V8 entschieden, Projektname M 100. Der war wegen des im Laufe der Entwicklung ständig steigenden Fahrzeuggewichts allerdings mehrfach auf schließlich 6,3 Liter

Hubraum aufgebohrt und auf stabilen Grauguss umgestellt worden.

Die majestätische Bedienung der Komfortausstattung entstand im Wettbewerb zweier Hochkaräter: Der spätere Daimler-Benz-Chef Werner Breitschwerdt unterlag mit einem schweren – und surrenden – elektrischen System der „Komforthydraulik“ des späteren VW-Golf-Entwicklers Ernst Fiala. Die wirkt wie ein etwas zu beflissener, aber stets bereiter, lautloser Diener. Spitzer Fingerdruck gegen einen Kippschalter in der Armlehne: Das Fenster saust nach unten und auf Befehl sogar noch schneller wieder hoch. Ein Zug außen am Griff der Kofferraumklappe: Schon schwingt sie nach oben. Ein Druck auf das Schloss, und sie schlägt zu wie ein Fallbeil.

Etwas nicht selbst tun zu müssen macht für Passagiere eines Rolls-Royce ausreichen, im 600er geht es um mehr. Er suggeriert, dass Arbeit gar nicht existiert. Kein Geräusch entsteht mehr, keine Zeit vergeht mehr: Das Fenster ist einfach offen in dem Moment, in dem die Herrschaft wünscht, dass es offen zu sein habe. Der Fahrer vorne auf dem ledernen Kutschbock ist deshalb auch gar nicht

gesondert anzuweisen, dass die hydraulische Verstellung der Luftfederung stets in der über alles Alltägliche hinwegfedernden Komfortstellung zu verbleiben hat. Zwar soll der 600er über beachtliche sportliche Qualitäten auf Passstraßen verfügen, aber das hat außer Autotestern im Jahr 1963 vermutlich nie wieder jemand probiert. Die straffere Abstimmung, die sich mit einem Hebel an der Lenksäule aktivieren lässt, ist übrigens selbstverständlich auch nur unspürbar härter.

Man möge dem Vorserienauto nachsehen, dass vor der grauen Veloursbank im Staufach auf Höhe der Knie noch nicht die später übliche Minibar eingebaut ist. Sich dortselbst mit eigener Hände Arbeit zu bedienen, würde ohnehin nur zeigen, dass es einem an der richtigen Haltung für diesen Wagen fehlt. Wen es unterwegs des Öfteren nach Getränken gelüstete, der war schon immer besser in der Langversion namens Pullman aufgehoben. Sie ließ sich mit einem Klappsitz für die Dienerschaft ausrüsten, die die Kristallgläser mit stiller

Hand zu füllen wusste. In ihr saßen allerdings, das muss man heute bedenken, früher wirklich besonders oft finstere Potentaten. *Henning Hinze*

FOTOS: M. MEINERS (6), D. REBMAN (12)



Die Kippschalter für Sitzbankverstellung, Trennscheibe und Fenster sowie der Wippschalter fürs Innenlicht sind hinten in der Tür untergebracht. Der Fahrer kann natürlich ebenfalls alles bedienen, spielt aber hier nur die zweite Geige, was zum Beispiel am reduzierten Sitzverstellbereich vor der Trennwand deutlich wird



Der 6,3-Liter-V8 leistet 250 PS. Über eine Vierstufenautomatik mit hydraulischer Kupplung beschleunigt er das Auto in 9,7 Sekunden auf 100 km/h, braucht aber auch 25 Liter. Der Kompressor vorn im Motorraum versorgt die Luftfederung und die nebelhornartig tönende Überlandfanfare im Radhaus (kl. Bild o.)



HISTORIE

Mit dem 600 meldete sich Mercedes nach dem Krieg in der obersten Liga der Autohersteller zurück. Die intern W 100 genannte Limousine nahm ausdrücklich Bezug auf die „Großen Mercedes“ der Vorkriegs- und Kriegszeit, also 630 und 770 (W 07 und W 150). Sie war damit oberhalb des „Adenauer“ angesiedelt, des Spitzenmodells der 1950er-Jahre. Insgesamt entstanden in 17 Jahren Bauzeit bis Mai 1981 2677 Mercedes 600, davon 2190 mit kurzem Radstand. Auf die lange Pullman-Version entfielen 428 Stück, 124 davon waren Sechstürer. Vom Landaulet wurden 59 gebaut. Gut 75 Prozent aller 600er gingen in den Export, rund ein Viertel allein in die USA. Die Preise stiegen im Lauf der Bauzeit um das Zweieinhalbfache, von 56 500 Mark für die Limousine (Pullman 63 500 Mark) im Jahr 1963 auf 144 368 Mark (Pullman 165 760 Mark) in der letzten Preisliste, die den 600 führte, 1979. Dennoch hat Mercedes mit dem Wagen angeblich nie Geld verdient.



770 (1938-43)
Der „Große Mercedes“ der späten 30er- und 40er-Jahre. Hitler fuhr im Cabriolet



600 Pullman (1963-81) 428-mal gebaute Langversion (6,24 m), wahlweise mit vier oder sechs Türen



600 Landaulet (1963-1981) 59 Autos. Gebaut auf Pullman-Basis, ein Kurzer als Sonderanfertigung



Maybach 62 (2002-13) Repräsentationswagen der 2000er, wirtschaftlich ein Zuschussgeschäft

- Alltagstauglichkeit ★★★★★
- Reparaturfreundlichkeit ★★☆☆☆
- Ersatzteilversorgung ★★★★★
- Unterhaltskosten ★☆☆☆☆
- Verfügbarkeit ★★★★★
- Preisprognose ★★★★★

ADRESSEN

Clubs: www.mbig.de; m100.de
Literatur: Michael Wiedmaier: Mercedes-Benz 600, WKP-Verlag 2008, nur noch antiquarisch; Heribert Hofner: Mercedes-Benz 600, Delius Klasing 2001, nur noch antiquarisch

PLUS/MINUS

Der 600 wirkt wie ein majestätischer Oldtimer, fährt sich aber wie ein schwerer Youngtimer. Mit anderen Worten: Seine in den 1960er-Jahren gewaltige technologische Überlegenheit reicht noch heute für sehr komfortables Reisen, auch verglichen mit modernen Wagen mittlerer Preisklasse. Alles ist ultraleise und geräumig, und solange man nicht rast, sind Langstrecken in diesem Auto nach wie vor eine Freude. Dass der 112-Liter-Tank nach 400 Kilometern leer ist, darf einen dabei so wenig stören wie andere finanzielle Aspekte des 600-Fahrens. Größere Reparaturen am Leitungs- und Zylindersystem der „Komforthydraulik“ oder an der Luftfederung kosten fünfstellte Summen. Wenn die teilweise im Verborgenen liegenden tragenden Teile durchrosten, kann sich der Aufwand für eine Vollsanierung der komplexen Karosserie einem sechsstelligen Betrag nähern.

ERSATZTEILE

Die Mär vom gut gefüllten Mercedes-Teilelager, aus dem alles kurzfristig lieferbar ist, gilt zwar auch beim 600 nicht, aber insbesondere Technik-Ersatz ist meist problemlos zu bekommen. Wo das herstellereigene Classic Center nicht weiterhelfen kann, sind Fachbetriebe wie Kienle und Niemöller ebenso gute Adressen. Die Preise sind aber heftig: Bremsbeläge vorn um 500 Euro pro Satz, Stoßdämpfer hinten um 600 Euro pro Stück, Wasserpumpe um 6000 Euro, Kofferraumschloss mit Hydraulikbetätigung um 8000. Die Innenausstattung aus Holz, Velours und Leder fertigen heute auch spezialisierte Handwerksbetriebe.

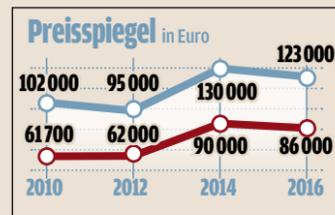
EMPFEHLUNG

Am günstigsten und kompatibelsten mit dem Straßenverkehr ist ein kurzer 600, die Pullman- oder Landaulet-Versionen entfalten ihren Reiz eher auf dem Rücksitz. Der „Lange“ ist somit nur interessant für Spekulanten, Raritätensammler und Leute, die sich auch im Klassiker vom Chauffeur fahren lassen. Beim Zustand empfiehlt sich die Suche im oberen Mittelfeld: Restaurierungen in Eigenregie sind fast aussichtslos. Vor dem Kauf einen ausgewiesenen Fachmann zurate ziehen, normale Klassiker-Expertise reicht nicht!

TECHNISCHE DATEN

Motor: V8, vorn längs • zwei oben liegende Nockenwellen, über Duplexkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, mech. Benzineinspritzung • Hubraum 6332 cm³ • Leistung 184 kW (250 PS) bei 4000/min • max. Drehmoment 500 Nm bei 2800/min **Antrieb/Fahrwerk:** Vierstufenautomatik • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an Doppel-Querlenkern, hinten Eingelenk-Pendelachse, Luftfederung mit Gummi-Zusatzfedern, verstellbare Teleskop-Stoßdämpfer • Reifen 235/70 HR 15 **Maße:** Radstand 3200 mm • L/B/H 5540/1950/1485 mm • Leergewicht 2650 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 9,7 s • Spitze 205 km/h • Verbrauch 17,8 l S pro 100 km (Werksangabe) **Neupreis:** 56 500 Mark (1963)

MARKTLAGE



Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Nach einem leichten Rückgang zu Finanzkrisenzeiten waren die 600er-Preise zu dessen 50-jährigem Jubiläum 2013/14 stark gestiegen, haben das Niveau aber nicht halten können. Vernünftige Autos kosten aktuell um 100 000 Euro. Renommierte Händler verlangen für erstklassige kurze Limousinen manchmal fast eine halbe Million und testen mit toprestaurierten Landaulets auch schon mal die Millionenmarke. Interessenten lassen sich von solchen Hochpreis-Angeboten aber nicht verückt machen. Das Angebot an 600ern ist stets ausreichend groß, sodass sie in aller Ruhe nach dem richtigen Auto suchen können.



600 kurz
EZ 1967, Klima, Schiebedach, original 28 000 km, 40822 Mettmann, 139 500 Euro, klassikmarkt.autobild.de



600 Landaulet
EZ 1970, nachträglicher Pullman-Umbau, für ca. 400 000 Euro rest., 37120 Bovenden, 580 000 Euro, klassikmarkt.autobild.de



600 Pullman
EZ 1967, Trennscheibe, Schiebedach, Leder grün, Kühlanlage, 48 000 km, 40474 Düsseldorf, 359 000 Euro, mobile.de



600 kurz
EZ 1966, 25 000 Euro Rechnung aus 2014, TÜV neu, 80 000 km, 01277 Dresden, 58 000 Euro, klassikmarkt.autobild.de

FELGEN VON BMW GROUP CLASSIC. GOLDENES LENKRAD VON AUTO BILD KLASSIK.

DER BMW 2002 IST KLASSIKER DES JAHRES.



Über 11.000 Leser der AUTO BILD KLASSIK haben sich an der Wahl beteiligt und dem Kompakt-Sportler, dem BMW 2002, DAS GOLDENE KLASSIK LENKRAD in der Kategorie „Klassiker des Jahres – Limousinen“ verliehen. Dafür ein herzliches Dankeschön! Informationen zur begeisternden Geschichte des BMW 2002 finden Sie unter bmwgroup-classic.com



Mut zur Farbe: Die blaue Mauritius von Mercedes leuchtet in knalligem „Weißherbst-Metallic“



FOTO: M. MEINERS

UNERREICHBAR

Mit Flügeltüren, Klappscheinwerfern und Wankelmotor war der C 111 bei seiner Premiere 1969 eine Sensation. Astronomischer Verbrauch und Defizite bei der Crashesicherheit verdamnten ihn jedoch zum ewigen Prototyp

Das rechte Bein verschwindet tief im Fußraum, dann plumpst der C-111-Neuling in den knapp über der Fahrbahnoberfläche montierten Sportsitz, um anschließend sein verkantetes, außerhalb des Autos hilflos umherruderndes linkes Bein zu betrachten. Schnell ist klar: Auch dieser Mercedes verlangt Gewöhnung.

Für die Optik gilt das weniger, sie begeistert spontan. Auf der IAA 1969 flogen dem Star in zeitgeistigem „Weißherbst-

Metallic“ die Herzen nur so zu. Noch während der Premiere sollen bei Mercedes reihenweise Bestellungen mit unterschriebenen Blankoschecks eingegangen sein.

Designer Bruno Sacco wählte einen radikalen Weg. Klappscheinwerfer waren an der Schwelle zu den 70ern nicht nur der letzte Schrei. Sie machten in versenktem Zustand auch den flachen Bug und damit eine gute Aerodynamik möglich (C_w-Wert 0,325). Zwar könnte man die

Flügeltüren rückblickend auch als Hommage an den 300 SL missinterpretieren. In den 70ern und 80ern waren sie jedoch so angesagt, dass Tuner sie sogar dem Einsler-Golf verpassten. Schließlich die Silhouette mit den Stegen über dem mittig eingebauten Motor: ein Stilmittel, das später von diversen Konkurrenten kopiert wurde, von Lancia beim Beta Montecarlo und von DeLorean beim DMC-12 beispielsweise. ▶



C 111 in der Steilkurve der Einfahrbahn: Die 70er leben, nur das aufgeklebte Kennzeichen stört



Der V8 über der Hinterachse klingt eher nach außen als nach innen. Die Instrumente sind wild gruppiert, das Radio steht senkrecht. Breite Schweller wie beim 300 SL, schlichtes Heck ohne modisches Endrohr-Imponiergehabe



KLASSIKER mit Stern

Für Mercedes, wo Ende der 60er-Jahre die als eher feminin empfundene Pagode sportlich ambitionierte Kunden locken musste, war der C 111 eine Revolution. Technisch sowieso: Unter der flachen Hülle steckte ein 280 PS starker Dreischieben-Wankelmotor. Wenig später wurde sogar ein Vierschieben-Wankel angekündigt, der mit 350 PS für 300 km/h Spitze gut sein sollte.

Der Höhenflug fand allerdings ein jähes Ende, Mercedes stoppte das Projekt C 111. Die auf einem Plattformrahmen ruhende GFK-Karosserie verfehlte die hohen Markenstandards in Sachen Crashesicherheit. Auch die Unzuverlässigkeit und die prinzipbedingten Verbrauchsprobleme der Wankelmotoren bekamen die Entwickler nicht in den Griff.

Für Vergleichsfahrten waren schon 1970 zwei Fahrzeuge mit dem V8-Motor M 116 aus der (damals noch nicht so bezeichneten) S-Klasse W 108 ausgestattet worden. Eines davon wurde bei Mercedes Classic vor einigen Jahren komplett neu aufgebaut. Die 205 herkömmlichen Viertakt-PS genügen heute, um wenigstens den Fahrer ins Rotieren zu bringen. Das tut er schon deshalb, weil dieses Auto zu den unerreichbaren Träumen gehört. Um einen C 111 zu bekommen, müsste man Mercedes als komplette Firma kaufen, denn alle noch existierenden C 111 sind in der Hand des Herstellers.

Beim Fahren fühlt sich die Flunder viel weniger ungewöhnlich an, als sie aussieht – abgesehen vom ersten Gang unten links, der sich erst einlegen lässt, wenn per Knopfdruck im Schalthebelknopf eine Sperre entriegelt wurde. Die Verarbeitung lässt zwar stellenweise den handgeschnitzten Prototyp erkennen. Der Rest wirkt jedoch lammfromm wie ein Serienauto. Bei zu forschem Kurventempo drängt der C 111 sanft und kontrollierbar über die Vorderräder nach außen. Auf der

Geraden beschleunigt er kraftvoll, mit dezent hämmerndem Klang, den allerdings weniger der Fahrer zu hören bekommt als die Zaungäste am Rand der Strecke. In einer Epoche, in der akustische Kraftmeierei bei Mercedes als unfein galt, säuselt und rauscht es hinter den Sitzen nur. Das meiste schluckt die gut gedämmte Schottwand.

Die knochige Schaltung muss dank des elastischen V8 nicht über Gebühr bemüht werden. Wer es dennoch tut, wird mit rund 7,5 Sekunden von null auf 100 belohnt – noch Jahrzehnte später ein guter Wert. Kein Wunder: Mit der leichten Kunststoffhülle hat der altgediente Achtzylinder nicht den Hauch von Mühe.

Markentypisch auch der Komfort. Hier offenbart der vermeintlich knallharte Sportler seinen weichen (Mercedes-)Kern. Mit milder Gelassenheit bügelt er kurze Stöße weg, auch die Sportsitze mit ihren Vierpunktgurten beteiligen sich am unerwarteten Kuschelkurs. Weil die Lenkung trotz fehlender Servounterstützung ausreichend leichtgängig arbeitet, wären 2000 Kilometer von Stuttgart nach Sizilien überhaupt kein Problem – obwohl sich vielleicht eher dieselbe Distanz in Richtung Norden anböte. Dann hieße das Ziel Trondheim, Norwegen, was die klimatischen Bedingungen des C 111 verbessern würde. Trotz Klimaanlage herrschen in der Brutkapsel nur direkt nach dem Kaltstart weniger als 30 Grad.

Schweißausbrüche kann allerdings auch der (schwer bezifferbare) Wert des Prototyps hervorrufen. Der Nachrüst-Motor ist zwar tausendfach gebaute Hausmannskost. Schäden an anderer Stelle dürften Otto Normalverbraucher jedoch in den Ruin treiben. „Eher zwei- als einstellig“ schätzt René Olma von Mercedes Classic den Wert des C 111 ein. In Millionen Euro, wohlgemerkt. *Malte Büttner*

HISTORIE

1969 entsteht der erste C 111 (s. auch Ausgabe 3/2016). Der Dreischieben-Wankelmotor der Studie ist eine technische Revolution. Noch im selben Jahr präsentiert Mercedes eine zweite Version mit stärkerem Vierschieben-Wankel. Nachdem das Thema Serienfertigung vom Tisch ist, nutzen die Stuttgarter das Modell als Versuchsträger. Mit einem aus dem Strich-Acht entliehenen, per Turbo auf 190 PS gebrachten Diesel sowie mit einem 500 PS starken V8-Benziner bricht der C 111 stolze 16 Rekorde. Von den insgesamt 13 gebauten Exemplaren wurden drei verschrottet, einer erlitt einen Totalschaden, einer verschwand spurlos. Die restlichen acht sind in Mercedes-Hand.



Mercedes C 111 I (1969) Fotos des Erlikönigs sorgen für hysterische Fans und Blanko-Bestellungen



Mercedes C 111 III (1978) Der 190-PS-Diesel bricht im italienischen Nardo 13 Tempo-Rekorde



BB-Mercedes CW 311 (1978) Studie von Eberhard Schulz mit klaren C-111-Anleihen



Isdera Imperator 108 i (1984-2001) Vom CW-311-Nachfolger entstehen 47 Exemplare

ADRESSEN

Literatur: Paul Frère, Mercedes-Benz C 111. Eine Fahrzeugstudie, 136 Seiten, Edita 1981, antiquarisch ab ca. 40 Euro

TECHNISCHE DATEN

Motor: V8, Mitte längs • eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, elektronische Benzineinspritzung (Bosch D-Jetronic) • Hubraum 3499 cm³ • Leistung 151 kW (205 PS) bei 5600/min max. Drehmoment 275 Nm bei 4500/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgang-Schaltgetriebe • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an Doppel-Dreieckslenkern, hinten drei Querlenker und zwei Längslenker je Rad, rundum Federbeine mit Schraubenfedern • Reifen 215/70 R 15 **Maße:** Radstand 2620 mm • L/B/H 4440/1715/1120 mm Leergewicht 1363 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 7,5 s • Spitze 220 km/h • Verbrauch 15,1 l/100 km **Neupreis:** unverkäuflich

UNZERSTÖRBAR



Mehr als alle anderen Mercedes stehen die Mittelklasse-Diesel der 70er für ewiges Leben. In ihnen zu fahren macht für immer gelassen

Die Begegnung mit diesem Mercedes ist für die meisten ein Wiedersehen. Jeder kennt ihn und hat eine Meinung dazu. Kein Wunder: Der Mittelklasse-Mercedes stand jahrzehntelang in bürgerlichen Garagen und an Taxisständen, bevor er die Herzen der Deutschen als Oldtimer ein zweites Mal eroberte. Ziel aller Träume: der 280 E mit 185-PS-Sechszylinder.

Aber warum eigentlich? Weil ein dreifreudiger Motor so gut zum sportlichen Anspruch der 123er-Reihe passt? Wohl kaum. Viel reizvoller ist es doch, dem ständigen Drang nach Leistung mal zu widerstehen und sich auf die Suche nach dem Modell zu machen, das die Essenz des Mercedes der Baureihe 123 verkörpert!

Auftritt 240 D. In diesem Fall: der „starken“ Version (ab 1978), die statt 65 PS nun 72 leistet – immer noch wenig genug, um den legendären Ruf der „Wanderdüne“ nicht zu gefährden. Fast noch legendärer als das Image, lahm wie eine Schildkröte zu sein, ist allerdings die Robustheit des OM 616 genannten Selbstzünders. Mit der Karosserie, an der bereits der rechte Außenspiegel (Aufpreis 124,30 Mark) wie dekadenter Luxus wirkt, geht er eine perfekte Symbiose ein. Ein 123er hat einen derart starken und dabei unaufdringlichen Charakter, dass eine Verwechslung selbst bei Nicht-Autokennern ausgeschlossen ist.

Ein Gefühl, das sich im Innenraum fortsetzt, wenn der Federkernsitz unter Belastung nach unten wegklappt und die Tür mit einem satten Schmatzen ins Schloss fällt, das es so später nie mehr gab. (Nebenbei bemerkt ist der W 123 einer der wenigen Klassiker, bei denen die Besitzer ihre Passagiere animieren müssen, beim Schließvorgang ruhig mit ordentlich Schwung zu arbeiten.)

Fast zehn Sekunden lang ruht der Blick fast schon meditativ auf der Vorglühleuchte, bevor die rechte Hand den ►

Steilkurven sind nicht das typische Revier für einen 240 D. 1982 hat er noch die „Ochsenaugen“ genannten Scheinwerfer. Das aufpreisfreie Agavengrün wurzelt in der Geschmackswelt der 70er-Jahre

Der ankerförmige Metall-Öffner für das 988,75 Mark teure Schiebedach macht Qualität im wahrsten Sinn des Wortes „greifbar“ (li. oben). Der Leerlaufsteller (darunter) hatte im W 123 seinen letzten Einsatz. Links: träge schaltende, gemütliche Vierstufenautomatik für damals 2045,30 Mark. Rechts: weiche Federkernsitz



Der 123er gehörte eine Ewigkeit zum Straßenbild. Heute ist er Deutschlands zweitbeliebtester Oldtimer. Unten: der praktisch unzerstörbare Motor OM 616



KLASSIKER mit Stern

90, verdammt, wenn 123, dann doch besser mit Schaltgetr... Rumms. Da ist der vierte Gang! Dank ellenlanger Übersetzung herrscht auf einmal wieder Ruhe. Keine Minute zu früh.

Ruhig bei Landstraßentempo dahinrollend, kommt nun die Frage auf, was hier eigentlich so langsam sein soll. Wirklich später ankommen dürfte kaum jemand mit einem 123er-Diesel. Vielleicht aber bekehrt: Wie ein Schwamm saugt der Mercedes jede Hektik aus dem Fahrer. Sein Selbstzunderklingeln wird zum Mantra der Besatzung, die Zeit und alles andere da draußen nicht mehr so wichtig zu nehmen. Es ist ein wenig wie beim Segeln: Der Fahrer ist den Launen der Natur ausgesetzt – nur dass beim Stuttgarter Diesel Steigungen und nicht der Wind der Hauptinflussfaktor ist.

Wer sich verständig und vorurteilsfrei auf die Leistungsarmut einlässt, der lernt bald, den Schwung zu nutzen und die Reserven gezielt einzusetzen. Dann kommt er genauso schnell ans Ziel wie mit jedem anderen Oldie auch. Entspannter und sparsamer sowieso. Wenn es steil wird und die Automatik hektisch zurückschalten muss, kommt sogar ein bisschen Wir-Gefühl auf: Gemeinsam kommen wir da hoch!

Am Ziel lässt der Dreh am Zündschlüssel den Motor widerwillig absterben. Als er sich noch einmal schüttelt, wirkt es wie ein Handschlag zur Verabschiedung. Und dann wird es auf einmal doch noch stressig. Der quäkende Lichtwarner wirkt wie ein Misston in der schönen Symphonie. Nachdem die panische Hand den Schalter auf null gerissen hat, herrscht Ruhe. Eigentlich wäre es jetzt angemessen, aufzustehen und zu klatschen. *Malte Büttner*



Schlüssel im Armaturenbrett (nicht an der Lenksäule!) nach rechts dreht und der Motor startet.

Spätestens, wenn der Diesel in sein gemütliches Klingeln verfallen ist, stellt sich bei jedem, der die 70er- und 80er-Jahre erlebt hat, ein Gefühl von Heimeeligkeit und Vertrauen ein. Ob er Mercedes mag oder die Autos mit Stern damals als Spießler- oder Bonzenkarren verachtet hat – egal. Dass dieser Motor einen im Stich lässt, ist kaum vorstellbar. Ans Ende der Welt fahren, jetzt sofort: Mit dem 240 D würde (und könnte) man das machen.

Hat der Wählhebel im Schaltgassen-Zickzack die Fahrstufe D gefunden, geht

ein Ruck durch den Wagen: Die Zeitreise kann losgehen. Im doppelten Sinne, immerhin gilt so eine Privattaxe als Urmeter aller Langsamkeit. Zugegeben, richtig temperamentvoll geht es nach dem Kaltstart nicht zur Sache. Das Gaspedal leitet Beschleunigungswünsche nur zögerlich weiter, die Automatik strapaziert mit ihrem ungewöhnlich späten Hochschalten Nerven und Ohren der Besatzung.

Die vierte und höchste Fahrstufe kommt komischerweise erst in höheren Geschwindigkeitsregionen aus der Reserve. Schon bei 70 km/h dröhnt der 2,4-Liter gequält. 75, nichts passiert ... 80, es wird noch lauter ... 85, ist da was kaputt? ...



Links: aufgeräumtes Cockpit ohne Spielereien. Purismus passt zu diesem Mercedes, die damals aufreispflichtige Servolenkung sollte trotz des riesigen Lenkrads aber an Bord sein. Oben: Radkappen in Wagenfarbe aus Metall

HISTORIE

Im November 1975 beerbt der W 123 den seit 1967 gebauten Strich-Acht (W 115/116). Die Limousine setzt Maßstäbe bei Qualität, Komfort und Sicherheit. In den ersten Jahren sind die Lieferzeiten lang, 1980 verdrängt der 123er sogar den VW Golf kurzzeitig von Platz eins der deutschen Zulassungsstatistik. Neben dem Viertürer gibt es ab 1977 das Coupé C 123 und ab 1978 erstmals einen Kombi namens „T-Modell“ (S 123). Dessen Heck hatte eigentlich schon der Vorgänger bekommen sollen, doch in Stuttgart fremdelte man lange mit dem Nutzcharakter und traute sich den Kombi daher erst beim 123. Robuste Arbeitspferde waren traditionell die Vorkammerdiesel. Los ging es mit dem 200 D (55 PS, ab Februar 1979 60 PS). Am Ende der Leistungsskala stand ab 1980 der 125 PS starke 300 D Turbodiesel. Als der W 123 im Jahr 1984 vom W 124 abgelöst wird, stellt die Baureihe mit fast 2,7 Millionen Autos den bis dahin meistgebauten Mercedes.



260 D (1936-40)
Der W 138 ist der erste Diesel-Pkw von Mercedes, sein Vierzylinder leistet 45 PS



180 D (1953-62)
Unter der modernen Pontonkarosserie nagelt noch der alte OM 636 mit 40 PS



180 D (1967-76)
Diesel-Topmodell ist der 240 D 3.0 mit einem 80 PS starken Fünfzylinder



W 124 (1984-96)
Die erste E-Klasse gibt es auch mit Viertürer-Dieseln (72 bis 147 PS)

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★☆

ADRESSEN

Club: Mercedes-Benz W123-Club e.V., www.w123-club.de
Literatur: Brian Long, Mercedes-Benz. Die Baureihe W 123 von 1976 bis 1986, 192 Seiten, Delius Klasing 2016, 39,90 Euro

PLUS/MINUS

Dank ihrer herausragenden mechanischen Langzeitqualität waren 123er noch bis vor wenigen Jahren ein vertrauter Anblick im Straßenbild. Alltags-tauglichere Oldtimer dürften kaum zu finden sein. Wer keinen Diesel mag oder mehr Power braucht, findet im 136 PS starken Benziner 230 E eine gute und ausreichend wirtschaftliche Alternative. Viele 123er haben astronomische Laufleistungen, die sich wegen getauschter Kombiinstrumente oder manipulierter Kilometerzähler nicht mehr nachvollziehen lassen. Indizien können gebrochene Federn in den Sitzkissen sein, heulende Hinterachsdifferenziale oder Lenkungen mit stark erhöhtem Spiel. Zwar sind eine halbe Million Kilometer und mehr problemlos drin. Angenehmes Fahren setzt dennoch kontinuierliche Pflege voraus, und das rostanfällige Blech dankt eine gute Konservierung.

ERSATZTEILE

Die gute Nachricht: Es gibt so gut wie keine Engpässe. Mercedes selbst kümmert sich mit seiner Klassikabteilung um Nachschub, rührige Clubs tun ein Übriges dazu. Die schlechte Nachricht: Vieles ist in Relation zum Fahrzeugwert recht teuer. Die lange vergriffenen Schachtelleisten der Türen beispielsweise sind wieder zu bekommen, kosten im Vierer-Satz mit Klammern jedoch 320 Euro. Immerhin werden noch immer zahlreiche Fahrzeuge geschlachtet, das Angebot an Gebrauchtteilen im Internet ist also groß. Wie eigentlich überall, kann es schwierig werden, Ersatz für spezielle Innenausstattungen, Polster und Stoffe zu finden.

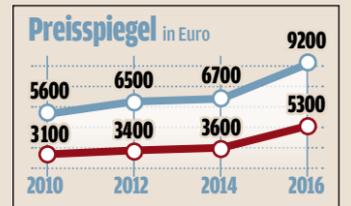
EMPFEHLUNG

Mit der richtigen Einstellung lässt es sich auch mit dem „kleinen“ 200 D gut leben, der mit 7,5 Litern Sprit auskommt – dann aber besser mit Handschaltung. Der 240 D wirkt wegen des größeren Hubraums besonders an Steigungen deutlich souveräner. Der 300 D harmoniert gut mit der Automatik, unter zehn Litern geht dann aber kaum etwas. Selten: Fünfgang-Schaltgetriebe, die es bei den Saugern gegen Aufpreis gab. Sie machen das Langstreckenfahren entspannter; der Durchzug im 90er Gang ist besser, als viele glauben.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder-Diesel, v. längs • eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., Vierstempel-Einspritzpumpe (Bosch) • Hubraum 2399 cm³ • Leistung 53 kW (72 PS) bei 4400/min • max. Drehmoment 137 Nm bei 2400/min **Antrieb/Fahrwerk:** Viereckschaltgetriebe (a. W. Fünfgangschaltgetr. oder Vierstufenautomatik) Hinterradantrieb • vo. Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, hi. Diagonal-Pendelachse an Schräglenkern, rundum Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisatoren • Reifen 175 SR 14 **Maße:** Radstand 2795 mm • L/B/H 4725/1786/1438 mm • Leergew. 1385 kg **Fahrleistungen/Verbr.:** 0-100 km/h 24,6 s • Spitze 143 km/h • 9,5 l D/100 km **Neupreis:** 26 645 Mark (1982)

MARKTLAGE



Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert, technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrberaubt und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Trotz großer Nachfrage ist das Angebot nach wie vor riesig. Limousinen gibt es in brauchbarem Zustand ab etwa 5000 Euro, Kombis und Coupés kosten mindestens 3000 Euro mehr. Die schlimmsten Grotten sind mittlerweile Richtung Afrika aussortiert. Wer auf Wertsteigerung spekuliert, muss mindestens 15 000 Euro ausgeben. Dafür gibt es ein ungeschweißtes Ersthand-Auto mit lupenreiner Historie und weniger als 100 000 Kilometern. Wer seinen 123er hingegen auch im Alltag fahren will, kann und sollte etwas tiefer ansetzen. Das schont den Geldbeutel und den Bestand der perfekten Originale.



240 D
EZ 1984, 1. Hand, „unglaublicher Zustand“, 52 000 km, 27442 Karlshöfen, 25 900 Euro, klassikmarkt.autobild.de



240 D 8-Sitzer
EZ 1979, Motor/Getriebe sehr gut, 200 000 km, 92263 Ebermannsdorf, 14 900 Euro, klassikmarkt.autobild.de



240 TD
Bj. 1978, EZ 1983, bis dahin in Ausstellung, 284 645 km, 38154 Königslutter, 5999 Euro, autoscout24.de



240 D
EZ 1983, 2. Hand, unrestauriert, rostfrei, Bestzustand, 106 000 km, 27442 Karlshöfen, 9500 Euro, mobile.de

★ mangelhaft • ★★ ausreichend • ★★★ befriedigend • ★★★★ gut • ★★★★★ sehr gut



UNVERWECHSELBAR

2017 wird die A-Klasse 20 und damit zum Youngtimer. Ein legendärer Mercedes ist sie aber schon längst. Höchste Zeit, dass das mal jemand anerkennt!

■ Vorweg ein Versprechen: Den Namen einer nordischen Hirschart werden Sie in diesem Text nicht lesen. Hohn und Spott hat die A-Klasse genug ertragen müssen. Kurz vor dem Eintritt ins „offizielle“ Youngtimer-Alter ist es an der Zeit, den Mini-Mercedes (den Sie trotz des silbernen Tuchs wahrscheinlich sofort an seiner typischen Silhouette erkannt haben) mal zu würdigen. Er war nämlich auch – manche sagen sogar vor allem – ein clever konstruiertes Ingenieursauto, nicht nur für die Gegenwart gerüstet, sondern auch für die damals noch ferne Zukunft.

Bei der Premiere 1997 agierten die Daimler-Leute ohne Netz (ein Modell unterhalb von 190er und C-Klasse hatte es bisher ja nicht gegeben), aber mit doppeltem Boden. Dieser erfüllte zwei Zwecke: Zum einen sollte der in spitzem Winkel nach vorn geneigte Motor beim Frontalcrash in den Hohlraum unters Auto rutschen und sich nicht einfach stumpf in die Fahrgastzelle bohren. Diese Abkehr von der klassischen Knautschzone ermöglichte kompakte Außenmaße beim Sicherheitsniveau eines deutlich größeren Autos. Zum anderen war im Tiefparterre Platz für Batterien oder eine Brennstoffzelle. ▶

Es lebe der Sport: Mit roten Zierstreifen, glänzendem Grillschmuck und tiefer heruntergezogener Bugschürze macht das Topmodell A 210 Evolution auf dynamisch. Die 17-Zoll-Aluräder im Sieb-speichen-Design stammen aus dem AMG-Programm



■ MERCEDES A 210 EVOLUTION L

Ironie der Geschichte: Während Elektroautos erst heute langsam die Städte erobern, war die A-Klasse für solche Öko-Antriebe bereits vor 20 Jahren ausgelegt.

Rasch geriet das in Vergessenheit. Einerseits, weil Verbrennungsmotor-Alternativen während ihrer Produktionszeit nie über das Prototypen- und Kleinserienstadium hinauskamen. Andererseits, weil sich statt einer jungen, fortschrittlichen Avantgarde vor allem ältere, konservative Käufer für die A-Klasse begeisterten. Dass die Qualität erst ab der Modellpflege 2001 halbwegs zum Markenanspruch passte, störte die Senioren wenig – Hauptsache, hoch einsteigen und stressfrei einparken! So wurde der Mercedes nach dem kippeligen Start und der daraufhin erfolgten Nachrüstung des Antischleudersystems ESP bald ein Erfolg: Ruheständler rollten zu Zehntausenden mit der A-Klasse zu Fußpflege und Fangopackung.

Nur sexy wurde das Auto nie. Daran konnte 2002 auch ein „souveränes Spitzenmodell“ mit „spritzigen Fahrleistungen“ nichts mehr ändern, egal wie euphorisch Mercedes bei dessen Präsentation textete. Wer weiß: Vielleicht hätte dem A 210 Evolution das Logo des hauseigenen Tuners AMG einen Beliebtheitsschub beschert. Dass es letztlich bei optischen Signalen wie schicken Felgen und etwas Karosserie-

Kosmetik blieb, ergab sich aus internen Vorgaben. Denen zufolge muss ein AMG gegenüber dem stärksten Serienmodell der Baureihe mindestens 40 Prozent Power-Vorsprung haben. Mit dem Baukasten der A-Klasse: keine Chance. Aufgeladene Motoren, Kernkompetenz der sportlichen Delikatessenschmiede aus Affalterbach, hätten mit ihrem hohen Drehmoment zu Getriebe-Zahnausfall geführt.

So wurde der geplante A 21 AMG letztlich zum Sondermodell „Evolution“. Der Benziner des A 190 wurde auf 2,1 Liter vergrößert, erhielt eine geänderte Kurbelwelle, Leichtbaukolben, eine schärfere Nockenwelle mit neuen Steuerzeiten, härtere Ventilfedern sowie eine zweiflutige Abgasanlage. Damit sprangen 140 PS und 205 Newtonmeter heraus, womit sich – wenn auch knapp – die 200-km/h-Marke überwinden ließ.

Ein Rentnerauto für die linke Spur? Die Verkaufszahlen zeigen im Rückblick, dass das eine Antwort auf eine Frage war, die niemand gestellt hatte. Zwar lässt der feurige Vierzylinder die A-Klasse aus den Startlöchern stürmen. Auch das Getriebe flutscht flott durch die Gassen. Doch die zwischen Tür und Mitteltonnel eingekastelte, kutschbockartige Sitzposition und der hohe Innenboden wecken ebenso wenig sportliche

KLASSIKER mit Stern

Ambitionen wie die weichzeichnende, superleichtgängige Lenkung. Und obwohl der A 210 Evolution dank spezieller Feder-Dämpfer-Elemente besser in der Kurve liegt als eine 08/15-A-Klasse: Dass die Fahrwerkelektronik nach dem Kipp-Debakel keinen Spaß versteht, spürt man sofort.

Statt im „schneller fahren“ besteht der Reiz des A 210 so eher im „schöner wohnen“. Im Vergleich zum sichtbar preisbewusst und praktisch möblierten Innenraum der Kassenmodelle brennt er mit Leder-Alcantara-Polstern, Alu-Zierrat und gekettelten Velours-Fußmatten ein kleines Luxus-Feuerwerk ab. Unter der Schminke steckt jedoch die gleiche Funktionalität wie bei den günstigen Geschwistern: Stauraum wie bei einem großen Kombi (auf viel kleinerer Verkehrsfläche!), beim Langmodell mehr Kniefreiheit als in der S-Klasse, außerdem die wandlungsfähige Sitzlandschaft eines Vans.

Wie clever die alte A-Klasse war, haben viele erst nach dem Debüt der aktuellen gemerkt, die eng und konventionell konstruiert ist. Und auch wenn seine Klassiker-Karriere noch in den Sternen steht: Der „Wagen 168“ ist sicher ein kleinerer Mercedes und auch ein weniger glanzvoller als all die anderen hier. Aber deswegen nicht minder legendär. *Martin Puthz*

FOTOS: M. MEINERS (4), D. REBMAN



Innere Werte: feines Ambiente vorn mit zweifarbigen Leder-Alcantara-Polstern, Alu-Zierrat und gelochten Sportpedalen. Funktionelle Größe hinten mit mehr Knieraum als in einer S-Klasse sowie einzeln klapp- und ausbaubaren Sitzen, die das Kofferraumvolumen schrittweise von 390 auf 1930 Liter steigern. Der Vierzylinder des A 190 wurde auf 2,1 Liter aufgeböhrt und leistet 140 PS – zu wenig fürs AMG-Logo, aber genug fürs Steilkurven-Höchsttempo 200 auf der Einfahrbahn



HISTORIE

Schon Mitte der 1980er-Jahre entwickelt Mercedes Ideen für eine kleinere Baureihe. Diese führen 1993 zur Studie A, in der das sogenannte Sandwich-Konzept (Motor und Getriebe gleiten beim Frontalcrash unter die Fahrgastzelle) erstmals verwirklicht wird. Parallel zur Premiere des Prototyps auf der IAA reifen Pläne für die Serienproduktion. Das fertige Auto wird als A-Klasse im März 1997 vorgestellt, mit Motoren von 82 bis 102 PS. Kurz nach Verkaufsstart im Oktober setzt Daimler die Produktion für drei Monate aus, nachdem ein Testwagen bei Ausweichübungen eines schwedischen Automagazins umgekippt ist. Alle Fahrzeuge werden mit neuen Reifen und dem Antischleudersystem ESP ausgerüstet. Trotz des anfänglichen Debakels macht der kleine Mercedes eine große Karriere. Die erste Generation, 2001 modellgepflegt und um eine Langversion ergänzt, wird 1,1 Millionen Mal verkauft. 2004 erfolgt die Ablösung durch den konzeptionell gleichen und auch im Design nur behutsam veränderten Nachfolger (W 169).



Studie A (1993)
Die gute Publikumsresonanz ermutigt Mercedes zur Serienfertigung eines Kompaktwagens



A-Klasse (10/1997-3/2001) Bis zur Modellpflege gibt es nur die Kurzversion (3,61 Meter), internes Kürzel W 168



A 38 AMG (2000) 250 PS dank zwei Motoren aus dem A 190. Der Kraftzweig (230 km/h) wird nur viermal gebaut



Nocar 3 (1997) Alternativantriebe (hier: Brennstoffzelle) gibt es im W 168 nur als Prototyp oder in Kleinserie

- Alltagstauglichkeit ★★★★★
- Reparaturfreundlichkeit ★★★★★
- Ersatzteilversorgung ★★★★★
- Unterhaltskosten ★★★★★
- Verfügbarkeit ★★★★★
- Preisprognose ★★★★★

ADRESSEN

Foren: www.elchfans.de; www.facebook.com/BabyBenzW168
Literatur: Christoph Vieweg: Alles über die Mercedes-Benz A-Klasse, 223 S., DaimlerChrysler Buchreihe „Technik transparent“ 1997, antiquarisch ab ca. 5 Euro

PLUS/MINUS

Die größte Stärke der A-Klasse ist ihre effiziente Raumaussnutzung. Auf deutlich unter vier Metern Außenlänge (weniger als ein VW Polo!) lässt sich so viel Gepäck verstauen wie in einem großen Kombi (390 bis 1930 Liter). Zusätzlichen Nutzwert schafft die variable Sitzlandschaft. Um den bequemen Zustieg und die erhobene Sitzposition zu schätzen, muss man kein Rentner sein. Große Fahrer zwingt der hohe Innenboden allerdings zu angewinkelten Beinen - unbequem auf Langstrecken. Frühe Modelle leiden unter Verarbeitungsmängeln, auch die Rostvorsorge war anfangs nicht berühmt. Technisch krank der W 168 vor allem an Hinterachs-Lagerschäden, Klappergeräuschen und defekten Automatikgetrieben. Mit der Modellpflege 2001 wurde die Qualität besser. Bei den Dieseln muss für freie Fahrt in Umweltzonen (grüne Plakette) ein Partikelfilter nachgerüstet werden.

ERSATZTEILE

Die A-Klasse ist nicht besonders reparaturfreundlich konstruiert. Dafür sind Ersatzteile günstig, was die zeitwertgerechte Instandhaltung erleichtert. Mercedes hat alles auf Lager, Sparfüchse werden aber auch auf dem Nachrüst- und Gebrauchtmärkte fündig. Preisbeispiele: Bremsscheibe ab 25 Euro, Bremsbeläge (Satz, achsweise) um 30 Euro, Lenkersatz (Vorderachse) 180 Euro, Stoßdämpfer 60 Euro, Wasserpumpe 40 Euro, Gasfeder (Heckklappe) 10 Euro/Stück. Kat- und Rußfilter-Nachrüstsätze für die Diesel kosten zwischen 550 und 650 Euro zuzüglich Einbau. Kotflügel (unlackiert) gibt es für rund 90 Euro in Originalqualität.

EMPFEHLUNG

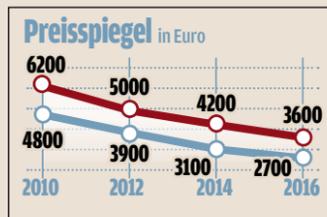
Ein gepflegtes Auto aus Rentnerhand zu finden (womöglich gar der ersten) ist bei der A-Klasse nicht schwierig: Der Mini-Mercedes wurde gern von älteren Semestern gekauft. Meiden Sie jedoch Autos vor Baujahr 2001 (erst dann waren die Kinderkrankheiten auskuriert) und Extras wie Lamellendach (undicht und klapprig) oder die störanfälligen halb- oder vollautomatischen Getriebe. Ob sich die Klassiker-Szene je für den W 168 begeistern wird, ist ungewiss. Wenn, haben der A 210 Evolution oder limitierte Sondermodelle wie die Häkkinen/Coulthard Edition aber mehr Liebhaber-Potenzial als ein A 140.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Reihenvierzylinder, vorn quer, zwei Ventile pro Zyl., eine oben liegende Nockenwelle, Antrieb über Kette, elektr. Benzineinspritzung • Hubraum 2084 cm³ • Leistung 103 kW (140 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 205 Nm bei 4000/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgangschaltgetriebe • Vorderradantrieb • Einzelradaufhängung, v. MacPherson-Achse mit Dreieckslenkern, hi. Längslenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisatoren • Reifen 205/40 ZR 17 **Maße:** Radstand 2593 mm • L/B/H 3810/1719/1601 mm • Leergew. 1195 kg **Fahrleistungen/Verbr.:** 0-100 km/h 8,4 s • Spitze 203 km/h • Verbrauch 7,9 l/100 km **Neupreis:** 25 462 Euro (2002)

KLASSIKER mit Stern

MARKTLAGE



Quelle: Classic Data. Obere Kurve: Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren. Untere Kurve: Preise für Autos in Zustand 3, d. h. mit Gebrauchsspuren, ohne größere technische und optische Mängel, voll fahrbereit und verkehrssicher. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig.

Gebrauchte A-Klassen gibt es wie Sand am Meer. Frühe Exemplare findet man schon für wenige Hundert Euro; Reparaturstau, nicht behobene Mängel und Kilometerstände jenseits von 200 000 sind dann aber die Regel. Autos mit unter 100 000 Kilometern und durchgestempeltem Scheckheft kosten von 2500 Euro aufwärts. Das Gros des Angebots entfällt auf die kleineren Motorisierungen A 140 (82 PS) und A 160 (102 PS); das Verhältnis Benzin/Diesel liegt bei etwa 2:1. Vergleichsweise selten gehandelt wird der 1999 eingeführte A 190 (125 PS). Richtig rar (bei Redaktionsschluss nur rund 50 Inserate im Netz) ist das Topmodell A 210 Evolution.



A 140
EZ 1998, TÜV 6/2017, Klima, Batterie neu, 153 000 km, 66386 St. Ingbert, 1550 Euro, klassikmarkt.autobild.de



A 170 CDI
EZ 2000, Teilleder, scheckheftgepflegt, 63 612 km, 74906 Bad Rappenau, 3350 Euro, autoscout24.de



A 160 Häkkinen Edition, EZ 1999, Nr. 47, Neuwagen, viele Extras, 196 km, 29 500 Euro, NL-6181 AE Elslou, mobile.de



A 210 Evolution L
EZ 2002, Tieferlegung Lamellen-Schiebedach, Alcantara-Sitze, 72 566 km, 4990 Euro, 99867 Gotha, autoscout24.de

NEBEN OFFENEN BEZIEHUNGEN FINDEN SIE HIER AUCH WELCHE MIT VERDECK.

Wir laden Sie zu einem automobilen Rendezvous ein. In unserer Ausstellung Beziehungs-Kisten erleben Sie erst Autopaare mit überraschenden Gemeinsamkeiten. Danach sind Sie für eine Entdeckungsreise durchs ZeitHaus verabredet. Verlieben Sie sich unter autostadt.de/beziehungs-kisten



Zwei Mercedes-Supersportler auf der Einfahrbahn: Der 300 SL Flügeltürer (links) wurde von 1954 bis 1957 gebaut. Sein möglicher Nachfolger C 111 (1969) ging leider nie in Serie



UNVERZICHTBAR

Auf der Einfahrbahn im Werk Untertürkheim werden seit 1956 neue Mercedes-Modelle getestet. Für Markenfans ist die Versuchsstrecke daher heiliger Boden

Legendäre Straßen? Die meisten denken da spontan an die Route 66 oder den Highway One, jedenfalls nicht an eine Betonpiste am Neckarufer. Mercedes-Fans ticken da anders: Ihnen fällt bei diesem Stichwort sofort die Einfahrbahn in Stuttgart-Untertürkheim ein.

Sie existiert seit 1956 und ermöglichte Schnellfahrttests und Dauerläuferproben mit Personenwagen, Lkw und Omni-

bussen mitten auf dem Werksgelände. Heute finden die zwar in Papenburg oder im italienischen Nardo statt. Doch das 8,4 Hektar große Versuchsgelände ist immer noch wichtig, schließlich bietet es mehr als Raum zum Rasen: Rüttel- und Schlaglochpisten bringen Federn und Stoßdämpfer an ihre Grenzen; dafür wurde eigens Kopfsteinpflaster aus der Lüneburger Heide nachgebildet. 16 riesige

Gebläse simulieren Seitenwind. Für Querdynamik- und Antriebsstrang-Untersuchungen steht eine 100-Meter-Kreisbahn zur Verfügung, auf die Besucher des benachbarten Firmenmuseums aus den oberen Etagen einen Blick erhaschen können. Praktisch jeder Mercedes seit 1956 musste sich vor seiner Markteinführung auf dieser Strecke beweisen. Wenn das nicht legendär ist!



Rollendes Labor: Zur Erhebung von Fahrdaten nutzte Mercedes in den 60er- und 70er-Jahren einen umgebauten, mit Messtechnik vollgestopften 300 (oben). Eine Art Nabelschnur stellte die Verbindung zum Testwagen her. Unten: Nachgebauete „Heidestrecke“ als Stoßdämpfer-Marter



Fakten zur Einfahrbahn

Ort: Mercedes-Benz Werk Stuttgart-Untertürkheim
 Inbetriebnahme: 1956 • Größe Gesamtareal: 8,4 ha
 Streckennetz: 15 460 m • Länge Oval: 3018 m
 Steilkurve: erbaut 1967, max. 90 Grad Querneigung, Maximalgeschwindigkeit 200 km/h • Steigungen: 5 bis 70 Prozent
 Seitenwindanlage: 16 Ventilatoren



Hakenslagen de luxe: Ausweichübung mit kreuzenden Pappkameraden im 380 SE (oben) Anfang der 80er-Jahre. Unten: Die Steilkurve wurde 1967 hinzugefügt. Auf der Luftaufnahme von 1980 ist sie links im Hintergrund zu sehen



FOTOS: HERSTELLER (6), M. MENERS

www.eberspaecher-standheizung.com

JETZT SPAREN!
 PREISVORTEIL¹⁾ VON BIS ZU
150 €

01.09.2016 – 28.02.2017



Georg Hackl
 Rodel-Legende und Eberspächer Markenbotschafter Georg Hackl



KOSTENLOSES UPGRADE FÜR IHRE NEUE STANDHEIZUNG!

Nie mehr Eis von der Scheibe kratzen, nie mehr im Auto frieren – sondern den Komfort einer Standheizung von Eberspächer genießen! Im Aktionszeitraum erhalten Sie die das neue Bedienelement EasyStart Web zum Preis der einfachen Fernbedienung¹⁾! Mit der EasyStart Web können Sie jederzeit Ihre Standheizung starten, egal, wo Sie sich gerade aufhalten oder wo sich Ihr Fahrzeug befindet – weltweit. Die webbasierte Fernbedienung nutzt einen Internetserver, der die über das Smartphone oder einen Browser eingegebenen Befehle empfängt und mithilfe verfügbarer Mobilfunknetze als Dateninformation an den Empfänger weiterleitet. Das garantiert höchsten Komfort bei der Bedienung und sorgt für absolute Reichweitenunabhängigkeit.

A WORLD OF COMFORT



¹⁾ Bedienelement-Upgrade beim Kauf einer Eberspächer Standheizung im Aktionszeitraum bei einem teilnehmenden Händler innerhalb Deutschlands (www.eberspaecher-registraton.com/teilnahme) mit dem für den Einbau notwendigen fahrzeugspezifischen Zusatzteilkit sowie Einbauauftrag. Die EasyStart Web kann zum Preis der EasyStart Remote erworben werden. Die konkrete Höhe der Ersparnis ergibt sich aus den Preisen Ihrer Werkstatt, ist jedoch beschränkt auf maximal 150,- € pro Bedienelement. Weitere Bedingungen und Informationen finden Sie unter www.eberspaecher.com/aktion. Die Verbindungsleistungen (Konnektivität) von Eberspächer für das Stationärteil EasyStart Web sind kostenpflichtig. Die jeweils 12-monatige Konnektivität kann nur über das myeberspaecher-Portal erworben werden. Details, Angaben zu den Flatrate-Preisen sowie Nutzungsbedingungen finden Sie im Portal unter www.myeberspaecher.com



300 „Adenauer“, 1952

► In die Kanzlerlimousine der Wirtschaftswunderjahre konnte der „Alte“ einsteigen, ohne den Hut abzunehmen. Deshalb kam angeblich kein BMW infrage.



SLR McLaren, 2003

► Die Schmetterlingstüren und Kiemen zitieren das Uhlenhaut-Coupé der 50er-Jahre, hinter der pfeilförmig zugespitzten Formel-1-Nase steckt ein 5,4-Liter-Kompressor-V8 von AMG. 626 PS, 334 km/h Spitze, bei McLaren in England 2157-mal gebaut.



Unimog 401, 1953

► Was immer die Physik erlaubt: Er kann es! Das „Universal-Motor-Gerät“ braucht keinen Weg, nur eine Richtung. Seit 1951 ist der Mercedes-Stern drauf.



300 SEL 6.8 AMG, 1971

► Mit der „Roten Sau“ mischt Tuner AMG den Tourenwagensport auf. Nach Abschluss der Rennkarriere kauft der französische Rüstungskonzern Matra das Wild-Schwein (428 PS, 265 km/h) als Testwagen für Reibwertmessungen mit Flugzeugreifen.



G-Modell, 1979

► Der Schah von Persien gab den Anstoß zur Entwicklung. Äußerlich kaum verändert, wird die Allrad-Legende noch heute gebaut.

UNEINHOLBAR

Keine Marke kann mit so vielen begehrten Klassikern aufwarten wie Mercedes. Zehn weitere „gute Sterne“ – für alle Straßen und manchmal auch darüber hinaus



SL (R 129), 1989

► Traumwagenfaktor hoch, Preise (noch) niedrig: Den SL der 90er-Jahre gibt es in ordentlichem Zustand schon für 15 000 Euro. Muss ja kein 500er sein.



300 SLR (W 196), 1955

► Zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden für 1606 Kilometer: Schneller war bei der Mille Miglia bis heute keiner! Mit einem Schnitt von 157,6 km/h schreiben Stirling Moss und Dennis Jenkinson 1955 Motorsportgeschichte – und mit ihnen der 300 SLR mit der Startnummer 722.



500 E (W 124), 1990

► Das schnellste Taxi der Welt (326 PS, 250 km/h, 134 520 Mark) entsteht mit Entwicklungshilfe von Porsche – und wird auch in Zuffenhausen gebaut.



S-Klasse (W 126), 1979

► Mit diesem Sacco ist man stets gut angezogen: Viele halten den von Bruno Sacco gezeichneten W 126 für die schönste aller S-Klassen.



190 (W 201), 1982

► Kompakte Maße, gediegenes Fahrgefühl: Auch der „Baby-Benz“ ist ein echter Mercedes, mit 1,9 Millionen Exemplaren zudem einer der erfolgreichsten.



E-Klasse (W 210), 1995

► Können diese vier Augen lügen? Und wie! Die Qualität des „Zwozehners“ ist alles andere als Mercedes-like. Massive Rostprobleme schon bei jungen Autos zerstören den Ruf der Baureihe und nagen auch am Markenimage.

UNBRAUCHBAR

... die waren nicht so legendär



M-Klasse (W 163), 1997

► Eigentlich habe der SUV aus US-Fertigung den Stern nicht verdient, urteilt AUTO BILD. Grund: Der W 163 ist eine Krücke beim TÜV.



MB 100, 1988

► Der Kastenwagen ist zwar ein echter Malocher, aber technisch von gestern: Die Drehstabfedern vorn müssen von Hand abgeschmiert werden, das unverzinkte Blech gammelt in Rekordzeit.



Typ 130 (W 23), 1934

► Der Käfer mit Stern dreht schon bei kleinen Gasstößen Pirouetten. Erst 64 Jahre später wagt Daimler mit dem Smart einen neuen Heckmotor-Anlauf.

Vaneo (W 414), 2001

► Schon nach wenigen Monaten fährt Mercedes die Produktion runter: Die Hochdach-A-Klasse ist weder schön noch gut – und zu teuer.





HUSCHKE VON HANSTEIN Dauerausstellung erweitert

■ Er war Rennfahrer, Fahrlehrer der Nation und Erfinder des Zebrastrreifens. Huschke von Hanstein (1911-1996) hat in der Nachkriegszeit zur Popularität des Automobils beigetragen wie nur wenige. Die Dauerausstellung im Auto & Technik Museum Sinsheim, die sich seit seinem Tod der Legende widmet, wurde neu gestaltet, um diverse Exponate erweitert und ist ab sofort für Besucher geöffnet.



Auf Eis unterwegs: Landy Serie I und Mk VII

JAGUAR EXPERIENCE Exklusives Eisvergnügen

■ Jaguar Land Rover Classic veranstaltet in seinem Wintertestcenter im nordschwedischen Arjeplog ein Classic Ice Driving. Für glatte 3000 Euro können Interessierte ab Januar 2017 drei Tage lang auf einem zugefrorenen See ihre Runden drehen und driften. Bereit stehen ein Jaguar XJ, Mk 2, Mk VII und XK150 sowie Land Rover Serie I bis III und Range Rover Classic. Mehr Infos unter Tel. 0 20 58-778 09 88.



16,3 Millionen Euro brachte der unrestaurierte Ferrari 250 GT SWB California Spider aus der Baillon-Sammlung

TREND ZUM ORIGINAL

Patina immer gefragter

Concours-Preisrichter und Käufer suchen nach unrestaurierten Autos

■ Gleich mehrere Ereignisse dieses Herbstes zeigen eine steigende Wertschätzung für unrestaurierte Autos: Schon über das ganze Jahr 2016 hat der Oldtimer-Weltverband FIVA auf internationalen Concours-Veranstaltungen einen Preservation Award verliehen, kurz vor Saisonende sind es nun sieben. Anfang September wurde zudem ein unrestaurierter Bentley Speed 6 von 1929 sogar „Best of Show“ bei der Classic Gala Schwetzingen. Im Oktober fand in der Motorworld München außerdem der erste Preservation Concours statt, der weltweit erste Wettbewerb ausschließlich für unrestaurierte Fahrzeuge.

Kay MacKenneth vom veranstaltenden Verein Classics for Charity erklärt: „Früher sind unrestaurierte Fahrzeuge neben den voll restaurierten ein bisschen untergegangen. Jetzt liegen sie voll im Trend. Und der hat mit der Baillon-Versteigerung erst so richtig angefangen.“ Im Februar 2015 hatten diverse unrestaurierte Fahrzeuge aus der Sammlung des französischen Sammlers Roger Baillon zum Teil astronomische Preise bei einer Auktion erzielt. Teuerstes Fahrzeug war ein Ferrari, der einst

Alain Delon gehört hatte. Er brachte 16,3 Millionen Euro ein. „Die unrestaurierten werden den voll restaurierten nicht den Rang ablaufen“, sagt MacKenneth, „aber mit Sicherheit werden die Preise nach oben schießen.“ Ähnlich sieht es Martin Stromberg von Classic Data: „Überdurchschnittlich gepflegte, unrestaurierte Originalfahrzeuge mit geringer dokumentierter Gesamtleistung sind mittlerweile gesuchte Sammlerobjekte. Da kann sogar ein 74er Passat Höchstpreise erzielen.“



Beim Concours in Chantilly geht der FIVA Preservation Award an einen Bugatti Type 35B

Beim ersten Preservation Concours in München gewinnt ein Ferrari 308 GTS



FOTOS: HERSTELLER (9), PRIVAT (3), FIVA - LEE FERNER/PRIVAT, PANTHEON BASEL, R. TIMM, ACTION PRESS, DDP



Seit 25 Jahren fahren klassische Rallyeautos die Histo-Monte. In diesem Winter schickt Organisator Peter Göbel (r.) die Teams übers Eis

WINTERRALLYE Histo-Monte mit Höhenrekord

■ Die Streckenführung für die nächste Auflage der Winterrallye AvD-Histo-Monte steht fest und ist passend zum 25-jährigen Rallye-Jubiläum spektakulär geraten. Beim Überfahren des Col du Lautaret werden die Teams erstmals die Grenze von 2000 Höhenmetern überschreiten. Kurz danach steht eine Wertungsprüfung an, die für viele der eigentliche Höhepunkt sein dürfte: eine Gleichmäßigkeitsfahrt auf der Eisrenn-

strecke Circuit Serre Chevalier. „Die Zeit ist vorgegeben“, sagt Rallye-Organisator Peter Göbel, „aber die Teams entscheiden selbst, wie viele Runden sie schaffen. Wer will, kann also Spaß haben und einfach mal driften.“ Anmeldungen sind bis 18. Dezember möglich, die Rallye startet am 7. Februar in der Klassikstadt Frankfurt. Infos unter www.avd-histo-monte.com



OKTOBER 2017 Oldtimermesse in Hamburg

■ Nach Berlin und Nürnberg bekommt auch Hamburg eine Messe für klassische Fahrzeuge: die „Hamburg Motor Classics“ von 15. bis 17. Oktober 2017. Heiko Zimmermann von der Hamburg Messe und Congress GmbH spricht „automobile Kultur und Lebensart“. Neben Autos und Motorrädern soll es auch um Boote, schönes Handwerk und gutes Essen gehen. Mindestens 20 000 Quadratmeter Fläche sind geplant.



PANTHEON BASEL Erste Zagato- Ausstellung

■ Die erste umfassende Zagato-Ausstellung mit etwa 30 Automobilen zeigt das Oldtimerzentrum Pantheon Basel noch bis Mitte April. Seit 1919 entwerfen die Mailänder aerodynamische Aluminiumkarosserien für Automarken wie Alfa Romeo, Ferrari, Fiat und Lancia, aber auch Jaguar, Aston Martin und Volvo. Mehr Infos unter www.pantheonbasel.ch

NETZTIPPS

von Matthias Brügg

Kurzer zum Traumpreis

Bei der Ansage „80er-Jahre-Audi mit 306 PS“ horchen viele auf. Klar, ein Sport quattro. Das Interesse steigt noch, wenn der Allradler nur gut 50 000 km auf der Uhr hat. So einer wurde jetzt in London versteigert. Und nun kommt die Ernüchterung, jedenfalls für Normalverdiener: Der Wagen ging für umgerechnet 486 000 Euro weg. Ein Traumaauto zum Traumpreis. www.autobild.de/quattroauktion



Boxer im Maßstab 1:4

Einen Ur-911 aus den 60ern zu besitzen, dafür reicht Vorstadt-Wohlstand nicht mehr aus. Ein wunderbares Funktionsmodell des Boxermotors im Maßstab 1:4 lindert die Sehnsucht nach dem klassischen 130-PS-Elfer. Nach dem Einsatz von 169 Euro und mehreren Stunden Schraubarbeit beginnen die sechs Töpfe des Porsche-Boxers ihren (elektrischen) Tanz. Hier ein Video, wie das Modell funktioniert. www.autobild.de/911motor



RÜCKSPIEGEL Vor 40 Jahren ...



... startete in Bayerns Fahrschulen am 3. Dezember 1976 ein Modellversuch „Nachschulung zum Punkteabbau“. Zwei Jahre später begann die Nachschulung auffälliger Kraftfahrer auch an Fahrschulen in Baden-Württemberg. Erst 1999 wurde das System bundeseinheitlich geregelt. Seit der Reform 2014 können Punkte nur noch mit einem Fahrignungsseminar abgebaut werden.

Vor 50 Jahren ...



... stellte Toyota im November 1966 den Corona vor, der kurz darauf zum Corolla wurde. Für den Bau der zwei- und der viertürigen Limousine sowie des zweitürigen Kombis entstand ein neues Werk im japanischen Takaoka. In Europa debütierte das „Auto für alle“ im April 1967. Vom Corolla entstanden bis heute 44 Millionen Exemplare in elf Generationen.

Vor 60 Jahren ...



... präsentierten die russischen GAZ-Werke anlässlich einer Rallye von Moskau auf die Krim und zurück das erste Fahrzeug mit dem Namen Wolga. Als Vorbild für den GAZ M-21 Wolga, der den Pobeda beerbte, diente hauptsächlich der amerikanische Ford Customline. Als letztes Wolga-Modell präsentierte GAZ 1998 den 3111. Im Jahr 2003 wurde die Pkw-Produktion endgültig eingestellt.

Vor 70 Jahren ...



... gründete Warren Avis mit drei Fahrzeugen die Firma Avis Airlines Rent a Car Systems am Flughafen Willow Run in Detroit - die weltweit erste Autovermietung an einem Flughafen. 1953 expandierte Avis nach Europa, die erste deutsche Niederlassung öffnete 1965 in Frankfurt. Heute gibt es 5500 Stationen in mehr als 165 Ländern, davon 330 in Deutschland.



Mississippi Burning

Die FBI-Agenten Ward (Willem Dafoe) und Anderson (Gene Hackman) werden mit ihrem Chevrolet Impala nach Mississippi berufen. Dort sollen sie die brutale Morde an drei Bürgerrechtlern aufdecken, die sich für die Rechte der Schwarzen eingesetzt hatten. Die Ermittlungen werden zum erbitterten und brutalen Kampf gegen den Ku-Klux-Klan. Der düstere sowie hochaktuelle Thriller von Alan Parker hält spannende Verfolgungsjagden parat und beruht auf wahren Begebenheiten.

ONE SA. • 19. NOV. • 23.20 UHR

Route B 96

Die deutsche „Route 66“ als Sinnbild für die große Freiheit: Bassist Clemens (Albrecht Abraham Schuch) nutzt die Tourpause für einen Heimatbesuch. In Klarow an der brandenburgischen B 96 Holt ihn die Ver-



gangenheit ein, und er trifft auf Autohändlerin June (Sabine Vitua) und ihre Muscle Cars. Mit einem ausgezeichneten Drehbuch und viel trockenem Humor widmet sich Simon Ostermann der Frage, ob die anders Lebenden wirklich so anders sind.

rbb DO. • 10. NOV. • 0.50 UHR



PHILIPP (40) UND MAX SCHMENGER (8) UND DER E-HOT-ROD

Mit Blechschere zum Hot-Rod-Cut

Am Anfang stand AUTO BILD, genauer gesagt die Ausgabe 29/2010, die Werkstattbesitzer und Vater Philipp Schmenger aus dem niedersächsischen Grasberg in die Hände fiel. Darin wurde ein Hot Rod



Die Räder gab es im Landmaschinenhandel, die rote Lackierung der Felgen übernahm Max persönlich

zum Selberbauen gezeigt. So eine ähnliche Idee hatte Schmenger auch schon mal gehabt, aber nun wurde es konkret: Er besorgte einen zerpflogten Elektrorollstuhl, schnitt mehrere Quadratmeter Blech frei nach Schnauze zu und holte auf der Suche nach passender Technik viel Schrott aus den Katakomben seiner Werkstatt. Das Lenkgetriebe arbeitete zum Beispiel mal in einem



Smart. Nur fünf lange Wochenenden später machte Sohn Max die erste Probefahrt. Mit maximal 16 km/h schaut er jetzt auf dem heimischen Hof nach dem Rechten. Dass der Renner nicht auf die Straße darf, stört ihn weniger als das Fehlen weiterer Plätze an Bord. Ein Schwiegermutterstuhlsitz im Heck ist in Planung. Vorher aber gibt's noch Flammen und ein Radio.

Im Betrieb von Philipp Schmenger gehört das Schrauben an Klassikern wie dem weißen Mercedes zum Tagesgeschäft. Beim Bau des mattschwarzen Hot Rods durfte Sohn Max mit anfasen

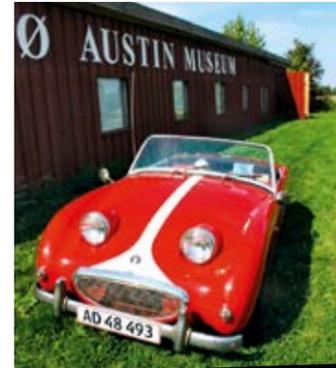


ABRISPLÄNE Streit um Schumacher-Rennstrecke

Ein Streit zwischen Ralf Schumacher und dem Kerpener Bürgermeister Dieter Spürck bringt neue Aufmerksamkeit für den vor dem Abriss stehenden Erftlandring des Kart-Clubs Kerpen. Schumacher warf dem Bürgermeister fehlenden Bezug zu der berühmten Strecke vor, auf der neben den Schumi-Brüdern auch Sebastian Vettel entdeckt wurde: „Gesehen habe ich ihn hier noch nicht.“ Spürck wies das scharf zurück. Zwar sollen beide sich wieder vertragen haben, der Ring steht aber immer noch vor dem Aus. 2020 soll er dem Braunkohle-Tagebau Garzweiler II weichen (Heft 6/2015). Der Kart-Club will das verhindern oder zumindest einen Ersatzstandort finden und sammelt dafür Unterstützung, unter anderem auf der Facebook-Seite „Unterstützt den Erftlandring in Kerpen“.

AUSTIN-SAMMLUNG Automuseum wird versteigert

Auf der dänischen Ostseeinsel Samsø wird das weltweit größte Austin-Museum verkauft. 1985 hatte Besitzer Stefan Wolffbrandt begonnen, Autos der Marke zusammenzutragen, 2005 baute sich der Hafenmeister und frühere Rockmusiker ein eigenes Museum. Auf 1200 Quadratmetern wurden dort bisher A30, A35, Sprite und Allegro gezeigt. Nach Problemen mit den dänischen Finanzbehörden kommt nun alles unter den Hammer. Zum Angebot gehören 47 Fahrzeuge und mehr als 3000 verwandte Artikel wie Bücher, Schilder und Spielzeuge. Die Besonderheit: Es gibt keinen Einzelverkauf, das Museum wird nur im Ganzen abgegeben. Gebote können bis zum 8. November auf www.campenauktioner.dk abgegeben werden. Der Erlös soll komplett der Jugendarbeit auf Samsø zugutekommen.



ZU VERKAUFEN

Die meisten der Exponate wie Sprite (oben) und A70 (unten) sind im unrenovierten Originalzustand



Vor 90 Jahren ...

... wurde im November 1926 die Route 66 von Chicago, Illinois, nach Santa Monica, Kalifornien, eröffnet. Erstmals waren die USA mit dem Auto zu durchqueren. Seit 1984 ist die fast 4000 km lange „Hauptstraße von Amerika“ nicht mehr offizielle Fernstraße, heute ist sie auch nicht mehr durchgehend befahrbar.



Vor 110 Jahren ...

... kam erstmals ein Auto in ein Museum. Carl Benz stiftete seinen ersten Patent-Motorwagen von 1888 dem neuen Deutschen Museum in München, das am 21. November 1906 eröffnet wurde. Für einen historischen Autokorso mit dem Erfinder wurde das Dreirad 1925 noch einmal aus dem Museum geholt.

Vor 120 Jahren ...

... gründete Heinrich Ehrhardt am 3. Dezember 1896 die Fahrzeugfabrik Eisenach (FFE). 1899 präsentierte Ehrhardt den ersten „Wartburg-Motorwagen“. Damit war die FFE nach Daimler und Benz die dritte Autofabrik Deutschlands. Ab 1904 hießen die Fahrzeuge aus Eisenach Dixi. 1928 übernahm BMW das Unternehmen, der Dixi DA1 – eine Lizenz des Austin Seven – wurde zum ersten Auto der Münchner.



ANZEIGE

Haben Sie ein Fahrzeug mit Geschichte?

Besonders **SICHER.** Der Oldtimer-Schutzbrief.

Wir bieten Ihnen eine **Versicherung für die Zukunft.** Die Classic Police von AXA.

Die Classic Police von AXA bietet maßgeschneiderten Schutz und Service für Oldtimer. Und das besonders günstig! Jetzt auch für viele Youngtimer abschließbar. Fordern Sie gleich Ihr individuelles Angebot an unter Tel. 0800 772 233 5, www.AXA.de oder direkt bei unserem Betreuer in Ihrer Nähe!

Kommen Sie zur Versicherung, die neue Maßstäbe setzt.

Maßstäbe / neu definiert AXA

Die beste AUTO BILD-App aller Zeiten!

Jetzt kostenlos auf Smartphone & Tablet installieren

Das komplette Heft als INTERAKTIVE AUSGABE

Jetzt QR-Code scannen und AUTO BILD-App kostenlos laden!

Die Auto-Instanz. Auto Bild



Rangierwagenheber

Hoch sollen sie heben

Sechs günstige Wagenheber aus Zubehörhandel, Baumarkt und Internet im Vergleich

Die Winterpause für Oldtimer bedeutet oft Hochbetrieb für Rangierwagenheber. Mancher Besitzer bockt seinen Klassiker auf oder stellt ihn auf ausgemusterte Reifen, damit die guten Gummis keine Standplatten kriegen. Auch bei Arbeiten an der Bremse und am Fahrwerk sind die hydraulischen Kraftpakete besser geeignet als serienmäßige Wagenheber. Diese sind weniger stabil, haben meist eine geringere

Hubhöhe und funktionieren zudem nur per Kurbel. Weiterer Vorteil der Rangierwagenheber: Die Wagenheberaufnahme am Fahrzeug bleibt unberührt. Als Aufnahmeplatz eignet sich am besten verstärktes Blech am Unterboden. Auto und Wagenheber sollten auf ebenem Grund stehen, mit eingelegetem Gang und gezogener Handbremse. Soll der Wagen länger angehoben bleiben, Stützböcke unterstellen!

Dank langer Hubstange am Wagenheber lässt sich der Opel Rekord C schnell und mühelos anheben

Testkandidaten	Michelin Hydraulik Wagenheber 2000 kg	Unitec Hydraulischer Rangierwagenheber	A.T.U Hydraulischer Rangier-Wagenheber	CMI Hydraulik-Rangierwagenheber	Cartrend Hydraulik-Rangierwagenheber 2 t	JMP Rangier-Wagenheber 2 t
Preis/Anbieter	66,84 Euro Amazon	22,99 Euro Globus Baumarkt	24,99 Euro A.T.U Onlineshop	19,99 Euro Obi	38,95 Euro WM Fahrzeugteile	30,46 Euro Matthies
Hubkraft	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg
minimale Höhe	105 mm	125 mm	135 mm	130 mm	125 mm	130 mm
maximale Höhe	355 mm	335 mm	330 mm	320 mm	330 mm	330 mm
Hubbewegungen bis max. Höhe	42	52	35	42	29	43
Teller-Durchmesser	47 mm	55 mm	48 mm	46 mm	46 mm	45 mm
						
Fazit	Größter Hubbereich, gute Verarbeitung und praktische Details wie der gummierte Teller und die magnetische Ablage für Radbolzen sichern den Sieg. ★★★★★	Die angegebene Hubhöhe (342 mm) wird nicht erreicht. Gut: Das Handling mit der Stange geht leicht von der Hand, größter Teller im Feld. ★★★★★☆	Unterschreitet die deklarierte Hubhöhe um einen Zentimeter, dafür braucht man aber nur 35 Hubbewegungen. Günstiges, solides Werkzeug. ★★★★★☆	Kleiner Hubbereich, dazu im Handling umständlich wegen der lose sitzenden Hubstange. Immerhin punktet er mit guter, behilflicher Anleitung. ★★★★★☆	Miserables Finish: Schon beim Auspacken hat man dreckige Finger. Lacknase auf Vorderrad erschwert das Positionieren unterm Fahrzeug. ★★★★★☆	Lieferumfang ohne deutschsprachige Anleitung, die angegebene Hubhöhe wird um zehn Millimeter verfehlt, dazu ausgelaufenes Öl im Karton. ★★☆☆☆☆



Stromlinien-Form
Mit einer Sonderausstellung widmet sich das Zeppelin Museum Friedrichshafen dem Stromlinien-Design. Seit den 20er-Jahren veränderte es den Bau von Autos, Lokomotiven und Alltagsgegenständen und wurde zum Symbol für Schnelligkeit und Modernität. Etwa 100 Fahrzeuge und Modelle sollen die Bedeutung veranschaulichen. Die Ausstellung ist bis zum 17. April geöffnet.



Citroën online
Von Rosalie über 2CV und Ami 6 bis AX und Berlingo: 50 Fahrzeuge umfasst das virtuelle Citroën-Museum www.citroenorigins.de bisher. Ein Klick auf das jeweilige Modell bringt neben Informationen, technischen Daten und Fotos eine 360-Grad-Funktion mit Rundumsicht sowie Geräusche von Motor, Hupe oder dem Schließen einer Tür.

Motorworld Classics mit Besucherplus
26 000 Oldtimerfreunde besuchten vom 6. bis 9. Oktober die Motorworld Classics in Berlin. Damit konnte die zweite Auflage der Oldtimermesse einen Besucherzuwachs von 30 Prozent verzeichnen. Die nächste Motorworld Classics findet vom 5. bis 8. Oktober 2017 statt.



„Best for Cars“

Die Spezialversicherung für besondere Fahrzeuge.



Best for Cars
OLDTIMER · SAMMLER · EXOTEN
SPEZIALVERSICHERUNG
Bis 30.11. können Sie noch kündigen und zu uns wechseln. Es lohnt sich!

Highlights:

- Wertgutachten bei PKW erst ab 40.000 €.
- Oldtimertarif für PKW ab Fahrzeugalter 20 Jahre möglich.
- Grobe Fahrlässigkeit ist mitversichert.
- Fahrer ab 18 Jahre möglich.
- Allgefahrendeckung für Oldtimer (PremiumSchutz) möglich.

Interessiert?

Dann lassen Sie sich von unserem Expertenteam ein Angebot erstellen – es lohnt sich!

Telefon 0711 662-725778

Besuchen Sie uns auch im Internet: www.oldtimer.de



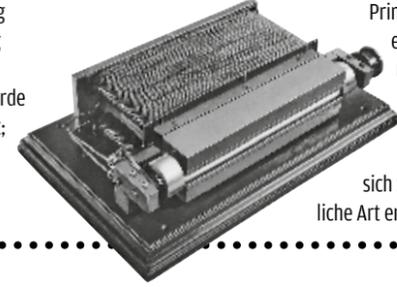
RÜCKSPIEGEL
RÜCKSPIEGEL

Vor 130 Jahren ...



... gründete Siegfried Bettmann 1886 zur Produktion von Fahrrädern die Triumph Cycle Company in Coventry. 1902 stieg Triumph auf die Herstellung von Motorrädern um, 1923 kamen Autos hinzu. 1935 wurde die Motorradsparte verkauft; das Autowerk ging 1968 in der British Leyland Motor Corporation auf.

Vor 150 Jahren ...



... entdeckte Werner von Siemens 1866 das dynamoelektrische Prinzip. Im Vergleich zu Stromerzeugern mit Permanentmagneten war seine neu entwickelte Dynamomaschine bei gleicher Leistung leichter und günstiger. Damit ließ sich Strom erstmals auf wirtschaftliche Art erzeugen.

VOR 30 JAHREN

Als das Jahr 1986 zu Ende ging, prämierte AUTO BILD ganz nüchtern zehn gute Autos - und begrüßte mit einer heißen Corvette 1987



Breites Angebot: vom 8695-Mark-Seat bis zum 420 000-Mark-Porsche

MELDUNGEN

SMOG In Hessen durften bei Smog-Alarmstufe eins nur noch Autos mit einem Drei-Wege-Katalysator fahren. ■ **MERCEDES** Als erster deutscher Autohersteller legte die Daimler-Benz AG eine Dokumentation über die eigene Rolle im Nationalsozialismus von 1933 bis 1945 vor. Bis dahin war dieser Zeitabschnitt in der Firmenchronik völlig unzureichend abgehandelt worden. ■ **VW-VERGLEICH** In Heft 50/1986 traten der Golf GTI, sein 16V-Bruder und der Polo G40 zum Vergleich an. Der Polo bot genau das, was den Ur-GTI so berühmt gemacht hatte: „Fahrspaß pur“, schrieb der Autor. „Gegen den bisherigen Polo kommt kein Golf an.“



DIESEL Die Grünen forderten die Streichung der Steuervorteile für Diesel-Fahrzeuge, da die Rußpartikel in den Abgasen krebserregend seien. ■ **OPEL** In Heft 51/1986 trat der Opel Omega 2.0i GLS gegen Mercedes 200 und BMW 520i an und gewann. Die Tester lobten vor allem Fahrwerk, Ausstattung und Wirtschaftlichkeit.



MIT DER CORVETTE DURCH AMERIKA

Permanent untertourig

Die Corvette gehörte schon immer zu den Traumautos. Vor 30 Jahren unternahm ein Kollege mit ihr eine Testfahrt durch Amerika. „AUTO BILD wollte erfahren: Was macht man auf amerikanischen Endlos-Autobahnen mit einem Auto, das vor Power strotzt? Man fährt permanent untertourig“, schrieb er in Heft 50/1986. Er erlebte auch, dass die

Amerikaner die Corvette lieben: „Sie erntet auch in ihrem 34. Lebensjahr noch Bewunderung auf jedem Boulevard - selbst wenn nebenan ein Porsche, ein Mercedes oder eine Harley-Davidson parkt. Denn sie vereint amerikanische Autogesichte: den Glamour der 50er-, die wilde Kraft der 60er-, den Luxus der 70er-

und - seit der gründlichen Renovierung vor drei Jahren - auch die moderne Technik der 80er-Jahre.“

„Mit ein wenig Übung ist das Auto mit dem Gasfuß zu lenken.“

RÜCKBLICK

Autos des Jahres 86

Zum Ende des Jahres 1986 blickte AUTO BILD auf die zehn automobilen Attraktionen des Jahres zurück. „Wir wählten die zehn besten Autos des Jahres nach ganz speziellen Kriterien aus“, heißt es in Heft 52/1986. Technik: Porsche 959. Preis: Lada Samara, „ein modernes Auto für nur 10 999 Mark“. Fahrfreude: BMW 325i Cabrio. „Der neue 7er-BMW setzt neue

Maßstäbe in der automobilen Luxusklasse. Für uns aber ist das 3er-Cabriolet das Auto des Jahres.“ Verbrauch: Citroën AX, „5,9 Liter S/100 km“. Umwelt: Nissan Sunny, „denn Mitte des Jahres präsentierte Nissan den Golf-Konkurrenten Sunny ausschließlich mit Katalysator“. Optik: Jaguar XJ6. Der Opel Omega „läuft tatsächlich wie auf Schienen“. Der Audi 80 erhielt das „Goldene Lenkrad“. Der Alfa



75 V6 bot „Fahrspaß wie früher“. Und den Ford Escort gab es seit Januar 1986 mit mechanischem ABS.

GRAZIE

WIR DANKEN ALLEN LESERN DER AUTO BILD KLASSIK, DIE UNSER IDEAL VON KLASSISCHER SCHÖNHEIT TEILEN.

Denn 2016 gewinnt Alfa Romeo mit drei Modellen das Goldene Klassik-Lenkrad. In ihren Kategorien wurden die Giulia und der 4C Spider zum „Klassiker der Zukunft“ und der Alfa Romeo Spider aus dem Jahre 1966 zum „Klassiker des Jahres“ gewählt. Das sind nicht die ersten Auszeichnungen für unsere besonderen Automobile. Und sicher nicht die letzten – dank Ihres ausgezeichneten Sinns für Stil.

La meccanica delle emozioni



WIE SCHRÄG SEID IHR DENN?

Prestige ist längst nicht alles. Wir haben fünf biedere Kombi-Limousinen der 80er-Jahre für Sie getestet - inklusive großer Designkritik

ES IST ANGERICHTET
Hamburg, Spielbudenplatz:
So schräg wie die sogenannten Tanzenden Türme (hinten) sind auch die Testwagen

Die 80er, eine konservative Welle schwappt über die westliche Welt. „Sie müssen sich nur die politische Entwicklung ins Gedächtnis rufen: Margaret Thatcher in Großbritannien, Ronald Reagan in den USA, Helmut Kohl in Deutschland – das hat sich natürlich auch auf das Automobildesign ausgewirkt. In den Siebzigern hatte sich gerade das Fließheck etabliert, jetzt war es plötzlich viel zu progressiv“, erklärt Paolo Tumminelli (51), Professor für Design-Konzepte an der Köln International School of Design und bekennender Autofan (siehe Vita auf Seite 58). „Also haben die Auto-designer versucht, das konservative Image der Limousine mit dem Nutzwert des Kombis zu verbinden. Der Ford Sierra und der Mazda 626 mit ihrem Stummelheck lösen dieses Problem ganz dezent und dennoch absolut zeit-typisch.“

Aus diesem Blickwinkel betrachtet sind unsere fünf Mittelklasse-Kombi-Limousinen so zeittypisch wie eine Spielekonsole von Atari. Langweilig? Von wegen! Wenig Chrom, klare Kanten und ein Konzeptmix, der so bunt ist wie die Hawaii-Hemden von Kult-Detektiv Thomas Magnum, machen diese teils biederen, teils mutigen Autos interessant. Ob Vorder- oder Hinterradantrieb, Vergaser oder Einspritzung, längs oder quer eingebauter Motor: Mehr Abwechslung geht kaum. Außerdem sind die typischen Abwrackprämien-Opfer mittlerweile so selten, dass sich Menschen schon wieder nach ihnen umdrehen. Und günstig sind sie obendrein. Höchste Zeit zuzuschlagen!

FOTOS: R. HÄTZKE (2)

CITROËN BX 14 LEADER

BESITZER: Ladage Automobile, Warburg (im Bild mit Testkoordinator Gerald Schadendorf)



MAZDA 626 1.6 LX

BESITZER: Mazda Classic - Automobil Museum Frey (im Bild mit Verfasser Peter Michaely)



OPEL ASCONA 1.6i LS

BESITZER: Norbert Siemons, Bockhorn



FORD SIERRA 1.6 GHIA

BESITZER: Matthias Dietz, Bitterfeld-Wolfen



„DIESE AUTOS SIND TYPISCH FÜR DAS LEBENSGEFÜHL DER 80ER.“

Professor Paolo Tumminelli, Design-Experte



VW PASSAT 1.6 GL FORMEL E BESITZER: Marc Bussewitz, Gifhorn

TRADITIONELL SCHRÄG

Lassen wir dem VW Passat als Urmeter der Kombilimousinen den Vortritt. Wie schlägt sich der Biedermann mit dem Beamten-Image?

Bürger-Meister haben's schwer: Stemmen sie sich zu forsch gegen den Mehrheitswillen, werden sie nicht gewählt. „Der Ford Sierra und der Mazda 626 mit ihrem Stummelheck lösen dieses Problem. Der Passat jedoch wurzelt noch in den frühen 70ern“, sagt Paolo

Tumminelli. „In den 80ern wirkte seine Linienführung bestenfalls zweckmäßig. Ich fand ihn damals schon todlangweilig. Heute gebraucht jeder die Worte progressiv und dynamisch. Doch wer in den 80ern einen Passat gekauft hat, erschien weder progressiv noch dynamisch.“

Ende 1980 bevölkern die ersten Passat der zweiten Generation vorwiegend die Waschbetonplatten jener Garageneinfahrten, deren Besitzer auch Wert auf akkurat gestutzte Rasenkanten legen. Vieles am Passat B2 erinnert noch an die Urform von 1973, die Giorgio Giugiaro aus dem ersten Audi 80 ableitete. Auch der kantig geschnittene Innenraum hinkt der Zeit hinterher wie die vielen Prillblumen, die an den Küchenschränken der Achtziger langsam verblassen: Wer auf dem Fahrersitz Platz nimmt, hört zuerst das laute Ticken der großen Quarzuhr neben dem Tacho. Alle Bedientöpfe rasten mit sattem „Klack!“ ein, der Handschuhfachdeckel klongt ins Schloss, und das Bedienkonzept folgt Adenauers Wahlspruch „Keine Experimente!“.

Immerhin zaubert die Formel-E-Ausstattung unseres Fotomodells vom April 1982 einen Hauch von Space Shuttle in den Innenraum. Mit Hochschalt-Lämpchen und Verbrauchsanzeige, die im fünften Gang aktiviert ist, soll der Fahrer zum spritsparenden Rollen animiert werden. Und wenn der kleine weiße Zeiger wie aus dem Nichts auftaucht und über die Skala streicht, ist das schon mittelgroßes Kino.

Dank elektronischer Zündanlage für eine optimale Kraftstoffausnutzung, einem lang übersetzten sogenannten Energiespargang und speziellen Front- und Heckspoilern können grün angehauchte Fahrer ihr Umweltbewusstsein weiter beruhigen – auf Wunsch sogar mit Stopp-Start-Taste!

Wer zusätzlich die üppige GL-Ausstattung wählt, muss weder auf Bling-Bling-Radkappen noch auf Komfort

verzichten. Man reist auf flauschigen Veloursitzen, die zwar einen Tick mehr Oberschenkelauflage bieten könnten, dafür aber mit passabler Seitenführung überzeugen. Das Raumgefühl vorn und hinten und die Materialqualität erinnern an das heimische Wohnzimmer.

Geradezu aufreizend ist im Vergleich dazu das Fahrgefühl: Schon zeitgenössische Tester bemängelten die für einen Fronttriebler untypische Tendenz zum Übersteuern im Grenzbereich. Da die Servolenkung unseres Fotoautos zudem erst bei höherem Reisetempo das Gefühl vermittelt, endlich richtungsstabil zu arbeiten, lässt man es lieber geruhsam angehen. Dann sind auch die Windgeräusche niedriger, die bei diesem 290 000-Kilometer-Exemplar noch durch mürbe Dichtungen verstärkt werden.

Fahrzeugdaten	VW Passat GL Formel E
Motor	R4, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1577 cm ³
Bohrung x Hub	79,5 x 80,0 mm
KW (PS) bei U/min	55 (75)/5600
Nm bei U/min	119/3200
Höchstgeschwindigkeit	164 km/h
Getriebe	Fünfgang (4+E) manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	165/80 R 13 83T
Verbrauch (Werksangabe)	10,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	1440 kg
Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt	631*
Neupreis (1982)	19 170 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,8/9,8 s
0-100 km/h	14,4 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	12,8/21,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	52,1 m
Leergewicht/Zuladung	1043/397 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr mit H-Kennzeichen	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	214,80 €
Zeitwert (Zustand 2)	3300 €
Zeitwert (Zustand 3)	1900 €

* in Deutschland zugelassene Fahrzeuge einschließlich H-Kennzeichen, ohne 07er-Nummern

FOTOS: R. RATZKE



Nüchtern wie ein Rathausbüro: bloß nicht die konservative Stammkundschaft schockieren!



Auch Menschen über 1,80 Meter reisen hinten bequem. Die Mütze müssen sie nicht abnehmen

„HIER IST DER STOSSFÄNGER NICHT TEIL DES DESIGNS.“

Paolo Tumminelli über das zerklüftete Heck des VW Passat

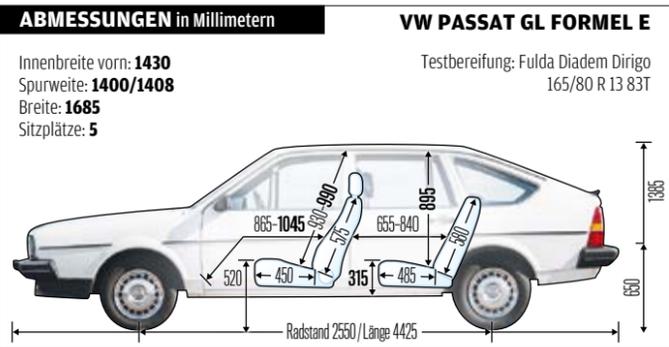
VITA

Paolo Tumminelli

Paolo Tumminelli, geboren 1965, ist Professor für Design-Konzepte an der Köln International School of Design. Er studierte in Mailand Architektur und Design. Seine Dissertation entstand in Kooperation mit dem Centro Stile Alfa Romeo. Er ist auch als Berater, Autor und Juror tätig.



Der Passat ist ein klassischer Untersteuerer. Im Grenzbereich gibt's Lastwechselreaktionen



< Der 1.6er-Vergasermotor ist durchzugsstark

> Das Heck schaukelt sich auf, die Bremskräfte sind hoch



BEÄNGSTIGEND SCHRÄG

Als Herausforderer aus dem Land der aufgehenden Sonne lehrte der Mazda 626 einst die Konkurrenz das Fürchten. Heute auch noch?

Es ist komisch, in einem 80er-Jahre-Klassiker unterwegs zu sein – und kaum einer dreht sich um! „Der Mazda hatte schon damals das Problem, ein Mazda zu sein. Und wir haben durch unsere westliche Brille eigentlich nie die Designqualität der Japaner anerkennen wollen“, erklärt Paolo Tumminelli dieses Phänomen. „Aber schauen Sie sich diese cleane Form und die Proportionen an! Mit ein paar Korrekturen könnte man den 626 so hinbekommen, dass er ganz eindeutig in die heutige Zeit passen würde!“

Dem Laien erschließt sich erst auf den zweiten Blick, warum Tumminelli so ins Schwärmen gerät. Mit seiner leicht angelegten Stufe am Heck ist der 626 in den Achtzigern so trendy wie ein Sony-Walkman. Und mit seinen Rückleuchten im Zauberkristall- und den schmalen, schwarz eingefassten Seitenscheiben nimmt er schon die Neunziger vorweg.



Der Mazda 626 ist im Fond deutlich knapper geschnitten als beispielsweise der VW Passat



Plastik, so weit das Auge reicht. Allerdings stimmt die Verarbeitungsqualität

Dazu kommen innere Werte, mit denen er die europäische Konkurrenz ganz schön alt aussehen lässt. Zwar ist er enger geschnitten als der Passat, dafür sind die Sitze breit und bequem. Lehne und Sitzfläche des Fahrersitzes lassen sich feinfühlig verstellen, sogar eine Lendenwirbelstütze ist serienmäßig. Dazu kommen Details wie die von Citroën abgekupferten Bediensatelliten und eine Digitaluhr im Gameboy-Stil. Alles gewöhnungsbedürftig, aber ultracool, genau wie die an frühe Computerspiele erinnernde Melodie, die erklingt, wenn man die Tür öffnet und den Schlüssel zuvor nicht abgezogen hat. Angesichts dieser üppigen Serienausstattung zum Hammerpreis wirken deutsche Konkurrenten wie Geizhalse.

Da sich schon die erste 626-Generation (1979 bis 1982) zudem den Ruf bedingungsloser Zuverlässigkeit erworben hat, kann Mazda mit Generation zwei (1982 bis 1987) weiter im Revier von Opel und Ford wildern – und sich bei Generation drei (1987 bis 1992) erstmals mit dem Ruhm schmücken, das meistverkaufte Importmodell der Mittelklasse im Programm zu haben.

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der 626 gutmütig. Bei abrupten Richtungswechseln allerdings fühlt sich sein Heck zu weich an. Der Vergasermotor klingt zwar blechern, überzeugt aber mit guter Elastizität. Das Fünfganggetriebe lässt sich exakt schalten, und die servolose Lenkung arbeitet für eine Mittelklasselimousine ziemlich direkt. Wir spüren noch heute, wie viel Sorgfalt die Mazda-Ingenieure selbst Details gewidmet haben. Reicht all das für Platz eins?

Heckklappe und Tankdeckel lassen sich von innen öffnen

„DER MAZDA 626 NIMMT KOMMENDE DESIGNIDEEN VORWEG.“

Paolo Tumminelli über den 626 als Stil-Vorbild

Fahrzeugdaten	Mazda 1.6 LX
Motor	R4, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1576 cm ³
Bohrung x Hub	81,0 x 77,0 mm
kW (PS) bei U/min	59 (80)/5500
Nm bei U/min	121/3800
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	165/80 R 13 83Q M+S
Verbrauch (Werksangabe)	9,2 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Normal
zulässiges Gesamtgewicht	1650 kg
Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt	21*
Neupreis (1984)	17 200 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,7/9,5 s
0-100 km/h	14,6 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	13,6/23,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	52,1 m
Leergewicht/Zuladung	1055/595 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr mit H-Kennzeichen	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	214,80 €
Zeitwert (Zustand 2)	2900 €
Zeitwert (Zustand 3)	1500 €

* in Deutschland zugelassene Fahrzeuge einschließlich H-Kennzeichen, ohne 07er-Nummern

FOTOS: R. RÄTZKE (9)



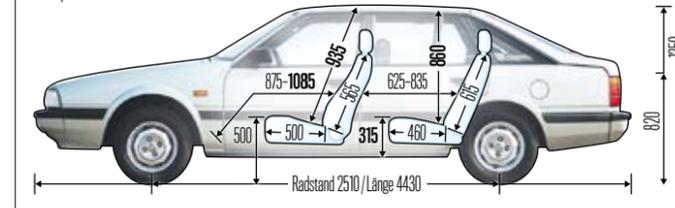
Das Foto-Modell mit 52 000 Originalkilometern absolviert den Slalom mit deutlichem Untersteuern

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn: 1425
Spurweite: 1430/1425
Breite: 1690
Sitzplätze: 5

MAZDA 626 LX

Testbereifung: Ceat Artic III
165/80 R 13 83Q M+S



Flach abfallendes Dach, hohe Ladekante, Platz für 17 Kisten



< Am Puls der Zeit: quer eingebauter Vierzylinder und Frontantrieb

> Abruptes Ausweichen führt zu starken Aufbau-schwankungen



AUFREGEND SCHRÄG

Ein Ford als Design-Trendsetter und Aerodynamik-Vorbild? Und ob! Der Sierra schockte Anfang der 80er die Konkurrenz

Radikaler kann man mit Traditionen kaum brechen: Als der von Ford-Designer Uwe Bahnsen entworfene Sierra im September 1982 auf dem Pariser Salon als Nachfolger des Taunus debütierte, traut so mancher Betrachter seinen Augen nicht. „Ich war als 17-Jähriger damals vom



Mäßige Verarbeitungsqualität und radikaler Stilmix. Das Cockpit ist zum Fahrer angewinkelt



Hinten geht es kuschelig zu. Die Sitze sind bequem, das Platzangebot ist halbwegs akzeptabel

Sierra begeistert!“, erinnert sich Paolo Tumminelli. „Der Sierra war avantgardistisch, eine echte Design-Innovation, weil er kompromisslos nach aerodynamischen Gesichtspunkten entworfen worden war. Schauen Sie sich nur diese Dreidimensionalität der Form an!“, schwärmt unser Design-Experte und formt mit den Händen die Silhouette des Sierra nach.

Nur der RS-Grill aus dem Ford-eigenen Zubehörregal stört ihn: „Normalerweise hatte die Ghia-Version die glatte Front mit den großen Scheinwerfern. Der Grill unterbricht leider die Linie.“ Auch die Schmutzfänger an den Radhäusern und die RS-Alufelgen verwässern leider die pure Linie.

Innen wirkt der Sierra dank Ghia-Ausstattung dagegen wie die Kommandozentrale von Darth Vader. Knöpfe und Anzeigen gibt es en masse, üppiger ausgestattet ist kein anderer der Testkandidaten. Flauschiges Velours, beleuchteter Make-up-Spiegel in der Sonnenblende der Beifahrerseite, Lendenwirbelstütze in Fahrer- und Beifahrersitz, elektrische Fensterheber vorn, Zentralverriegelung und und und... Irrstes Detail: die „graphische, beleuchtete Wagensilhouette“ (O-Ton Ford). Sie zeigt an, ob eine Scheinwerfer-Glühlampe durchgebrannt ist, ob die Türen geschlossen sind oder sich die Außentemperatur dem Gefrierpunkt nähert. „Ich finde beim Ford auch viele Details des Innenraums überzeugend gestaltet, wie zum Beispiel die ergonomischen Türgriffe“, erklärt Paolo Tumminelli. „Man spürt, dass hier versucht wurde, Außen- und Innendesign aufeinander abzustimmen.“

Im Vergleich zum c_w -Wert von 0,34 wirkt das technische Grundkonzept, als hätten sich die Ingenieure heftig gegen den Wind gestemmt, um Innovationen zu vermeiden. Mit längs eingebautem Vergaser-Vierzylinder und Hinterradantrieb ist der Sierra 1982 ein echter Fortschrittsverweigerer. Trotzdem: Den ersten Vergleichstest der damals renommiertesten Fachzeitschrift gewinnt er überlegen – und zwar ausgerechnet gegen VW Passat und Opel Ascona! Noch heute fährt er sich

handlich, jedoch dürfte die (servolose) Lenkung gern mehr Rückmeldung geben. Das Vierganggetriebe ist gut abgestuft, allerdings sind die Schaltwege lang. Im Vierten macht man es sich am besten bei Landstraßentempo gemütlich und lauscht dem Grummeln des Vierzylinders. Die Bremsen sind gut dosierbar und für damalige Verhältnisse auch standfest, das Kurvenverhalten bleibt auch in kritischen Situationen sehr lange neutral. Zudem ist der Federungskomfort okay. Stöße, die das Fahrwerk nicht verdaut, filtern spätestens die flauschigen Sitze raus.

Sie sind auf den Geschmack gekommen? Nun, das Foto-Modell aus zweiter Hand ist zu verkaufen, der Preis ist laut Besitzer Matthias Dietz Verhandlungssache (Kontakt: M&S Fahrzeughandel, Bitterfeld-Wolfen, Tel. 03494/665827).

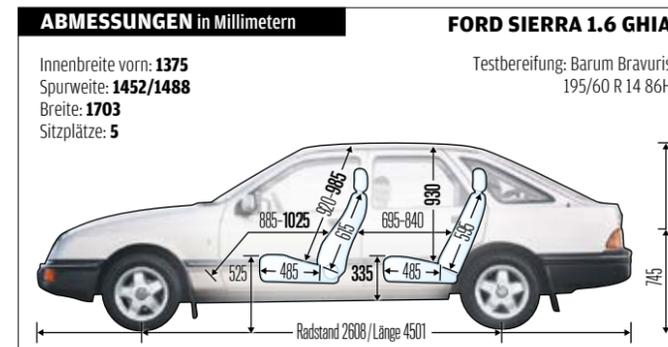
Fahrzeugdaten	Ford Sierra 1.6 Ghia
Motor	R4, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1576 cm ³
Bohrung x Hub	87,67 x 66,0 mm
kW (PS) bei U/min	55 (75)/5300
Nm bei U/min	118/2900
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	195/60 R 14 86H
Verbrauch (Werksangabe)	10,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1550 kg
Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt	475*
Neupreis (1984)	22 600 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,8/9,8 s
0-100 km/h	15,5 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	16,3/18,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	52,8 m
Leergewicht/Zuladung	1121/429 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr mit H-Kennzeichen	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	186,87 €
Zeitwert (Zustand 2)	3100 €
Zeitwert (Zustand 3)	1200 €

* in Deutschland zugelassene Fahrzeuge einschließlich H-Kennzeichen, ohne 07er-Nummern

FOTOS: R. RATZKE (8)



Solches Übersteuern muss man schon provozieren – auf trockener Straße ist der Hecktriebler ein gutmütiger Untersteuerer



< Der 1,6-Liter-Vergasermotor klingt angenehm entspannt

> Der Testwagen rollt auf Tiefbettfelgen aus dem Ford-RS-Programm



„DIE FORM DES SIERRA WIRKT WIE AUS EINEM GUSS. SEIN DESIGN WAR ANFANG DER 80ER ECHT COOL.“

Paolo Tumminelli über das Sierra-Konzept

RICHTIG SCHRÄG

Der Citroën BX unterscheidet sich so stark von jedem konventionellen Auto, dass er schon fast außer Konkurrenz fährt. Aber nur fast

Wie, bitte, soll man einen Testkandidaten einordnen, dessen Konstrukteure sich um Konventionen nicht scheren? Denn so scheint es beim BX von 1983 bis 1995 zu sein, und zwar gründlich. Die Karosseriebleche unseres Exemplars wirken etwa so dick wie



Das ist nicht die Kulisse für einen Science-Fiction-Kommandostand, sondern das schräge BX-Cockpit



Trotz des radikalen Designkonzepts sitzen Erwachsene auch hinten keineswegs unbehaglich

die Wand einer Coladose, und das Plastik im Innenraum ist so hart wie jenes, aus dem Legosteine gemacht werden. Wer groß gewachsen ist, sitzt im BX nicht, er schwebt über dem Geschehen und hat das Lenkrad auf dem Schoß. Die Sitze mit ihrem Tweedbezug wirken so weich, als seien sie mit unzähligen Wattebäuschen ausgepolstert worden. Und die Fingerspitzen ungeübter Fahrer gleiten zunächst eine Zeit lang hilflos über die Knöpfe der Bediensatelliten links und rechts vom Lenkrad, bis das Hirn das ungewöhnliche Bedienkonzept erfasst hat – einschließlich des Lupentachos mit orangefarbener Anzeige im Art-déco-Stil, die so träge reagiert, als schwämme sie in Öl.

„Das Design des BX ist radikal, kompromisslos, ganz nah an dem eines Concept Cars“, schwärmt Paolo Tumminelli. „Sie müssen sich das mal vorstellen: Das Designkonzept von Marcello Gandini fußt auf dem von ihm Ende der 70er entworfenen Prototyp Volvo Tundra. Und dann wird plötzlich ein Citroën draus! Ich fand den BX zwar undynamisch, aber er war natürlich einzigartig.“

So fährt er sich auch. Beim Anfahren hebt sich der BX zunächst träge aus seinen vorderen Federbeinen, um anschließend gemächlich Fahrt aufzunehmen. Die geniale Hochdruck-Hydraulik mit ihren Federzylindern und Federkugeln sowie dem automatischen Niveaueingleich lässt ihn über Straßenunebenheiten hinwegschweben, während der winzige Schalthebel so leicht durch die Kulisse gleitet wie ein Teelöffel beim Umrühren durch einen Café au Lait. Auch das Bremssystem ist an die Hydropneumatik angeschlossen – ein gutes Pedalgefühl und ordentliche Verzögerungswerte sind die Folgen.

Weder ein forscher Slalom noch der harte Elchtest bringen den BX nennenswert aus der Ruhe. Seinen Hubraumnachteil von rund 0,2 Litern gegenüber den Konkurrenten macht er mit Drehfreude wett, klingt dabei allerdings ein bisschen angestrengt. Die servolose Zahnstangenlenkung ist um die Mittellage zwar nicht ganz spielfrei, vermittelt aber bei höheren

Geschwindigkeiten das beruhigende Gefühl, dass das Auto jederzeit unter Kontrolle bleibt.

„Der BX hat wie der Sierra ein klassisches Love-it-or-hate-it-Design. Die beiden sind außen und innen konsequent durchgestaltet. Und was man früher womöglich gehasst hat, liebt man heute“, erklärt Paolo Tumminelli. So profane Dinge wie die Gestaltung des Kofferraums müssen sich dem unterordnen: 17 Sprudeldosen, so wenige wie beim Mazda, passen in das Gepäckabteil.

Erst knapp 31 000 Kilometer hat unser 86er Foto-Auto, eins von 16 000 zwischen 1985 und 1987 gebauten „Leader“-Sondermodellen, hinter sich gebracht. Der BX im Jahreswagenzustand steht beim Autohaus Ladage in Warburg zum Verkauf, Preis: Verhandlungssache (Tel. 0 54 61-75 01 77). Vive la chance!

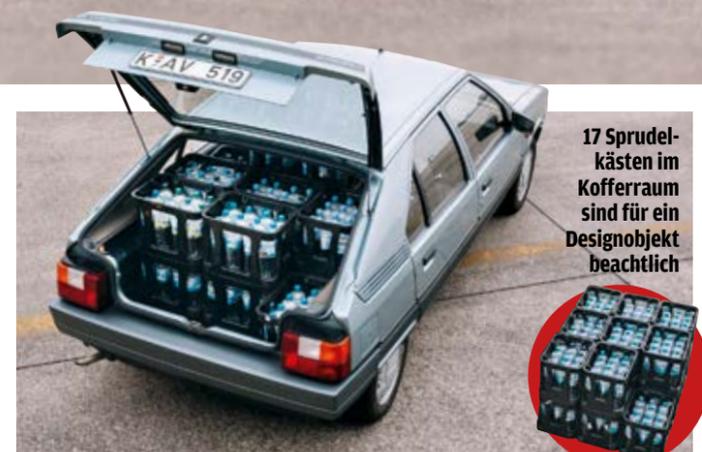
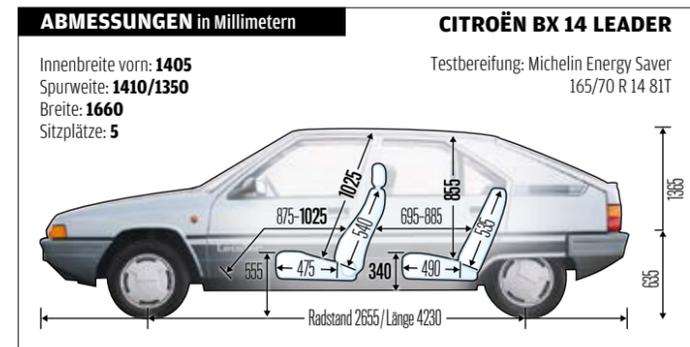
Fahrzeugdaten	Citroën BX 14 Leader
Motor	R4, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	1351 cm³
Bohrung x Hub	75,0 x 77,0 mm
kW (PS) bei U/min	52 (71)/5750
Nm bei U/min	108/3000
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	165/70 R 14 81T
Verbrauch (Werkangabe)	8,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	44 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1380 kg
Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt	77*
Neupreis (1986)	17 280 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	5,0/10,4 s
0-100 km/h	15,3 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	11,1/17,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	49,0 m
Leergewicht/Zuladung	917/463 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr mit H-Kennzeichen	191 €
Versicherung (OCC-Beispiel)	214,80 €
Zeitwert (Zustand 2)	2300 €
Zeitwert (Zustand 3)	1300 €

* in Deutschland zugelassene Fahrzeuge einschließlich H-Kennzeichen, ohne 07er-Nummern

FOTOS: R. BRÄTZKE (8)



Die geniale Hydropneumatik beschert dem BX ein ebenso komfortables wie sicheres Fahrverhalten



17 Sprudeldosen im Kofferraum sind für ein Designobjekt beachtlich

„BEIM BX IST DESIGN ALLES. DIE AERODYNAMIK IST ZWEITRANGIG.“

Paolo Tumminelli über den kultigen BX



< Der Vergasermotor klingt ein bisschen nach Nähmaschine

> Elchtest mit 60 km/h: für den BX überhaupt kein Problem



HERAUSFORDERND SCHRÄG

Opel, der ewige Herausforderer? So war es in den 80ern, so ist es auch in diesem Vergleich. Wie schlägt sich der Ascona im Kampf der Konzepte?

Als Opel den Ascona C auf der Frankfurter IAA im September 1981 präsentiert, ist es höchste Eisenbahn. Eine Mittelklasselimousine mit Fließheck und großer Ladeluke fehlt den Rüsselsheimern schon seit Jahren im Modellprogramm, der Neue muss also



Stellen Sie sich den Innenraum ohne das Kamei-Sportlenkrad vor – biederer geht es kaum



Von allen Testkandidaten ist der Ascona am engsten geschnitten

„DER OPEL HAT EIN KLASSISCHES 70ER-JAHRE-FLIESSHECK.“

Paolo Tumminelli über den Ascona-Stil

vor allem gegenüber seinem großen Konkurrenten, dem VW Passat, Boden gutmachen. Das Antriebskonzept mit quer eingebautem Motor und Vorderradantrieb ist deshalb ganz auf der Höhe der Zeit – und es spart Platz, der dem Innenraum und dem Gepäckabteil zugutekommt. Sonst hätte der Fließheck-Ascona gegen den spürbar größeren Passat keine Chance.

„Der Ascona folgt dem mutigen Opel-Design der 70er. Die Anpassung der Linienführung an die 80er ist jedoch nicht ganz gelungen“, erklärt Paolo Tumminelli. Trotz neuem Gesamtkonzept ist der Ascona innen sehr eng geschnitten, sowohl vorn als auch hinten.

Zwar wirkt die Verarbeitungsqualität halbwegs solide, doch die Gestaltung lässt wenig Mut zum Risiko erahnen. Der Armatureträger ist kantig, groß und übersichtlich – aber eher ein Fall für jene konservativen Zeitgenossen, die noch Anfang der Achtziger nicht auf ihren Schwarz-Weiß-Fernseher verzichten wollen. Dazu passt auch der Stil der Sitzbezüge, aus deren Stoff sich die damalige Ü60-Generation womöglich auch ihre Sakkos schneiden lässt.

Beim Messen und Testen müssen wir der Fairness halber ein paar Abstriche zugunsten der anderen Mitbewerber machen. Denn das Foto-Auto, Erstzulassung Dezember 1986, verfügt nicht nur über 15-Zoll-Exip-Felgen mit 205er-Bereifung, sondern es liegt dank Irmischer-Sportfahrwerk auch um 25 Millimeter tiefer.

Außerdem ist die leistungsfähigere Bremsanlage der 130-PS-Version eingebaut.

Entsprechend hoch sind die Fahrwerksreserven, sowohl beim Elchtest als auch während des Slaloms um die Pylonen. Da außerdem die (als Extra lieferbare) Servolenkung sehr feinfühlig Rückmeldung gibt, stellt sich fast ein bisschen

Sportwagen-Feeling ein – zumal die Sitze nach gerade mal 50 000 Original-Kilometern noch so straff wirken wie in einem Jahreswagen. Der 1,6-Liter-Benziner ist der einzige Motor im Test mit Benzineinspritzung. Seine Laufkultur ist ordentlich, das Durchzugsvermögen aus niedrigen Drehzahlen ebenso.

Die größte Überraschung erleben wir allerdings nicht beim Fahren, sondern beim Beladen: Niemand hätte erwartet, dass der Ascona-Kofferraum 21 Sprudelkästen schluckt, so viele wie kein anderer unserer Testwagen. „Damit sind wir wieder beim Thema ‚zweckmäßiges Design‘, ähnlich wie beim Passat“, resümiert Paolo Tumminelli. „Der Erfolg des Fließhecks liegt darin begründet, dass man den Nutzwert eines Kombis hinter dem Image einer Limousine verstecken wollte.“

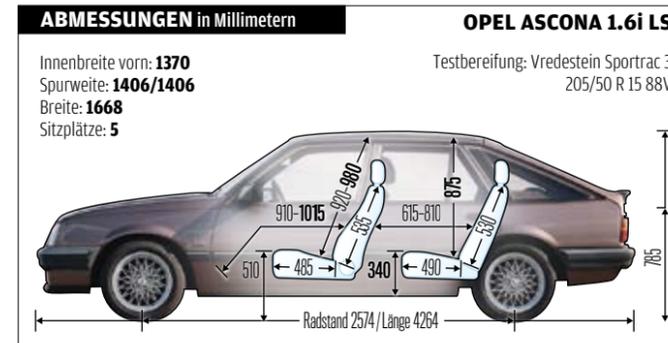
Fahrzeugdaten	Opel Ascona 1.6i LS
Motor	R4, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1587 cm ³
Bohrung x Hub	79,0 x 81,5 mm
kW (PS) bei U/min	55 (75)/5200
Nm bei U/min	125/3200
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Getriebe	Fünfgang manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	205/50 R 15 88V
Verbrauch (Werksangabe)	10,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	61 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1500 kg
Bestand laut Kraftfahrt-Bundesamt	208*
Neupreis (1986)	20 375 Mark
Messwerte	
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,4/9,8 s
0-100 km/h	14,3 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	12,2/20,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	45,8 m
Leergewicht/Zuladung	1067/433 kg
Kosten	
Steuern pro Jahr	117 €**
Versicherung (OCC-Beispiel)	186,87 €
Zeitwert (Zustand 2)	4100 €
Zeitwert (Zustand 3)	1800 €

* in Deutschland zugelassene Fahrzeuge einschließlich H-Kennzeichen, ohne 07er-Nummern; ** mit ger. 3-Wege-Kat und Kaltlaufregler Euro 2

FOTOS: R. RÄTZKE (8)



Sein Irmischer-Sportfahrwerk macht diesen Ascona zu einem echten Kurvenräuber



Das hätte keiner gedacht: Mit 21 Kästen nimmt der Ascona am meisten mit!



< Der Einspritzmotor punktet mit ordentlicher Laufkultur

> Der Doppelrohr-Endtopf von Bosima ist zeittypisches Zubehör





VW PASSAT
1.6 GL FORMEL E

MAZDA 626 1.6 LX

CITROËN BX
14 LEADER

FORD SIERRA 1.6 GHIA

OPEL ASCONA
1.6i LS

**„DIESE FORMEN-
GEOMETRIE IST
VERSTÄNDLICH UND
SPRICHT UNS IM UNTER-
BEWUSSTSEIN SOFORT AN.“**

Paolo Tumminelli über die fünf Testwagen



SCHRÄG, LASS NACH!

Faszinierend, wie hoch die Leistungsdichte bei Fließheck-Limousinen einst war! Nur fünf Punkte liegen zwischen Platz eins und fünf

Verdammt knapp, unser Testergebnis! VW Passat und Mazda 626 gleichauf, Opel Ascona, Citroën BX und Ford Sierra knapp dahinter. Wie immer lässt sich über die Punktevergabe trefflich streiten. Eins ist allerdings klar: In den 80ern war der Markt für viertürige Mittelklasselimousinen mit Fließheck mindestens so hart umkämpft wie jener, auf dem das neue Privatfernsehen um Einschaltquoten buhlte. Und beim Design gab es viele unterschiedliche Ansätze, denen allerdings eines gemeinsam ist: „Heute spricht uns die Gestaltung der hier versammelten Autos im Unterbewusstsein sofort wieder an“, erklärt Paolo Tumminelli. „Wenig Chrom, die kantige Linienführung, das Hartplastik im Innenraum: Das finden wir heute cool, ähnlich wie Casio-G-Shock-Armbanduhr. Aber es gibt noch einen zweiten wichtigen Punkt: Diese Linienführung kann man als Betrachter verstehen, denn es gibt wenige, aber dafür ganz präzise Gestaltungsprinzipien – das heutige Automobildesign mit seiner Hyperkomplexität der Linien ist im Vergleich dazu kaum noch nachvollziehbar.“

Prestige und Pferdestärken spielen bei alledem eine untergeordnete Rolle. Zwar kann man mit Autos wie diesen auf der Autobahn heute keinen Blumentopf mehr gewinnen. Für eine Klassiker-Zeitreise ist das jedoch unwichtig. Zum Glück!

Peter Michaely

Gesamtwertung

	max. Punkte	VW PASSAT	MAZDA 626	FORD SIERRA	CITROËN BX	OPEL ASCONA
Spaßfaktor						
Temperament	10	4	5	4	4	6
Sound	10	3	3	4	2	5
Handling	10	3	5	4	6	5
Zwischenergebnis	30	10	13	12	12	16
Kuschelfaktor						
Komfort	10	7	8	6	9	5
Platz/Variabilität	10	8	7	6	5	6
Alltagstauglichkeit	10	8	9	8	8	8
Zwischenergebnis	30	23	24	20	22	19
Neidfaktor						
Qualität	10	8	8	6	5	7
Design	10	3	9	9	9	4
Image	10	9	6	7	6	7
Zwischenergebnis	30	20	23	22	20	18
Besitzfaktor						
Preis und Unterhalt	10	8	7	7	7	7
Preisprognose	10	7	5	5	6	6
Teile und Reparaturen	10	7	3	4	4	6
Zwischenergebnis	30	22	15	16	17	19
Gesamtergebnis	120	75	75	70	71	72

Auto-
Biografie

„ICH BIN DOCH KEIN AUTOFAN“

Ulrich Kubisch hat für das Deutsche Technikmuseum Hunderte Fahrzeuge zusammengetragen und kennt viele bis ins Detail. Aber das ist für ihn nur Mittel zu einem größeren Zweck

Der Janus gehört zur Zündapp-Sammlung, die Kubisch in den 80ern ins Deutsche Technikmuseum Berlin holte. Der Kleinwagen musste mehrere Stockwerke durch ein Treppenhaus nach unten, weil die Aufzüge nach der Firmenpleite (s. S. 164) nicht mehr liefen

In einer einfach verglasten Kammer in Berlin sitzt einer der großen Archivare der deutschen Autogeschichte und sortiert seinen Nachlass. Der Besucher braucht nur drei kurze Schritte von der Tür zu seinem Schreibtisch, in den Regalen links und rechts sieht er die üblichen Autobücher, aber auch einen Karton mit der Aufschrift „Rumpler“ und einen großen, selbst gebauten Modell-Bugatti: Vor Jahrzehnten habe ihn jemand aus dem Iran geschickt, sagt Ulrich Kubisch und fischt den Brief dazu aus dem Regal. Die rudimentäre Anschrift in lateinischer Schrift konnte der Postbote damals zuordnen, das persische Anschreiben blieb für Kubisch ein Rätsel. Es lässt ihn aber bis heute nicht los. Er lächelt sein etwas schiefes Lächeln, schaut dem Besucher in die Augen und fragt:

Was mag da los gewesen sein? **Keine Ahnung, haben Sie es herausgefunden?**

Nein. Ich sollte hier im Deutschen Technikmuseum Berlin ab 1984 eine Sammlung zum Thema Straßenverkehr aufbauen, und das hier ist kein Museumsstück. Ein Museumsstück muss technisch und zeitgeschichtlich interessant sein, am besten auch politisch, vielleicht sogar spirituell.

Warum haben Sie das Modell dann aufgehoben?

Manchmal erkennt man den Wert einer Sache erst nach 20, 30 Jahren. Vielleicht warte ich darauf.

Die Leute wollen sowieso nur Autos sehen, oder?

Der Gründungsdirektor dieses Museums war Pädagoge und Jesuit und wollte Menschen ohne Scheuklappen um sich herum. Das hat das ganze Museum und die Abteilung Straßenverkehr geprägt.

In der Ausstellung sieht man aber vor allem Autos. Oder jedenfalls Fahrzeuge.

Die Frage ist, was sie erzählen. Bei der Vespa zum Beispiel ▶

ist die Technik eher uninteressant, aber das Design ist interessant. Und sie spielte eine Rolle bei der Emanzipation der Frau. Sie wurde auch früh in aller Herren Länder gebaut, also das Thema Globalisierung. Ich habe Deutschlands teuersten Bestattungswagen erworben, einen Cadillac. Technisch sicher interessant, aber vor allem wurden darin Marlene Dietrich und Benno Ohnesorg gefahren. Man kann sich einem Objekt immer aus vielen Richtungen nähern: In Berlin wurden früher sehr elegante Stromlinien-Omnibuskarosserien gebaut, aber der Hersteller Gaubtsch produzierte eben auch Aufbauten für die Vergasungswagen der Nazis. Ich bin der Geschichtenerzähler.

Wie viele Autos hat die Sammlung?

Als ich angefangen habe, gab es einen Grundstock von 100 Stück, die Sammlung von Hugo Poddig. Übrigens auch eine Geschichte: Er hatte ein Patent auf ausziehbare Autoantennen, eines der ganz wenigen Produkte, die man zu Zeiten der Luftbrücke noch aus Berlin exportieren konnte. Die damalige Daimler-Benz AG hat die Sammlung dann für das zu gründende Museum gekauft.

Und wie viele haben Sie dazugekauft?

Der „Klingenberg-Wagen“ wurde bei N.A.G. gebaut und gilt als erstes Auto aus Berlin. Er fuhr noch in den 50ern in Sibirien



„Ich bin der Geschichtenerzähler.“

150. Poddig hatte nach seinen Vorlieben gekauft, französische Autos aus der Zeit von 1897 bis 1901, die großen Schlachtschiffe aus Großbritannien, aber nie einen Jaguar E-Type, einen Mini oder einen Citroën 2CV.

Was war wichtig?

Zuerst wollten wir die Berliner Automobilgeschichte abbilden. Berlin war mal ein wichtiger Auto-standort, 60, 70 Firmen, viele Erfindungen. Ein früherer Erfolg des Museums war sicher der Kauf des Rumpler Tropfenwagens. Nach langen Verhandlungen konnte ich ihn mit Geld der Klassenlotterie kaufen. Nach Berlin haben wir uns Deutschland vorgenommen, dann die Meilensteine aus den großen Automobilnationen, auch aus Russland.

Wo kam das alles her?
Viele Ausstellungsstücke sind Geschenke, bei manchen Sachen durfte man auch früher gar nicht so genau erzählen, wie wir das besorgt haben. Wir waren in der Tschechoslowakei und oft auch in der

►



Themeninsel Reisen: Mit dem Fahrrad fuhr ein Bäcker Anfang der 50er bis nach Australien

VITA

1951 Kubisch ist gebürtiger Bremer und wächst auch an der Weser auf. Nach dem Abitur studiert er Slawistik und Geschichte in Zürich.

1975 Als Reporter schreibt er für den Heinrich Bauer Verlag eine Porträt-Serie mit dem Titel „Das große Schicksal“. Er sagt, das habe seinen Blick für Geschichten geschärft.

1978 Er wechselt nach Berlin, geht an die Uni, wird Reporter, verliert aber später seine Akkreditierung für die DDR. „Ich brauchte einen neuen Job“, sagt er. Seine Frau empfiehlt eine Anstellung im Staatsdienst.

1984 Zur Jahresmitte beginnt Kubisch als wissenschaftlicher Angestellter, 40 Wochenstunden, beim Deutschen Technikmuseum.

2016 Zum Jahresende wird Ulrich Kubisch in Rente gehen. Der Leiter des Bereichs Eisenbahn, Lars Quadejacob, übernimmt seinen Bereich zusätzlich. „Ich konnte zumindest eine Grundlage für die Zukunft legen“, sagt Kubisch.

Themeninsel Motorsport: Die Steine gehören zur Nordkurve der Berliner Rennstrecke Avus. Kubisch schleppte sie im Rucksack aus dem Wald



Den ersten Avus-Siegerpokal spürte Kubisch bei Berlin auf. Er war unter Kohlen versteckt

Ausstellungen sind heute durchdesignt. „Früher mussten wir selbst Schildchen schreiben“, sagt Kubisch





Mehrere Depots in und um Berlin stehen voller Museumsfahrzeuge. „Für Ausstellungen muss man aus einem großen Fundus schöpfen können“, sagt Kubisch

FOTOS: PRIVAT (3), T. STARK



Kubisch (in Schwarz am Checker-Taxi) in der Anfangszeit des Museums



Als Bremer mag er Borgward-Wagen wie diesen Lloyd Alexander



15 alte Elektrofahrzeuge hat Kubisch dem Museum beschafft

„Ich fahre privat Opel Astra. Ich sammle auch nicht!“

DDR. Das Auto Nummer eins aus Berlin, der sogenannte Klingenberg-Wagen der Firma N.A.G., war nach dem Krieg nach Sibirien gekommen und fuhr dort Kartoffelsäcke. Den haben wir später vom Polytechnischen Museum Moskau bekommen, einfach so. Der Direktor war ein Brückenbauer zwischen den Nationen.

Ein Traumjob, oder? Auf der ganzen Welt tolle Autos zusammenzukaufen.

Um viele Objekte musste ich hart kämpfen. Auf Versteigerungen hatte ich immer Angst vor Bietern hinter mir.

Ich konnte ihre Gesichter nicht sehen, und als Museumsmann hatte ich meist nicht viel Geld. Ich bin doch auch kein Autofan. Ich fahre privat seit 18 Jahren einen Opel Astra. Ich sammle auch nicht! Beruflich *und* privat zu sammeln ist der größte Fehler, den Sie machen können.

Muss eine Sammlung immer weiter wachsen, oder sollte sie auch etwas abgeben?

Abgeben sowieso nicht, was einmal inventarisiert ist, das bleibt! Entsammeln ist für mich ein Unwort. Das ist der Unter-

schied zu einer Privatsammlung. Und Mobilität entwickelt sich weiter, eine Sammlung darf da nicht stehen bleiben. Für Ausstellungen muss man aus einem großen Fundus schöpfen können.

Was fehlt noch?

Ich habe jeden Tag das Gefühl, Chancen zu verpassen! Vor einigen Jahren rief mich ein Mann an, er habe ein altes Fahrrad. Wir haben 400, denke ich, fahre aber hin. Eine ganz bescheidene Wohnung in Zehlendorf, das Fahrrad auch nichts Besonderes. Ich lehne ab und will

„Auf Auktionen hatte ich Angst vor den Bietern hinter mir.“

gehen, da sagt der Mann: „Schade. Damit bin ich 1952/53 von Hamburg bis nach Australien gefahren. Ich hab sogar Fotos!“ Seine Reisekasse besserte er auf, indem er als gelernter Bäcker unterwegs in Botschaften für Deutsche und Schweizer buk. Angst vor Menschen hatte er damals übrigens keine, nur nachts in den Bergen vor den afghanischen Wölfen. Das Rad steht heute mit einem Original-Klepper-Zelt und Original-Packtaschen hier in der Sammlung.

Interview: Henning Hinze

MADE IN GERMANY

Since 1950



Lassen Sie die Geister der Vergangenheit verschwinden.

Das SONAX PremiumClass LederpflegeSet.

Mit dem PremiumClass LederpflegeSet erstrahlt das Leder Ihres Autos wieder in neuem Glanz. Entfernen Sie Fettflecke, Eis-Spritzer, Krümel und selbst Jeansverfärbungen mühelos und gründlich. So ist das Leder nicht nur perfekt gereinigt, sondern auch geschmeidig und gepflegt.

SONAX®

www.sonax.de



Der Käufer eines Porsche 911 glaubt, einen raren RS 2.7 in der Leichtbau-Variante erworben zu haben. Dann zeigt sich, dass Fahrge- stell- und Produk- tionsnummer ge- ändert wurden. Über die Frage, wie lange ein Auto noch original ist

IST RS ODER NICHT?

„Mein Eindruck ist, dass ich mit einer professionellen Fälschung betrogen wurde.“
Frank Erhard, Käufer

Frank Erhard steht vor seinem Porsche, den er als Leichtbau-RS kaufte. Inzwischen streitet er sich mit dem Verkäufer vor Gericht: Für Erhard ist der 911 RS eine komplette Fälschung

Wie er so dasteht, in einer blitzblanken Halle bei Heilbronn: unschuldig. Ist er ja auch – denn für den vielen Ärger, den er ausgelöst hat, kann dieser gelbe Porsche 911 schließlich nichts.

Man sieht ihm an, dass er restauriert ist. Alles an ihm ist neu, innen, außen, vom Lack bis zum Auspufftopf. Auf dem GFK-Spoiler hinten prangt schwarz der Schriftzug „Carrera RS“, darüber 2.7. Er ist eine Motorsport-Legende, die inzwischen, nachdem die Preise nach oben geschossen sind, locker für bis zu 900 000 Euro gehandelt wird, wenn es sich um die leichte, reduzierte ausgestattete M471-Version handelt. Porsche hatte sie damals nur 200-mal gebaut.

Im April 2013 kaufte Frank Erhard (48) diesen Porsche.

Hans P.*, ein Freund und 911-Experte, hatte ihn vermittelt. 459 000 Euro zahlte er für den Oldtimer, der nicht sein erster ist: Erhard, in der Schweiz als Investor tätig, besitzt eine hochkarätige Sammlung von Rennsport-Klassikern, ebenso eine Fahr- restauriert ist. Alles an ihm ist neu, innen, außen, vom Lack bis zum Auspufftopf. Auf dem GFK-Spoiler hinten prangt schwarz der Schriftzug „Carrera RS“, darüber 2.7. Er ist eine Motorsport-Legende, die inzwischen, nachdem die Preise nach oben geschossen sind, locker für bis zu 900 000 Euro gehandelt wird, wenn es sich um die leichte, reduzierte ausgestattete M471-Version handelt. Porsche hatte sie damals nur 200-mal gebaut.

Im April 2013 kaufte Frank Erhard (48) diesen Porsche. Doch dann zerbrach die Freundschaft an einem anderen Geschäft, es ging um Immobilien. Als Erhard, so schildert er es heute, aus diesem Ärger heraus seinen 911 RS zum Verkauf anbot, erkannte schon der erste ange- reizte Händler innerhalb weniger Minuten, dass Erhards Porsche kein RS ist, sondern ein Serien-911, der nur so aus- sieht wie ein Carrera RS. ▶



*Name von Redaktion geändert

Frank Erhard gab ein Gutachten in Auftrag. Es bestätigte ihm: Die Karosserie stamme ziemlich sicher von einem 911 T, Teile des Fahrwerks von einem späteren 3,2-Liter. Zudem sei die Fahrgestellnummer neu in heruntergeschliffenes Blech geschlagen, die am Armaturenräger angebrachte Produktionsnummer sei manipuliert – Motor- wie Getriebe-Nummer ebenso. Für einen solchen RS-Nachbau liegen die Marktpreise bei lediglich rund 120 000 Euro.

Erhard erstattete Strafanzeige wegen Betrugs und klagte gleichzeitig auf Schadensersatz gegen seinen ehemaligen Freund und dessen Geschäftspartner, auch für einen entgangenen Gewinn.

Zu Beginn der Verhandlungen bot die Gegenseite einen Vergleich über 750 000 Euro an, doch Erhard lehnte ab: „Wer sich eine Fälschung andrehen lässt, dem ist dies oft peinlich“, sagt er, „aber kein Opfer, ganz gleich welcher Tat, sollte sich schämen müssen – ein Vergleich wäre ein falsches Signal. Der Fall verdient es, in einem Gerichtsverfahren geklärt zu werden.“ Mittlerweile hat er den Aufbau einer Datenbank finanziert, die sich als Portal für geklaute und gefälschte Porsche versteht (www.ggp-interessengemeinschaft.de).

Die Beklagten widersprechen: Erhard habe erhalten, was im Kaufvertrag steht – einen 911 Carrera RS mit

der Fahrgestellnummer 9113600246, der nach einem Unfall restauriert wurde.

Das Gericht beauftragte einen weiteren Gutachter. Der kam zwar auch zu dem Schluss, dass alle Identifikationsnummern verändert wurden, geht aber von einer anderen Art der Bearbeitung aus. Diese Bearbeitungsart hätte es nach seinen Ausführungen schon im Werk gegeben. Der Tausch einer Karosserie ist übrigens für sich genommen kein Vergehen, allerdings schreibt der Gesetzgeber in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Wie sehen Sie den Begriff „Original“ bei einem Oldtimer?
Schreiben Sie uns:
 AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
 Fax: 0 18 05-01 52 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: Original

eine Dokumentation der alten wie neuen Nummern vor.

Ob alle Regeln eingehalten wurden oder nicht, müssen nun Gerichte entscheiden. Über die Schadensersatzklage berät das Landgericht Arnsberg. Für ein Strafverfahren wäre wohl das Amtsgericht Soest zuständig. Den Rest wird der Markt erledigen: Was ist ein 911 RS wert, an dem

möglicherweise nicht viel mehr als die Zahlenfolgen von einem 911 RS stammen?

Thomas Wirth

Wann ist ein Auto original?

■ Eine auf breiter Basis anerkannte Definition des Begriffs „original“ existiert nicht, was Diskussionen über den Originalzustand jedes Mal aufs Neue schwierig macht. Selbst die Verwendung des Begriffs im „Oldtimer-Paragrafen“ 23 der StVZO bietet hier keine Hilfe. Das Kernproblem ist: Mancher meint, original sei allein der ursprüngliche Zustand, also der, in dem ein Auto das Werk verlassen hat. Andere sprechen von original, wenn (zum Beispiel nach einer Restaurierung) das Fahrzeug optisch und technisch seinen ursprünglichen Zustand abbildet. Inzwischen setzt sich mehr und mehr die in der Kulturgeschichte etablierte Sicht durch: **Zu einem Original gehören auch alle Spuren und Veränderungen aus seiner Gebrauchsphase.** Alle Änderungen, die in einer späteren Sammlungsphase erfolgen, können jedoch nur originalgetreu das einstige Original abbilden.

FOTOS: G.V. STERNPIKELS (7); PRIVAT



Radikale Prüfung im Detail: Um Fälschungen auf die Spur zu kommen, greifen Gutachter mitunter sogar zur Säge



Die Fahrgestellnummer passt zu einem Leichtbau-RS. Doch hier wurde sie nachträglich eingeschlagen



Käufer Frank Erhard (links) zeigt unserem freien Autor Thomas Wirth die heikle Stelle: Hier findet sich die überschlagene Fahrgestellnummer



Deutlich zu lesen ist die Nummer auf dem Getriebe. Die originale Typografie soll jedoch von den hier verwendeten Schlagzahlen abweichen



Der Steg, auf dem die Motor-Nummer sitzt, wurde abgeschliffen. Zudem soll die Nummer nicht zum Gehäuse passen



459 000 Euro zahlte Erhard 2013 für seinen 911. Heute kosten originale Leichtbau-RS etwa das Doppelte, Nachbauten gut ein Viertel

Preis-Rakete 911 Carrera RS 2.7

■ Die Preise für Carrera RS 2.7 sind enorm gestiegen: Seit 2010 haben sie sich mehr als verdoppelt. Aktuell liegt eine Touring-Version bei rund 550 000 Euro, die nur 200-mal gebaute Sport-

Variante sehen Marktexperten inzwischen bei etwa 900 000 Euro. Somit bietet der Kult-Porsche nicht nur maximales Image und Fahrspaß, sondern hat sich sogar für Investoren gelohnt.

„Laut Gerichtsgutachten gab es schon Nummernänderungen im Werk.“

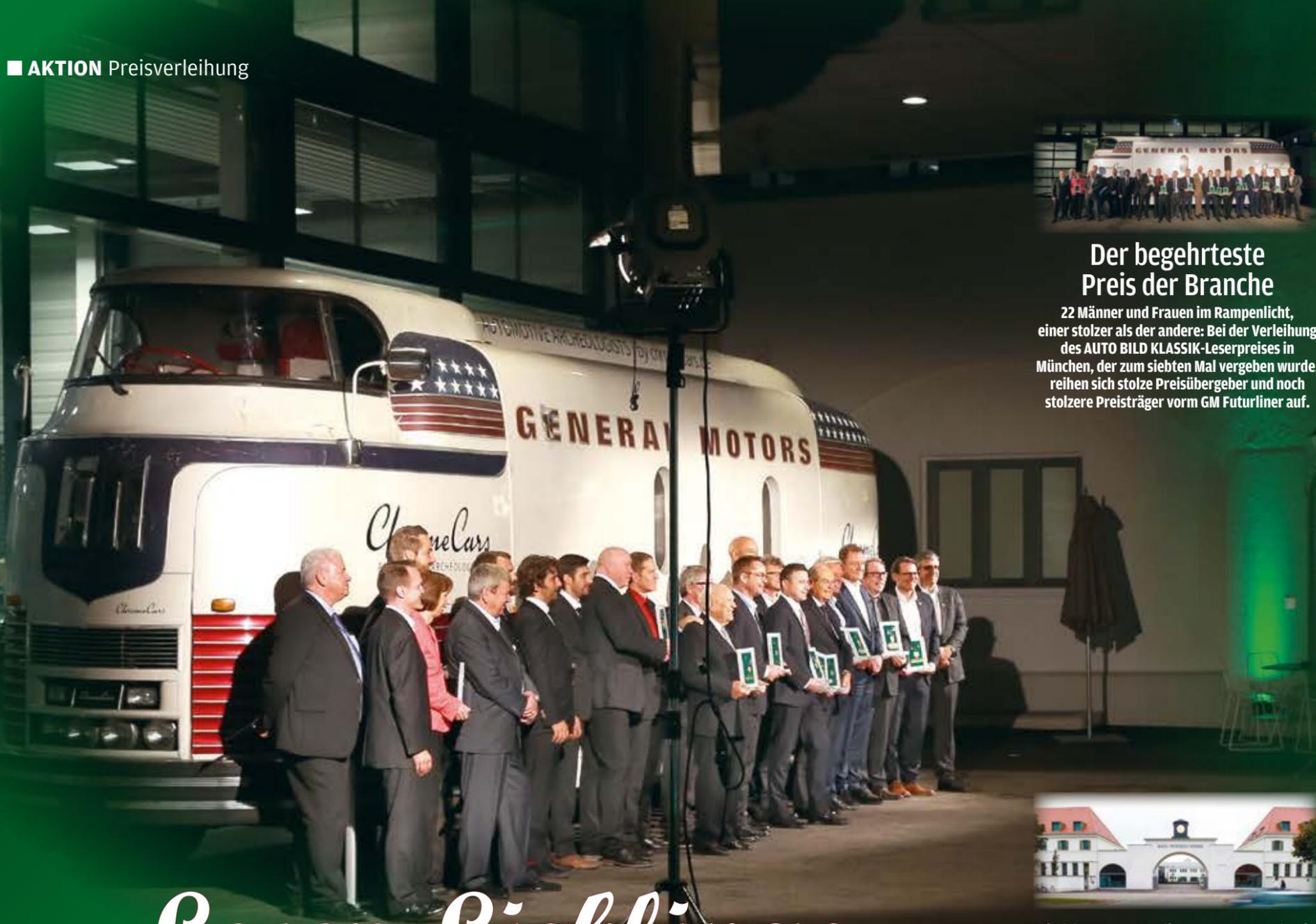
Götz Knoop, Rechtsanwalt der Beklagten

RETRO CLASSICS®
 BAVARIA

DER SAISONABSCHLUSS
 AUTOMOBILER KLASSIKER

09. – 11. DEZEMBER 2016
 NÜRNBERGMESSE

WWW.RETRO-CLASSICS-BAVARIA.DE



Der begehrteste Preis der Branche

22 Männer und Frauen im Rampenlicht, einer stolzer als der andere: Bei der Verleihung des **AUTO BILD KLASSIK**-Leserpreises in München, der zum siebten Mal vergeben wurde, reihen sich stolze Preisübergeber und noch stolzere Preisträger vorm GM Futurliner auf.

KLASSIKER DES JAHRES

Nominiert waren Old- und Youngtimer, die 2016 ein rundes Jubiläum haben

Sportwagen und Coupés



BMW 6er (1976)

Auf dem Genfer Salon 1976 stellt BMW den Nachfolger des E9 vor. In über 13 Jahren entstehen 86 219 Oberklasse-Coupés – bis heute der längste Produktionszeitraum eines Modells bei BMW. Auf den Plätzen zwei und drei: Lamborghini Miura, Porsche 924.



Ulrich Knieps, BMW Group Classic

Cabrios und Roadster



Alfa Romeo Spider (1966)

Osso di Seppia, Rückenschale des Tintenfischs, nannten ihn Bandarbeiter wegen seines umstrittenen runden Hecks. Mit „Die Reifeprüfung“ gewann er Herzen rund um die Welt. Auf den Plätzen zwei und drei: BMW 328, Ferrari 365 California Spider.



Stefan Moldaner, FCA Germany

Kleinwagen und Kompakte



Heinkel Kabine (1956)

Das Dreirad mit luftgekühltem Zylinder und 10 PS ist leichter als die BMW Isetta und bietet doch mehr Platz. Für zwei Erwachsene und zwei Kinder war die Kabine in den 1950ern vorgesehen. Auf den Plätzen zwei und drei: Ford Fiesta, Fiat 500 „Topolino“.



Andreas Nielsen-Haberl, Heinkel-Club Deutschland

Limousinen



BMW 02 (1966)

1966 erscheint der erste 1600-2 – doch erst der 2002 begeistert die Massen. Mit Zweilitermotor, 100 PS und 170 km/h Spitze dominiert er die linke Spur, die Hai-fischnase stets stolz im Fahrtwind. Auf den Plätzen zwei und drei: Mercedes W 123, Volvo Amazon.



Ulrich Knieps, BMW Group Classic

Geländewagen



Jeep Wrangler (1986)

Der Jeep Wrangler YJ ist der direkte Nachfolger des legendären Jeep CJ. Fahrwerkskomponenten aus dem Cherokee machen den YJ komfortabler. Die Starrachse ist bis heute geblieben. Auf den Plätzen zwei und drei: Fiat 600 Multipla, Alfa Romeo Romeo II.



Markus Hauf, FCA Germany



Frisch bezogen: Im Juli zog BMW Group Classic in die historischen Hallen von 1918, jetzt verleiht **AUTO BILD KLASSIK** hier die Preise

lichen Fiat „Topolino“ die meisten Stimmen gegeben, sondern der fast vergessen geglaubten Kabine von Heinkel. Der Mercedes W 123 ist bei den Limousinen unschlagbar? Von wegen, Liebling der meisten Teilnehmer ist der BMW 02. Bei Sportwagen muss es immer Porsche sein? Nein, hier gewinnt der 6er-BMW.

Bei den „Klassikern der Zukunft“ gewinnen teils fortschrittliche bis revolutionäre Autos, teils Neuwagen von traditioneller Schönheit – siehe Seite 82. Hier trifft das elektrische Surren eines Tesla Model 3 auf das Fauchen einer Giulia ▶

Leser-Lieblinge IM RAMPENLICHT

Sie, liebe Leser, haben Ihre Favoriten gewählt. Ihre Highlights reichen von einer dreirädrigen Kabine über eine 70 Jahre alte Tankstelle bis hin zum Futurliner. Das sind Ihre glorreichen 13

Im Münchner Norden, inmitten des Ödlands der Moosacher Straße, thront das majestätische Tor der BMW Group Classic. Dahinter: das erste Werkgebäude von BMW. 100 Jahre nach der Gründung der Bayerischen Flugzeugwerke AG stehen wir

auf diesem historischen Boden, zusammen mit mehr als 200 illustren Gästen aus der ganzen Oldtimer- und Autobranche – und harren der Personen und Fahrzeuge, denen Sie, liebe Leser, mit Ihrer Stimme das Goldene Klassik-Lenkrad verleihen.

In 13 Kategorien haben Sie Ihre Favoriten bestimmt – und uns dabei mehrfach überrascht. Das geht schon in der ersten Kategorie los: Bei den Kleinwagen und Kompakten haben Sie nicht dem Bestseller VW Golf, dem beliebten Ford Fiesta oder dem nied-

KLASSIKER DER ZUKUNFT

Nominiert waren neue Modelle, die seit der Ausschreibung 2015 erstmals vorgestellt wurden

Sportwagen und Coupés



Aston Martin DB11

Die Kombination aus Noblesse und PS macht diesen Sportwagen zu einem echten Gewinner. Und dank des royalen Innenraums fühlt man sich wie James Bond im Auftrag Ihrer Majestät. Auf den Plätzen zwei und drei: Bugatti Chiron, Ferrari 488 GTB.



Bastian Schäfer, Aston Martin Europa

Quadrifoglio und das Donnern des neuen Aston Martin.

Zur Restaurierung des Jahres erzählt Fritz Schmidt jr. auf der Bühne: „Hessens älteste Tankstelle mit meinem Team haarklein zu rekonstruieren hat mir großen Spaß gemacht, und sie macht jetzt den Besuchern viel Spaß.“ Person des Jahres ist Herbert Freese, der mit seinen 91 Jahren unermüdlich für den Erhalt der Hansa-Automobilfabrik in Varel kämpft. Warum tut er sich das an? Freese lacht. „Wer ▶

FUND DES JAHRES

Nominiert waren fünf spektakuläre Oldtimer-Funde

GM Futurliner

Für die „Parade of Progress“ 1940/41 baute GM zwölf Stück. Das Team von ChromeCars holte Nummer 9 nach Jena. Warum? „Weil wir einen Knall haben!“ Auf den Plätzen zwei und drei: geheime Schätze eines dänischen Gauners, Ford P5 voller Öl.



Think Big: Zu sechst kommt das Team von ChromeCars auf die Bühne, um den Pokal für den Showtruck entgegenzunehmen

Kleinwagen und Kompakte



Tesla Model 3

35 000 Dollar soll das Basismodell von Tesla kosten, mit einer Reichweite von 345 km und der besten Sicherheitsbewertung seiner Klasse. Immer mehr Leser fiebern seinem Deutschlandstart entgegen. Auf den Plätzen zwei und drei: Mini Clubman, Audi Q2.



Jochen Rudat, Tesla Deutschland/A/CH

Cabrios und Roadster



Alfa Romeo 4C Spider

Auch der Urenkel des „Osso di Seppia“ steht für Freiheit und Lebensart. „Leute, die aus diesem Auto aussteigen, haben ein Grinsen im Gesicht. Und zwar zehn Minuten lang“, verspricht Moldaner. Auf den Plätzen zwei und drei: Mercedes S-Klasse, Fiat 124 Spider.



Stefan Moldaner, FCA Germany



Lorenzo Ramaciotti (r.), Designchef im Fiat-Chrysler-Konzern, im Interview auf der Bühne – Designprofessor Paolo Tuminelli (l.) übersetzt

Limousinen



Alfa Romeo Giulia

Die Antwort auf das E-Auto liefert Alfa mit der neuen Giulia. Sie ist das erste von insgesamt acht neuen Modellen. Hinterrad-antrieb und 510 PS in der Giulia Quadrifoglio zeigen, wohin die Reise geht. Auf den Plätzen zwei und drei: BMW 7er, Mercedes E-Klasse.



Stefan Moldaner, FCA Germany

SUV und Vans



Jaguar F-Pace

Ein SUV darf heute in keiner Modellpalette fehlen. Auch nicht bei Jaguar, selbst wenn er im Revier der Konzernschwester Land Rover wildert. Der F-Pace macht AUTO BILD KLASSIK-Leser an. Auf den Plätzen zwei und drei: BMW X1, Bentley Bentayga.



Andrea Leitner-Garnell, Jaguar Land Rover



Rallye-Profi: deutscher Meister Peter Göbel und Damen-Weltmeisterin Isolde Holderied



Andreas Nielen-Haberl (l.) vom Heinkel-Club Deutschland, Mann des Jahres Herbert Freese, Restaurator und Buchautor Fritz Schmidt jr.



Franz-Josef Paefgen, Ex-Chef von Audi, Bentley und Bugatti

Fröhlich: VDIK-Präsident Reinhard Zirpel



Retro-Classics-Chef Karl Ulrich Herrmann (l.) trifft den TÜV-Süd-Oldtimerexperten Matthias Gerst



Gipfeltreffen der Klassik-Chefs: Eberhard Kittler (l., VW-Konzern), Ulrich Knieps (Mitte, BMW Group), Thomas Frank (r., Auto Union)



Moderatorin Eve Scheer, Apollo-Vredestein-Deutschlandchef Michael Lutz, B&M-Chef Stefan Müller



Legenden unter sich: „Schnauffer!“-Chefredakteur Ulf Baron von Veyder-Malberg, Isolde Holderied, Moderatorin Eve Scheer, DMSB-Präsident Hans-Joachim Stuck und Autostadt-Chef Otto F. Wachs



Deuvel-Präsident Peter Schneider

< Ganz oben: Frank B. Meyer (l., AUTO BILD KLASSIK), Hans H. Hammer (am Steuer, Axel Springer SE) und Matthias Braun (AvD) im GM Futurliner



RESTAURIERUNG DES JAHRES

Nominiert waren fünf außergewöhnliche Projekte vom Daihatsu Cuore über ein Wohnmobil bis zum Jaguar E-Type

Hessens älteste Tankstelle

Zwei Jahre dauert der Aufbau der Gasolin-Tankstelle aus den 40ern. An der Central-Garage in Bad Homburg kann man sie besichtigen. Für Fritz Schmidt jr. eine Zeitreise. Auf den Plätzen zwei und drei: der 15. Jaguar E-Type, Audi 100 Bischofberger.



Herbert Freese

Der Ex-Lloyd-Händler (91) will das Hansa-Werk in Varel zu einem Ausstellungsbau mit Gastronomie umbauen und lernbehinderte Jugendliche fördern. 200 000 Euro fehlen noch. Wer spenden will: an den Heimatverein Varel, IBAN DE26 2826 2673 0108 2663 05. Auf den Plätzen zwei und drei: Bernhard Brägger, Rudolf Vollnhals

nur auf dem Stuhl rumsitzt, schafft ja nix mehr.“ Stehend spenden die Zuschauer im Saal Ovationen.

Lorenzo Ramaciotti, Designchef von Fiat, fing 1972 bei Pininfarina an und blieb dort 33 Jahre – demnächst geht er in Pension. Auf der Bühne nach dem Auto der Zukunft gefragt, sagt er:

„Ich sitze zu Hause in Turin am Fluss und warte, bis das Auto der Zukunft vorbeifährt. Das ist dann nicht mehr mein Problem.“

Vorher verrät er das Geheimnis perfekten Autodesigns. Das Publikum hält den Atem an. „Ich habe nie nach Innovation gesucht“, erklärt er. „Ich suche nach Schönheit. Autos müssen Leidenschaft hervorrufen.“ Auch dafür: langer Applaus.

„Ich will mir seit zwei Jahren einen Klassiker zulegen – konnte mich nur nicht entscheiden, welchen.“

Leser Malthe Nuber aus Düsseldorf gewinnt den Dauertest-BMW (siehe Seite 136). Das E-Bike, gestiftet von Vredestein, geht an Thomas Sieveke aus Frankfurt (Oder), die Vredestein-Reifen gewinnt Thomas Nußbaum aus Jade

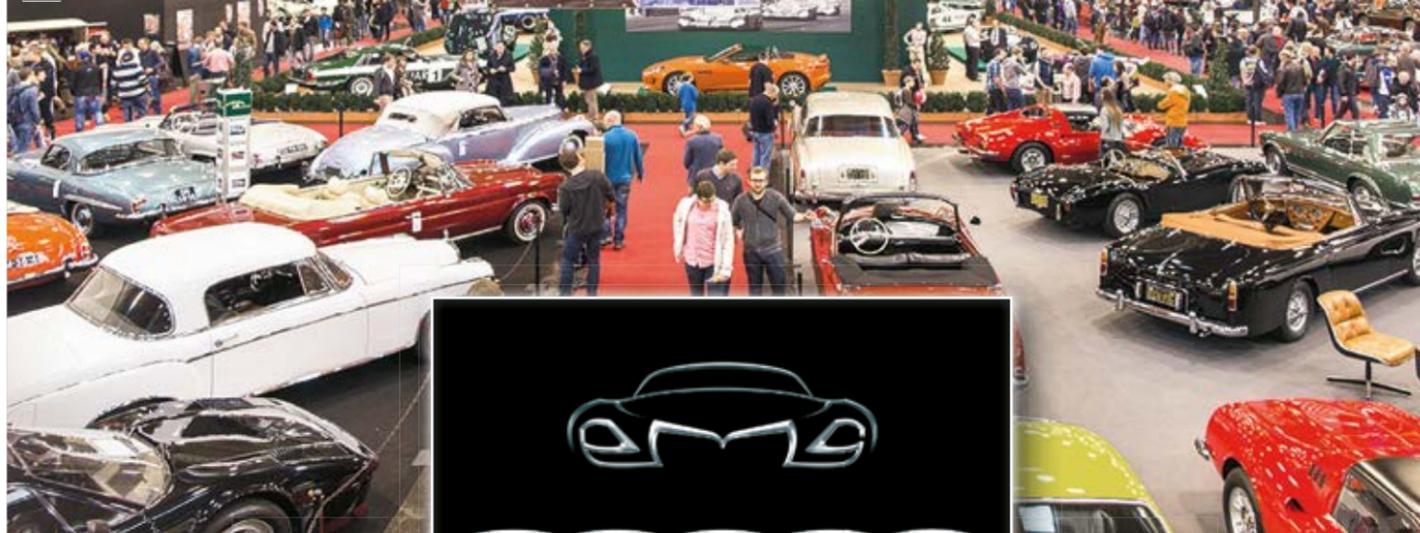


PERSON DES JAHRES

Nominiert waren fünf Personen, die Großes für die Oldtimerszene leisten

Aus der Gästeliste

Marc Baumüller Motorworld Jens Becker Emil Frey Group Roland Bosch Klassikwelt Bodensee Burkard Bovensiepen Alpina Christian Bubenheim AutoScout24 Finn Campen Campen Auktioner Volker Dannath Subaru Andreas Dunkel Motorworld Robert Faber Donau Classic Andreas Grimm Württembergische Andreas Hornig Autostadt Florian Freiherr von Hornstein Serviceplan Manfred Hoffmann Sonax Günther Irmischer Irmischer Automobilbau Christoph Karle Museum Art & Cars Reinhard Kleißler Kleißler Automobile Götz Knoop Deuvel Volkmar Kruspig Zeitemobile Alexander Mrozek AvD Frank Reichert ADAC Mario De Rosa Initiative Kulturgut Mobilität Achim Saurer Maserati Reinhard Schade Lebenshilfe Gießen Ralf Schollenberger Allianz Axel Wursthorn Deutsche Post



ESSEN MOTOR SHOW

CLASSIC
& PRESTIGE
SALON

49. Verkaufsmesse für Oldtimer,
Young Classics, Historik-Motorsport,
Classic- & Prestige-Automobile – Club Forum –



Kubilee Preview
70 JAHRE
FERRARI
History + Motorsport
1947 – 2017

MESSE
ESSEN 26.11. – 04.12.2016
PREVIEWDAY: 25.11.2016

FOR DRIVERS AND DREAMS



INFO BESUCHER- UND AUSSTELLERINFORMATION WELTWEIT: S.I.H.A. Ausstellungen Promotion GmbH, Postfach 3164, D-52118 Herzogenrath, Germany, Telefon: +49(0)24 07-17 300/-18 064, Fax: +49(0)24 07-17 711, info@siha.de • **Hotellzimmer und Touristen-Information:** Telefon: +49(0)201-88 72 046, touristikzentrale@essen.de, www.essen.de • **20 Autominuten vom Flughafen Düsseldorf International entfernt** • Kartenvorverkauf: Telefon: +49(0)201-72 44 -290 **www.siha.de**

BUNTE RUNDE anne Bude

Eine Oldtimer-Ausfahrt im Ruhrpott muss anders sein als die üblichen Rallyes. Bei der ersten Budentour ging es deshalb von Kiosk zu Kiosk. AUTO BILD KLASSIK war dabei



Oli's Büdchen am Ebertplatz im Oberhausener Marienviertel war einst eine öffentliche Toilette. Seit Jahren ist es lebendiger Treffpunkt für die angrenzende Nachbarschaft

Das sinnlose Rumfahren mit alten Autos – einfach klasse!“, sagte einer und brachte es Ruhrpott-typisch klar und kurz auf den Punkt: Die 1. Budentour kam prima an.

Eine Oldtimer-Rallye ist normalerweise bis ins kleinste Detail durchorganisiert und führt kilometerweit durch die Natur. Diese hier nicht. Denn eine Tour im Ballungsraum zwischen Duisburg und Dortmund muss anders sein. Das wissen die rund 170 Teilnehmer, die die Kioske ansteuern, seit Jahrzehnten ein typisches

Element der Alltagskultur im Revier.

Insgesamt 50 dieser bunten Buden werden zu Durchfahrtskontrollen. Dazwischen abwechslungsreiche Abschnitte: mal idyllisches Ruhrtal, dann wieder Großstadtgetriebe. Im Korthäuschen in Wattenscheid serviert Maggie Korthaus zwischendurch eine leckere Currywurst im Pappbecher: „Die kannze unterwegs essen, ohne die Jacke vollzuckeln.“ Rainer Schregel findet's super: „Gibt's bei uns nicht. Da findet man gerade mal einen Kiosk am Bahnhof.“ Der Wupper-

taler lebt inzwischen in St. Gallen in der Schweiz, rührt mit Kumpel Jörg Rumpf in seinem Porsche 964 Cabrio durch den Pott: „Ich hab mich total darauf gefreut!“

„Anne Bude“ – nicht der Name einer Dame, ▶

Die bunte Mischung vor und in den Buden gefällt auch Rainer Schregel (rechts) aus St. Gallen



AUTO BILD KLASSIK-Koordinatorin Jennifer Behrens lenkt den Dauertest-BMW durchs Revier. Unten: ARD-Morgenmagazin-Moderator Peter Großmann im NSU Ro 80, re.: Susanne und Ralf Dräger im Ponton-Mercedes an Philipp Eckerhoffs „Blauer Bude“





Passende Beschriftung und stilechter Proviant: Harry Lattner (links) und Co-Pilot Peter Kornhof sind mit gemischten Tüten bestens ausgerüstet. Da wird der Fluxkompensator von Doc Brown aus dem Zeitmaschinen-DeLorean nicht vermisst

FOTOS: G. LUDAS (3), MARK KEITERLING (3), ALEXANDER KÜHN (2)



Die Wertungsprüfungen
Das Torwandschießen kann am Ende nicht gewertet werden. Beim Autoquartett zocken Oliver Büßmann und Andreas Heinert. Einen Fahrzeugwechsel erlebt jedes Team: Mit einer Hot-Rod-Kiste geht es durch den Slalomparcours



Student Philipp Eckershoff betreibt in Duisburg das „Blaue Büdchen“. Anja und André Witt (li.) auf der Suche nach dem nächsten Kiosk



sondern einst der direkte Weg vieler Bergleute nach Schichtende. „Nicht nur für Bier! Ich hab mir da auch gerne eine bunte Tüte geholt. So'n bisschen bleibt man eben immer Kind“, sagt Harry Lattner lachend. Der malochte einst auf der Zeche General Blumenthal als Betriebsschlosser unter Tage. Heute düst er bei der Budentour mit seinem DeLorean DMC-12 und Kumpel Peter Kornhof durch den Pott: „Eine perfektere Zeitmaschine gibt's doch nicht. Ich fühle mich wie Doc Brown aus ‚Zurück in die Zukunft‘. Der hatte bloß keine Lakritzschnecken an Bord. Wir schon!“

50 Buden, jede einmalig, eine besonders: Das „Blaue Büdchen“ in Duisburg-Ruhrort besteht seit 1905. Drin ein junges Gesicht: Bei Student Philipp Eckershoff stockten im letzten Jahr die Jobs. Da übernahm er kurzerhand „die Blaue“ in Sichtweite der elterlichen Wohnung. Hier bedient er nun seine Kunden und büffelt nebenbei fürs Englischstudium. Muss er zur Ihre hausgemachten Frikadellen sind der Hammer. Auch typisch für den Pott: Die Dinge werden beim Namen genannt. Der veranstaltende Verein zur Förderung der Bu-

den- und Oldtimerkultur im Ruhrgebiet hat sich bei der Streckenlänge verzockt. Dadurch mussten drei von fünf Sonderprüfungen aus der Wertung genommen werden. „Das war zu viel. Wir werden nächstes Mal auch mehr Zeit an den Buden einplanen“, verspricht Vorstand Frank Neumann. Der für den Sieger vorgesehene Preis, ein Audi 100 Coupé, wird wegen der weitgehend ausgefallenen Wertung der Oldtimerspenden-

aktion der Lebenshilfe Gießen übergeben. Die Teilnehmer bleiben aber im Rennen. Jedes Team erhält ein Gratis-Los. Marc Keiterling



Bei Maggie Korthaus gibt's Süßes, Saures und Deftiges: Die Currywurst für unterwegs wird im Pappbecher serviert



Die Gewinner
Gina und Uwe Bieber (Chevrolet 3100 Pick-up) sind die Sieger der 1. Budentour. Den Hauptpreis - das Audi 100 Coupé - gewinnen sie umständehalber nicht und finden dies fair. Vorbildlich!



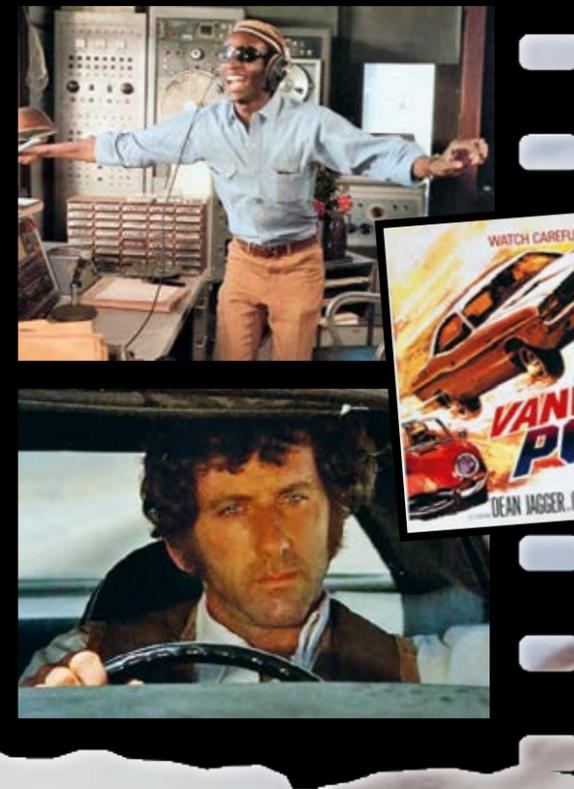
Die Hertener Zeche Ewald ist Start- und Zielpunkt für die „Kult(o)ur“ durch das Ruhrgebiet

SCHNELL UND AUF SPEED

In dem Kultstreifen „Fluchtpunkt San Francisco“ sind alle hinter Ex-Cop Kowalski her. Der will es bis „morgen“ 15 Uhr von Denver an die Pazifikküste schaffen. Um sich wach zu halten, schmeißt er Drogen ein. Wir waren an den Drehorten. Total clean - und trotzdem berauscht

DER FILM

Kowalski (u.) wettet mit seinem Dealer, dass er es schafft, einen Dodge Challenger in 15 Stunden von Denver nach San Francisco zu überführen - obwohl er für die Lieferung eigentlich mehr Zeit hätte. Um während der 1200-Meilen-Tour nicht einzuschlafen, schluckt er Amphetamine. Natürlich ruft Kowalskis Tempo bald die Bullen auf den Plan, die den Ex-Cop und Vietnam-Veteranen durch vier Staaten jagen. Für den schwarzen Radio-DJ Super Soul (o.) ist Kowalski ein Seelenverwandter. Er verbündet sich mit ihm, hört Polizeifunk mit und warnt den „Last American Hero“ vor den Aktionen der Cops.



Kowalski hat es bis hierher geschafft. Bis in die Wüste von Utah, nach Cisco. Hier hörte das Herz des letzten amerikanischen Helden auf zu schlagen, als sein Fluchtwagen an den Stahlschilden der Bulldozer zerschellte und in die Luft flog.

Die verlassene alte Tankstelle erkennen Filmfans sofort

wieder. „Kowalski Lives“ hat jemand auf die windschiefe Bretterfassade gesprüht. Ich nehme einen Schluck pisswarmes Wasser aus der PET-Pulle und frage mich, was ein 45 Jahre altes Vollgas-Roadmovie in Menschen auslöst, damit sie sich mit einer Spraydose hier hinaus begeben, um einem fiktiven Helden Tribut zu zollen?

Die Antwort gab Kowalski-Darsteller Barry Newman mal in einem Interview: „Der Film war ein Essay des Existenzialismus. Kowalski fährt, um zu fahren, ohne einen bestimmten Grund.“ Es geht um Freiheit. Um das, was einem keiner nehmen kann. Darum, dass es immer einen Ausweg gibt. Um die Möglichkeit durchzubere-

chen zur anderen Seite. Doch bei aller philosophischen Tiefe, die man in den Streifen hineininterpretieren kann, in dem Cops einen Typen durch vier Staaten jagen: Der eigentliche Star dieses Films ist das Auto.

Der 1970er Dodge Challenger mit dem Nummernschild OA-4499 – bei allen irren Far-

ben, die Dodge damals im Programm hat, ausgerechnet in EW1 „White“ lackiert – ist der ideale Fluchtwagen: Mit dem 440-cui-Magnum-V8 (7,2 Liter) unter der Haube, nur einem verchromten Außenspiegel, schwarzen, vinylbezogenen Bucket Seats, Pistolengriff-Schalthebel von Hurst und Rallye-Instrumenten kann er sich,

wenn überhaupt, nur selbst stoppen – wenn der Tank leer ist oder einer seiner Goodyear Polyglas GT-Reifen platt.

Barry Newman kann sich noch gut an den damals brandneuen Challenger erinnern, an das Bollern des mächtigen Big-Block-Motors: „Diese Autos hatten so viel Power – fast zu viel für die Karosse. Du hast

den ersten Gang reingehauen, das Gaspedal durchgetreten und das Gefühl gehabt, das Teil bäumt sich gleich auf.“

Obwohl Newman bei vielen Fahraufnahmen selbst am Steuer saß und während der Dreharbeiten in der Wüste lernte, kunstvolle Schleudereinlagen hinzulegen, betont er immer wieder, wie wichtig die

Fahrkünste von Hollywood-Stuntlegende Carey Loftin für den Film gewesen sind. „Ihm konnten sie sagen: ‚Hey Carey, kannst du dich mit dieser Karre viermal überschlagen und genau hier liegen bleiben?‘, worauf er sie nur ansah und ein kurzes ‚yep‘ zur Antwort gab.“

Irre: Während der Dreharbeiten wäre Kowalski um ▶

» DA IST NICHTS ZU MACHEN, JAKE. ICH MUSS MORGEN NACHMITTAG UM DREI IN FRISCO SEIN. «

(Kowalski)



ein Haar wirklich draufgegangen – nämlich, als Newman einen Frontalcrash mit einem Auto verhindern musste, das es trotz Polizeiabsperzung irgendwie auf die Straße geschafft hatte. Der Schauspieler lenkte den kamerabestückten Challenger geistesgegenwärtig in den Straßengraben.

Regisseur Richard Sarafian hatte sich für die Rolle des Kowalski eigentlich den jungen Gene Hackman gewünscht, der Favorit von 20th-Century-Fox-Boss Richard Zanuck war je-

doch der noch unbekanntere Barry Newman. Eine gute Wahl: Schneidig, blauäugig und gut aussehend, gibt Newman in „Fluchtpunkt San Francisco“ eine Art „dunklen Steve McQueen“ ab.

Zanuck war es auch, der der Chrysler Corporation einen Gefallen tun wollte, indem er Regisseur Sarafian den neuen 1970er Dodge Challenger als automobilen Hauptdarsteller vorschlug – als Quasi-Dankeschön an den Autorisen, mit dem 20th Century Fox damals

einen Langzeitdeal am Laufen hatte: Chrysler vermietete den Filmstudios Fahrzeuge für einen Dollar am Tag! In der Konzernzentrale in Highland Park sollen sie später allerdings wenig begeistert gewesen sein, als sie den fertigen Film zu sehen bekamen: Vietnam-Veteranen auf Droge, Raserei, nackte Hippie-Mädchen auf Motorrädern – mit derlei mochte Chrysler damals nicht in Verbindung gebracht werden.

Es heißt, Dodge hätte der Filmcrew damals fünf Autos zur

Verfügung gestellt: vier 440 Challenger R/T mit Viergangschaltung und einen mit 383er-V8 und TF727-Automatikgetriebe. Den 383er benutzen die Filmemacher für Außenaufnahmen – und um den weißen Camaro in der Schlusszene mit Speed in die Bulldozer zu ziehen. Richtig gelesen: Für den finalen Crash wird damals aus Kostengründen kein Challenger zerstört, sondern ein 67er Camaro – ohne Motor, aber voll mit Sprengstoff. Wer genau hinschaut, erkennt die markante

DIE FILM-FAHRZEUGE

■ Eine Nackte auf dem Motorrad, ein Jaguar, der über eine Klippe rast, und zwei gelbe Bulldozer: sechs weitere wichtige Fahrzeuge aus „Fluchtpunkt San Francisco“



Caterpillar D8 Bulldozer blockieren Kowalskis Weg gegen Westen – was den Tod des Helden bedeutet



Honda CL 350 Die splitternackte Gilda Texter auf der Scrambler – damals unerhört, bis heute unvergessen



Jaguar XK-E Der Jaguar-Fahrer fordert Kowalski zum Rennen heraus – und landet kopfüber im Fluss



Plymouth Belvedere Police Car Weil 20th Century Fox einen Deal mit Chrysler am Laufen hat, setzen die Cops ebenfalls auf Mopar-Power – hier in Form eines 1970er Belvedere 4-Door Sedan



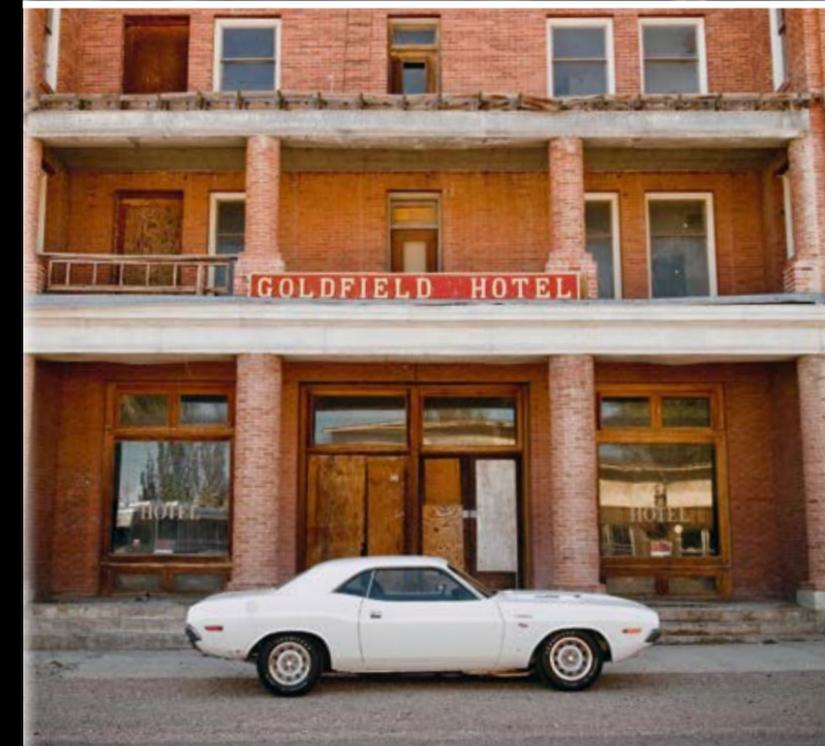
Harley-Davidson Electra Glide Die Maschinen der Highway Cops in Colorado schüttelt Kowalski locker ab



Dodge Polara Police Car Die rote Rundumleuchte des 68er Polara zoomt Kowalski im Rückspiegel aus



Nicht mehr auf Sendung: „Super Souls“ Radiostation funkte in Goldfield. Heute herrscht Stille in der einstigen Goldgräberstadt in Nevada



Camaro-Dachlinie, kurz bevor der Wagen hochgeht.

Zurück in Cisco. Außer uns ist scheinbar keine Menschenseele hier. Und doch sind wir offenbar nicht allein in dieser Geisterstadt. Ab und zu sehen wir zwischen Autowracks und zusammengefallenen Bretterbuden Häschen Haken schlagen. Tatsächlich liegt die Stadt nicht, wie im Film behauptet, in Kalifornien, sondern in Utah. In der Hitze wird klar, was Super Soul meint, als er im Film sagt: „Du kannst die Poli-

zei besiegen. Du kannst die Straße besiegen, und du kannst sogar die Uhr besiegen. Aber die Wüste besiegt du nicht. Keiner kann das.“

Eine Diesellok der Union Pacific poltert vorbei. Dann Stille. Früher, als sie dieses Gebiet noch den Wilden Westen nannten, stoppten die Dampflok in Cisco, um Wasser zu bunkern – das sicherte der Stadt das Überleben. Heute stoppt hier niemand mehr.

Angeblich wohnt im alten Airstream-Wohnwagen hin- ▶



Kowalskis Cockpit: Mit Vinyl bespannte Bucket Seats, aufgeklebtes Holz furnier, runde „Rallye“-Instrumente mit Drehzahlmesser und Tacho bis 150 Meilen pro Stunde. Mit dem Schalthebel im Stil eines Revolvergriffs lässt sich die Kraft des 7,2-Liter-Big-Blocks portionieren



DAS MAKING-OF



Redakteur und Fotograf in der Wüste: Die AUTO BILD KLASSIK-Jungs Lukas Hambrecht und Christian Herb brachten Kowalskis Job nach 45 Jahren zu Ende und fuhren im 2016er Challenger SRT 392 Hemi von Denver nach San Francisco. Zwar dauerte der Trip länger als 15 Stunden, dafür war Zeit für Zwischenstopps in Cisco (Utah) und an Super Souls Radiostation in Nevada. Die Fotos mit dem weißen Dodge Challenger R/T 440 entstanden schon 2011



Die heißesten Ami-Schlitten jetzt in der neuen AUTO BILD US CARS. Nicht verpassen!



ter dem Holztaun mit dem handgepinselten „Piss off!“-Schild noch eine Lady, die gern die Polizei ruft, wenn Fremde um ihr Grundstück stolchen. Angeblich? Wenig später steht der Sheriff auf der Matte und checkt unsere Ausweise: „Nur für den Fall, dass ihr was klauen solltet.“

Zehn Meilen südlich gibt es eine alte Tankstelle, bis zuletzt betrieben vom alten H. Ballard Harris (1914–2005). Der liebte es, Reisenden Geschichten zu erzählen – von seinen fünf Frauen, seiner Zeit als Cowboy, vom Trinken, der Bibel und Jesus. Mr. Harris erzählte Geschichten, bis er selbst zu einer

DEN FASS ICH, DIESES MIST-SCHWEIN.

(Polizist)



wurde – an dem Tag, als an seiner Tanke ein Wagen mit Plattenfuß anhielt. Der Fahrer bat Harris, das Auto für sieben Dollar zu tanken und ihm den Reifen zu flicken. Es war kein Geringerer als der „Man in Black“ Johnny Cash, der später sogar einen Song darüber schrieb: „Cisco Clifton's Fillin' Station“.

Zumindest dieser amerikanische Held verließ Cisco lebend. Achteinhalb Stunden südwestlich hat ein zweiter Filmspot aus „Fluchtpunkt San Francisco“ die Zeit überdauert. In der Goldgräberstadt Goldfield in Nevada steht noch das alte Hotel, in dem im Film die Radiostation KOW von

DJ „Super Soul“ sendet. Super Soul ernennt Kowalski zum „letzten amerikanischen Helden“, den „Soul-Hero in seinem Soul-Mobil“. Er sieht im gejagten Überführungsfahrer eine Art Soulmate, einen Seelenverwandten, und hilft ihm, indem er den Polizeifunk abhört und Kowalski – dessen

Autoradio während seines Vollgas-Ritts immer auf KOW eingestellt ist – stets wissen lässt, was die „blue, blue meanies on wheels“ als Nächstes planen. Was bleibt von diesem Film im Hier und Jetzt? Kowalski war auf der Flucht vor dem amerikanischen Alptraum: Unehrenhaft aus dem Polizeidienst

» DIE LETZTE WUNDERVOLLE FREIE SEELE AUF DIESEM ARMSELIGEN PLANETEN. «

(Super Soul)



entlassen und gezeichnet vom Verlust seiner Frau, die durch einen Surf-Unfall starb, hatte dieser Mann nichts zu verlieren. Doch die Absicht zu sterben hatte er nicht. Dieses Geheimnis lüftete Newman später und erklärte das Lächeln, mit dem Kowalski in den Tod rast: „Er dachte bis zum Schluss, dass er es schaffen kann.“

Warum er in einem weißen 1970er Dodge Challenger R/T in 15 Stunden von Denver nach San Francisco prügeln will, erfährt der Zuschauer genauso wenig wie den Vornamen des Protagonisten. Doch eins ist si-

cher: In unserer Welt, in der die intelligenten Menschen so voller Selbstzweifel und die Dummen so voller Selbstbewusstsein sind, fehlt uns manchmal einer wie er – ein Außenseiter mit guten Absichten, der zum Helden wird. Weil er uns vormacht, wie es ist, dem Ruf der Freiheit zu folgen, gegen jede Konvention. Der uns zeigt, dass es möglich ist auszubrechen, zumindest theoretisch. Und noch eins ist sicher: Wer auch immer mit der Spraydose hier raus nach Cisco gefahren ist, er sieht es genauso. Es lebe Kowalski! *Lukas Hambrecht*

DAS FILM-RANKING

Die Redaktion hat gewählt: Das sind die Top 10 der Filme, in denen Auto-Action nicht zu kurz kommt



1. Bullitt (1968)

Knapp elf Minuten lang hetzt Steve McQueen alias Frank Bullitt mit seinem Mustang einen Charger durch die Straßen von San Francisco – epic!



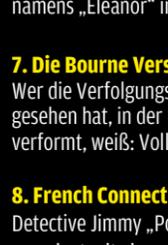
2. Ronin (1998)

Die finale Jagd durch Paris mit BMW (E34) und Peugeot 605 gehört zum Spektakulärsten, was das Kino in den 90ern zu bieten hatte.



3. Auf dem Highway ist die Hölle los (1981)

In einem illegalen Coast-to-Coast-Rennen machen die schrillen Teilnehmer nicht vor schmutzigen Tricks halt.



4. Blues Brothers (1980)

Wer sagt, dass es für epochale Auto-Stunts einen Actionfilm braucht? John Landis beweist mit seiner Musikkomödie das Gegenteil.



5. Leben und Sterben in L.A. (1985)

Die Dreharbeiten für die zehnminütige Auto-Jagd, zum Teil gegen die Fahrtrichtung auf einem Highway, dauerten sechs Wochen!



6. Die Blechpiraten (1974)

Englischer Titel des Autoknackerfilms: „Gone in 60 Seconds“. Einen Mustang namens „Eleanor“ im Original gab es damals auch schon.



7. Die Bourne Verschwörung (2004)

Wer die Verfolgungsjagd durch den Moskauer Stadtverkehr gesehen hat, in der Ex-CIA-Killer Bourne ein Wolga-Taxi verformt, weiß: Vollgas-Action geht auch ohne V8-Power.



8. French Connection (1971)

Detective Jimmy „Popeye“ Doyle, gespielt von Gene Hackman, jagt mit einem 1971er Pontiac LeMans eine Hochbahn durch Brooklyn.



9. Ein ausgekochtes Schlitzohr (1977)

Gaga-Plot um einen Bierschmuggel. Burt Reynolds' Schnauzer und der schwarze Pontiac Trans Am sind Kult.



10. Death Proof (2007)

Wenn autoverrückte Girls „Schiffsmast“ spielen, hat Stuntman Mike schlechte Karten. Quentin Tarantinos Hommage an das klassische B-Movie.



FOTOS: HERSTELLER (3); FOX SYNDICATION (2); PRIVAT

Neuwagen? Bestellt man heute online. Noch Fragen?

Jetzt auf sixt-neuwagen.de:

- 30 Marken vergleichen
- Bequem konfigurieren
- Günstig leasen oder Vario-finanzieren



Jetzt konfigurieren

SIXT-neuwagen.de

* Preise zzgl. Zulassung/Überführung ohne ggf. gezeigte Sonderausstattung. Gültig für den Erscheinungszeitraum dieser Ausgabe. Verfügbarkeit des Angebots vorbehalten. Infos zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen unter www.sixt-neuwagen.de.

Retten tolle Autos einen schlechten Film?



Die Gang „T-Birds“ mit Danny Zuko (John Travolta) am 1948er Ford Deluxe „Greased Lightning“

Über die Frage, warum Menschen ins Kino gehen

Sagen Sie uns, wen Lieutenant Bullitt beschützen soll und warum. Außerdem wollen wir den Namen der Enkelin von Omi Steinmetz wissen und warum Froschauge mitten in der Nacht ein Musketierheft, einen Vierfarbstift, Taschenlampenbatterien und Trockenfleisch in der Tüte kauft. Keinen Plan? Wir nehmen allerdings an, dass Sie sich an das Dunkelgrün von Bullitts Ford Mustang so gut erinnern können wie an die Startnummer des tollen Käfers Herbie und das finale Rennen zwischen Falga und Milner auf der Paradise Road in „American Graffiti“. Dass Sie selbst bei „Grease“ auf die Autos geschickt haben. So ist das mit Autofreaks: Sie erinnern sich zuallererst an die Wagen und dann (oder nie) an den Rest. Die Frage ist, wie wichtig der ist. Zwei Kollegen streiten, ob coole Autos einen schlechten Film sehenswert machen können. Film ab!

Wenn Sie mal ein richtig schönes Kino sehen wollen, ich weiß da eines, Baujahr 1954, ganz im Originalzustand, mit goldenen Kronleuchtern im Foyer und der Originalbestuhlung von ... Ach so, ja, ich schweife ab. Passt aber trotzdem. In meinem Lieblingskino könnte der größte Mist laufen (und das tat er in den Achtzigern), ich würde trotzdem immer wieder hingehen - weil die Stimmung zählt.

JA BITTE!

Deshalb sitze ich manchmal vor dem Fernseher und bleibe nur deshalb an deutscher B-Ware der Fünfziger hängen, weil O. W. Fischer im DKW 3=6 sitzt oder Peter Alexander aus dem Studebaker steigt. Stört mich nicht, dass das

verfilmte Groschenhefte sind, im Gegenteil. Ich freue mich an den Straßenszenen, den Autos und der Architektur - und nehme die behämmerten Dialoge als das, was sie heute sind: Stimmen aus einer vergangenen Zeit. Soll ich mich dafür etwa schämen? Nö. Ich weiß ja, dass es auch damals Avantgarde gab (sogar in Deutschland!), trotzdem kann mir auch der Kitsch noch interessante Geschichten erzählen. Mein Lieblingskino war früher übrigens am vollsten, wenn der seichte Kram lief. Und jetzt entschuldigen Sie mich bitte: Gleich läuft „Nachtschwester Ingeborg“ (Deutschland 1958) mit Claus Biederstaedt, Immy Schell und Porsche 356.



„Die Stimmung macht's, nicht nur die Handlung.“

Christian Steiger bekennt sich zum B-Movie

Am 17. November 1985 habe ich wegen eines Autos den Fernseher eingeschaltet. Die „Schwarzwaldklinik“ hatte mein Interesse mit ihrer V.A.G.-Leistungsschau mit Golf Cabrio und Audi 200 geweckt, und in Folge 7 sollte auch noch ein aufwendig inszenierter Überschlag mit einem Nissan 300ZX zur Handlung gehören. Das hatte ich in Mamas „Funk Uhr“ gelesen (denn lesen hatte ich gerade gelernt).

NEIN DANKE!

War okay, gelangweilt habe ich mich trotzdem. Seitdem weiß ich intuitiv: Ein einfältiger Film bekommt nicht dadurch Tiefe, dass ein Auto durchs Bild fährt. Ist auch logisch, wenn man drüber nachdenkt. Was macht einen guten Film aus?



„Wegen eines Autos gucke ich doch nicht 90 Minuten fern.“

Henning Hinze will interessante Geschichten

„Ein guter Film hat weniger mit seiner Herkunft zu tun als mit der Haltung derjenigen, die ihn machen“, sagt der weltberühmte deutsche Regisseur Tom Tykwer. Regionale, historische oder kulturelle Bezugspunkte sind wichtig, interessieren aber am Ende nur wenige. Ein guter Film berührt stattdessen die Massen mit einer Auseinandersetzung mit einem der großen Themen der Menschheit: Liebe, Hass, Hoffnung, Vertrauen, Entscheidungen.

Es ist natürlich kein Fehler, wenn dabei ein schönes Auto durchs Bild fährt (also vielleicht auch nicht gerade ein Nissan 300ZX). Aber entscheidend ist nicht die Kulisse, sondern die Handlung!

FOTOS: A. LIER, INTEROPIC, K. WECHRODT

STIMMEN SIE AB!

www.autobild.de/ja-nein

Retten tolle Autos einen schlechten Film?

Ja bitte Nein danke

Oder schreiben Sie uns Ihre Meinung zu diesem Thema:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
 Fax: 01 80-5 01 52 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: Filmautos

Das Ergebnis aus der Umfrage in Heft 10
 Fühlen Sie sich in einem großen Schlitten begehrenswerter?

Ja bitte **36%** Nein danke **64%**

VON MECHANISCHEN WERKEN, KLASSISCHEN FORMEN UND MAGISCHEN MOMENTEN.

Eine Hommage an die Gründung von Union Glashütte. Gehäuse aus 18 Karat Roségold. Exzentrisch angeordnete kleine Sekunde. Aufwändig gefertigtes, zweischichtiges Zifferblatt mit Emaille-Lackierung und Eisenbahnminuterie, beidseitig entspiegeltes Saphirglas. Raffiniertes Automatikwerk mit skelettiertem Rotor, Saphirglasboden. Ein Zeitmesser für Liebhaber deutscher Uhrmacherkunst: präzise, zeitlos, schön.



1893 KLEINE SEKUNDE

UNION
 GLASHÜTTE/SA.
 DEUTSCHE UHRMACHERKUNST. 1893

www.union-glashuette.com



Porsche 911 S 2.4 (1971), aus italienischer Damenhand, 8500 Kilometer, lackiert, 238 200 Euro, Dorotheum, Salzburg (A)

AUKTIONSERGEBNISSE

Porsche bleibt stark

Die Käufer ruhen sich zwar etwas aus, aber Modelle der einstigen Sportwagen-Manufaktur sind immer noch begehrt. Das gilt längst nicht mehr nur für den 911

Cadillac Series 62 Convertible (1957), Erstlack, 121 000 Meilen, 27 600 Euro, Bonhams, Simeone Foundation (USA)



Alfa Romeo Montreal (1972), Auslieferung nach Österreich, behobener Wasserschaden, 47 140 Euro, Auctionata, Berlin



Man kann gar nicht anders, als sich ein Bild zu machen: Die italienische Signora war erst 30 Jahre alt, als sie 1971 ihren silbernen Porsche 911 S 2.4 neu kaufte, eines der heute so begehrten Ölklappenmodelle. Zudem fuhr sie noch einen 911 Targa und einen Ferrari, viel Zeit für den S blieb ihr da nicht: Erst 8500 Kilometer stehen auf seiner Uhr. 2005 starb sie, und ihr Erbe, ein Neffe

in Österreich, entschied sich nun, das Erbe zu liquidieren: 238 200 Euro zahlte in Salzburg ein Sammler an das Auktionshaus Dorotheum, ein stolzes Ergebnis am oberen Ende des Schätzbereichs – trotz erneuertem Lack und Interieur. Auch viele andere Porsche fanden in den letzten Wochen neue Besitzer, teils zu überraschenden Preisen. So pokerte der Verkäufer von Derek Bells superseltenem 928 Clubsport (1987) hoch, doch Bonhams erzielte tatsächlich 260 000 Euro. 188 230 Euro brachte ein 911

Carrera 2.7 MFI, ein 1976 gebautes Sondermodell in Spitzenzustand. Wer Porsche lieber fährt als sammelt, wird ebenfalls nur noch fündig, wenn er viel Geld ausgibt. Immerhin umgerechnet 30 500 Euro brachte bei Silverstone in England ein 911 Carrera 4 (1991), trotz seiner 293 000 Kilometer. Auctionata in Berlin fand für 42 450 Euro einen Käufer für einen 1994 gebauten 911 der Baureihe 993, der die unbeliebte Tiptronic-Automatik und mit Stationen in Deutschland, Frankreich

und Tschechien auch eine wirre Biografie aufwies. Am Rande blühen dagegen viele Preziosen, teilweise zu herzerfrischend günstigen Tarifen. Zum Beispiel ein authentischer Ford Model T, 1920 gebaut: eine wundervolle Zeitkapsel für schmale 5900 Euro.



Sunbeam Rapier Series IIIA Convertible (1963), restauriert, nur 7400 Euro, RM Sotheby's, Hershey (USA)



Pontiac Streamliner 8 Sedan Coupé (1947), sehr original erhalten, 12 160 Euro, Artcurial, Collection André Weber (F)



Fiat 500L (1969), gepflegt, original, Farbe Avorio Antico, innen schwarz, 5825 Euro, Garage 61, Eppan (I)



Peugeot 404 (1963), Teilnahme Peeking-Paris 1997, erst 80 000 Kilometer, 5750 Euro, Dorotheum, Salzburg (A)



APAL-Porsche 1600 GT Coupé (1963), VW-Chassis mit Porsche-Motor, 65 000 Euro, Bonhams, The Zoute Sale (B)



Peugeot 504 TI (1979), noch kein Schätzwert bekannt (Oldtimer Galerie Toffen, 26. November)

The Winter Sale, Auktion von Historic in Brooklands (GB), www.historics.co.uk

3. DEZEMBER Everyman Classics, Auktion von Classic Car Auctions in Silverstone (GB), www.classiccarauctions.com

4. DEZEMBER The Bond Street Sale, Auktion von Bonhams in London, www.bonhams.com

5. DEZEMBER True Greats, Auktion von Coys in London, www.coys.co.uk

Kalender

17. BIS 19. NOVEMBER 750 Vehicles, Auktion von Mecum in Anaheim (USA), www.mecum.com



Fiat 508 S Balilla Aerodinamica (1935), kein Mindestgebot erforderlich (RM Sotheby's, 25. November)

23. NOVEMBER Vintage & Classic, Auktion von DVCA in Dorchester (GB), www.dvca.co.uk

Classic & Vintage, Auktion von Brightwells in Leominster (GB), www.brightwells.com

25. BIS 27. NOVEMBER Duemila Ruote, Auktion von RM Sotheby's in Mailand (I), www.rmsothebys.com

26. NOVEMBER Klassische Automobile und Motorräder, Auktion der Oldtimer Galerie Toffen in Toffen (CH), www.oldtimergalerie.ch

KAUFEN UND VERKAUFEN

„Borgward wird deutlich an Wert gewinnen“

Marion Kayser vom Borgward-Club Bremen über das Potenzial ihrer Lieblingsklassiker

Was war Ihr erster Oldtimer?

Ein Borgward Isabella Coupé von 1961, gekauft 2009 in Dänemark.

Haben Sie ihn noch?

Natürlich, den ersten Oldtimer verkauft man doch nicht! Wir haben so viel Geld reingesteckt, dass wir ihn gar nicht verkaufen können. Beim ersten Mal macht man eben noch Fehler, die unter Umständen teuer werden können. Deshalb würde ich vor einem Kauf immer Fachleute zu Rate ziehen.

Was war Ihr bester Kauf?

Eindeutig unsere Isabella Limousine. Sehr zuverlässig mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Haben Sie ein bestimmtes Motto beim Kauf?

Wenn die Marke und die Substanz stimmen, ist das Ganze lediglich eine Preisfrage.

Was war das interessanteste Auto, das Sie je gefahren haben?

Wenn man von den Klassikern absieht, war die Testfahrt mit dem neuen Borgward BX7 ein tolles Gefühl. Auf unserer China-Reise durften wir das neue Werk in Peking besichtigen und anschließend

ein paar Runden drehen. Das hätte Carl F. W. Borgward sicherlich gefallen.

Was ist Ihr Traumklassiker?

Natürlich ein Modell von Borgward. Der sehr seltene Goliath GP 700 Sportwagen (Rometsch) gefällt mir sehr gut. Das Design, verbunden mit der Technik – einfach traumhaft.

Was ist Ihre Lieblingsmarke?

Als Bremerin ist die Antwort klar: Borg-

ward in allen vielfältigen Typen, Modellen und Designs.

Bei welchem bezahlbaren Klassiker sehen Sie Wertsteigerungspotenzial?

Ich würde mir ein Borgward Cabrio (Isabella, Hansa oder Goliath) kaufen. Borgward wird meiner Meinung nach in den nächsten Monaten deutlich an Wert gewinnen. Besonders die Produktion des neuen Borgward ist der Grund dafür.

Borgward ist wieder in aller Munde und keine tote Marke mehr. Die Qualität der Fahrzeuge ist nach wie vor überzeugend, die Technik robust und einfach genug, um auch selbst einmal etwas reparieren zu können.

Was mögen Sie an AUTO BILD KLASSIK besonders?

Die vielfältigen Berichte und Vergleiche – besonders wenn Borgward dabei ist.



„Das war mein erster Klassiker“, sagt Marion Kayser über ihr Isabella Coupé von 1961. „Verkaufen kommt nicht infrage.“



Hubertus und Marion Kayser mit Michael Wang von AUTO BILD China vor der Chinesischen Mauer

FOTOS: S. BECKFELDT, PRIVAT

Steckbrief

Marion Kayser

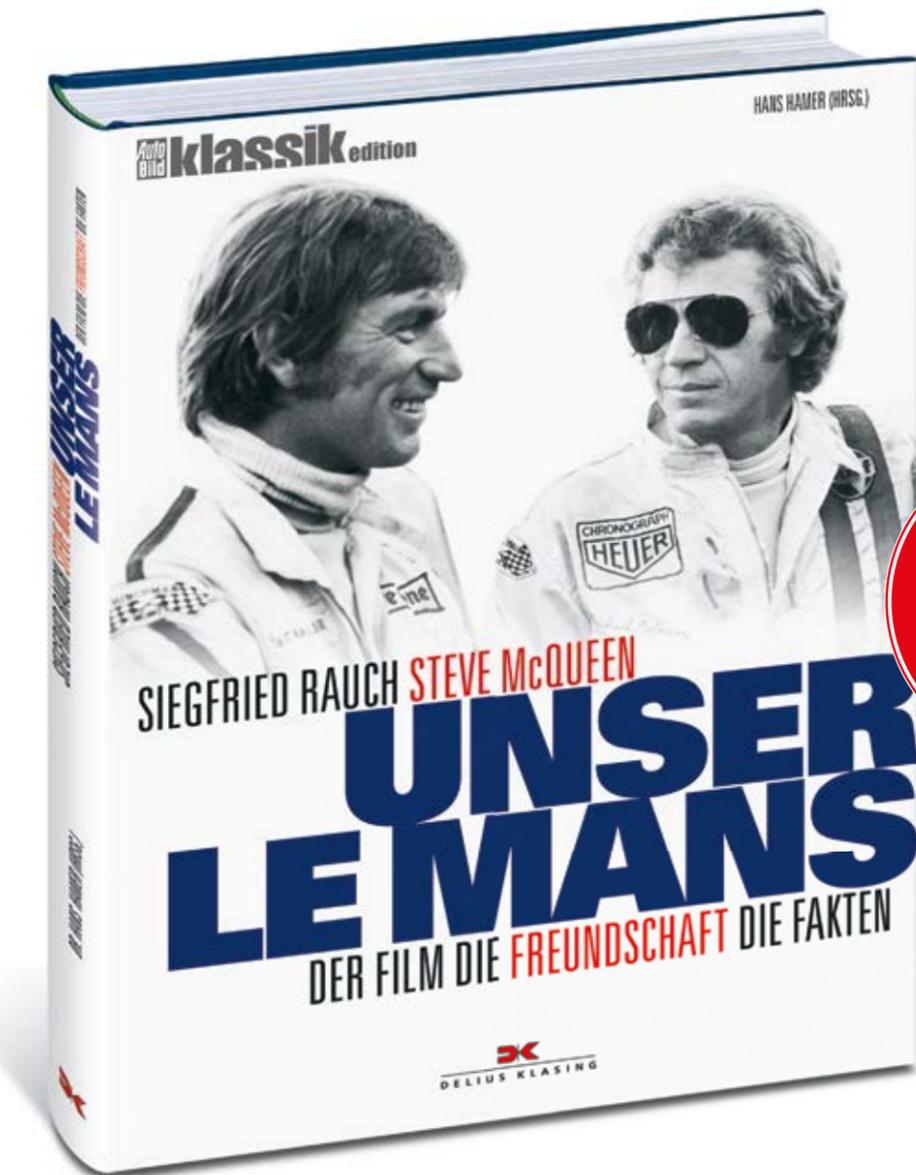
Seit 2012 Vizpräsidentin des Borgward-Clubs Bremen, außerdem Organisatorin des 2. Borgward-Welttreffens in Bremen im Mai 2016 mit über 450 Borgward-Fahrzeugen. Marion Kayser ist in diesem Jahr auch bei der Great Wall Classic Rally in China mitgefahren.

Klassiker: Borgward Isabella Coupé (1961) und Isabella Limousine (1961), Borgward Hansa 2400 Pullman (1956).

So inserieren Sie selbst Für Ihre private Kleinanzeige auf klassikmarkt.autobild.de registrieren Sie sich dort, füllen das Formular aus, fügen Fotos an – und wenige Minuten später ist Ihr Inserat online. Das kostet Sie als Privatperson keinen Cent. Ihre Anzeige kann zusätzlich in der gedruckten AUTO BILD KLASSIK erscheinen. Ab 10 Euro gibt es ein garantiertes Inserat im Heft – mehr Infos unter Tel. 0 91 22-6 31 33 00.

MÄNNER FREUND SCHAFT

»Le Mans« ist Kult. Warum? Weil Steve McQueen sein Meisterwerk mit gewaltiger Leidenschaft umgesetzt hat. Sein Filmrivale: Siegfried Rauch. Beide aus einfachen Verhältnissen, erarbeiteten sich ihren Ruhm hart, verstanden sich auf Anhieb. In diesem Buch erzählt Siegfried Rauch exklusiv – von den Abenteuern am Set, von den gegenseitigen Besuchen in Hollywood und Bayern, von dem Menschen Steve McQueen. Berichte von Rennfahrern, Stuntmen und Filmcrew bereichern die Story, genau wie exklusive Fotos aus den privaten Alben beider Familien. Dazu gibt Siegfried Rauch Einblicke in bisher unveröffentlichte persönliche Briefe von Steve McQueen und erzählt, warum McQueen Taufpate seines Sohnes Benedikt wurde.



EXKLUSIVE STORIES UND BILDER ZUM KULT-FILM DES MOTORSPORTS!

€ 29,90 [D]
ISBN 978-3-667-10462-5

Reinlesen: www.delius-klasing.de/auto
Im Handel oder unter 0521 | 55 99 33

KLASSIK-MARKT

Noch mehr Old- und Youngtimer finden Sie online unter autobild-klassik.de/markt

ALFA ROMEO

Alfa Romeo GT 1300 Junior, „Kantenhaube“/
„Scalino“, 1.Serie, 87 PS/64 KW, 83793 km, Braun,
EZ 11/68, **36900 €**, Fuhrpark Management Lauf,
Tel. +49/91207469082, Inserats-ID 288744618



Alfa Romeo Giulietta 1.6, neuwertig, 107 PS/79
KW, 33473 km, 1556 cm³, Rot, EZ 07/78, HU/AU
neu, **10900 €**, Wagen 12 GmbH, Tel. +49/7362/
2019146, Inserats-ID 296188348



Alfa Romeo Spider 2000 Fastback, 131 PS/96
KW, 93333 km, 2000 cm³, Braun, Metallic, EZ
04/76, HU/AU neu, **14990 €**, Oldy Love Classic
Cars, Tel. +49/62049798636,
Inserats-ID 295713280



Alfa Romeo GTV 1750 GTV, 118 PS/87 KW, 95650
km, 1779 cm³, Rot, EZ 07/69, Sportsitze, **35000 €**,
Michael Fröhlich, Tel. +49/21046930179,
Inserats-ID 291963837

ALPINA

Alpina B9 3.5, Nr. 420 von 500, 245 PS/180 KW,
138000 km, 3406 cm³, Rot, Metallic, EZ 05/84,
Schiebedach, Servolenkung, Alufelgen, Zentralver-
riegelung, Traktionskontrolle, Garantie, Bordcom-
puter, Sportpaket, Sportfahrwerk, Sportsitze, HU/
AU neu, el. Seitenspiegel, **61900 €**, Collectors-
lounge GmbH, Tel. +49/42143235675,
Inserats-ID 293441093



Alpina B12, Langversion, 349 PS/257 KW, 176000
km, 4988 cm³, Schwarz, Metallic, EZ 08/89, Fahr-
erairbag, Schiebedach, Klimaanlage, Servolen-
kung, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverriegelung,
Traktionskontrolle, Rußpartikelfilter, Sportfahr-
werk, el. Seitenspiegel, **25000 €**, Scuderia Sportiva
Colonia, Tel. +49/22197135149,
Inserats-ID 287987412



Alpina B6 3.5, Nr. 195 von 219, 254 PS/187 KW,
25739 km, 3428 cm³, Schwarz, Metallic, EZ 04/89,
Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralver-
riegelung, Bordcomputer, Scheckheftgepflegt,
Nichtraucherfahrzeug, Sportfahrwerk, Sportsitze,
HU/AU neu, el. Seitenspiegel, Isofix **96900 €**,
Sportwagen Teiber, Tel. +49/81217049378,
Inserats-ID 296294654

ANDERE



Kaiser K523 Henry J, Rarität, sehr selten, schö-
ner Zustand, 80 PS/59 KW, 48300 km, 2639 cm³,
Rot, EZ 02/53, **9500 €**, Classic-Mobile Wieting, Tel.
+49/47479318222,
Inserats-ID 288484594 295807162

www.autobild-motorsport.de

ASTON MARTIN



Aston Martin V8 Volante Cabrio, „Gentlemen
Car“, 385 PS/283 KW, 77500 km, 5340 cm³, Grau,
EZ 01/85, Klimaanlage, Servolenkung, Zentralver-
riegelung, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu,
190000 €, Amian Exclusive Cars, Tel. +49/2234/
2474507, Inserats-ID 293522857



Aston Martin Lagonda, H-Zul., 303 PS/223 KW,
118500 km, Rot, Metallic, EZ 09/83, Schiebedach,
Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralver-
riegelung, Panoramadach, Nichtraucherfahrzeug,
HU/AU neu, **44900 €**, Auto Zitzmann GmbH, Tel.
+49/9119/ 3994431, Inserats-ID 262827497



Aston Martin Virage Coupé 5.3, 8 Zylinder 310
PS/228 KW, 39400 km, EZ 12/90, Klimaanlage,
Servolenkung, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverrie-
gelung, Wegfahrsperr, Shzg., Bordcomputer, el.
Seitenspiegel, **84900 €**, Autogalerie, Tel. +49/
26429063810, Inserats-ID 286999763



Aston Martin V8 Volante LHD, einer der letzten,
310 PS/228 KW, 44870 km, Rot, Metallic, EZ 09/89,
Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralver-
riegelung, Alarmanlage, Wegfahrsperr, HU/AU
neu, **289000 €**, Hallier Classic Cars GmbH, Tel.
+49/41022149453, Inserats-ID 285409810

AUDI



Audi 80 B4, 2.0 ltr., 2.Hd., Bj. 1992, 90 PS,
194tkm, 8fach bereift, TÜV/HU neu, Zahnriemen
neu, SSD, AHK, kein Rost, viele Neuteile, **2.9250
€**, Tel. 04920/9109996

AUSTIN



Austin Seven Special, Vollrestauration, 18 PS/13
KW, 7000 km, 748 cm³, Rot, EZ 06/35, **16880 €**,
Real Auto GmbH, Tel. +49/97213001454,
Inserats-ID 286887313



Austin 10/4 Ten-Four, Rarität, 34 Jahre 1 Besit-
zer, 27 PS/20 KW, 73320 km, 1119 cm³, Rot, EZ
07/32, **19500 €**, Hallier Classic Cars GmbH, Tel.
+49/41022149453, Inserats-ID 290720319

AUSTIN HEALEY

Austin Healey Sprite, 56 PS/41 KW, 43000 km,
1098 cm³, Weiß, EZ 02/63, HU/AU neu, **12980 €**,
Automobile Dumke, Tel. +49/64312860623,
Inserats-ID 292708137



Austin Healey Sprite MK1, Bj. 1959, 31 KW, 948
cm³, technisch und optisch Note 2+, in perfektem
Zustand, **19.800,- €**, Tel. 0043(0)577/85701

BENTLEY



Bentley Mulsanne B4, Armoured, H-Kennz., 329
PS/242 KW, 13100 km, 6750 cm³, Blau, Metallic, EZ
05/85, Klimaanlage, Lederausstattung Servolen-
kung, Zentralverriegelung, Scheckheftgepflegt,
Nichtraucherfahrzeug, **49900 €**, Autohaus Neuss,
Tel. +49/21315388173, Inserats-ID 281221370



Bentley Continental Cabrio, Traumzustand, 241
PS/177 KW, 96000 km, 6750 cm³, Weiß, EZ 07/87,
Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralver-
riegelung, Wegfahrsperr, Shzg., Tempomat, Bord-
computer, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahr-
zeug, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **74999 €**, Auto
Zitzmann GmbH, Tel. +49/91193994431,
Inserats-ID 270602240



**Bentley Continental S3 Cabriolet Mulliner Ad-
aption**, 178 PS/131 KW, 8337 km, 6230 cm³, Weiß,
EZ 07/63, HU/AU neu, **235000 €**, Michael Fröhlich,
Tel. +49/21046930179, Inserats-ID 247975393



Guaranteed Quality by MOR
Weißwandreifen in einzigartiger
Qualität und Haltbarkeit.

MOR bietet die größte Auswahl
an Reifen, Felgen und Zubehör
für Ihren Klassiker.
Eigene Weißwandfertigung,
US-Car Felgen und Caps,
Speichenräder MWS und Borrani.

Fragen Sie uns an!
www.oldtimer-reifen.com



Telefon +49 (0) 8024 - 6794
Email info@oldtimer-reifen.com
Münchner Oldtimer Reifen GmbH
Gewerbering 14, 83607 Holzkirchen

BMW

Bentley Mulsanne Turbo LHD, 82000 km, Grün,
EZ 06/85, Klimaanlage, Servolenkung, Zentralver-
riegelung, Scheckheftgepflegt, HU/AU neu, **24999
€**, Zimmermann, Tel. +49/1776124633,
Inserats-ID 276887116

BMW 2.5 CS, 150 PS/110 KW, 135000 km, Weiß,
EZ 02/75, Alu, **44900 €**, PASTOR THIELER OHG,
Tel. +49/2131204360, Inserats-ID 288861774

Damit Ihr
Klassiker
immer rund
läuft.



Den Zusatzluftschieber für
die D-Jetronic und 60.000
weitere Original-Ersatzteile
finden Sie auf:
www.automotive-tradition.com



Kostenlose Kataloge!
Einfach anfordern
oder als PDF herunterladen!

(06881) 924 91 - 02
u. 924 91 - 05
eMail: service@bastuck.de



BASTUCK
CLASSIC FAHRZEUGTEILE & ZUBEHÖR

www.bastuck.com



Suche einen E9, E21, E28, E30, E34, M5, M3, oder Alpina, gerne auch nur die Topmodelle dieser Typen. Das Auto soll einen sammlerwürdigen Zustand haben, super wäre ein rostfreies Auto mit Erstlack aus max. 2.Hand. Zahle dafür auch gerne etwas mehr. Tel. 0175/9392916.



Suche Sitz mit Rändelschraube gemäß Foto. Bitte alles (auch im schlechten Zustand) anbieten unter Tel. 0173/8546599



BMW M635 CSi, EZ 1986, 153tkm, 286 PS, **44.000,- €**, PLZ 31020, Tel. 05153/5949 von 11-17 Uhr.



BMW/M-Alpina, Youngtimer, eigener Motorenbau spez. M30 bis zu 4.1l, Kopfbearbeitungen, Nachbauten v. Spezial-Köpfen/Kolben, Nockenwellen, M10, M20, S14/S38, M60/62, M70, Rennmotoren, (Teil-) Restaurierungen, Sonderanfertigungen, Tel. 02845/296199 o. www.p-m-tec.de Tel. 02845-296199 info@p-m-tec.de



BMW 3.0 CS, 179 PS/132 KW, 55000 km, 2966 cm³, Blau, Metallic, EZ 04/71, TÜV neu, **32900 €**, Real Auto GmbH, Tel. +49/97213001454, Inserats-ID 296645768

BMW Z1, 1.Hd., 170 PS/125 KW, 16000 km, 2494 cm³, Grün, Metallic, EZ 01/90, Servolenkung, Zentralverriegelung, Nachlackierungsfrei, Scheckheftgepflegt, **79980 €**, CS Auto + Immobilien GmbH, Tel. +49/99217049037, Inserats-ID 286427212



BMW Z1, 1.Hd., 170 PS/125 KW, 15000 km, 2494 cm³, Rot, EZ 04/89, Servolenkung, Zentralverriegelung, Scheckheftgepflegt, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **79900 €**, der fällt + co. impex Euro Neuwagen OHG, Tel. +49/7131/ 941060, Inserats-ID 297245382

BMW 745iA Executive, 252 PS/185 KW, 203000 km, 3406 cm³, Blau, Metallic, EZ 03/84, Schiebedach, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, AHK, Klimaautom., Shzg., Tempomat, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **14500 €**, Classic Cars GmbH, Tel. +49/48183849386, Inserats-ID 289592801



BMW, neue Klassen 80 PS/59 KW, 74800 km, 1489 cm³, Grau, EZ 10/63, **33600 €**, Gebr. Stehling OHG, Tel. +49/3058886028, Inserats-ID 270707760

BMW 730i, Liebhaber-Einzelstück, 188 PS/138 KW, 35000 km, 2965 cm³, Braun, Metallic, EZ 07/87, Schiebedach, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Shzg., Bordcomputer, Scheckheftgepflegt, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **14950 €**, Autohaus Scherre, Tel. +49/61718899173, Inserats-ID 292162848



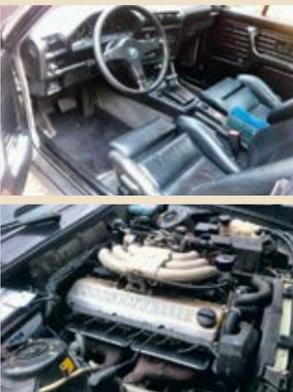
BMW LS 700 A, Faltdach, 33 PS/24 KW, 63808 km, 692 cm³, Weiß, EZ 04/63, **5500 €**, ML-Automobile GbR, Tel. +49/64037075558, Inserats-ID 296156471

Probe gefahren: BMW 325i Cabrio (E30)



■ Unterstellen wir einmal, Sie wären bereits vor 30 Jahren mit leuchtenden Augen um ein 3er Cabrio herumgeschlichen. Und nun, wo die Kinder bereits aus dem Haus sind, fällt Ihnen alles wieder ein: der entschlossene Blick aus Doppel-Rundscheinwerfern, die kompakte Karosserie, der betörende Sound des Reihensechszylinders, die hügel- und zeitlose Linie des 3ers. Nun, hier scheint etwas Passendes für Sie zu sein: Der kleine Schwarze hört auf die Bezeichnung BMW 325i Cabriolet und stammt aus dem Februar 1990. Bedeutet: zierliche Schürzen und schmale Rückleuchten. Der Chromglanz auf den unverbeulten Stoßstangen ist ungetrübt, die originalen BBS-Kreuzspeichenfelgen sind sauber und mit sehr guter Bereifung versehen (Winterreifen gibt es nicht dazu, da dieses BMW-Cabrio keinen einzigen Winter gesehen hat). Das Blechkleid in Diamantschwarz metallic wirkt beinahe neuwertig, so satt und sauber poliert ist dieser Wagen. Das schwarze Leder duftet herrlich (die Lehne der Rücksitzbank wurde im vergangenen Jahr neu bezogen), alle vier elektrischen Fensterheber funktionieren, das mechanische Dach ist fast neu, der Kofferraum trocken. Der Motor springt sofort an (nach Deaktivierung der Wegfahrsperre), bläut nicht, die Vierstufenautomatik schaltet sanft. Auf Dauer etwas zu sonor röhrt es aus dem nicht originalen, aber hochwertigen Zubehör-Endtopf, hier stünde dem 325i ein Originalteil gut. Ebenfalls würden wir die abnehmbare Anhängerkuppelung abbauen - Kleinigkeiten, die, je nach Gusto, schnell zu bewerkstelligen wären. Auch die nachgerüstete Armauflage auf dem Mittelteil würde einfach und ohne bleibende Spuren herausgezogen werden.

Das Entscheidende ist die unverbastelte Originalsubstanz des Wagens, der niemals einen Unfall hatte oder in falsche Hände geriet. Die vergangenen 13 Jahre war er im Besitz des jetzigen Eigners, eines Kfz-Meisters. Weil dieser den BMW aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr fährt, hat seine Tochter im Auftrag den Verkauf des jungen Klassikers übernommen. 15 500 Euro sind aufgerufen für diesen schönen Vor-Facelift-3er. Verhandlungsspielraum sei aber noch vorhanden, wird uns signalisiert. Fazit: Dieses 3er Cabrio ist zwar kein Schnäppchen. Der sehr gute Zustand macht ihn dennoch zu einem attraktiven Angebot.



Preis: 15 500 Euro VB
Laufleistung: 181 000 km
Standort: Helmstedt/Niedersachsen
Anbieterin: Katrin Vossage
Kontakt: 01 77-7 07 76 87



BMW 2600 Barockengel, 101 PS/74 KW, 24800 km, 2580 cm³, Schwarz, Metallic, EZ 07/57, **29900 €**, Autohaus Kasselmann, Tel. +49/5251390930, Inserats-ID 293926989



Buick Special Model 128 4dr sedan, 64 PS/47 KW, 86175 km, 4500 cm³, Grau, EZ 07/27, **24950 €**, RD Classics B.V., Tel. +49/1712265768, Inserats-ID 296165683



Chrysler Saratoga 2.5 SE, EZ 1991, Originalzustand, 97.000 km, 1 Vorbesitzer, seit 16 Jahren in meinem Besitz, Fahrzeug wurde nicht mehr im Winter und bei Regen bewegt, von daher bemerkenswert guter Zustand. Aus Zeitmangel abzugeben, bevor Standschäden auftreten. **VB 3800,- €**, Näheres am Telefon. 0171-5345689



Chrysler Windsor Deluxe Coupé 5.3L V8, H-Zul., 135 PS/99 KW, 36293 km, 5312 cm³, Schwarz, Metallic, EZ 02/50, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, 27950 €, Ter Hoeven Autohandel, Tel. +49/5924/4739052, Inserats-ID 296513639



Citroën HY Foodtruck, Kasten zum restaurieren, 41 PS/30 KW, 83919 km, 1628 cm³, Grau, EZ 11/75, Nichtraucherfahrzeug, **16490 €**, Trendy Car Outlet by Till Rosenkranz, Tel. +49/82338474180, Inserats-ID 293293451



Corvette C3 Coupé Stingray V8, H-Kennz., 179 PS/132 KW, 135801 km, 5657 cm³, Grün, Metallic, EZ 09/76, Klimaanlage, Nichtraucherfahrzeug, **21980 €**, Automobile Andreas Forster e.K., Tel. +49/96029309103, Inserats-ID 280317664



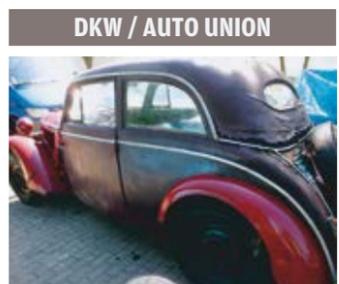
Corvette C1, matching numbers, 271 PS/199 KW, 30557 km, Rot, EZ 02/61, **89900 €**, Ulrich Uekötter Kfz - Werkstatt, Tel. +49/25866399149, Inserats-ID 297286820



Corvette C2 Stingray Coupé C2, 364 PS/268 KW, 40868 km, 5400 cm³, Rot, EZ 10/64, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, **64900 €**, Musclicarforyou.com, Tel. +49/3058918387, Inserats-ID 288832901



Daimler Double Six H.E., Autom., H-Kennz., WGA 2, 295 PS/217 KW, 122500 km, 5307 cm³, Blau, Metallic, EZ 04/82, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverriegelung, el. Seitenspiegel, **14999 €**, Krieger & Leipnitz GmbH & Co. KG, Tel. +49/59319929279, Inserats-ID 294644838



DKW F5, Scheunenfund, Restaurationsobjekt, 14 PS/10 KW, 100000 km, Braun, EZ 01/36, **3400 €**, Kfz-Handel Steffen Lange, Tel. +49/35417029054, Inserats-ID 288286225



DKW Munga, TÜV neu, Gutachten, H-Zul., 34 PS/25 KW, 32230 km, Grau, EZ 04/65, Allrad HU/AU neu, **6950 €**, Auto 33 Gebrauchtwagenfachhandel, Tel. +49/2151/ 355353, Inserats-ID 294653990



DKW Junior, H-Zul., TÜV bis 09/18, 34 PS/25 KW, 78000 km, EZ 03/62, **7850 €**, SKY AUTOMOBILE, Tel. +49/24038375888, Inserats-ID 295705836



NSU RO 80, 116 PS/85 KW, 36000 km, Orange, EZ 02/73, AHK, HU/AU neu, **13800 €**, Kfz-Technik Schulte, Tel. +49/54546889025, Inserats-ID 294694136

MIKE SANDERS®
KORROSIONSSCHUTZFETT
Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung



Über 35 Jahre
Erfolgreicher Rostschutz für
Oldtimer und Klassiker



Ferrari 348ts, 300 PS/221 KW, 45950 km, 3405 cm³, Silber, Metallic, EZ 09/90, Sonderleder hellblau/nuvola, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, Sportsitze, el. Seitenspiegel, **70000 €**, Springbok Sportwagen GmbH, Tel. +49/5139/9449640, Inserats-ID 294659232

dino-kraftpaket.de

KRAFTPAKET

Starthilfegerät & Power Bank

12V 600 A in der Spitze 66,6 Wh

Art.-Nr. 136102 · Erhältlich bei

CONRAD kfzteile24 PULS.de CLASSIC PARTS Westfalia WM

ADAC Test gut (2,2)

1. PLATZ TESTSIEGER

ADAC Oldtimer 01/2016 7 Start-Hilfegerät 40 Test

DINO Starthilfe 136_102 Startstrom 6 Ampere 300



Ferrari 365 GT4 2+2, Schalter, letztes Jahr Euro-modell, 320 PS/235 KW, 83380 km, 4390 cm³, Rot, EZ 05/76, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, **71900 €**, westside.cars GmbH & Co. KG, Tel. +49/4033382673, Inserats-ID 294149660



Ferrari 308 GT5, Vergaser, Innenausstattung Leder schwarz, 228 PS/168 KW, 87145 km, 2925 cm³, Rot, EZ 09/78, Klimaanlage, Alufelgen, **120000 €**, Oldtimerhandel Fischer, Tel. +49/8119999800, Inserats-ID 290519476

FIAT

Fiat 1100 D, restauriert, 48 PS/35 KW, 94738 km, 1221 cm³, EZ 05/64, Nichtraucherfahrzeug, **8890 €**, Trendy Car Outlet by Till Rosenkranz, Tel. +49/82338474180, Inserats-ID 296616186



Fiat 2300 Berlina, 1.Serie, absolute Rarität, 2.Hd., Erstlack, dt. Auslieferung, 41.000 km, **29.900,- €**, dt. Pappbrief, Jahreswagenzustand, mehr Bilder u. Info auf: www.nicecars.eu, Tel 0172-8760150



Fiat 850 Siata Spring Cabrio 100G, 34 PS/25 KW, 33000 km, 843 cm³, Gelb, EZ 07/68, **14990 €**, Webo Mobile, Tel. +49/24417909488, Inserats-ID 276344405

FORD



Ford Customline Fordor V8, 150 PS/110 KW, 116438 km, 3917 cm³, Weiß, EZ 04/54, Nichtraucherfahrzeug, **16500 €**, AHB Auto Haus Bergstraße GmbH, Tel. +49/61579168837, Inserats-ID 295206752

Ford TT, Museumfahrzeug, fahrbereit, 2900 cm³, Rot, EZ 01/21, **24990 €**, R&A AutoteileNordost UG (haftungsbeschränkt), Tel. +49/3058918237, Inserats-ID 286357661



Ford Modell A4 Door Sedan Fordor, 39 PS/29 KW, 88500 km, 3200 cm³, Grün, EZ 07/30, **15000 €**, Automobile Markert, Tel. +49/97213001952, Inserats-ID 295306761

Ford Modell A Tudor Sedan, H-Kennz., 44 PS/32 KW, 72932 km, 3284 cm³, Schwarz, EZ 06/31, **21549 €**, Auto- Kraul GmbH, Tel. +49/3887251555, Inserats-ID 296950904



Ford Edsel V8 Custom, 307 PS/226 KW, 50000 km, 5900 cm³, Rot, EZ 07/58, **15490 €**, American Power Cars, Tel. +49/36947319018, Inserats-ID 279951854

Ford Modell T Tin Lizzy, Tudor Sedan, 34 PS/25 KW, 46321 km, 3200 cm³, Schwarz, EZ 04/26, **17949 €**, Auto- Kraul GmbH, Tel. +49/3887251555, Inserats-ID 296950902

Ford Model A Coupé, 41 PS/30 KW, 100952 km, Braun, EZ 07/29, **28950 €**, RD Classics B.V., Tel. +49/171/2265768, Inserats-ID 296508577



Ford Prefect 100E, 31 PS/23 KW, 52300 km, 1172 cm³, Grün, EZ 05/56, **9985 €**, Bauer Automobile, Tel. +49/6201599088, Inserats-ID 297279946

Ford Model A, perfekt restaurierter Tudor, 39 PS/29 KW, 11897 km, 3300 cm³, EZ 08/28, **21900 €**, Klassische Fahrzeuge Mario Engels, Tel. +49/170/3475526, Inserats-ID 297279946

Abgeklopft: Ford 12m P4 Coupé



■ 1987 hat der letzte Besitzer sein Ford 12m P4 Coupé abgemeldet. Ungefähr zu dieser Zeit haben wir wohl auch zuletzt so einen Mini-Straßenkreuzer in freier Wildbahn gesehen. Ursprünglich für den amerikanischen Markt entwickelt, passte der 12m mit V4 statt V8 besser ins deutsche Wirtschaftswunder. Der heute besichtigte hat überlebt, weil er in der Sammlung eines Ford-Händlers landete und dort gründlich aufgepäppelt wurde. Die Karosserie wurde umfangreich geschweißt und komplett lackiert. Natürlich finden sich auch Stellen, deren Reparaturqualität sich am freundlichsten mit „zeitwertgerechter Instandsetzung“ beschreiben lässt, zum Beispiel der hintere, rechte Stoßdämpferdom. Der Gesamteindruck passt aber. Es ist ja auch immer die Frage, was man bei einem Auto erwarten kann, dessen Kaufpreis ungefähr dem einer guten Komplettlackierung entspricht. Die Restaurierung wur-

de hier, wenn auch nicht mit Perfektion, so doch mit Liebe gemacht. Am augenfälligsten wird das im blitzsauberen Motorraum, wo offenbar jede Schraube erneuert wurde. Leider ist nicht ganz klar, wie lange die Arbeiten schon zurückliegen und wie viele Standschäden inzwischen wieder entstanden sind. Nur einer ist ganz deutlich: Das Auto steht eng eingeparkt in einem glühend heißen Gewächshaus und ist durch einen mürben und luftleeren Vorderreifen bewegungsunfähig. Eine Sechs-Volt-Batterie ist nicht zur Hand, weshalb wir dem sehr ehrlich wirkenden Händler dankbar sind, dass er auf eine defekte Hauptwellenlagerung im Getriebe von sich aus hinweist.

Eine Fortsetzung findet das Auf und Ab auch im Innenraum. Die Sitze sind sauber neu bezogen, aber wohl nicht so ganz in der richtigen Farbe. Der Teppich ist original, aber nicht mehr wirklich schön. Über ein Becker-Autoradio freut man sich natürlich irgendwie auch, nur

ist dieses zehn Jahre zu jung und wirkt daher wie ein Fremdkörper im Armaturenbrett. Viel schlimmer jedoch: Das Vorgänger-Radio hat in den hinteren Seitenverkleidungen Spuren hinterlassen: Dort sitzen billige Stereoboxen. Der Chromschmuck ist in gutem Zustand. Leicht könnte man vor lauter Glanz übersehen, dass die hintere Stoßstange in der Mitte an das Heckblech angedrückt ist, wo sich beim genauen Hinsehen auch ein Lackschaden zeigt. Anbieter Terlepanis weist aber gleich auf die Problemzone hin. Wenn man in der gleichen ehrlichen Herangehensweise mit ihm das Auto aus seinem Verließ birgt, könnte hier ein für alle Beteiligten glückliches Geschäft zustande kommen.

Preis: 5999 Euro
Laufleistung: 53 537 km (abgelesen)
Standort: Nürnberg
Anbieter: Fa. Terlepanis
Kontakt: 0172-8 121 911



1934 MG NE Supercharged Recreation



Eine Auktion in der Oldtimer Galerie Toffen



1963 Fiat Vega Facellia RZ 1600

HERBSTAUKTION Samstag 26. November 2016

Rund 100 klassische Automobile & Motorräder • ab 13.30 Uhr • Toffen
Vorbesichtigung: 19. - 21.11. 10.00 - 18.00 • 22. - 25.11. 10.00 - 20.00 • 26.11. ab 09.00



1956 Alfa Romeo 1900 C Super Sprint



1971 Mercedes 350 SL • 55.500 km!



1929 REO Flying Cloud Coupe



1974 Rolls-Royce Silver Shadow



1950 Citroën 11B Cabriolet Roadster



1935 Austin Seven Super Accessories



1964 Renault Caravelle 1100



1975 Volvo C 303 4x4



1963 Chrysler 300 Pacesetter Edition



1974 Alfa Romeo GT 1300 Junior



1957 Chevrolet Bel Air Nomad



1971 Mercedes 280 SE 3.5

Nach Deutschland nur 7% Einfuhrumsatzsteuer für Fahrzeuge welche 30 Jahre oder älter sind!
Für eine unkomplizierte Abwicklung bereiten wir die Ausfuhrpapiere für Sie vor.



1959 Lancia Appia Cabriolet Vignale



1971 MG B GT



1987 Mercedes 420 SL • 99.000 km



1972 Ford Torino 302 V8



1956 Nash Healey Roadster



1971 Lancia Fulvia Sport 1.3 Zagato



1998 HD Road King 95 "Anniversary"



1983 Porsche 911 Carrera 3.2

Katalogbestellungen (EUR 30.00) sind jederzeit möglich - nutzen Sie auch unser Online-Formular für Ihre Bestellungen.



Oldtimer Galerie International GmbH
Gürbestrass 1 • CH-3125 Toffen • Schweiz
Tel. +41 (0)31 8196161 • FAX +41 (0)31 8193747
www.oldtimergalerie.ch



Mitten in der Szene.

News, Empfehlungen und Vorteile: Als Mitglied des Deutschen Oldtimer Clubs profitieren Sie von besonderen Konditionen und jeder Menge Extras von über 50 ausgesuchten Partnerunternehmen aus der Oldtimerbranche. Unter anderem aus den Bereichen: Technik, Mobilität, Freizeit, Business und Literatur. Unsere Premiumpartner:



Werden auch Sie Mitglied.
 Deutscher Oldtimer Club · Postfach 10 09 13 · 95409 Bayreuth · info@deutscher-oldtimer.club · www.deutscheroldtimerclub.de

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.

AUTO BILD Klassik Markt

Online-Anzeigen

Für Privatleute zwei Inserate gratis!

klassikmarkt.autobild.de



GMC



GMC Chevrolet 3100 Pickup, traumhafter Originalzustand, 90 PS/66 KW, 42000 km, 3548 cm³, Grün, EZ 07/46, **25900 €**, KLASSIKER-GARAGE, Tel. +49/82212549316, Inserats-ID 295704554

JAGUAR



Jaguar XK 150 dhc Convertible, Bj. 1958, 3,4 ltr., Rot, Leder schwarz **149.000,- €**, www.vanbargen.de, Claus Mirbach, Tel. 0170/8369 234, Markus Hecker, Tel. 040-688 77 929



Jaguar 420, Faltdach, 247 PS/182 KW, 4235 cm³, Silber, EZ 05/67, **20990 €**, Autowelt Maack GmbH, Tel. +49/41837809222, Inserats-ID 296504405



Jaguar E-Type V12 Cabrio, Bestzustand, DEKRA-Gutachten, 268 PS/197 KW, 41800 km, 5343 cm³, Rot, EZ 07/72, Servolenkung, Alufelgen, Nichtraucherfahrzeug, **134999 €**, Autohaus am Ring, Tel. +49/21029530047, Inserats-ID 289366843



Jaguar XK 140 DHC SE, 209 PS/154 KW, 6300 km, 3442 cm³, Blau, EZ 09/55, **175900 €**, Auto Salon Singen GmbH, Tel. +49/77319924403, Inserats-ID 284587499



Jaguar, Autom., 190 PS/140 KW, 75000 km, EZ 06/60, Schiebedach, **26900 €**, Gassmann GmbH, Tel. +49/55189246968, Inserats-ID 295583457



Bumperworld bietet Ihnen 175 verschiedene Modelle Edeldahlstoßstangen, die einzigartige und perfekte Alternative für Chrom. Tel. 0031/610365797 www.bumperworld.de

LAMBORGHINI



Lamborghini Countach 500S, ein Besitzer seit 1984, 375 PS/276 KW, 19593 km, 4754 cm³, Rot, EZ 07/84, Alufelgen, **450000 €**, Springbok Sportwagen GmbH, Tel. +49/51399449640, Inserats-ID 289947619



Lamborghini Espada, 2. Serie, 349 PS/257 KW, 62992 km, 3923 cm³, Silber, Metallic, EZ 07/89, **129990 €**, Volkswagen Zentrum Aachen, Tel. +49/24151837709, Inserats-ID 291241992



Lamborghini Countach 25th Anniversary, Sammlerfahrzeug, 455 PS/335 KW, 23900 km, 5167 cm³, Schwarz, EZ 02/90, Klimaanlage, Alufelgen, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **369900 €**, PACE-Koenigsegg Germany, Tel. +49/24049608400, Inserats-ID 288111706

LANCIA



Lancia 2000 Berlina Iniezione, Originalzustand, Top, 126 PS/93 KW, 84500 km, 1991 cm³, Blau, EZ 01/74, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **14950 €**, LD-Classic-Center GmbH, Tel. +49/3437/7109807, Inserats-ID 296609455

SERIENTESTSIEGER



CTEK MAXIMIZING BATTERY PERFORMANCE



Lancia Appia Serie I-C10, Original, matching numbers, 60 PS/44 KW, 34950 km, 1100 cm³, Braun, EZ 08/56, HU/AU neu, **16000 €**, Fusco Automobile, Tel. +49/612276198, Inserats-ID 280884747

LAND ROVER

Land Rover 88 Serie III, Diesel, 57 PS/42 KW, 50044 km, 2500 cm³, EZ 01/80, AHK, Nichtraucherfahrzeug, **3650 €**, Auto Center Herdecke, Tel. +49/23308939150, Inserats-ID 297293316



Land Rover 88 Serie III, teilrestauriert, guter Zustand, 64 PS/47 KW, 21908 km, 2200 cm³, Grün, EZ 07/76, AHK, Sports and Musclicars GmbH, Tel. +49/78416709004, Inserats-ID 297165748



Lotus Elite Typ 75/504, 155 PS/114 KW, 69000 km, 1973 cm³, Weiß, EZ 06/77, **4950 €**, Auto Center Lollar, Tel. +49/64068189806, Inserats-ID 295597065



Lotus Excel 2.2 LHD, TÜV + H-Zul., neu, 179 PS/132 KW, 116000 km, 2200 cm³, Weiß, EZ 07/86, Klimaanlage, Alufelgen, Sportsitze, HU/AU neu, **23900 €**, AZU-Auto Zentrale Uffeln, Tel. +49/57338719766, Inserats-ID 297077548

MASERATI

Maserati Biturbo Coupé AM 331, 205 PS/151 KW, 97600 km, 1996 cm³, Rot, EZ 07/83, Klimaanlage, HU/AU neu, **15650 €**, Auto-Schiemenz GmbH, Tel. +49/228951000, Inserats-ID 250586920

Rostsanierer und Grundierer in Einem!

epoxy BRUNOX®
X **2-mal auftragen kein Abwaschen**



www.brunox.swiss
Info: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH,
Adlzreiter Str. 13, DE-85051 Ingolstadt, Tel. 0841 961 29 04



Maserati Quattroporte III 4.9 Manuale, neuwertig, 283 PS/208 KW, 99800 km, 4930 cm³, Schwarz, EZ 12/83, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverriegelung, Traktionskontrolle, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **59980 €**, Helga Lange Automobile Köln, Tel. +49/221/9359432, Inserats-ID 260382232

Maserati Indy 4.9, 5-Gang, 320 PS/235 KW, 92950 km, 4930 cm³, Grau, Metallic, EZ 07/73, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Leder beige, Zentralverriegelung, Nichtraucherfahrzeug, **109000 €**, German Car Net, Tel. +49/4623/8689063, Inserats-ID 281992098



Maserati Biturbo Coupé, Wertgutachten, 184 PS/135 KW, 40000 km, 1996 cm³, Grau, Metallic, EZ 09/82, Klimaanlage, Alufelgen, **8900 €**, Gebr. Ruttar Gbr., Tel. +49/68984420578, Inserats-ID 296820809

Maserati Biturbo Spyder Zagato, 2.Hd., 184 PS/135 KW, 49489 km, Silber, Metallic, EZ 11/87, neue Kupplung, neues Dach, Alu, **15900 €**, Autohaus Silber, Tel. +49/21332255405, Inserats-ID 287357344



Maserati Biturbo, 189 PS/139 KW, 44160 km, 2474 cm³, Schwarz, EZ 04/85, TÜV 08/17, Leder, DZM, Klimaanlage, Alufelgen, **7900 €**, KFZ-Handel Bodenstein GmbH & Co. KG, Tel. +49/8944/313150, Inserats-ID 295796597

Maserati Indy 4.7 America, 290 PS/213 KW, 46340 km, 4719 cm³, Blau, Metallic, EZ 01/72, Klimaanlage, Servolenkung, **115000 €**, Scuderia Sportiva Colonia, Tel. +49/22197135149, Inserats-ID 283606883



Maserati Biturbo 2000 Coupé 2.0 V6, 184 PS/135 KW, 60000 km, 1996 cm³, Grau, Metallic, EZ 01/83, Scheckheft, Klimaanlage, Alufelgen, HU/AU neu, **9990 €**, HM-Fahrzeugservice, Tel. +49/35214329551, Inserats-ID 293568453

Abgeklopft: Mercedes 560 SL



■ Klinisch sauber wirkt der Verkaufsräum von Auto Weiland in Saarbrücken. Der silberne 560 SL der Baureihe R 107 (EZ: 11. 8. 1988) steht direkt hinter der Eingangstür. „Allrad & Exklusivfahrzeuge seit 1988“ wirbt Weiland auf seiner Internetseite. Ob der Service auch exklusiv ist? Leider nein, der zuständige Verkäufer ist fast so wortkarg wie ein Mönch, der ein Schweigegelübde abgelegt hat. Wie es um die zwei Tage zuvor telefonisch angefragte Probefahrt stehe? „Hm, da müssen Sie einen Extra-Termin vereinbaren, dann können wir das Auto auch auf die Bühne heben, und ich habe alle Unterlagen hier.“ Geht's noch? Der auf Europa-Look zurückgerüstete 560 SL soll 44 900 Euro kosten. Damit bewegt sich der US-Reimport im oberen Preisdrittel für solche Autos. Wer den 8000 bis 10 000 Euro teuren Rückbau gemacht hat oder wann und wo er durchgeführt wurde – der Verkäufer zuckt auf solche Fragen nur mit den

Achseln, die Unterlagen hat er ja nicht parat. Auch das Scheckheft oder die Rechnung der letzten Inspektion bei Mercedes, in die einer der Vorbesitzer (wie viele es insgesamt waren, erfahren wir nicht) 7000 Euro investiert haben soll, bekommen wir nicht zu Gesicht. Zudem bleiben zumindest Zweifel, ob der 560 SL tatsächlich unfallfrei ist, wie in der Internet-Verkaufsanzeige behauptet. Ein Kotflügel – das ist dort nachzulesen – ist nämlich nachlackiert. Auf Nachfrage erfahren wir, es handle sich um den rechts hinten. „Nur ein Schlüsselkratzer“, wiegelt der Verkäufer ab. Doch lassen vereinzelte Lackbläschen im Bereich des Heckdeckels zumindest vermuten, dass mehr war. Als wir in der Reserveradwanne im Kofferraum nach Reparaturspuren forschen wollen, müssen wir erst Fußmatten und eine Starthilfe beiseiteräumen, finden aber auf den ersten Blick keine verräterischen Hinweise.



Dennoch: Am Heck sind weitere Nachforschungen, auch mit Schichtdickmesser, ratsam.

Der Innenraum wirkt kaum verwöhnt, die Laufleistung von angeblich 56 000 Originalkilometern glaubhaft. Rost können wir nicht ausmachen, allerdings trüben die matten Alufelgen und eine picklige Chromleiste über dem Kofferraumschloss das Bild. Der Händler verspricht neben einer Gebrauchtwagenangarantie und neuer HU auch, bei Auslieferung ein technisches Gutachten mitzuliefern. Und der letzte Preis? „Nach oben geht immer was, nach unten ist nicht mehr viel drin“, witzelt der Verkäufer. Nach diesen Eindrücken und ohne eine Probefahrt sagt das Bauchgefühl: lieber stehen lassen!

Preis: 44 900 Euro
Laufleistung: 56 000 km (abgelesen)
Standort: Saarbrücken
Anbieter: Auto Weiland
Kontakt: 06 81-9 54 22 99-0



Mercedes-Benz 280S W116, Traum S-Klasse, Autom., EZ 12/79, 1.Hd., Erstbes. Transportkaufmann geb. 1920, Auslieferung Mercedes Bamberg, Farbe Ahorn gelb, Innenausstattung Teilleider Moosgrün, nur 115tkm, 156 PS, Garagenwagen, Servo, TÜV NEU, makelloser Zustand, **VB 22.500,- €**, Tel. 0175/5215014, Fa. VintageCarsforSale



Mercedes 300 SL/W107, Bj. 1989, 106.000 km silber, schw. Leder, Klima, top Ausst., **32.900,- €**, mehr Bilder auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150



Ihr Spezialist für hochwertige MB R107 SL in originalen Sammlerzuständen mit geringen Laufleistungen und dokumentierten Historien. THORSTEN VON DER OHE, Tel. 0160-8401080, www.STERNTIMER.de



Mercedes-Benz 170S Cabriolet A, Bj. 1951, Classic Data 2+, **VB 159.000,- €**, Tel. 0170/4359680



Mercedes-Benz 280, Autom., H-Zul., 185 PS/136 KW, 215480 km, 2746 cm³, Rot, EZ 07/75, Servolenkung, Nichtraucherfahrzeug, **6999 €**, Autocenter-Ahrensfelde, Tel. +49/3058897056, Inserats-ID 291955413

Bavarian Crono
exklusive
Tacho-Armbanduhren
Typ: Stern 300G, Bj. 1954 / BC-60

ab 174,- €
Handgefertigt »Made in Germany« mit Swiss Made Uhrwerk.
www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94

Mercedes-Benz 230/8 W114, 120 PS/88 KW, 73000 km, EZ 07/71, **7200 €**, Mersa Automobile, Tel. +49/715/12581736, Inserats-ID 287172798



Bumperworld bietet Ihnen 175 verschiedene Modelle Edelstahlstoßstangen, die einzigartige und perfekte Alternative für Chrom. Tel. 0031/610365797 www.bumperworld.de



Mercedes 190b, „kleiner Ponton“, unter 100tkm, weitgehend bestehend original, **29.900,- €**, www.vanbargen.de, Claus Mirbach, Tel. 0170/8369 234, Markus Hecker, Tel. 040-688 77 929



www.schairer-klassiker.de - Werkstatt, Restaurationsbetrieb, Verkauf und Beratung, Mike Sanders - Hohlraumstation. Wir sind spezialisiert auf Mercedes-Klassiker. Über 35 Jahre Berufserfahrung. Tel. 07258/6081230.



Mercedes W126 300 SEL, Bj. 1988, 2.Hd., 1.Lack, (904), 180.000 km, Vollaussattg, Leder grau, Sitzmemory + Hzg., 5-Gang Schalter!! 188 PS, kein KAT., **13.900,- €**, Tel. 0172-8760150

H&R
Das Fahrwerk!

Einzelanfertigung von Fahrwerkskomponenten für Young- und Oldtimer

Wir fertigen für Sie alle Teile der unten stehenden Produktgruppen Einzel- und Sonderanfertigungen, auch Stückweise. Dazu benötigen wir lediglich eine technische Zeichnung oder ein Muster. Natürlich können bei der Produktion Ihre speziellen Vorgaben, soweit diese technisch umsetzbar sind, berücksichtigt werden. Alternativ erhalten Sie bei uns das komplette KONI CLASSIC Sortiment.

Fahrwerksfedern, Fahrwerke und Stoßdämpfer, Fahrwerks-Stabilisatoren

H&R Spezialfedern GmbH & Co.KG www.h-r.com Kontakt und Anfragen per e-mail an:
Elasper Straße 36 - D-57368 Lennestadt, hr.dasfahrwerk, info@h-r.com

ER-CLASSIC Young- & Oldtimer Verleih & Verkauf

ER-Classic Perfektion ERfahren

Porsche 911T, '70 DE Modell

www.er-classic.de

Wir bieten alles aus einer Hand. Lackierarbeiten, Karosserie- und Motorenbau. Erschaffen Sie sich Ihren Traumwagen nach eigenen Vorstellungen oder wählen Sie aus unserem Angebot. Historischen Fahrspaß ERfahren Sie bei **ER-Classic**.

ER-Classic E.Rameder, Weinhütten 2, 91330 Eggolsheim (Germany)
Tel.: +49(0)9545-4428-204, Email: info@er-classic.de

Das kleine Schwarze - jetzt auch wieder für 12 Volt Klassiker.



Die schwarze Batterie und eine Auswahl aus 60.000 Original-Ersatzteilen finden Sie auf: www.partbob.com





Mercedes-Benz C 126 500 SEC
Bj. 1983 • Farbe: silbermetallic • Preis: 35.950 Euro



Mercedes-Benz W 111 230 S
Bj. 1966 • Farbe: schwarz • Preis: 42.890 Euro



Mercedes-Benz W 123 300 D
Bj. 1980 • Farbe: silberdistel • Preis: 22.550 Euro



Mercedes-Benz R 107 280 SL
Bj. 1983 • champagnermetallic • Preis: 69.000 Euro

www.alltime-stars.com

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.



Hast Du die Wahl, nimm Edelstahl, u.a. MB 190 SL Ponton, W110/111, W113, Adenauer etc. Gehen Sie auf Nummer sicher! Lieferung ab Hamburg, Rückgaberecht, pers. Ansprechpartner, rufen Sie uns an, Tel:+49 171 382 59 56, www.oldieglanz.de!

MORGAN



Morgan 4/4 Plus4, Motor überholt, 84477 km, 1588 cm³, Grün, EZ 07/70, **28888 €**, DaLeo-Ihr Autohändler, Tel. +49/22197618010, Inserats-ID 280083905



Morgan 4/4, Original-Zustand, H-Kennz., dt. Zul., 88 PS/65 KW, 26103 km, 1576 cm³, Grau, Metallic, EZ 03/73, Alufelgen, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **30000 €**, Autohaus H.A.S.E. GmbH, Tel. +49/20341799770, Inserats-ID 296213107



Morgan Plus 8, Speichenräder, 194 PS/143 KW, 37000 km, 3474 cm³, Grün, EZ 04/89, Alufelgen, **58888 €**, Autohaus Bad Oldesloe, Tel. +49/4531/4324321, Inserats-ID 296292494



Morgan Plus 8, schmale Karosserie, 150 PS/110 KW, 76625 km, Schwarz, EZ 12/76, Alufelgen, **69900 €**, Brüne Automobilhandelsges. mbH, Tel. +49/2018/ 5156826, Inserats-ID 287581794

MOSKOWITSCH

Moskowsitch, 50 PS/37 KW, 93800 km, 1488 cm³, Rot, EZ 06/63, **7450 €**, Fritsch Automobile, Tel. +49/36955629180, Inserats-ID 293934701



Datsun 280Z, Einspritzung, 170 PS/125 KW, 89550 km, 2800 cm³, Blau, Metallic, EZ 01/77, **16750 €**, Cartec GmbH, Tel. +49/72433679687, Inserats-ID 292844517



Opel Diplomat B 2.8E, Bj. 1969, top Zustand, 153.000 km, H-Kennz., ungeschweisst, rostfrei, **18.990,- €**, Ex-CH, perfekter Daily Driver, Bilder auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150



Opel Kapitän P, sehr schöne Patina, 90 PS/66 KW, 23056 km, 2586 cm³, Grau, EZ 03/60, HU/AU neu, **19500 €**, Automobilmanufaktur Kroh & Völlmar GbR, Tel. +49/56185092875, Inserats-ID 294210899



Opel Rekord A Caravan, TOP ORIGINAL, Bj. 1964, H-Kennz., **10.900,- €**, weitere Bilder u. Info auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150



Opel Kapitän 2.6 PL, 90 PS/66 KW, 117000 km, 2586 cm³, Schwarz, EZ 07/61, HU/AU neu, **13900 €**, Autohaus Wellssow GmbH, Tel. +49/2203/5650951, Inserats-ID 265713496



Opel Blitz, Feuerwehrauto, Partyauto, Spaßmobil, 69 PS/51 KW, 21000 km, 2586 cm³, Rot, EZ 12/64, MP3 **4450 €**, MF - Automobile, Tel. +49/2102/9530048, Inserats-ID 274780686



Opel P2 Caravan, Bj. 1961, vll. der BESTE, UNGESCHWEISST und ROSTFREI, 20.000 km, **19.900,- €**, Bilder u. Historie auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150

PORSCHE

Sammler sucht schönen **Boxter**, 1. Serie, wenig km, unfallfrei, Tel. 07073/4834

Seltene Ersatzteile günstig kaufen, www.autoteileluecke.de, Qualitätsgeprüfte Ersatzteile mit gültigem UPC/EAN Code für exclusive Fahrzeuge.



Porsche 911 SC 3.0 Targa, Bj. 1982, palisander, Leder, Fuchs-Felgen, **52.900,- €**, www.vanbargen.de, Claus Mirbach, Tel. 0170/8369 234, Markus Hecker, Tel. 040-688 77 929



Porsche 911 Turbo (930), Bj 1986, 102tkm, Motor vor ca. 5.000 km überholt, Leder, Klima, ESD, EFH **118.750,- Euro**, Tel. 07151-971235 oder unter www.irmscherclassics.de



Suche Recaro Rändelschraube Sportsitz der siebziger Jahre, (gemäß Bild). Wer so einen Sitz im Keller, Garage oder Dachboden hat ... Bitte alles anbieten unter Tel. 02191 / 52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen.



Porsche 944 Turbo Targa, 220 PS/162 KW, 159000 km, 2479 cm³, Silber, Metallic, EZ 05/86, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Scheckheftgepflegt, el. Seitenspiegel, Leder, **18999 €**, Horst Kohl Automobile, Tel. +49/8944251877, Inserats-ID 293718186



Den hat meine Mutter schon gefahren ...



Wir sorgen dafür, dass Ihr Schmuckstück seinen Wert behält.

In Ihrer Garage steht ein Stück Geschichte. Als Liebhaber rollender Raritäten wissen wir den Wert eines Klassikers zu schätzen – auch nach objektiven Kriterien! Wenn Sie einen kompetenten Partner suchen, der Ihre Leidenschaft für Oldtimer teilt, dann sind Sie bei uns richtig.

Ob Wertgutachten, Fahrzeugprüfung, Kauf & Verkauf oder Schadensfall: Bei uns ist Ihr Schätzchen in den besten Händen.

Altes Blech trifft neue Medien:



GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbh
Fon: 0711 97676-0
www.gtue-oldtimerservice.de
www.gtue.de

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Mercedes-Benz Pagode 280 SL, Bj. 1968, Schaltgetriebe, mit wenig Aufwand guter Daily Driver oder gute Restaurationsbasis, Farbkombination weiss/blau mit Hardtop, **Preis 54.000,- Euro**, Tel. 07151-971235 oder unter www.irmscherclassics.de



Mercedes-Benz 280 CE, sehr seltener Cabrioubau, Topzustand, 185 PS/136 KW, 187000 km, Blau, Metallic, EZ 03/82, Lederausstattung, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Alarmanlage, MP3 **10000 €**, Automobile am Pappelgrund, Tel. +49/1777315768, Inserats-ID 248528015

Mercedes-Benz 200, Top-Zustand, für Sammler, 109 PS/80 KW, 85000 km, 1977 cm³, Weiß, EZ 03/82, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **9990 €**, AS Autovermittlung, Tel. +49/71549989570, Inserats-ID 297006599



Mercedes W 126/500 SE, 1.Halter, Bj. 1983, SH-Mercedes, H-Kennz., 160.000 km, **12.900,- €**, weitere Bilder u. Historie auf: www.nicecars.de, Tel.0172-8760150



Mercedes-Benz SL 280 W107, Schalter, 185 PS/136 KW, 130000 km, 2746 cm³, Schwarz, EZ 03/81, Hardtop, Leder, Notsitzbank, Servolenkung, Alufelgen, **11500 €**, Classic-Mobile Wieting, Tel. +49/47479318222, Inserats-ID 297201412



Mercedes-Benz 190 W110 190D Heckflosse, 54 PS/40 KW, 130400 km, 1971 cm³, Grau, EZ 04/65, 9999 €, IXIDI GmbH, Tel. +49/61579168270, Inserats-ID 297121720

Mercedes-Benz 200, 1.Hd., 94 PS/69 KW, 131200 km, 1971 cm³, Rot, EZ 03/80, Servolenkung, Scheckheftgepflegt, **10990 €**, Seitz Automobile GbR, Tel. +49/77245869072, Inserats-ID 295382379



Mercedes-Benz W126/500 SEL, 2.Hd., Bj. 1990, 142.800 km, **15.900,- €**, Vollausst., schw., schw. Leder, mehr Bilder auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150



Mercedes Benz L319B, Camper-Wohnmobil, 65 PS/48 KW, 33960 km, 1900 cm³, EZ 10/58, **31900 €**, Klassische Fahrzeuge Mario Engels, Tel. +49/170/3475526, Inserats-ID 296863247

Ich suche ein altes Mercedes Cabrio zum richten, gerne ein 170er, 220er oder auch andere Typen. Zustand egal, auch Schrott oder zerlegt. Bitte rufen sie mich an: Tel. 07131/579275 oder Fax 579279, Handy 0171/7683296.



Richtig vorbereitet und versichert zur Rallye

Mit der Hamburg-Berlin-Klassik und der OCC-Küstentrophy warten zwei Top-Events

So langsam neigen sich die Monate der Oldtimerrallye-Saison dem Ende und es zeigte sich erneut, welcher Beliebtheit sich klassische Ausfahrten und Gleichmäßigkeitsfahrten erfreuen dürfen. Dank der faszinierenden Ausstrahlung dieser Veranstaltungen trauen sich neben echten Rallye-Profis auch immer mehr neue Rallye-Fans an den Start und bereichern die Starterfelder mit frischer Energie und beeindruckenden Fahrzeugen. Doch wer selbst noch nie hinterm Steuer oder auf dem "heißen Stuhl des Beifahrers" saß, ist erstmal skeptisch: Ist Oldtimerrallye-Fahren etwas für Jedermann und wie kann man sich angemessen vorbereiten? Nachfolgend deshalb eine kleine Auswahl an motorsportlichen Grundinformationen für alle, die möglicherweise schon im nächsten Jahre ihre Rallye-Premiere feiern möchten.



Welche Fahrzeuge sind Rallye-tauglich?

Ob der eigene Klassiker zur Teilnahme einer Rallye geeignet ist, entscheidet sich individuell nach den Vorgaben des jeweiligen Rallye-Reglements, das vom Veranstalter festgelegt wird. So gibt es Rallyes, die sich nur auf Oldtimer beschränken, viele bieten aber auch eine Teilnahme für z.B. Youngtimer an. Abgesehen von den Grundvoraussetzungen sollte das Fahrzeug natürlich auch aus technischer Sicht in der Lage sein, die vorgegebene Rallyestrecke pannenfrei zu bewältigen. Ein gründlicher Fahrzeugcheck

vorab sollte sicherstellen, dass auf Lenkung, Bremsen, Beleuchtung und Motor Verlass ist.

Wie müssen sich Fahrer und Beifahrer auf die Rallye vorbereiten?

Je nach Ehrgeiz bietet es sich an, vorab einige Informationen zu sammeln, was während einer Rallye alles auf einen zukommen kann. Neben dem Lesen des Roadbooks zum Auffinden der Strecke, spielen einzelne Zeitkontrollen auf der Strecke sowie Sonderprüfungen und Durchschnittsgeschwindigkeiten eine Rolle in der Rallyewertung. Viele Rallyeveranstalter bieten am Vortag einen Rallyelehrgang an, der über die Abläufe informiert. Insbesondere für Rallye-Neulinge gibt es also die Möglichkeit, sich unmittelbar vor Ort von Profis briefen zu lassen. Ein Roadbook darf gerne vorab schon einmal aus dem Bekanntenkreis organisiert werden: So kann sich insbesondere der Beifahrer mit den einzelnen Zeichen und dem Handling des Wegweisers vertraut machen.

Welches Rallye-Equipment ist sinnvoll?

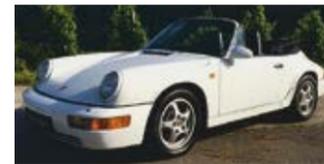
Oberste Priorität hat natürlich eine Uhr. Sie sollte unbedingt mit der Funkuhr des Veranstalters abgeglichen werden, da diese Zeit verbindlich für den gesamten Verlauf ist. Sinnvoll ist es außerdem, mindestens eine Stoppuhr dabeizuhaben sowie einen Wegstreckenzähler und einen Taschenrechner.

Übrigens: Auch bei einer Rallye können kleine Missgeschicke und Unfälle zu Schäden an den Fahrzeugen führen. Ob ausreichender Versicherungsschutz für das Fahrzeug während einer Rallye bzw. Gleichmäßigkeitsfahrt besteht, sollte im Vorwege mit der Versicherungsgesellschaft geklärt werden.

Suchen und finden auf autobild.de

Für weitere Fahrzeuginformationen geben Sie auf

autobild.de im Suchfeld die Inseratsnummer ein.



Porsche 964 Carrera 4 Cabriolet, Erstausslieferung Europa 12/91, 1.Hd., original 47500 km, Farbkombination weiss/schwarz, unfallfrei, Erstlack, **Preis 76.950,- Euro**, Tel. 07151-971235 oder unter www.irmscherclassics.de



Porsche 911/964 Carrera2 Targa, Urmodell, 1.Hd., 250 PS/184 KW, 39300 km, 3600 cm³, Weiß, EZ 06/90, Servolenkung, Alufelgen, Zentralverriegelung, Wegfahrsperre, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, **119900 €**, Hans Schlund Automobile, Tel. +49/8944313146,

Inserats-ID 287240487



Suche immer noch Recaro Bucket Sportsitz, der siebziger Jahre für Porsche 911 oder BMW (gemäß Bild). Wer hat so einen Sitz im Keller oder in der Garage... Bitte alles anbieten unter Tel. 02191/52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen.



Porsche 911 3.2 Carrera Targa, Urmodell, H-Kennz., 231 PS/170 KW, 169813 km, 3125 cm³, Rot, EZ 01/84, HU/AU 06/18, Alufelgen, Sportpaket, Sportfahrwerk, Sportsitze, el. Seitenspiegel, **48911 €**, Adenauer's „SL-Motors“, Tel. +49/71212637897, Inserats-ID 295561103



Porsche 911 Carrera 3.2, 218 PS/160 KW, 31901 km, 3200 cm³, Grau, Metallic, EZ 04/89, Alufelgen, el. Sitze, Zentralverriegelung, Scheckheftgepflegt, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, Lederlenkrad **126000 €**, 11erEcke GmbH & Co. KG, Tel. +49/91291479220, Inserats-ID 293913409



Porsche 993 tiptronic, Vollausst., Exklusivabtlg., SH, dt. Fahrzeug, Bj. 1994, **47.993,- €**, neuer KD. (4.000,- €), mehr Bilder u. Info auf: www.nicecars.eu, Tel. 0172-8760150



Porsche 924S Exklusiv, HU/AU neu, 160 PS/118 KW, 120664 km, 2449 cm³, EZ 04/88, Klimaanlage, Servolenkung, Alufelgen, Scheckheftgepflegt, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **17900 €**, Auto Adam, Tel. +49/21192841183, Inserats-ID 294546544



Porsche 356C Cabrio, 95 PS/70 KW, 5250 km, 1571 cm³, Blau, EZ 07/64, **179000 €**, Autohaus Feistle GmbH, Tel. +49/82947029039,

Inserats-ID 277664052



Porsche 928, 239 PS/176 KW, 50000 km, 4474 cm³, Gold, Metallic, EZ 07/79, **16990 €**, Volkswagen Zentrum Aachen, Tel. +49/24151837709, Inserats-ID 287920193



Porsche 911 3.2 Carrera Cabrio, Urmodell, H-Kennz., Top-Zustand, 207 PS/152 KW, 223800 km, 3200 cm³, Weiß, EZ 01/86, Klimaanlage, Alufelgen, Zentralverriegelung, HU/AU neu, el. Seitenspiegel, **47911 €**, Autohaus Zuth, Tel. +49/64714468, Inserats-ID 293359577



Suche Porsche 911 3.0L, Bj. 1976/77, nur mit 147 KW (200 PS), im gepflegtem Zustand, Tel. 02191/ 52722 oder auf AB eine Nachricht hinterlassen.

AUTO BILD Klassik Markt

Online-Anzeigen

Für Privatleute zwei Inserate gratis!

klassikmarkt.autobild.de



»Alle verwenden
Kunzer Booster,
nur ich nicht, weil ich
ein **Esel** bin!«



KUNZER
Qualität verbindet

Tel. 08121/2200 • info@kunzer.de • www.kunzer.de

RENAULT



Renault Estafette, Microbus, Fensterbus, Werbefahrzeug, 39 PS/29 KW, 83600 km, 1280 cm³, Rot, EZ 01/77, AHK, **19900 €**, Er-classic, Tel. +49/95452939183, Inserats-ID 296597205

ROLLS ROYCE

Rolls-Royce Silver Shadow II, H-Kennz., 212 PS/156 KW, 109000 km, Weiß, EZ 06/78, Schiebendach, Klima, Servo, el. Sitze, Zentralverriegelung, el. Seitenspiegel, **9999 €**, R/K Automobile, Tel. +49/21272580727, Inserats-ID 295339587



Rolls Royce Corniche Mulliner Park Ward 2-door saloon, Bj. 1970, „Jahreswagen-Zustand“, **49.900,- €**, www.vanbargen.de, Claus Mirbach, Tel. 0170/8369 234, Markus Hecker, Tel. 040-688 77 929

Rolls-Royce Corniche, 200 PS/147 KW, 56200 km, 6750 cm³, Weiß, EZ 01/84, HU/AU neu, **65000 €**, Scuderia Sportiva Colonia, Tel. +49/2219/7135149, Inserats-ID 285749639



Rolls-Royce Silver Shadow II, H-Kennz., 199 PS/146 KW, 207849 km, 6681 cm³, Schwarz, EZ 01/79, Klimaanlage, Servo, el. Sitze, Zentralverriegelung, Armlehne, **8800 €**, R/K Automobile, Tel. +49/21272580727, Inserats-ID 296759484



Rolls-Royce Corniche Cabrio, H-Kennz., 211 PS/155 KW, 44850 km, 6750 cm³, Weiß, EZ 05/79, Klimaanlage, Servolenkung, el. Sitze, Tempomat, Nichtraucherfahrzeug, **59500 €**, R/K Automobile, Tel. +49/21272580727, Inserats-ID 262934254

AUTOMOBILIA AUKTION LADENBURG
18./19. NOVEMBER 2016



Franciscanor 1949 CONDUCTEUR 24
Louis Rosier

AUTOMOBILI SERVIZIO
Alfa Romeo

Klaus Ludwig Porsche 956

Kataloge bestellen unter:
Automobilia Auktion Ladenburg - Tel. 0049 (0) 6203-987777
www.autotechnikauktion.de - info@autotechnikauktion.de



Trabant P601S, sehr gepflegt, 26 PS/19 KW, 45141 km, 594 cm³, Beige, EZ 04/88, HU/AU neu, **3500 €**, Autohaus Eschlberger, Tel. +49/8654/63747, Inserats-ID 284205649



Trabant Trabant 601S Kombi, Liebhaberstück, 26 PS/19 KW, 82000 km, Weiß, EZ 11/81, Nichtraucherfz., **3990 €**, Automobilhandel Weirauch, Tel. +49/34327784256, Inserats-ID 296378223

TRIUMPH



Triumph TR4 Roadster, Motor, Getriebe und Overdrive neu, Racinggreen, Leder. Läuft sehr schön, **29.900,- €**, www.vanbargen.de, Claus Mirbach, Tel. 0170/8369 234, Markus Hecker, Tel. 040-688 77 929



Triumph TR 2, 2136 ccm, 90 PS, Bj. 1955, 15.000 km, Leder, perfekte Restauration, Bestzustand. **44.900 EUR**, Tel. 0162/9069612



Triumph 2000 TC, 69000 km, Rot, EZ 07/73, **6900 €**, Christoph Dorscheid Sportwagen GmbH, Tel. +49/68979418327, Inserats-ID 296278129

UAZ



UAZ 469, Top, Originalzustand, 1.Hd., Militärfahrzeug, 76 PS/56 KW, 24428 km, Grün, EZ 01/85, Allrad **5200 €**, Autohof, Tel. +49/34721149406, Inserats-ID 295841354

VOLVO

VOLVO-TEILE

Online-Shop:
ersatzteile-wug.de

WAGNER & GÜNTHER

Tel. 040/734736-0 • mail@w-and-g.de
Billwerder Ring 9 • 21035 Hamburg



Volvo 164, 131 PS/96 KW, 481784 km, 3000 cm³, Blau, Metallic, EZ 06/72, Servolenkung, Alufelgen, AHK, Navigationssystem Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, Lederlenkrad **7490 €**, Autosalon Neuss, Tel. +49/21311760020, Inserats-ID 288863449



Volvo P1800 ES, Autom., 121 PS/89 KW, 160000 km, 1798 cm³, Blau, Metallic, EZ 06/73, HU/AU neu, **24900 €**, Eckstein Automobile, Tel. +49/2777/4599097, Inserats-ID 296447170



Volvo 121 B18, sehr guter Zustand, 75 PS/55 KW, 139763 km, 1780 cm³, Schwarz, EZ 03/65, Nichtraucherfahrzeug, **16800 €**, Der Autojäger, Tel. +49/4046082769, Inserats-ID 296926189



Volvo 544 B18, 75 PS/55 KW, 165000 km, 1798 cm³, Blau, EZ 01/61, AHK, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **12900 €**, Eckstein Automobile, Tel. +49/27774599097, Inserats-ID 296447177



Volvo 244 DLS, 101 PS/74 KW, 162400 km, 2100 cm³, Grün, EZ 01/78, HU/AU neu, **6900 €**, GENEX Automobile und Technik, Tel. +49/34292449634, Inserats-ID 287482787



Volvo P1800S Kuhhorn Coupé, 97 PS/71 KW, 122443 km, 1800 cm³, Rot, EZ 07/64, HU/AU neu, **23900 €**, Alltagsklassiker, Tel. +49/22828683999, Inserats-ID 297209278



Volvo, 75 PS/55 KW, 89700 km, 1780 cm³, Blau, EZ 01/62, Garantie, HU/AU neu, **12990 €**, E.Erdmannsky GmbH, Tel. +49/51414030476, Inserats-ID 294779352



Volvo P544, 65 PS/48 KW, 70000 km, 1600 cm³, Blau, EZ 10/61, Lederausstattung, **11450 €**, Domke Automobile, Tel. +49/45158623507, Inserats-ID 286744538

VW

Vekaufe VW-Käfer-Ovali, EZ 05/57, restauriert, Polarsilber, Gutachten 21.000 €, **VB 18.500 €**, Tel. 07073/4834



Käfer Cabrio's, (30 Stück) zu verkaufen, alle schön restauriert, auch Teile, und Vermietung. www.kevermobiel.nl oder Tel. 0031-6-20927119 Bad Bentheim



VW Vento GL, Youngtimer, Bj. 12/92, TÜV 02/18, 190tkm, techn. und optisch ok., Glasdach, AHK, ZV, Autom. 1.8i, 90 PS/60 KW, **2.900 €**, zus. Alufelgen mit Sommerreifen, 4x M+S-Räder zu verk., Tel. 05241/27470



„AUGEN AUF BEIM KÄFER CABRIO-/KARMANN GHIA-KAUF!“ Jedes 2. Käfer Cabrio/Karmann Ghia ist unsachgemäß restauriert!! Vertrauen Sie dem OSNABRÜCKER VW CLASSIC COMPETENCE CENTRUM. Die Fachleute für alle Klassiker aus Osnabrück, 49084 OSNABRÜCK, NARUPSTRASSE 66, TEL. 0541/9638819, acker-classic.com



VW Golf Cabriolet Karman, 72 PS/53 KW, 150000 km, 1595 cm³, Grau, Metallic, EZ 07/88, Alufelgen, Sportsitze, **4790 €**, Akar Automobile, Tel. +49/20993823888, Inserats-ID 296537915



VW Käfer 1302 Cabrio, 50 PS/37 KW, 1570 cm³, Blau, EZ 10/71, fahrbereit, ohne TÜV, hat Rost, AHK, **7890 €**, Autohaus Wellssow GmbH, Tel. +49/22035650951, Inserats-ID 295380127



VW Käfer Cabrio 1303, 50 PS/37 KW, 104800 km, 1570 cm³, Silber, Metallic, EZ 01/79, Alufelgen, Nichtraucherfahrzeug, Sportsitze, **26900 €**, Autocenter Neuss GmbH & Co. KG, Tel. +49/8561/913690, Inserats-ID 288984987

RADIO OLDTIMER

NEU! NEU! NEU!
WERDEN SIE CLUBMITGLIED BEI RADIO OLDTIMER

RADIO OLDTIMER - die STIMME Ihres Clubs: Für alle Oldtimer-Clubs/Youngtimer-Clubs!

RADIO OLDTIMER bietet allen Branchen-Clubs in Deutschland und im deutschsprachigen Ausland Club-Mitgliedschaften an.

Der Start ist für den 01.01.2017 geplant.

Infos und Anmeldung unter:
www.radio-oldtimer.de/club-mitgliedschaft

www.radio-oldtimer.de



VW T2, 7-Sitzer, Top-Zustand, 67 PS/49 KW, 107400 km, 1970 cm³, Grün, EZ 12/76, HU/AU neu, **19900 €**, Autocenter Gehrman GmbH, Tel. +49/36721259235, Inserats-ID 296981283

VW Golf Cabrio, US-Model, 95 PS/70 KW, 172716 km, 1760 cm³, Weiß, EZ 12/87, Servolenkung, Klimaanlage, Tempomat, Alufelgen, Sportfahrwerk, Sportsitze, **6950 €**, IK Car Service und Beratungsgesellschaft UG, Tel. +49/68979418094, Inserats-ID 289739752



VW Golf Cabrio, Etienne Aigner, restauriert, 98 PS/72 KW, 181200 km, 1781 cm³, Grün, Metallic, EZ 07/90, Servolenkung, Alufelgen, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **8499 €**, Müller Automobile, Tel. +49/27150145223, Inserats-ID 292846398

Bavarian Crono
exklusive
Tacho-Armbanduhren
Typ: Golf I GTL ab 1976



189,- €
Handgefertigt »Made in Germany« mit Swiss Made Uhrwerk.
www.bavarian-crono.de | Tel. +49 96 24-93 14 94
Hirschwald 8-9 | 92266 Ensdorf | Germany



VW T1 Bulli, 15 Fenster, 44 PS/32 KW, 200000 km, Orange, EZ 01/69, **29900 €**, Automobile Hans-Jürgen Füller, Tel. +49/26305019438, Inserats-ID 287582898

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss: Wegen Währungschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.

Rolls-Royce Silver Spirit, 113500 km, Silber, Metallic, EZ 01/83, Klimaanlage, Servolenkung, Armlehne **15985 €**, Bauer Automobile, Tel. +49/6201599088, Inserats-ID 295807156



Rolls-Royce Wraith II, Sammlerzustand, 250 PS/184 KW, 50000 km, 6750 cm³, Schwarz, EZ 07/79, Servolenkung, Zentralverriegelung, Navigationssystem, Klimaautom., Sthzg, Nichtraucherfahrzeug, **49900 €**, Autohaus Köln Bonn, Tel. +49/22035650953, Inserats-ID 282697606

SIMCA

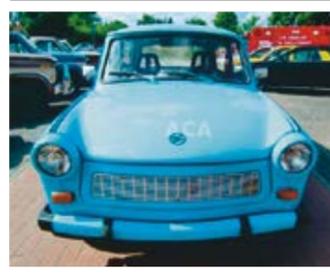


Simca Aronde Commerciale, 45 PS/33 KW, 100000 km, Weiß, EZ 06/60, **7800 €**, Automobilia-Fabrik, Tel. +49/1791231707, Inserats-ID 220624531

TRABANT



Trabant P60, in gutem Zustand, Sonderlackierung, 23 PS/17 KW, 76000 km, 595 cm³, Grün, Metallic, EZ 01/63, **2000 €**, Automobile am Pappelgrund, Tel. +49/1777315768, Inserats-ID 203112134



Trabant 601 Kombi, neue Allwetterreifen, 26 PS/19 KW, 59990 km, 594 cm³, Blau, EZ 07/82, AHK, **2499 €**, Autocenter-Ahrensfelde, Tel. +49/3058897056, Inserats-ID 291955398

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss: Wegen Währungschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.

Rostsanierer und Grundierer in Einem!
epoxy BRUNOX
X 2-mal auftragen
kein Abwaschen



www.brunox.swiss
Info: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH,
Adlzreiter Str. 13, DE-85051 Ingolstadt, Tel. 0841 961 29 04



VW T2, 8-Sitzer, 50 PS/37 KW, 99523 km, 1584 cm³, Braun, EZ 05/78, restauriert, HU neu, **21890 €**, Paolino Automobile, Tel. +49/26228979082, Inserats-ID 296247329

Damit Ihr Liebling nicht überfettet.



Das Drehzahlrelais für Porsche 911 und 60.000 weitere Original-Ersatzteile finden Sie auf:
www.automotive-tradition.com



VW Käfer 1200, 34 PS/25 KW, 43485 km, 1184 cm³, Weiß, Metallic, EZ 07/69, Scheckheftgepflegt, Nichtraucherfahrzeug, Stahlschiebedach, HU/AU neu, **6500 €**, P.B. Automobile, Tel. +49/5231/4509929, Inserats-ID 297281200



VW Käfer 1200 Jubi, Bewertung 1-, H-Zul., 143 PS/105 KW, 23744 km, 1957 cm³, Grau, EZ 11/85, Alufelgen, HU/AU neu, **33990 €**, Autohaus Kollmer GmbH, Tel. +49/23079308179, Inserats-ID 296544155



VW T2 Westfalia Camper Pop Up T2 A/B, 66666 km, Orange, EZ 07/72, HU/AU neu, **31990 €**, Caronics - Cars & Electronics, Tel. +49/62059079452, Inserats-ID 273415104



VW Scirocco GT, 1.Hd., Top Zustand, 75 PS/55 KW, 37073 km, Silber, Metallic, EZ 06/79, Alufelgen, Garantie, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **13990 €**, Gebrauchtwagen-Outlet, Tel. +49/6187/9928158, Inserats-ID 206089469



VW Käfer 1303 Cabriolet, H-Kennz., Originalfarbton, 50 PS/37 KW, 160000 km, 1600 cm³, Blau, Metallic, EZ 07/79, Garantie, **29900 €**, Handelshaus GmbH, Tel. +49/21516170194, Inserats-ID 296283522

memminger
www.feine-cabrios.de
+ Premium-Ersatzteile



Tel. +49-(0)8453-347 467



VW Golf I Cabriolet GLS, H-Zul., 69 PS/51 KW, 181245 km, 1439 cm³, Weiß, Alufelgen, Radio, EZ 03/80, **6749 €**, Auto-Kraul GmbH, Tel. +49/3887-251555, Inserats-ID 296163210



VW Käfer 1300, Typ 11, Autom., 2.Hd., 39 PS/29 KW, 68750 km, 1279 cm³, Weiß, EZ 07/69, AHK, Scheckheftgepflegt, Stahlschiebedach, HU/AU neu, **19900 €**, Autohaus Wolfsburg Hotz und Heitmann GmbH & Co. KG, Tel. +49/53613887103, Inserats-ID 291034148



VW T3 Multivan 2.1, 95 PS/70 KW, 246000 km, 2095 cm³, Rot, EZ 12/88, G-Kat, Klappdach, Servolenkung, AHK, Panoramadach, **11500 €**, Autohaus Brosi, Tel. +49/7022213727, Inserats-ID 290562109



VW T2, Wohnmobil, 69 PS/51 KW, 121000 km, 2000 cm³, Grün, EZ 04/76, Nichtraucherfahrzeug, **28500 €**, Auto Müller UG (Haftungsbeschränkt), Tel. +49/77212929744, Inserats-ID 289694649



VW T1, Doppelkabine, 44 PS/32 KW, 200000 km, Weiß, EZ 02/64, Wertanlage, **23900 €**, Automobile Hans-Jürgen Füller, Tel. +49/26305019438, Inserats-ID 287213862



VW Käfer 1303 Cabrio, 50 PS/37 KW, 88183 km, 1184 cm³, Bronze, Metallic, EZ 04/78, **26990 €**, Delalic & Kiefer Automobile, Tel. +49/61062877521, Inserats-ID 287280260



VW Käfer 1200, top Zustand, 34 PS/25 KW, 114200 km, 1184 cm³, Rot, EZ 01/73, Nichtraucherfahrzeug, ohne Rost, **9490 €**, Gehrmann Automobile GmbH, Tel. +49/75244679228, Inserats-ID 290011024



VW T2-A, Doppelkabine, restauriert, traumhaft schön, 50 PS/37 KW, 19033 km, 1570 cm³, Blau, EZ 12/70, Nichtraucherfahrzeug, HU/AU neu, **36990 €**, Anton Goran Lang, Tel. +49/73094029147, Inserats-ID 296309637

VW T1 Bus, 34 PS/25 KW, 92500 km, EZ 11/61, **42900 €**, Autotechnik Rudi Meyer, Tel. +49/4474/8989073, Inserats-ID 294004275



VW Karmann Ghia Cabrio, Kalifornien-Import, 50 PS/37 KW, 125000 km, 1600 cm³, Schwarz, EZ 07/72, Leder, schwarz, **15000 €**, E.A.F. Trader, Tel. +49/20252806457, Inserats-ID 296586022



VW Käfer 1300, 44 PS/32 KW, 102000 km, 1276 cm³, Blau, EZ 04/71, **9500 €**, Autohaus Abendroth GbR, Tel. +49/36205229044, Inserats-ID 289346523



Hast Du die Wahl, nimm Edelstahl! u.a. VW Käfer, KG Typ 14/34, Typ 3, VW Bus T1/2 etc. Gehen Sie auf Nummer sicher! Lieferung ab Hamburg, Rückgaberecht, pers. Ansprechpartner, rufen Sie uns an, Tel. +49/171 382 59 56, **www.oldieglanz.de**



Wartburg 311, 50 PS/37 KW, 100000 km, 992 cm³, Blau, EZ 01/65, **2400 €**, Kfz-Handel Steffen Lange, Tel. +49/35417029054, Inserats-ID 290191803



Wartburg 353, 50 PS/37 KW, 23368 km, 992 cm³, Beige, EZ 09/87, **2500 €**, Kfz-Handel Steffen Lange, Tel. +49/35417029054, Inserats-ID 292874229



Wartburg 353, Chrommodell, H-Kennz., 50 PS/37 KW, 72000 km, 993 cm³, Braun, EZ 10/83, **4500 €**, Autohaus Herrmannsdorf GmbH, Tel. +49/3420/3699451, Inserats-ID 295046232



Wartburg 353 Tourist, Original, 1.Bes., DDR-Kaufpapiere, 50 PS/37 KW, 59900 km, 993 cm³, Grün, EZ 12/83, Scheckheftgepflegt, **5555 €**, Auto Schultz, Tel. +49/33056432545, Inserats-ID 297258273



Wartburg 353W, 50 PS/37 KW, 66411 km, 993 cm³, Rot, EZ 07/86, Panoramadach, HU/AU neu, **8800 €**, Auto Borvitz, Tel. +49/34293549589, Inserats-ID 285411991



Wartburg 353W, 50 PS/37 KW, 21500 km, 1000 cm³, Grün, EZ 07/86, HU/AU neu, **8900 €**, GENEX Automobile und Technik, Tel. +49/34292449634, Inserats-ID 287482795



Aktion: Vier zum Preis von Zwei, 205/70R14 95V Blockley Radial DOT 2014 d.h. Satzpreis nur 518,- €, passend f. DB / BMW / Opel / Alfa u.v.m. Zwischenverkauf vorbehalten, **www.reifen-technik.eu** oder per E-Mail **hkt@reifen-technik.eu**

TK-Carparts



Beratung, Ersatzteile, Zubehör, Reproduktionen und Teile aus eigener Herstellung für: VW Käfer, VW Bus T2, VW Bus T3 und T3 Syncro
www.tk-carparts.de
Fa. Thomas Koch, Wolfslochstr.72, 66482 Zweibrücken, Tel. 06332-485848 Fax: 06332-485880, mail@tk-carparts.de

SONSTIGES

Ich kaufe gerne Ihren Oldtimer. Bitte bieten Sie mir alles an. Bin auch interessiert am Ankauf von ganzen Sammlungen. Auch hochwertige Restaurationsobjekte und Scheunenfunde. Tel. 07131/579275 oder Handy 0172/7683296 oder schicken Sie mir ein email an **be.weiss@t-online.de**



ALTE REKLAMESCHILDER, PLAKATE und sonstige REKLAMEOBJEKTE von privat gesucht, alle Themen und Preisklassen, kaufe auch Sammlungen, **dsml.schmitt@arcor.de** oder 07243/535995

ZUBEHÖR



Kennzeichenwechsel in Sekundenschnelle! 2 Systeme, unzählige Möglichkeiten. Außerdem führen wir Oldtimer-Accessoires und Rallyezubehör. Alle Infos und Onlineshop unter:
www.oldtimerkennzeichen.de

www.autobild-sportscars.de

WERK34
Und Deine Legende lebt!



Händleranfragen erwünscht!

Werk 34
Und Deine Legende lebt!

Volkswagenhaus Heussner & Stauber GmbH & Co. KG
Ersatz- und Tuningteile für luft- & wassergekühlte Volkswagen
Fon +49 (0) 55 43 / 94 11 0
info@werk34.de • www.werk34.de

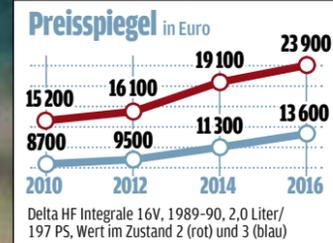


Zwischen Klasse und Masse



Rot-Wild: In den 80ern ließ der Delta HF Integrale den Schotter spritzen

Lancia gehört zu den spannendsten Marken der Welt. Wie begehrt und wertvoll ihre Klassiker sind, hat vor allem damit zu tun, wann sie gebaut wurden – und wie viel Fiat drinsteckt



Die Pistensau

Rallye-Erfolge in den 80er-Jahren verdankt der Delta HF Integrale seine Popularität. Das Angebot ist überschaubar, die Preise ziehen kräftig an. Gute Autos werden in Kürze über 25 000 Euro kosten. Sammler suchen bevorzugt nach seltenen Sondermodellen wie „Giallo Ginestra“, „Verde York“, „Dealers Collection“ oder „Edizione Finale“. Die sind zum Teil schon deutlich über 50 000 Euro wert.



Wer italienische Autos mag, verfällt beim Stichwort Lancia in Verzückung – oder stürzt in eine tiefe Depression. Denn so sehr die Marke für technischen Pioniergeist und epochales Design berühmt ist, steht sie auch für den Niedergang charismatischer Klein-

hersteller unter dem Dach großer Konzerne. Entsprechend zwiespalten ist der Markt: Während Klassiker aus der Zeit vor dem Fiat-Einstieg 1969 begehrt und oft teuer sind, bleiben Nachfrage und Wertzuwachs bei Modellen aus der Zeit danach meist gering. „Der schleichen-

de Tod der Marke hat Lancia nicht sexier gemacht“, sagt Marius Brune vom Marktbeobachter Classic Data. Bei Namen wie Aurelia oder Flaminia bekommen Oldtimerfans glänzende Augen, und zwar zu Recht. Mit diesen Modellen setzten die Italiener konzeptionelle und stilistische Trends. Das Aurelia-Coupé B 20 GT, erster Vertreter der Gran-Turismo-Idee, kostet inzwischen selbst in mittelmäßigem Zustand knapp über 100 000 Euro; offene Varianten sind in Fantasie-Regionen abgewandert.

Erschwinglicher sind 60er-Jahre-Ikonen wie die Flaminia-Limousine, mit der Hausstylist Pininfarina die Trapezform als Gestaltungselement im

Automobilbau etablierte (ab 25 000 Euro). Das Coupé, von dem der Designer selbst sagte, dieses Auto wolle er im Himmel fahren, wird ab 40 000 Euro gehandelt. Beide sind allerdings selten und sprechen laut Brune nur eine kleine Kenner-Szene an. Das macht Preissprünge eher unwahrscheinlich.

Hoch gehandelt werden, unabhängig vom Baujahr, sportliche Modelle mit Zagato-Karosserie: technische Finesse, stilistische Extravaganz und kleine Stückzahl sind der Stoff, aus dem (nicht nur bei Lancia) Sammler-Träume sind – und damit auch die von Spekulanten. Für Renditejäger kaum in Frage kommen indes Lancia der

70er- und 80er-Jahre. Ausnahme: Modelle, bei denen Rallye-Ruhm im Spiel ist, wie beim Mittelmotor-Keil Stratos, der auf die halbe Million zusteuert, oder beim Delta HF Integrale, der mehr als das Fünffache eines Standardmodells der Baureihe kosten kann.

Faustregel für alle Autos jenseits der Rallye-Ikonen: Je en-

ger die Fiat-Verwandtschaft, desto geringer der Wertzuwachs. Das Positive daran: Bei zahlreichen Youngtimern kommt man noch für vierstelligen Summen zum Zug. Das macht Lancia nicht zuletzt für Szene-Einsteiger interessant, die abseits des Mainstreams unterwegs sein möchten.

Martin Puthz

Der Fiat-Tempra-Zwilling (1989-2000) gehört zu den Opfern der Abwrackprämie, mit der 2009 der Neuwagenverkauf angekurbelt werden sollte. Klassiker-Chancen? Gering bis nicht vorhanden. Selbst ordentliche Autos kosten weniger als einen Tausender.



1) Wert von Autos im Zustand 3

Der Günstigste
700 Euro
Dedra 1,6

Der Teuerste
890 000 Euro
Aurelia B24 Spider

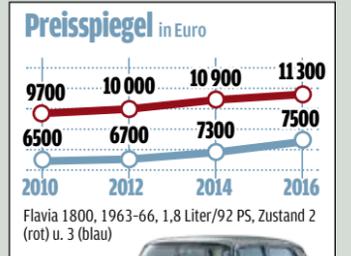


2) Wert von Autos im Zustand 2

50 Aurelia Spider, mehr als ein Viertel der Gesamtproduktion, liegen auf dem Meeresgrund: Sie versanken 1956 mit der „Andrea Doria“ vor der Ostküste der USA. Auch der Wert des stilistisch sehr ähnlichen, 521-mal gebauten Convertible ist stark gestiegen, es wird aber noch für weniger als die Hälfte gehandelt.

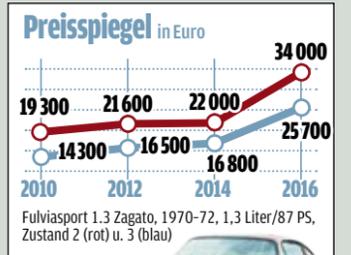
Der Tabubrecher

In Italien war die Flavia-Limousine mit der plumpen Pontonform 1960 ein nationales Ereignis, bei uns teurer als ein Mercedes – und nicht zuletzt deswegen erfolglos. Den historischen Rang des Tabubrechers Flavia (erster Lancia mit Vorderradantrieb und Boxermotor!) weiß nur ein kleiner Kreis von Liebhabern zu würdigen, der Wertzuwachs ist kaum der Rede wert. Etwas gefragt und rund doppelt so teuer sind Coupé (Pininfarina) und Cabrio (Vignale).



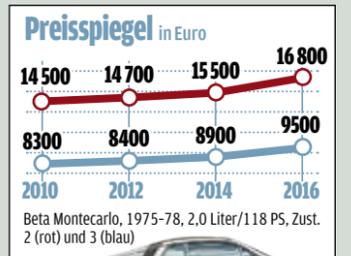
Der Leichtathlet

Die Kreationen des Mailänder Karosserieschneiders Zagato lösen bei Designfans mit Italien-Faible starke Kaufreflexe aus. Billig waren sie daher nie. Den jüngsten Preissprung erklärt Classic Data damit, dass Investoren zunehmend auch die Ränder des Marktes nach Raritäten abgrasen. Die 1,3-Liter-Fulvia im Sportdress kostet inzwischen doppelt bis dreimal so viel wie ein Fulvia Coupé von der Stange. Am gefragtsten: frühe Autos mit Alukarosserie.



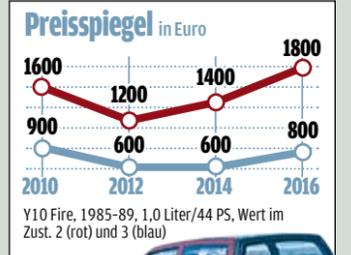
Der Mittelstürmer

Mitte der 70er-Jahre wird der keilförmige Sportwagen zum Spielball der Konzernpolitik. Eigentlich soll der Beta Montecarlo das Fiat-Zeichen tragen, doch dann wird das von Pininfarina entwickelte Konzept an Lancia weggedrückt. Von 78 bis 81 ruht die Produktion mangels Verkaufserfolg. Nach einem zweiten Anlauf kommt 1984 das endgültige Aus. Die Wertsteigerung des 7582-mal gebauten Mittelmotor-Coupés beschleunigt sich gerade.



Der Luxuszweig

1985 schreibt Lancia – wieder mal – Automobilgeschichte: Der Y10 begründet das Segment der Lifestyle-Minis. Alcantara-Polster und Luxus-Extras versüßen das Leben, die schwarze Heckklappe setzt einen optischen Akzent. Für gut erhaltene Exemplare entwickelt sich langsam ein Liebhabermarkt, bei Redaktionsschluss waren bundesweit allerdings keine 20 Autos im Angebot. Der extrem seltene Turbo (85 PS) kann bis zu 4000 Euro kosten.



3000 Old- und Youngtimerpreise

Die Preise der wichtigsten Klassiker auf acht Seiten - mit Tendenz! Das reicht Ihnen nicht? Kein Problem: Unsere Preisfinder-App bringt 25 000 Preise tagesaktuell aufs iPhone - im App Store



Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr von bis	Zustand 2	3	4	Tendenz
ABARTH								
Fiat 595 SS	Lim.	32	594	1964 1971	27 800	18 500	k. A.	↗
Fiat 1000 TC	Lim.	68	982	1963 1967	30 000	22 000	8700	↗
Fiat OT 1000	Cpé.	68	982	1965 1970	19 000	11 000	6500	↗
124 Abarth Rally	Cab.	128	1756	1972 1974	56 000	42 000	25 000	↗
AC								
Ace	Rdstr.	87	1971	1953 1963	228 000	177 000	107 000	↗
Aceca	Cpé.	86	1991	1954 1962	156 000	104 000	61 000	↗
Cobra 427	Rdstr.	395	6989	1965 1967	1000000	740 000	k. A.	↗
ALFA ROMEO								
1900	Lim.	80	1884	1950 1954	28 200	19 200	10 900	↗
1900 C Super Sprint	Cpé.	115	1975	1955 1958	190 000	120 000	70 000	↗
Giulietta Sprint	Cpé.	80	1290	1959 1963	42 300	25 400	15 800	↗
Giulietta Sprint Speciale	Cpé.	100	1290	1957 1962	105 800	71 400	36 000	↗
Giulietta	Lim.	50	1290	1955 1959	20 100	12 200	5100	↗
Giulietta TI	Lim.	74	1290	1961 1963	16 200	11 100	4300	↗
Giulietta Spider	Cab.	65	1290	1955 1958	75 400	46 200	28 400	↗
Giulietta Spider Veloce	Cab.	90	1290	1960 1962	79 000	49 200	30 500	↗
2600	Lim.	130	2584	1964 1969	21 200	12 500	6200	↗
2000	Lim.	132	1962	1971 1977	14 700	8700	4600	↗
2000 Spider	Cab.	115	1975	1958 1961	61 700	43 700	22 600	↗
2600 Spider	Cab.	145	2584	1962 1965	115 000	85 000	49 000	↗
Giulia TI	Lim.	92	1570	1963 1967	17 200	10 900	4500	↗
Giulia 1300	Lim.	78	1290	1964 1971	12 400	7600	2700	↗
Giulia 1300 TI	Lim.	82	1290	1965 1972	17 900	10 100	3500	↗
Giulia Super 1,3	Lim.	89	1290	1972 1974	12 700	7900	3300	↗
Giulia Nuova Super 1.6	Lim.	102	1570	1974 1977	14 600	8400	2900	↗
1300 Sprint	Cpé.	80	1290	1963 1965	26 500	18 900	9500	↗
Giulia Sprint GT Veloce	Cpé.	109	1570	1966 1968	25 900	17 900	7600	↗
Giulia Spider	Cab.	92	1570	1962 1965	54 600	38 100	18 200	↗
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1966 1970	22 500	14 700	6800	↗
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1970 1975	19 500	12 000	6200	↗
GT 1600 Junior	Cpé.	109	1570	1972 1975	20 300	12 800	6000	↗
1750 GT Veloce	Cpé.	118	1779	1967 1969	25 000	17 100	7600	↗
2000 GT Veloce	Cpé.	132	1975	1971 1977	24 200	16 700	8100	↗
Montreal	Cpé.	195	2593	1970 1977	75 000	50 000	39 600	↗
Alfetta	Lim.	122	1779	1972 1975	8100	5200	1900	↗
Alfetta GTV 2000	Cpé.	121	1962	1976 1978	12 000	7300	2400	↗
GTV 6 2.5	Cpé.	158	2464	1980 1986	18 900	11 600	6000	↗
Alfasud	Lim.	63	1186	1971 1973	5800	3200	1100	↗
Alfasud Sprint	Cpé.	76	1286	1976 1979	9500	7000	1800	↗
Alfasud Sprint 1,5	Cpé.	105	1490	1983 1987	7900	4800	1600	↗
1600 Spider (Duetto)	Cab.	109	1570	1966 1968	28 200	19 900	10 200	↗
Spider 1300 Junior	Cab.	89	1290	1968 1970	25 400	17 900	9200	↗
1750 Spider Veloce (Fastb.)	Cab.	118	1779	1969 1972	17 800	12 600	6100	↗
2000 Spider Veloce	Cab.	132	1962	1971 1975	19 800	14 000	6800	↗
Spider 1600 Junior	Cab.	109	1570	1972 1974	17 600	12 600	6100	↗
2000 Spider Veloce	Cab.	127	1962	1975 1983	19 000	13 600	7100	↗
Spider 1600	Cab.	103	1570	1974 1982	18 000	12 700	6200	↗
Spider 1.6	Cab.	104	1570	1983 1990	10 900	5700	2400	↗
Spider 2.0	Cab.	128	1962	1983 1989	12 200	7000	3500	↗
Spider 2.0	Cab.	120	1962	1990 1993	13 800	8800	4200	↗
Spider 2.0 Kat	Cab.	115	1948	1987 1989	12 600	7000	2800	↗
75 2.5 V6	Lim.	150	2464	1986 1987	6500	3200	1500	↗
RZ	Cab.	210	2959	1993 1994	65 600	54 100	34 400	↗

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr von bis	Zustand 2	3	4	Tendenz
SZ								
A110 (1300 S)	Cpé.	115	1296	1966 1971	75 000	56 000	29 700	↗
A110 - 1400 (FASA)	Cpé.	86	1397	1977 1978	52 000	41 000	21 300	↗
A110 (1600 SC/SI)	Cpé.	127	1600	1974 1975	88 800	65 700	33 800	↗
A310 injection (1600 VF)	Cpé.	127	1605	1973 1976	17 500	10 900	6500	↗
V6 Turbo (GTA)	Cpé.	200	2458	1985 1989	29 600	18 000	12 000	↗
AUDI								
Audi	Lim.	72	1696	1965 1968	8500	5100	1600	↗
60	Lim.	55	1496	1968 1970	7300	4500	1300	↗
100	Lim.	100	1760	1968 1976	9100	6200	1600	↗
100	Lim.	85	1588	1974 1976	7900	5300	1200	↗
100 Coupé 5	Cpé.	112	1871	1971 1976	31 800	21 000	10 100	↗
80	Lim.	55	1297	1973 1976	5600	3400	1000	↗
80	Lim.	55	1297	1972 1976	5400	3400	1000	↗
80	Lim.	75	1588	1976 1978	5000	3200	1000	↗
80 GT	Lim.	100	1588	1973 1975	9400	6100	1700	↗
50	Lim.	50	1093	1974 1975	9000	5800	2500	↗
100 (Typ 43)	Lim.	115	1960	1976 1978	5800	3500	1000	↗
100 Avant (C43)	Kbi.	115	2144	1978 1982	5800	4100	1200	↗
200 SE (Typ 43)	Lim.	136	2119	1980 1983	8800	5300	1700	↗
80 (Typ 81)	Lim.	75	1577	1979 1981	3600	2100	400	↗
80 Kat (Typ 89)	Lim.	90	1760	1986 1991	2800	1500	600	↗
90 Quattro (Typ 85)	Lim.	136	2282	1984 1986	12 300	7100	3500	↗
90 Kat (Typ 89)	Lim.	136	2226	1987 1990	4600	2600	1000	↗
Quattro	Cpé.	200	2119	1984 1987	46 500	23 700	10 600	↗
Quattro 20V	Cpé.	220	2226	1989 1991	58 300	36 600	15 400	↗
Coupé (Typ 81/85)	Cpé.	115	1897	1980 1981	11 100	7600	2600	↗
Coupé Quattro (Typ 81/85)	Cpé.	136	2200	1984 1987	12 800	8600	2800	↗
100 Kat (44)	Lim.	113	1970	1986 1988	1900	1200	500	→
100 Avant Kat (44)	Kbi.	113	1970	1986 1988	1800	1200	400	→
100 Quattro (Kat) (44)	Lim.	136	2282	1986 1988	5900	3300	1300	↗
200 Quattro 20V (Kat)	Lim.	220	2226	1989 1991	9400	5900	2400	↗
V8 Quattro (Kat)	Lim.	280	4172	1991 1994	9800	3900	1700	↗
Coupé (Typ 89)	Cpé.	136	2309	1988 1990	4000	2400	900	↗
Coupé Quattro S2 (Typ 89)	Cpé.	220	2226	1990 1992	15 300	8600	3800	↗
Super 90	Lim.	90	1770	1966 1970	10 100	6000	2000	↗
80 Avant RS2	Kbi.	315	2226	1994 1995	54 000	29 800	k. A.	↗
AUSTIN								
Seven	Lim.	34	848	1959 1967	16 500	9700	3300	↗
Mini Countryman Mk I	Kbi.	34	848	1960 1967	21 000	11 300	5400	↗
Mini Cooper 997	Lim.	55	997	1961 1964	24 300	13 000	4500	↗
Mini 1000 Mk II	Lim.	38	998	1967 1969	12 600	7500	3200	↗
AUSTIN-HEALEY								
100/4 (BN1)	Rdstr.	90	2660	1953 1955	56 500	38 300	25 400	↗
100/4 (BN2)	Rdstr.	90	2660	1955 1956	61 200	41 300	27 200	↗
100-Six (BN4)	Rdstr.	117	2639	1957 1959	37 600	25 500	15 800	↘
100-Six (BN6)	Rdstr.	117	2639	1958 1959	44 800	27 400	16 300	↘
3000 Mark I (BN7)	Rdstr.	124	2912	1959 1961	50 400	30 200	17 900	↘
3000 Mark I (BT7)	Rdstr.	124	2912	1959 1961	47 700	28 800	17 300	↘
3000 Mark II (BJ7)	Cab.	131	2912	1962 1963	54 200	31 700	18 100	↘
3000 Mark II (BN7)	Rdstr.	131	2912	1961 1962	52 400	31 100	18 000	↘
3000 Mark II (BT7)	Rdstr.	131	2912	1961 1962	46 200	28 300	16 900	↘
3000 Mark III (BJ8)	Cab.	148	2912	1963 1967	55 500	32 000	18 500	↘
Sprite Mark I (Frogeye)	Rdstr.	43	948	1958 1961	18 200	10 500	5700	↗

Erklärung der Zustandsnoten. Zustand 2: Fahrzeuge in gutem Zustand. Entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren. Zustand 3: Fahrzeuge in gepflegtem, fahreremtem Gebrauchszustand ohne größere technische oder optische Mängel. Zustand 4: Fahrzeuge mit deutlichen Gebrauchsspuren, aber noch fahrerem. Technische und optische Mängel mit dem Restrisiko verdeckter Schäden. Sofortige Maßnahmen zur erfolgreichen Abnahme nach § 29 StVZO sind nötig; alle Angaben in der Tabelle ohne Gewähr, k. A. = keine Angabe. Erklärung der Tendenzpfeile (bezogen auf Notierungen für Zustand 3 gegenüber Vorjahr): steigend = Wertzuwachs, Pfeil waagrecht = keine Veränderung, Pfeil fallend = Wertverlust

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	
Sprite Mark II (HAN6)	Rdstr.	47	948	1961	1962	11 200	7600	4000	↗
Sprite Mark II (HAN7)	Rdstr.	55	1098	1962	1964	11 600	8000	4400	↘
Sprite Mark III	Cab.	59	1098	1964	1966	10 500	7200	3700	↘
Sprite Mark IV	Cab.	65	1275	1966	1969	9900	7000	3600	↘
Sprite Mark IV (HAN10)	Cab.	65	1275	1969	1971	9700	6700	3600	↘
AUTOBIANCHI									
Bianchina Cabrio	Cab.	21	499	1960	1969	20 400	15 400	6500	↗
A112	Lim.	44	903	1969	1978	4600	2600	900	↗
AWZ									
P 70	Lim.	22	684	1955	1959	5400	2800	1300	↗
BMW									
501	Lim.	65	1971	1952 1954	31 300	18 800	8400	↗	
501/6	Lim.	72	2077	1955 1958	30 200	17 800	7900	↗	
501 V8	Lim.	95	2580	1955 1958	42 100	24 300	10 200	↗	
502	Lim.	100	2580	1954 1958	44 200	25 200	10 600	↗	
502-3,2 Liter Super	Lim.	140	3168	1957 1961	49 600	32 000	12 100	↗	
503	Cpé.	140	3168	1956 1959	190 000	130 000	90 000	↗	
507	Rdstr.	150	3168	1956 1959	1 600 000	1 400 000	1 200 000	↗	
3200 CS	Cpé.	160	3168	1962 1965	85 000	62 600	38 900	↗	
Isetta	MotoCpé.	13	298	1956 1962	18 500	10 300	5800	↗	
Isetta	MotoCpé.	12	245	1956 1962	17 800	10 000	5800	↗	
600	MotoCpé.	19,5	582	1957 1959	21 500	13 500	8300	↗	
700	Lim.	30	697	1959 1962	9300	6100	3300	↗	
700 Cabrio	Cab.	40	697	1961 1964	20 900	14 100	7700	↗	
700 Coupé	Cpé.	30	697	1959 1963	12 300	7700	4400	↗	
1500	Lim.	80	1499	1962 1964	11 200	5100	2400	↗	

RATGEBER Markt-Barometer

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr von bis	Zustand			Tendenz
					2	3	4	
Ami 6 Break	Kbi.	35	602	1968 1969	8000	4800	1700	↗
ID 19	Lim.	84	1985	1967 1969	17 900	11 200	4500	↗
ID 20	Lim.	103	1985	1968 1969	18 900	11 800	4700	↗
DS 19	Lim.	83	1911	1962 1965	26 900	16 800	6800	↗
DS 19 Usine	Cab.	83	1911	1961 1965	136 000	87 000	47 000	↗
DS 20 Pallas	Lim.	95	1985	1971 1973	20 600	12 900	5200	↗
DS 21 Pallas	Lim.	109	2175	1967 1968	24 500	15 800	7200	↗
DS 23 IE	Lim.	141	2347	1972 1975	26 600	16 600	6700	↗
DS 23 Pallas	Lim.	124	2347	1972 1975	25 600	16 000	6400	↗
CX 2200	Lim.	112	2175	1975 1978	13 000	8700	2900	↗
CX 25 GTi Turbo 2 Prestige	Lim.	156	2482	1988 1988	19 500	13 000	4400	↗
CX 25 Prestige	Lim.	136	2482	1983 1985	15 700	10 400	3500	↗
SM	Cpé.	170	2670	1970 1972	42 800	25 500	12 400	↗
GS	Lim.	55	1015	1971 1977	6800	3000	1000	↗
DAF								
55	Lim.	50	1108	1967 1972	4000	3100	1000	↗
66 Marathon	Cpé.	63	1108	1972 1973	3900	2000	600	↗
66 1300 Marathon	Lim.	57	1289	1973 1976	3900	3000	1000	↗
DATSUN								
240Z	Cpé.	150	2393	1969 1974	23 200	14 900	5300	↗
260Z	Cpé.	139	2565	1974 1979	18 500	11 500	4600	↗
280Z	Cpé.	149	2753	1975 1979	11 100	5900	3000	↗
DKW								
F 93 (3=6)	Lim.	40	906	1957 1959	10 800	6800	3300	↗
AU 1000	Lim.	44	980	1958 1963	10 900	6800	3300	↗
AU 1000 Sp	Cpé.	55	980	1958 1965	25 400	15 700	6800	↗
AU 1000 Sp Roadster	Cab.	55	980	1961 1965	37 000	25 000	10 000	↗
Junior	Lim.	34	741	1959 1962	7900	5300	1400	↗
Munga (F91/4)	Gel.-Wgn.	38	896	1954 1957	8700	5000	2100	↗
DODGE								
Dart	Hdt.-Cpé.	239	5506	1973 1973	18 200	13 300	5300	↗
Challenger R/T	Cpé.	375	7206	1969 1974	59 200	40 800	16 300	↗
Challenger	Cab.	220	5561	1970 1971	48 300	32 600	21 100	↗
EMW								
327-2	Cab.	55	1957	1949 1956	160 000	110 000	60 000	↗
327-3	Cpé.	55	1971	1952 1955	120 000	85 000	45 000	↗
340-2	Lim.	55	1971	1952 1955	24 200	15 800	8200	↗
FACEL VEGA								
HK 500	Cpé.	360	5907	1958 1961	182 000	119 000	61 000	↗
Facel II	Cpé.	355	6286	1961 1964	270 000	170 000	90 000	↗
FERRARI								
365 GTB/4 Daytona	Cpé.	352	4390	1968 1973	750 000	600 000	400 000	↗
246 Dino GT	Cpé.	195	2418	1971 1974	300 000	240 000	150 000	↗
246 Dino GTS	Targa	195	2418	1972 1974	330 000	260 000	160 000	↗
308 GTS	Targa	255	2926	1977 1980	102 000	61 000	30 000	↗
400i (2+2)	Cpé.	310	4823	1979 1985	64 200	40 900	24 400	↗
512 BBi	Cpé.	340	4942	1981 1984	301 000	224 000	152 000	↗
Mondial QV	Cpé.	240	2926	1982 1985	39 800	26 700	15 600	↗
Testarossa	Cpé.	390	4943	1984 1991	127 500	92 700	55 600	↗
F40	Cpé.	479	2916	1991 1991	970 000	880 000	k. A.	↗
456 GT	Cpé.	442	5474	1994 1994	64 500	44 300	23 000	↗
550 Maranello	Cpé.	485	5474	1996 2001	114 100	73 600	29 700	↗
FIAT								
500 A Topolino	Lim.	13	569	1936 1948	17 000	10 700	5800	↗
500 B Topolino	Cab.-Lim.	16,5	570	1948 1949	14 400	9800	4200	↗
500 C Topolino	Cab.-Lim.	16,5	569	1949 1955	13 300	9000	3500	↗
500 Nuova	Lim.	17	499	1957 1959	14 800	9000	4200	↗
500 D	Lim.	17,5	499	1960 1965	9800	6300	1900	↗
500 F	Lim.	18	499	1965 1972	9000	5000	1800	↗
600 D	Lim.	23	633	1960 1964	8000	4800	2000	↗
1100 D (103)	Lim.	50	1221	1962 1966	8200	4600	1400	↗
1200 Cabrio	Cab.	58	1221	1959 1963	20 600	14 400	7000	↗
1500 Cabrio	Cab.	72	1481	1963 1965	19 700	13 900	6900	↗
2300 Coupé	Cpé.	105	2279	1961 1964	26 900	19 700	9500	↗
1300	Lim.	65	1295	1961 1967	7300	4300	1600	↗
Dino Coupé	Cpé.	160	1987	1967 1969	53 000	39 000	21 500	↗
Dino Spider	Cab.	160	1987	1966 1969	133 000	100 000	53 600	↗
Dino 2400 Coupé	Cpé.	180	2418	1969 1972	55 000	40 500	22 300	↗
Dino 2400 Spider	Cab.	180	2418	1969 1972	139 000	105 000	57 000	↗
130 / 2800	Lim.	140	2866	1969 1971	9500	6500	2200	↗
130 Coupé	Cpé.	165	3235	1972 1977	15 300	10 200	3200	↗

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr von bis	Zustand			Tendenz
					2	3	4	
850	Lim.	34	843	1964 1968	7500	4600	1300	↗
850 Coupé	Cpé.	52	843	1965 1968	8900	5400	1700	↗
850 Siata Spring	Rdstr.	37	843	1967 1970	11 800	7800	4200	↗
850 Sport Spider	Cab.	52	903	1968 1972	11 900	8100	3800	↗
124	Lim.	60	1197	1966 1970	6600	4600	1100	↗
124 Speciale	Lim.	70	1438	1968 1970	6400	4400	1100	↗
124 Spider (AS)	Cab.	90	1438	1966 1970	15 200	10 300	5400	↗
124 Spider (BS)	Cab.	110	1608	1969 1972	15 400	10 400	5600	↗
124 Spider (CS1)	Cab.	118	1756	1973 1978	14 500	9600	5200	↗
124 Spider (CS2)	Cab.	81	1995	1978 1979	12 800	8600	4500	↗
124 Spider (CS0)	Cab.	105	1995	1979 1982	13 000	8700	4600	↗
124 Spider (DS)	Cab.	105	1995	1982 1984	13 200	8800	4800	↗
124 Spidereuropa (Kat)	Cab.	103	1995	1984 1985	14 200	9400	5000	↗
124 Sport Coupé	Cpé.	90	1438	1967 1969	9700	6400	2800	↗
124 Sport Coupé	Cpé.	109	1756	1972 1975	8900	6100	2000	↗
125	Lim.	90	1608	1967 1968	7500	5100	1300	↗
125 Special	Lim.	100	1438	1968 1972	7900	5400	1400	↗
126	Lim.	23	594	1972 1977	3300	2100	700	↗
128	Lim.	55	1116	1969 1976	5900	3000	800	↗
128 Sport Coupé	Cpé.	75	1283	1971 1975	9500	5400	1800	↗
132	Lim.	105	1789	1972 1974	4900	2600	1000	→
131	Lim.	55	1288	1974 1978	4100	2500	800	↗
X1/9	Targa	75	1290	1972 1978	9500	5800	2900	↗
Ritmo 75	Lim.	75	1465	1983 1987	2400	1100	300	→
Ritmo 130 TC Abarth	Lim.	130	1981	1983 1986	9100	5200	2300	↗
Panda 34	Lim.	34	843	1981 1986	4500	2700	1200	↗
FORD (D)								
Taurus	Lim.	34	1172	1948 1952	16 600	11 500	4800	↗
Taurus 12M	Lim.	38	1172	1952 1959	9800	6700	2800	↗
12M P4 (1200)	Lim.	40	1183	1962 1966	6200	3800	1400	↗
12M P6 (1300)	Lim.	50	1288	1966 1970	5600	4000	1400	↗
15M P6 (1500)	Lim.	55	1498	1966 1970	6300	4500	1600	↗
Taurus 20M P5	Cpé.	85	1998	1964 1967	10 800	6500	1900	↗
17M P7a (1500)	Lim.	60	1498	1967 1968	6500	4000	1100	↗
17M P7a (1700)	Cpé.	65	1699	1967 1968	8900	5300	2000	↗
17M P7b (2000S)	Cpé.	90	1998	1968 1971	7400	4400	1400	↗
26M P7b	Cpé.	125	2550	1969 1971	10 500	5300	2300	↗
OSI 2000 S	Cpé.	90	1998	1967 1968	33 800	21 900	9500	↗
Escort (1100)	Lim.	40	1098	1969 1974	9900	6600	3200	↗
Granada 2,3	Cpé.	108	2293	1972 1974	11 800	6600	2400	↗
Granada Turnier 2,6	Kbi.	125	2550	1975 1977	8600	5000	1900	↗
Capri 1500	Cpé.	60	1498	1969 1972	10 600	7800	2500	↗
Capri 1600 GT	Cpé.	88	1592	1972 1973	9900	7100	2300	↗
Capri 2300 GT	Cpé.	108	2293	1969 1972	14 300	11 000	3200	↗
Capri II 2,3	Cpé.	108	2293	1974 1977	8600	5000	1400	↗
Fiesta I	Lim.	66	1087	1977 1983	4700	2300	700	↗
Escort II	Lim.	73	1263	1975 1980	5400	3100	1100	↗
Escort II RS 2000	Lim.	110	1954	1975 1980	18 300	11 400	4900	↗
Escort II Turnier	Kbi.	54	1297	1975 1980	9200	5700	2100	↗
Taurus 2000-V6 (GBTS)	Lim.	90	1981	1976 1979	5000	3100	900	↗
Granada II Turnier	Kbi.	160	2771	1977 1981	6100	3200	1100	↗
Capri III 2,8i	Cpé.	160	2772	1981 1984	14 300	8700	2900	↗
Escort III Cabrio	Cab.	79	1567	1983 1986	2400	900	400	↗
Escort IV XR3i (Kat)	Lim.	90	1567	1986 1989	3300	1800	700	→
FORD (USA)								
Fairlane Skyliner	Cab.	190	4457	1957 1959	38 300	24 100	11 700	↗
Galaxie 500 Fastback	Cpé.	137	4739	1967 1967	22 500	13 200	6500	↗
Mustang	Cab.	210	4735	1964 1966	33 600	21 000	10 500	↗
Mustang	Cpé.	210	4735	1964 1966	23 500	15 200	7600	↗
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735	1965 1966	41 600	26 000	13 000	↗
Mustang	Cab.	200	4735	1967 1968	28 500	17 800	8900	↗
Mustang	Cpé.	200	4735	1967 1968	21 800	14 500	7200	↗
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735	1967 1968	37 600	23 500	11 800	↗
Mustang	Cab.	220	4950	1969 1970	26 700	15 100	9900	→
Mustang	Cpé.	220	4950	1969 1970	21 500	13 900	7000	↗
Mustang	Cpé.	210	4950	1971 1973	22 000	14 200	7100	↗
Mustang	Cab.	210	4950	1971 1973	24 000	15 500	7800	↗
Mustang II	Cpé.	97	2799	1974 1979	10 500	6600	3600	↗
Mustang III	Cpé.	109	2799	1979 1986	7700	4800	2200	↗
Thunderbird	Cab.	193	4785	1955 1956	43 600	29 100	13 200	↘
Thunderbird	Cab.	300	5768	1958 1960	32 500	21 800	10 000	↘

Modell	Var.	PS	cm³
--------	------	----	-----

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	
Quattroporte 4700	Lim.	290	4719	1966	1970	82 000	48 000	28 000	↗
Mexico 4200	Cpé.	260	4136	1966	1971	140 000	92 000	47 000	↗
Ghibli 4700	Cab.	330	4719	1968	1972	350 000	266 000	157 000	↗
Indy 4200	Cpé.	260	4136	1969	1973	105 000	66 000	39 000	↗
Merak	Cpé.	190	2965	1972	1975	53 500	35 200	16 900	↗
Khamsin	Cpé.	320	4855	1972	1982	128 000	82 000	41 000	↗
Quattroporte III 4900	Lim.	280	4930	1979	1986	24 600	15 300	8000	↗
Biturbo 2.0	Lim.	180	1995	1981	1986	9200	5800	2600	→
MATRA									
Murena	Cpé.	90	1592	1980	1983	10 000	6400	2500	↗
MAZDA									
RX-7	Cpé.	115	1146	1982	1985	8500	5400	2400	↗
MX-5	Cab.	115	1597	1990	1994	7200	3800	1700	→
MERCEDES									
170 V (W 136)	Lim.	38	1697	1947	1950	27 500	19 500	6800	↗
170 S (W 136)	Lim.	52	1767	1949	1952	35 700	23 900	8000	↗
170 S Cabrio A	Cab.	52	1767	1949	1951	128 000	99 000	47 000	↗
220 (W 187)	Lim.	80	2195	1951	1955	37 500	20 900	9400	↗
220 Cabrio A (W 187)	Cab.	80	2195	1951	1955	130 000	90 000	47 000	↗
220 Cabrio B (W 187)	Cab.	80	2195	1951	1955	111 000	77 000	40 000	↗
300 (W 186)	Lim.	115	2996	1951	1954	68 000	42 000	26 000	↗
300 b (W 186)	Lim.	125	2996	1954	1955	70 000	43 000	27 000	↗
300 d (W 189)	Lim.	160	2996	1957	1962	75 500	49 500	24 800	↗
300 Cab. D (W 186)	Cab.	115	2996	1951	1955	187 000	138 000	76 000	↗
300 b Cab. D (W 186)	Cab.	125	2996	1954	1955	190 000	140 000	78 000	↗
300 d Cab. D (W 189)	Cab.	160	2996	1957	1962	248 000	182 000	99 000	↗
300 S (W 188)	Cpé.	150	2996	1952	1955	370 000	300 000	160 000	↗
300 Sc Cab. A (W 188)	Cab.	175	2996	1955	1958	760 000	520 000	340 000	↗
300 SL Rdstr. (W 198)	Rdstr.	215	2996	1957	1961	950 000	800 000	650 000	↗
300 SL (W 198)	Cpé.	215	2996	1954	1957	1100 000	920 000	720 000	↗
180 (W 120)	Lim.	52	1767	1953	1957	29 900	15 700	6800	↗
190 (W 121)	Lim.	75	1897	1956	1959	30 300	16 000	6900	↗
190 D (W 121)	Lim.	50	1897	1958	1959	28 200	14 800	6400	↗
190 SL	Cab.	105	1884	1955	1963	128 000	87 000	52 000	↗
220 a (W 180)	Lim.	85	2195	1954	1956	36 000	19 000	8200	↗
220 S (W 180)	Lim.	100	2195	1956	1959	38 900	20 500	8900	↗
220 S (W 180)	Cpé.	100	2195	1956	1959	72 000	45 000	22 000	↗
220 SE (W 128)	Lim.	115	2195	1958	1959	39 700	20 900	9100	↗
190 c (W 110)	Lim.	80	1897	1961	1965	16 900	9200	4300	↗
200 (W 110)	Lim.	95	1988	1964	1968	17 400	9500	4400	↗
200 D (W 110)	Lim.	55	1988	1964	1968	16 500	9000	4200	↗
200 D Universal (W 110)	Kbi.	55	1988	1966	1967	32 100	19 400	9800	↗
220 b (W 111)	Lim.	95	2195	1959	1965	19 800	10 800	5000	↗
220 SE b (W 111)	Lim.	120	2195	1959	1965	24 200	13 100	6100	↗
250 SE b (W 111)	Cpé.	150	2496	1965	1967	43 000	22 000	10 000	↗
250 SE (W 111)	Cab.	150	2496	1965	1967	122 000	61 000	26 000	↗
280 SE (W 111)	Cpé.	160	2778	1967	1971	55 000	28 000	16 000	↗
280 SE (W 111)	Cab.	160	2778	1967	1971	165 000	85 000	40 000	↗
280 SE 3.5 (W 111)	Cab.	200	3499	1969	1971	293 000	206 000	126 000	↗
280 SE 3.5 (W 111)	Cpé.	200	3499	1969	1971	109 000	56 000	32 000	↗
230 (W 110)	Lim.	105	2281	1965	1966	20 800	11 300	5300	↗
300 SE (W 112)	Lim.	160	2996	1961	1965	40 200	20 200	10 700	↗
300 SE (W 112)	Cab.	160	2996	1962	1965	159 000	80 000	38 000	↗
300 SE (W 112)	Cpé.	160	2996	1962	1967	58 000	30 000	17 000	↗
250 SL (W 113)	Cab.	150	2496	1966	1968	74 000	39 000	20 000	↗
280 SL (W 113)	Cab.	170	2778	1968	1971	96 000	51 000	26 000	↗
600 (W 100)	Lim.	250	6330	1964	1981	123 000	86 000	52 000	↗
250 S (W 108)	Lim.	130	2496	1965	1969	17 800	9200	4100	↗
250 SE (W 108)	Lim.	150	2496	1965	1968	19 400	10 100	4700	↗
280 S (W 108)	Lim.	140	2778	1967	1972	18 100	9400	4300	↗
280 SE (W 108)	Lim.	160	2778	1968	1972	22 700	12 000	5600	↗
280 SE 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1971	1972	32 600	17 300	8500	↗
280 SEL 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1970	1972	33 800	17 900	8800	↗
280 SEL 4.5 (W 108)	Lim.	196	4489	1971	1972	27 500	14 600	6900	↗
300 SE b (W 108)	Lim.	170	2996	1965	1967	30 000	15 900	7700	↗
300 SEL (W 109)	Lim.	170	2996	1966	1967	31 500	16 600	8100	↗
300 SEL 3.5 (W 109)	Lim.	200	3499	1969	1972	35 300	18 500	9000	↗
300 SEL 4.5 (W 109)	Lim.	200	4520	1971	1972	34 000	18 000	8600	↗
300 SEL 6.3 (W 109)	Lim.	250	6330	1967	1972	68 000	37 000	15 200	↗
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1968	1973	10 400	6200	2700	↗
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1973	1976	10 000	6100	2700	↗

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	
220 (W 115)	Lim.	105	2197	1968	1973	12 200	6700	2900	↗
230 (W 114)	Lim.	120	2292	1968	1973	13 500	7000	3100	↗
230/4 (W 115)	Lim.	110	2277	1973	1976	10 800	6300	2700	↗
230/6 (W 114)	Lim.	120	2292	1973	1976	11 600	6500	2900	↗
250 (W 114)	Lim.	130	2496	1967	1973	13 900	7100	3100	↗
250 C (W 114)	Cpé.	130	2496	1968	1973	16 900	9500	4400	↗
250 CE (W 114)	Cpé.	150	2496	1968	1973	17 700	9800	4600	↗
280 (W 114)	Lim.	160	2746	1972	1973	14 300	7200	3200	↗
280 E (W 114)	Lim.	185	2746	1972	1973	14 700	7300	3200	↗
280 C (W 114)	Cpé.	160	2746	1972	1973	18 800	10 500	4900	↗
280 CE (W 114)	Cpé.	185	2746	1973	1976	17 100	8400	3500	↗
200 D (W 115)	Lim.	55	1988	1967	1973	9200	5900	2400	↗
220 D (W 115)	Lim.	60	2197	1968	1973	9600	6000	2500	↗
240 D (W 115)	Lim.	65	2404	1973	1976	8800	5800	2400	↗
300 D (W 115)	Lim.	80	2971	1974	1976	11 200	6400	2900	→
280 S (W 116)	Lim.	160	2746	1972	1980	10 600	6600	2200	↗
280 SE (W 116)	Lim.	185	2746	1972	1980	13 100	7400	2600	↗
280 SEL (W 116)	Lim.	185	2746	1974	1980	14 200	8300	2900	↗
350 SE (W 116)	Lim.	200	3499	1972	1980	15 500	9500	3400	↗
450 SE (W 116)	Lim.	225	4520	1972	1980	16 400	10 000	3600	↗
450 SEL 6,9 (W 116)	Lim.	286	6834	1975	1980	29 000	19 000	8000	↗
280 SL (R 107)	Cab.	185	2746	1974	1980	27 900	16 500	9200	↗
350 SL (R 107)	Cab.	200	3459	1971	1980	25 100	14 900	8300	↗
450 SL (R 107)	Cab.	225	4520	1971	1980	30 100	17 900	10 000	↗
380 SL (R 107)	Cab.	218	3818	1980	1985	33 000	19 600	10 900	↗
500 SL (R 107)	Cab.	240	4973	1980	1985	36 900	21 800	12 100	↗
300 SL (R 107)	Cab.	188	2932	1985	1989	33 700	20 000	11 100	↗
420 SL Kat (R 107)	Cab.	204	4196	1985	1989	37 000	22 000	12 200	↗
280 SLC (C 107)	Cpé.	185	2717	1974	1981	18 800	10 000	4600	↗
350 SLC (C 107)	Cpé.	200	3499	1971	1980	18 000	9700	4400	↗
450 SLC (C 107)	Cpé.	225	4520	1972	1980	19 900	10 900	4900	↗
380 SLC (C 107)	Cpé.	218	3818	1980	1981	21 000	11 600	5200	↗
500 SLC (C 107)	Cpé.	240	4973	1980	1981	27 600	18 700	9200	↗
200 (W 123)	Lim.	94	1988	1976	1980	8800	5000	1700	↗
230 (W 123)	Lim.	109	2307	1976	1980	9900	5700	1800	↗
230 E (W 123)	Lim.	136	2299	1980	1982	10 100	5800	2000	↗
250 (W 123)	Lim.	129	2525	1976	1982	9000	5200	1800	↗
280 (W 123)	Lim.	156	2746	1976	1981	10 900	6200	2200	↗
280 E (W 123)	Lim.	177	2746	1976	1985	11 500	6800	2500	↗
200 D (W 123)	Lim.	60	1988	1982	1985	8000	4200	1400	→
220 D (W 123)	Lim.	60	2197	1976	1979	9100	5200	1800	→
240 D (W 123)	Lim.	65	2404	1976	1982	9200	5300	1800	→
300 D (W 123)	Lim.	80	3005	1976	1985	9600	5500	1800	↗
230 C (W 123)	Cpé.	109	2307	1977	1980	11 400	6300	2200	↗
230 CE (W 123)	Cpé.	136	2276	1980	1985	11 900	6600	2100	↗
280 C (W 123)	Cpé.	156	2746	1977	1980	11 700	6800	2300	↗
280 CE (W 123)	Cpé.	177	2746	1976	1985	13 700	8000	3000	↗
230 TE (W 123)	Kbi.	136	2276	1980	1985	13 700	7300	3300	↗
250 T (W 123)	Kbi.	140	2525	1978	1985	13 300	7100	3200	↗
280 TE (W 123)	Kbi.	185	2746	1978	1985	18 600	10 000	4400	↗
240 TD (W 123)	Kbi.	65	2404	1978	1982	10 400	5500	2500	↗
300 TD (W 123)	Kbi.	88	3005	1978	1985	15 500	83		

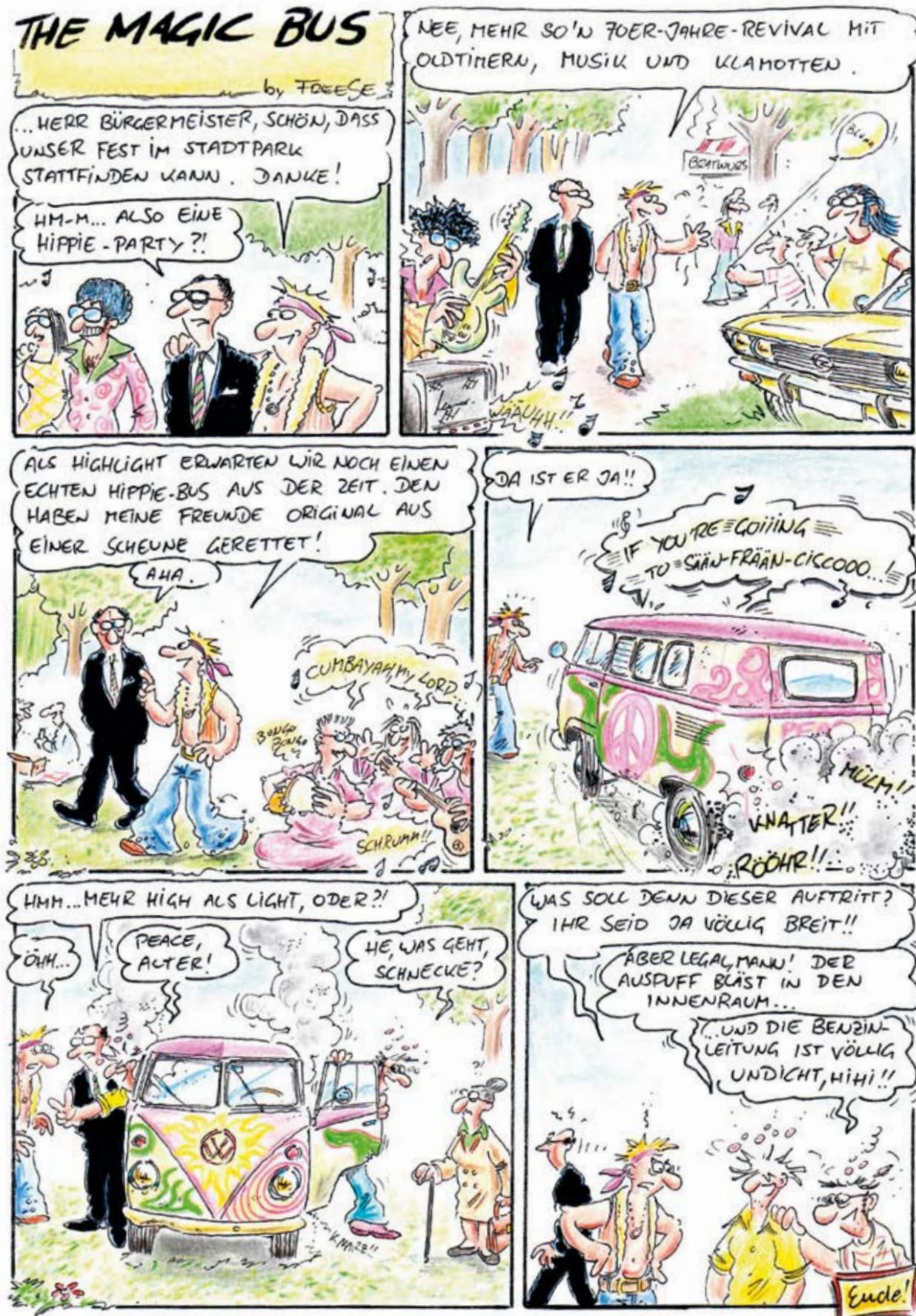
RATGEBER Markt-Barometer

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	
NSU-FIAT									
Neckar 1100	Lim.	36	1089	1953	1956	8400	4700	1400	↗
Neckar 1100	Lim.	50	1221	1962	1966	8200	4600	1400	↗
OLDSMOBILE									
Toronado	Cpé.	385	6964	1966	1970	21 200	12 100	6000	↗
OPEL									
Olympia	Cab.-Lim.	37	1488	1950	1951	20 800	11 800	4600	↗
Kapitän	Lim.	55	2473	1948	1951	31 600	17 300	8400	↗
Olympia Rekord	Lim.	40	1488	1953	1954	14 700	9300	4000	↗
Olympia Rekord P1	Lim.	45	1488	1957	1959	13 900	8000	3600	↗
Olympia Rekord Car. P1	Kbi.	45	1488	1957	1959	15 000	10 100	3900	↗
Kapitän P	Lim.	80	2473	1958	1959	27 500	18 900	6900	↗
Kapitän P-LV	Lim.	90	2605	1959	1963	21 300	14 500	4800	↗
Kadett A	Lim.	40	993	1962	1965	8200	4900	2200	↗
Kadett A	Cpé.	48	993	1963	1965	9600	6400	2700	↗
Rekord A (1500)	Lim.	55	1488	1963	1965	8800	5400	2200	↗
Rekord B (1500)	Lim.	60	1492	1965	1966	8900	5900	2000	↗
Kapitän A	Lim.	100	2605	1964	1965	17 600	10 800	3800	↗
Admiral A	Lim.	100	2605	1964	1965	17 900	10 900	4000	↗
Admiral A (V8)	Lim.	190	4638	1965	1968	19 700	12 000	4400	↗
Diplomat A	Lim.	190	4638	1964	1968	19 500	12 600	5200	↗
Kadett B (1100 S)	Lim.	55	1078	1965	1971	5500	3500	1300	↗
Kadett B (1100 S)	Cpé.	55	1078	1965	1971	8000	5000	2400	↗
Kadett B Caravan (1100)	Kbi.	55	1100	1965	1971	7500	4600	1500	↗
GT-AL (1900)	Cpé.	90	1897	1968	1973	19 000	12 100	5200	↗
Rekord C (1700)	Lim.	60	1698	1966	1971	9200	4900	1900	↗
Rekord C Caravan (1900 S)	Kbi.	90	1897	1966	1971	8100	5800	1700	↗
Commodore A (2500 H)	Lim.	130	2490	1967	1971	12 100	7000	2600	↗
Kapitän B (2800 H)	Lim.	145	2784	1969	1970	13 500	8300	3200	↗
Admiral B (2800 E)	Lim.	165	2784	1969	1976	14 000	8800	3400	↗
Diplomat B V8	Lim.	230	5354	1969	1977	16 900	10 400	3600	↗
Kadett C (1000)	Lim.	40	993	1974	1979	4700	2600	1000	↗
Kadett C Aero	Targa	60	1196	1976	1978	14 400	8500	4200	↗
Kadett C GT/E	Cpé.	105	1897	1975	1977	21 000	10 100	3700	↗
Ascona A (1200 S)	Lim.	60	1196	1972	1975	6300	4600	1400	↗
Manta A (1600)	Cpé.	68	1584	1970	1975	9600	6400	2500	↗
Rekord D (1700)	Lim.	66	1689	1972	1977	7400	4900	900	↗
Rekord D (1900 S)	Lim.	97	1897	1972	1977	8200	5400	1100	↗
Rekord D Caravan (1900 S)	Kbi.	97	1897	1972	1977	8700	5100	1400	↗
Commodore B (2800 SC)	Lim.	130	2748	1973	1975	10 900	6000	2600	↗
Commodore B GS/E (2800 EC)	Lim.	160	2784	1972	1977	12 500	6900	2900	↗
Ascona B	Lim.	60	1566	1976	1981	5100	2400	900	↗
Manta B	Cpé.	110	1956	1977	1984	10 700	6600	1800	↗
Manta B GT/E 2.0	Cpé.	110	1956	1977	1983	10 900	6700	1900	↗
Manta B CC	Cpé.	110	1956	1978	1985	9200	5700	1600	↗
Rekord E 2.0E (E1)	Lim.	110	1979	1977	1982	5600	3400	900	↗
Rekord E 2.0E (E1)	Kbi.	110	1979	1977	1982	4900	3000	900	↗
Rekord E (E2)	Lim.	90	1771	1982	1986	4400	2600	600	↗
Rekord E (E2) Caravan	Kbi.	90	1771	1982	1986	2500	1000	300	↗
Senator A 2.8 S	Lim.	140	2784	1978	1982	5700	3600	1200	↗
Monza A 3.0 E	Kbi.-Cpé.	180	2968	1978	1982	8000	4500	2000	↗
Monza 3.0E (A2)	Kbi.-Cpé.	180	2968	1983	1986	6400	3700	1800	↗
PEUGEOT									
203	Lim.	42	1290	1948	1954	15 000	9600	3600	↗
204	Lim.	55	1130	1969	1976	4700	2900	1000	↗
204 Cabrio	Cab.	53	1130	1966	1970	12 400	7500	3000	↗
204 Coupé	Cpé.	53	1130	1966	1970	8100	4900	1800	↗
304	Lim.	65	1288	1969	1972	4700	2800	1000	↗
304 Cabrio	Cab.	65	1288	1970	1975	11 800	7200	2900	↗
404	Lim.	76	1618	1965	1968	8100	4600	1500	↗
404 Coupé	Cpé.	70	1618	1964	1966	22 800	13 500	5500	↗
504	Lim.	82	1796	1968	1970	6800	4100	1600	↗
504 Cabrio	Cab.	100	1796	1969	1972	17 200	10 400	4200	↗
504 Cabrio	Cab.	104	1971	1972	1975	17 700	10 700	4300	↗
504 Cabrio	Cab.	106	1971	1976	1983	18 100	10 900	4400	↗
504 Coupé	Cpé.	104	1971	1972	1977	12 400	7500	2700	↗
504 V6 Coupé	Cpé.	136	2664	1975	1977	12 800	7700	3100	↗
504 V6 Coupé	Cpé.	144	2664	1978	1983	12 200	7400	2600	↗
PONTIAC									
Fiero GT	Cpé.	126	2817	1987	1987	6400	4100	1900	↘
Firebird	Cpé.	200	6558	1972	1973	19 400	12 100	5500	↗

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand			Tendenz
				von	bis	2	3	4	
Firebird Trans Am	Cpé.	165	6555	1977	1978	22 100	13 000	6400	↗
PORSCHE									
356 A 1600	Cab.	60	1582	1955	1957	142 000	97 000	46 000	↗
356 A 1600	Cpé.	60	1582	1955	1957	102 000	75 000	36 200	↗
356 A 1600 (HT)	Cpé.	60	1582	1957	1959	76 500	59 200	28 200	↗
356 A 1600 Convertible D	Cab.	60	1582	1958	1959	150 000	113 000	57 500	↗
356 B 1600 Super	Cab.	75	1582	1959	1963	142 000	101 000	48 000	↗
356 B 1600 Super	Cpé.	75	1582	1959	1963	94 000	65 000	33 000	↗
356 B 1600 Super (HT)	Cpé.	75	1582	1959	1963	94 000	65 000	29 000	↗
356 C 1600 SC	Cpé.	95	1582	1963	1965	104 000	72 000	34 000	↗
356 C 1600 SC	Cab.	95	1582	1963	1965	170 000	123 000	58 000	↗
912	Cpé.	90	1582	1965	1969	46 500	33 500	19 500	↗
911 S	Targa	160	1991	1966	1968	161 000	107 000	65 000	↗
911 E	Cpé.	140	1991	1968	1969	103 000	70 000	42 000	↗
911 S	Cpé.	180	2195	1969	1971	142 500	106 000	64 500	↗
911 T	Cpé.	130	2341	1971	1973	107 000	79 900	48 700	↗
911	Cpé.	150	2687	1973	1975	48 300	34 000	17 500	↗
911	Targa	165	2687	1975	1977	49 100	34 000	17 500	↗
911 Carrera	Cpé.	210	2687	1973	1975	225 000	155 000	92 500	↗
911 SC	Cpé.	180	2994	1977	1983	47 000	32 900	16 600	↗
911 Carrera	Cab.	231	3164	1983	1986	53 000	38 100	20 700	↗
911 Carrera	Cpé.	231	3164	1983	1986	50 600	37 100	17 900	↗
911 Carrera 2 (964)	Cpé.	250	3600	1989	1993	52 000	35 000	19 000	↗
924	Cpé.	125	1848	1976	1979	11 800	6300	2300	↗
944	Cpé.	163	2449	1984	1987	10 900	5900	2600	↗
944 S2	Cab.	211	2990	1988	1991	22 200	14 400	8300	↗
928	Cpé.	240	4474	1977	1982	22 500	14 400	7300	↗
928 S	Cpé.	310	4608	1983	1986	29 100	19 000	9800	↗
RENAULT									
4 CV	Lim.	18	747	1947	1961	12 800	7600	2900	↗
Dauphine	Lim.	27	845	1956	1965	8600	5200	1800	↗
Floriade S	Cab.	46	956	1962	1963	15 500	10 200	4400	↗
R 4	Lim.	34	845	1975	1983	5900	3400	1100	↗
Caravelle 1100 S	Cab.	52	1108	1965	1968	15 500	11 000	4600	↗
R 8	Lim.	40	956	1962	1967	6200	3900	1300	↗
R 8 Gordini	Lim.	86	1098	1964	1965	41 000	39 000	18 000	↗
R 10 Major	Lim.	43	1108	1965	1969	6200	3900	1300	↗
R 16	Lim.	55	1470	1965	1970	7800	4900	1700	↗
R 6	Lim.	34	900	1968	1979	5600	2800	900	↗
R 12 TL	Lim.	54	1289	1969	1975	4400	2800	900	↗
R 15 TL	Cpé.	60	1300	1971	1979	5900	4100	1200	↗
R 17 TL	Cpé.	90	1600	1971	1976	6800	4400	1100	↗
R 5 Alpine	Lim.	93	1397	1976	1979	10 200	6400	2200	↗
R 5 Turbo 1	Lim.	160	1397	1980	1983	61 500	44 000	k. A.	↗
R 14 TL	Lim.	57	1200	1976	1982	3300	1800	600	↗
ROLLS-ROYCE									
Silver Wraith	Lim.	142	4566	1951	1955	62 000	44 000	25 000	→
Silver Wraith II	Lim.	250	6750	1977	1980	28 000	16 500	7500	→
Silver Dawn	Lim.	122	4257	1949	1951	44 800	27 600	15 200	→
Silver Cloud I	Lim.	180	4887	1955	1959	49 200	31 500	14 200	→
Silver Cloud II	Cab.	200	6230	1959	1962	145 000	93 000	k. A.	↗
Silver Shadow I	Lim.	200	6230	1965	1970	24 000	13 900	6200	↘
Silver Shadow II	Lim.	250	6750	1977	1980	23 600	13 700	6100	↘
Corniche	Cpé.	173	6750	1971	1987	41 000	26 900	11 900	↘
Corniche	Cab.	173	6750	1971	1987	60 400	40 900	25 200	→
Camargue	Cpé.	250	6750	1975	1986	49 000	31 100	20 000	↗
Silver Spirit	Lim.	250	6750	1980	1989	21 400	12 800	5500	↘
ROVER									
100 (P4)	Lim.	104	2625	1960	1962	11 000	6800	2900	↘
3 Litre Mk I (P5)	Lim.	115	2995	1958	1961	9800	6300	2500	↘
3.5 Litre Coupé (P5B)	Cpé.	184	3528	1967	1973	17 500	9000	3300	→
3500 (SD1)	Lim.	155	3528	1977	1980	6800	3800	1600	↗
3500 Vitesse (SD1)	Lim.	210	3528	1982	1986	7900	4900	1600	↗
SAAB									
96 (Langnase)	Lim.	40	841	1964	1967	11 000	6900	2700	↗
96 V4	Lim.	65	1498	1966	1969	9800	6200	2400	↗
99 Turbo	Lim.	145	1985	1977	1982	13 100	6800	2400	↗
900	Cpé.	175	1971	1984	1989				



Oliver Freese aus Hannover ist der Erfinder der „Schreck-Schrauber“. Der Cartoonist und Oldtimer-Fan ist aktives Mitglied der Szene und fährt privat einen Opel Rekord C



ANZEIGE



Mobilität mit Liebhaberwert:

Technikgeschichte im ZeitHaus der Autostadt

Ein Tag in der Autostadt in Wolfsburg bietet vielfältige Möglichkeiten – vom Kinderführerschein über Technik-Workshops bis hin zu einer Reise durch die Automobilgeschichte. Das ZeitHaus ist das markenübergreifende Automobilmuseum und seine Sammlung beinhaltet mehr als 260 Fahrzeuge von über 60 verschiedenen Marken: vom Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 über das Model T von Ford, den Bugatti Atlantic bis hin zum Käfer von Volkswagen. Die Ausstellung präsentiert rund 100 Fahrzeuge, die die Entwicklung des Automobils maßgebend geprägt haben. Und da die historischen Fahrzeuge häufig bei klassischen Rallyes und Ausfahrten starten, wechselt das ZeitHaus regelmäßig seine Exponate.

Im Mittelpunkt der aktuellen Ausstellung im ZeitHaus steht das Motto „Beziehungs-Kisten“: Wie im Verhältnis von Mensch zu Mensch gibt es auch in der Geschichte des Automobils viele Beziehungen von Automodell zu Automodell. Überraschend sind zum Beispiel die Gemeinsamkeiten zwischen der Chevrolet Corvette und dem IFA Trabant 601 S – es sind die ersten in Großserie gebauten Fahrzeuge mit Aufbauten aus Kunststoff. Insgesamt 21 Paare und Trios warten mit spannenden Verbindungen auf ihre Entdeckung. Exponate unter dem Titel „Design IKONEN“ bilden den zweiten Schwerpunkt im ZeitHaus: Da sowohl technische Entwicklungen wie auch neue Funktionalitäten, unterschiedliche Lebensstile und die Mode das Automobil design geprägt haben sind im Lauf der Jahre viele Charaktertypen der automobilen Designgeschichte entstanden. Einige von Ihnen erreichten den Status der Unverwechselbarkeit – sie wurden zu wahren Design Ikonen und können ebenfalls im ZeitHaus entdeckt werden.

Das Weihnachtsgeschenk für Klassik-Fans!

AUTO BILD KLASSIK verschenken + UNSER LE MANS gratis

Das Buch zum Kultfilm

UNSER LE MANS
DER FILM DIE FREUNDSCHAFT DIE FAKTEN
SIEGFRIED RAUCH STEVE McQUEEN

BIS ZUM 12. 12. BESTELLEN – VOR DEM 24. 12. ERHALTEN!

Ihre Vorteile

- ✓ UNSER LE MANS – Alle Bilder, alle Stories
- ✓ 12 Hefte für nur 4,20 € pro Heft
- ✓ 2 Tage früher als am Kiosk
- ✓ 1 Jahr kostenlose Mitgliedschaft im Deutschen Oldtimer Club



Jetzt bestellen und verschenken:

autobildklassik.de/verschenken

149931 Bitte bei der Bestellung angeben

0 18 06 / 35 40 27

0,20 € / Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 € / Anruf

Auto Bild klassik

Ich bestelle AUTO BILD KLASSIK zum Preis von zzt. 4,20 € pro Heft (12 Hefte / Jahr). Das Geschenkabo startet nach Weihnachten. Nach Ablauf des 1. Jahres kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Als Dankeschön erhalte ich mein Geschenk GRATIS! Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD KLASSIK erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. H. Hamer, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter: lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.

Auto Bild klassik Ratgeber

Inhalt



Kleine Preise
Der purzelnde Pfundkurs macht Großbritannien zum Schnäppchenparadies

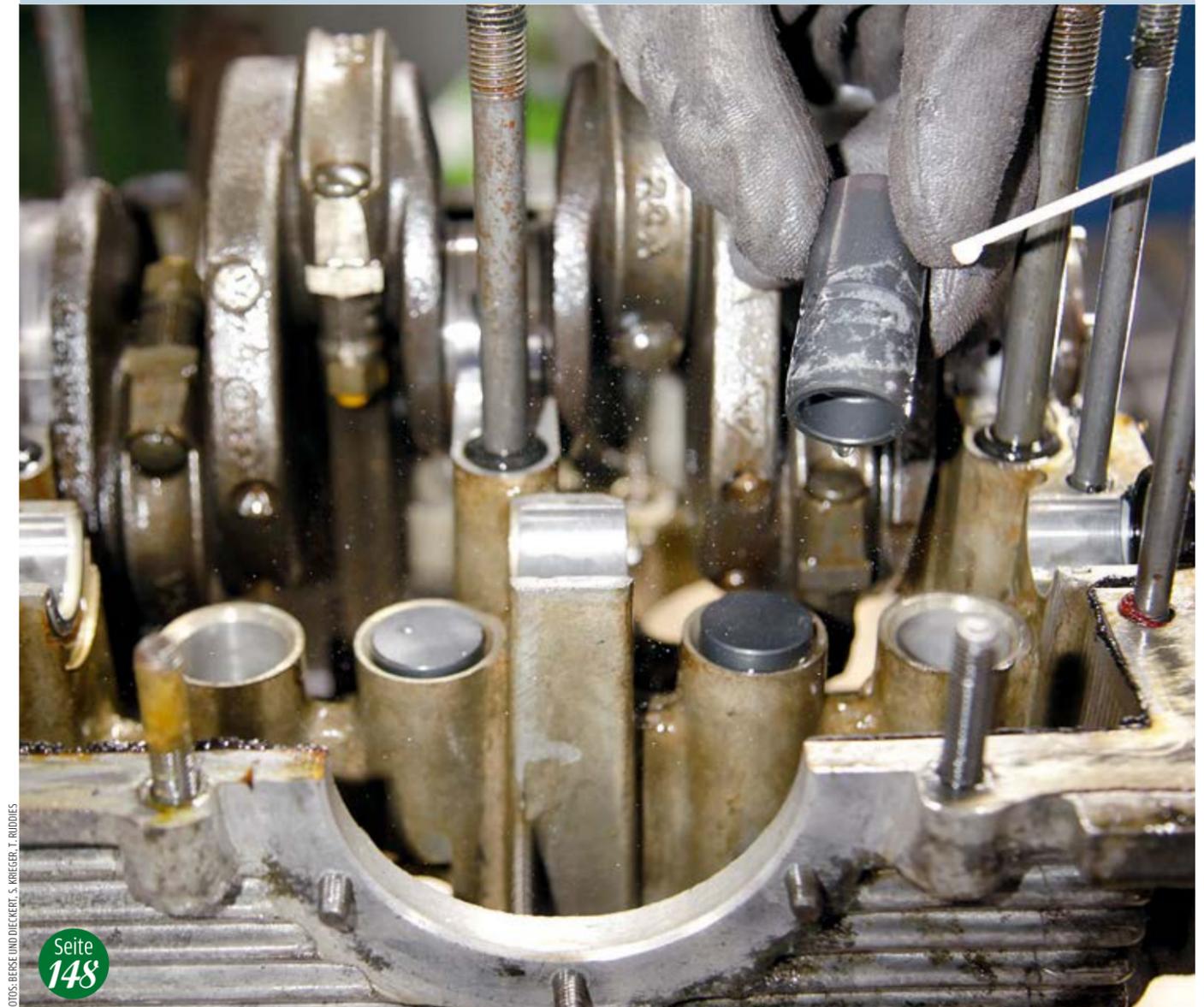


Seite 160
Kleiner Porsche Spark bringt den 718, der 1963 die Targa Florio gewann, im handlichen Vitrinemaßstab 1:43



Seite 152

- Dauertest Seite 136
- Test Kühlflüssigkeit Seite 144
- Reparatur Hydrostößel Seite 148
- Klassikerkauf im Ausland Seite 152
- Fuhrpark Seite 156
- Termine Seite 158
- Modellautos Seite 160
- Bücher Seite 162



FOTOS: BERSE UND DIECKERT, S. KRUEGER, T. RIDDIES

Seite 148

Klappern gehört nicht zum Handwerk: Deshalb kommen beim Redaktions-Käfer die alten Hydrostößel raus, und wir rüsten gleich auf neue starre um



Sag beim Abschied leise Servus

Eineinhalb Jahre war der blaue BMW 3.0 Si zum Dauertest in der Redaktion von AUTO BILD KLASSIK. Schön war's. Aber nicht immer



BMW vor Bodensee-Panorama: Wenn es um Ästhetik ging, war der BMW immer ganz vorn

August 2015



Willkommen in Hamburg: Die Redaktion nimmt den BMW 3.0 Si in Empfang

September 2015



Ein Werkstatt-Check offenbart gutes Bodenblech und schlechte Technik

Oktober 2015



Der BMW soll im Norden heimisch werden, also schicken wir ihn ans Meer

November 2015



Der Unterboden wird für den Winter konserviert. Wir testen vier Produkte

Es gibt ka' Musi' ewig und ka' Glück für ewig", singt Peter Alexander in einem langsamen Walzer über den Abschied. Der etwas schmierige Gassenhauer geht auf einen Film aus den 30er-Jahren zurück, in dem es um Liebe, die Rettung vor dem Tod, Hoffnung und Enttäuschung geht, und hier kommt der blaue BMW 3.0 Si aus der AUTO BILD KLASSIK-Redaktion ins Spiel: 45 483 Kilometer diente er als Dauertest-Auto, wurde geliebt und verflucht, repariert und geschunden. Die Zeit mit ihm war ein filmreifes Drama, und Peter Alexander würde singen: „So ist's halt im Leben. Und drum kann's auch eben ew'ge Lieb' nicht geben.“

Der dritte Dauertestwagen in der Redaktionsgeschichte war der älteste, schönste, schnellste, teuerste und leider auch zickigste von allen. Vom 10. Mai 2015 bis zum 1. Oktober 2016 war er im Dienst, so lange wie der silberne Audi 100 Avant CD 5E, mit dem 2011 in einem 30 000-Kilometer-Dauertest alles begann. Der BMW fuhr nach Bregenz, Bergisch Gladbach und Rügen, an den Gardasee und bis zur Rhône-Mündung, in die Niederlande, zum Nürburgring und nach Sachsen. Fast hätte er so viele Kilometer zurückgelegt wie der zweite Dauertester, der weiße Opel Monza 3.0 E, doch dann verhinderte noch wenige Tage vor dem Ende des Test-

FOTO: PRIVAT

Dezember 2015



Wir haben einen, hier sind die anderen: Wir besuchen den „E3 Limousinenclub“

Januar 2016



Zu Besuch beim Experten: Günter Engelen vergleicht unseren 3.0 Si mit seinem

Februar 2016



Neues Originalfahrwerk oder lieber moderne Technik? Wir probieren es aus

März 2016



Motorschaden! Unser BMW ist kaputt. Ein Kollege traut sich selbst ran



In Bayern ist er doch am schönsten: Viermal fährt AUTO BILD KLASSIK mit dem BMW ins Weißblau

zeitraums die achte Panne, dass der BMW das 50 000-Kilometer-Ziel erreichte!

Sag beim Abschied leise Servus: Unser Film war voller heißer Liebesszenen. In guten Monaten kratzte der BMW an der 6000-Kilometer-Grenze. Obwohl er in schlechten wochenweise stand, reichte das im Durchschnitt für 2740 Kilometer pro Monat, neuer Dau-

erterest-Rekord. Im Bordbuch steht, warum: „Der BMW ist ein großer Sympathieträger!“, jubelte Rallye-Koordinatorin Vanessa Stüdemann. „Der Wagen und wir Mädels haben viel erlebt und noch nie so vielen Menschen zugewinkt.“ – „Das Design gefällt mir jeden Tag besser“, schrieb Tester Jan-Henrik Muhe. „Ein Auto wie ein Wintergarten. Wann kann-

te man das letzte Mal so einfach einparken? Sehr lässiges Stadtauto, so ein großer BMW.“ „Die Baureihe ist nur eine Zwischenlösung, und das spürt man auch“, urteilte Tester Peter Michaely, „der 7er spielte später schon in einer ganz anderen Liga. Aber der BMW ist eine echte Fahrmaschine, das Motorgeräusch und das Fahrverhalten im Grenzbereich ma-

chen wirklich Laune.“ Online-Redakteur Matthias Brügge witzelte: „3.0-Si-Fahrer müssen hart im Nehmen sein und sollten nicht zum Perfektionismus neigen. Dann fällt es leicht, dieses Charakterauto zu mögen. Und wie elegant es säuft!“

In der Tat: 15,4 Liter auf 100 Kilometer verbrannte BMWs sportliche Luxuslimousine, wobei da der schwere Gasfuß auf Langstrecken und der Stadtbetrieb eine Rolle spielten. Auf einer ordentlichen Verbrauchsfahrt kam der 3.0 Si auf 12,7 Liter, ein Wert genau zwischen Mercedes 280 S und 280 SE der Baureihe W 108. Der Dauertest-Opel (11,2 Liter im Dauertest/10,9 Liter auf Verbrauchsfahrt) und der Audi (12,9/9,4) waren trotzdem deutlich sparsamer.

Die „Rettung vor dem Tod“ brachte dann Spannung zur Filmmitte: Üble Vorahnungen vom allerersten Tag erwiesen sich nun als verfrüht, aber nicht grundlos. Schon bei der Überführung nach Hamburg ▶

Redakteur Henning Hinze zerlegt im Winter den Dreiliter-Sechszylinder



FOTOS: PRIVAT (2), B. GRIESHABER, L. WILLAGAUS

Die Übersichtlichkeit des BMW begeistert in der Stadt



Dauertest-Tagebuch

TEIL 16

74233

119716

74 233 Übernahme des Dauertesters am Ende der AUTO BILD KLASSIK-Rallye Bodensee-Klassik in Bregenz direkt von BMW. Erster Eindruck: schönes Auto mit einigen Neuteilen. Und so fantastisch poliert. Ab nach Hamburg!

74 488 Beim ersten Tankstopp fällt auf, dass ein Liter Öl fehlt. Vielleicht war die blaue Wolke beim Gaswegnehmen doch keine Ausnahme.

75 018 Lob aus der Redaktion für den BMW, nur ein fünfter Gang wird vermisst. Und Benzin- und Abgasgeruch im Kofferraum nerven.

75 775 Ausgerechnet auf der Fahrt zur Bestandsaufnahme in der Werkstatt verfängt sich das nagelneue Lüfterrad am nagelneuen Kühler, woraufhin abgerissene Plastikschaufeln ihn perforieren. Mit leichtem Wasserverlust erreichen wir die Werkstatt.

78 098 Die empfindliche D-Jetronic-Benzineinspritzung wurde überholt, seitdem ist der BMW gut 2000 Kilometer problemlos gefahren. Nun erneuern wir die schwache Batterie.

84 100 Der BMW ist auf der Langstrecke beliebt, Dienstreisen füllen das Bordbuch. Fehlalarm unterwegs: Ein

metallisches Scheppern stammt nur von einem Heizluft-Leitblech.

86 305 Die Hupe wird repariert, der röhrende Auspuff geschweißt.

88 563 Das Kofferraumschloss ist kaputt. Eine Werkstatt zaubert die Klappe vom Innenraum aus auf. Sie entdeckt auch den Grund für die gelegentliche Einäugigkeit: der Lichtschalter ist innen angeschmort. Der verschmorte Gebläsemotor, der gerissene Schalthebel-Balg und der doch unrettbare Auspuff werden ersetzt.

89 156 Zweite Panne: Der ADAC repariert auf der Straße den Zündverteiler.

89 983 Mit Ende der Klassiker-Saison werden lange Reisen der Klassik-Redakteure selten. Der BMW macht sich im städtischen Alltag verdient.

91 247 Panne im Berufsverkehr. Die Werkstatt tauscht die Sicherung der Kraftstoffpumpe. Auf der Weiterfahrt kapituliert die Lichtmaschine.

91 601 Ein Sportfahrwerk revolutioniert den Fahreindruck. Viele Kollegen würden es gern behalten.

92 321 Loch im Kopf im Conti-

drom: Eine massive Zylinderkopfschraube durchschlägt den Ventildeckel. Wir überholen den Motor mit professionellem Beistand von BMW im Selbstversuch. Dabei finden wir die Ursache für den krassen Ölverbrauch: Die Abstreifringe an den Kolben haben bis zu achtmal mehr Spiel als erlaubt.

100 202 Der BMW hat etwas nachzuholen: Binnen sechs Wochen legt er 8000 Kilometer zurück, pendelt von Hamburg nach Italien und bis nach Südfrankreich. Er stoppt zum Tanken und zum Ölwechsel, außerdem wird die Jetronic nachgestellt.

100 515 Schlechtes Kaltstartverhalten. Die Jetronic wird verstellt.

103 784 Das Fahrerfenster fällt in die Tür. Die Werkstatt erneuert neben dem Fensterheber die nach dem Winter endgültig vergammelten Hosenrohre. Eine Schraube an der Kardanwelle wird nachgezogen.

107 845 Der BMW springt nicht mehr an, auf dem Motorblock ist eine Benzinpfütze. Der Benzindruckregler ist kaputt. Der Motor geht nach Reparatur nicht in kaltem, sondern in warmem Zustand aus. Er läuft zu fett und lässt sich nicht sauber einstellen. Die Jetronic wird auf mager gedreht.

streckenreise läuft der Motor plötzlich viel zu fett. Jetronic, Zündung und Ventilspiel werden wieder und wieder justiert, vieles gereinigt und geprüft. Nach Wochen passt alles perfekt, aber die Zeit wird knapp!

118 522 Die „Budentour“ (S. 86) wird die Abschiedsrallye unseres BMW.

119 716 Das war's! Der BMW rollt mit überhitztem Motor auf dem Pannestreifen in Münster aus.

119 716 Neues Glück: Nach einhalb anstrengenden Jahren bei AUTO BILD KLASSIK geht der 3.0 Si an Leser Malthe Nuber, der ihn gewonnen hat (Seite 84). Natürlich bekommt er ein heiles Auto! Die Profis bei BMW bringen den Hitzeschaden komplett in Ordnung und checken den Wagen auch sonst noch einmal gründlich durch.

Kosten

- ▶ Durchschnittsverbrauch: 15,4 Liter
- ▶ Ölverbrauch: 0,53 Liter/1000 km (vor Motorrevision 1,15 l, nach Motorrevision 0,12 l)
- ▶ Reparatur- und Wartungskosten: 13 865,49 Euro (ohne Motorrevision)
- ▶ Reparatur- und Wartungskosten pro Kilometer (ohne Motorrevision, mit Tank- und Ölrechnungen): **0,51 Euro**

Stärken + Schwächen

- + lauffruhiger, kräftiger Motor
- + komfortables Fahrwerk
- + präzise Lenkung
- + kräftige Bremsen
- + übersichtliche Karosserie
- + großer Kofferraum
- bei Autobahntempo starke Motor- und Windgeräusche
- miese Sitze
- unpräzises Handling
- hoher Verbrauch, kleiner Tank
- sensible Technik und Karosserie

111 661 Die Kollegen sind zu Sommerbeginn sehr zurückhaltend mit Dienstreisen im BMW. Er gondelt durch norddeutsche Bundesländer.

115 708 Nach einer Wochenendreise zum Nürburgring montagsmorgens wieder Panne im Berufsverkehr: Ein defektes Zentralrelais legt das Steuergerät lahm.

117 817 Kurz nach einer problemlosen Lang-



Auf dem Land gefällt der BMW mit lauffruhigem Motor

April 2016



Operation gelungen: Der Motor ist wieder heil und wird eingebaut

Mai 2016



Endlich im Test: Der BMW im Vergleich zu seinem Hauptkonkurrenten

Juni 2016



Wo war das Auto all die Jahre? Wir suchen in Mailand den Erstbesitzer

Juli 2016



Eine Blechreparatur soll Wasser und Abgas vom Kofferraum fernhalten



Die Variante mit 3.0-Si-Motor war die Sportversion der E3-Limousinen-Baureihe, die es auch mit 2,5, 2,8 und 3,3 Liter Hubraum sowie als Vergaser und Einspritzer gab

war der 3.0 Si mit blauen Wolken beim Gaswegnehmen aufgefallen, und bei der ersten Inaugenscheinnahme durch die Redaktion fand sich schnell eine Stelle, an der sich locker durch den Rost piksen ließ. Mehrmals wurde geschweißt, aber nach der Hälfte der Dauertestdistanz stellte sich die Sinnfrage: Motorschaden mit Loch im Ventildeckel. Folge war eine Komplettzerlegung, und die marginalisierte endlich auch den Ölverbrauch von



Der Kofferraum des Oberklasse-BMW ist groß genug für die ganze Familie

exorbitanten 1,15 auf 0,15 Liter pro 1000 Kilometer.

Der ganze Umgang mit dem BMW trug uns derweil immer wieder harsche Zuschriften des für unsere Baureihe zuständigen „E3 Limousinenclubs“ ein. Statt sich (wie wir erwartet hatten) über den Bekanntheitsschub für die Modellreihe zu freuen, fürchteten Teile des Clubs eine Rufschädigung. Von „vollkommener Ahnungslosigkeit“ bis „einfach nur peinlich“ war in einem Berg von Brandbriefen alles dabei. Auch Leihgeber BMW wurde für die Auswahl des allzu sensiblen Autos angegriffen.

Die Redaktion war derweil hoffnungsvoll: „Sitze und Gurtführung auf Langstrecken eine Zumutung; Scheibenwischbereich für mich okay, aber für große Menschen wohl zu tief“, nölte Redakteur Henning Hinze, „aber: rennt super, sieht super aus und ist jetzt auch endlich zuverlässig.“



Auf den Spuren der Krimireihe „Der Kommissar“ fuhr der BMW unter falschem Kennzeichen



LESEN UND SCHREIBEN LERNEN.

DIESE JUNGEN WERDEN DEMNÄCHST VON MADRID VERPFLICHTET.

TOURISTEN ÜBERFALLEN.

AUF DEN STRICH GEHEN.

4 WOCHEN KOSTENLOS

JETZT PROBELESEN UNTER WAMS.DE/LESEN

Kultursommer: Acht Tipps von fast echten Trollen... Die Bummelbahn: Das Geheimnis der Verspötung... Fack ju Göhste: Liest keiner mehr die Klassiker?... Magische Tricks: Die Psychologie der Manipulation...

CHECK DIE WELT | WELT AM SONNTAG

DEUTSCHLANDS GRÖSSTE SONNTAGSZEITUNG | GEGÜNDET 1968

August 2016



In der Krimireihe „Der Kommissar“ war ein BMW wie unserer Fernsehstar. Wir besuchen Drehorte

September 2016



Bläuen BMW-Motoren wegen kaputter Ventiltrieb-Dichtungen? Ein Test zeigt: nein

Oktober 2016



Ein Sony-Kassettenradio von 1994 ist drin, wir suchen nach einem Originalgerät

November 2016



Die Baureihe E3 war ein Auto des Übergangs. Wir ordnen ihn ein



Das war im April. Da waren Motor, Kühlanlage, Einspritzanlage und Zündung überholt, Fahrwerk und Bremsen sowieso. Auspuff, Beleuchtungsanlage und ein Fensterheber waren neu, das Auto von unten konserviert und selbst die Batterie und alle Sicherungen getauscht.

Im Mai blieb der BMW dann mit kaputtem Benzindruckregler liegen, im Juni lief der Wagen unruhig. Im August stoppte ihn ein kaputtes Zentralrelais, im September wurde in einer dreiwöchigen Werkstattpause wieder an Zündung und Gemischaufbereitung gefeilt, um den Motor nochmals zu beruhigen.

Ein dramatisches Finale adelt jeden Film: Weil durch die Werkstattpausen Kilometer fehlen, beschloss Redakteur Hinze Anfang Oktober spontan, mit dem perfekt laufenden BMW übers Wochenende in die Bretagne zu fahren. Er kam bis Münster, dann rollte er auf dem Standstreifen aus, der heiß geliebte BMW: kochender Motor, eiskalter Kühler, am Auspuff die weiße Fahne.

Wie singt Peter Alexander? „Sag beim Abschied leise Servus, und gibt's auch kein Wiedersehen, einmal war es doch schön.“ *Henning Hinze*

Verbindet Sie auch eine Hasliebe mit Ihrem Alltagsklassiker?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
Fax: 0 18 05-01 52 96
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: **Hasliebe**

Kilometer 45 483: Auf der Suche nach den fehlenden Kilometern für den 50 000-Kilometer-Dauerstest wollte Henning Hinze mit dem frisch abgestimmten BMW über ein langes Wochenende von Hamburg in die Bretagne. Er kam bis Münster

America's most wanted!

Die besten US-Autothemen auf 132 Seiten



NEU IM HANDEL!
DAS US-CARS-SONDERHEFT

Außerdem im Heft

1500 Kilometer Freiheit:
Mit dem Mustang Shelby durch die US-Wüste

Die coolsten Cops der TV-Geschichte:
Columbo, Kojak und ihre Autos

**Auto
Bild**

Die Auto-Instanz.



Typische Schäden, die nur ein gut gewartetes Kühlsystem dauerhaft verhindert: Rost (oben) und kalkartige Ablagerungen (rechts) entstehen bei zu stark gealtertem Kühlerschutzmittel. Die Gefahr: Motorschaden!

Die Herstellerangaben zu den Gefrierpunkten werden größtenteils eingehalten. Dieter Mehlis, Geschäftsführer Petrolab



Was schützt gegen Rost und Frost?

Das Wasser-Alkohol-Gemisch im Kühlsystem hat einen schwierigen Job. Was es können muss, welches Mittel für Ihr Auto das richtige ist und was welche Produkte taugen, haben wir getestet

Die Kühlflüssigkeit fließt durch Gummischläuche und Motorblock, soll selbst bei 130 Grad Celsius nicht kochen, vor Rost, Kalkablagerungen und Blasenbildung (Kavitation)

schützen. Gelingt das nicht, drohen Schäden. Eine Mammutaufgabe! Zeit, sich mal genauer mit der wichtigen Flüssigkeit zu befassen, die viele nur „Kühlwasser“ nennen.

Was schwappt da genau im Kühler meines Autos?

Immer eine Mischung aus Wasser und einem Kühlerschutzmittel, häufig auch Kühlerflüssigkeit

oder Kühlerfrostschutz genannt. Eine Mischung deshalb, weil reines Wasser Bestandteile des Kühlsystems und des Motors verkalken oder rosten lassen kann. Zudem friert

und kocht es zu früh, dehnt sich bei Kälte aus und könnte Leitungen zum Bersten bringen. Gemischt mit Kühlerschutzmittel ist die Mischung frost-resistenter, führt aber weniger Motorwärme ab. Der Anteil von Kühlerschutz schwankt darum in der Regel zwischen 33 und 60 Prozent.

Woraus bestehen die Kühlerschutzmittel?

Aus mehrwertigen Alkoholen, heutzutage in der Regel Ethandiol. Es macht etwa 95 Prozent der Gesamtmasse aus (siehe Tabelle Seite 147). Es hat einen hohen Siedepunkt und leitet Wärme gut ab.

Worin unterscheiden sich die Produkte am Markt?



Der Test Wie hoch ist der Wasseranteil? Stecken verbotene Zutaten im Kühlerschutzmittel? AUTO BILD KLASSIK ließ bei Petrolab in Speyer wichtige Punkte untersuchen



1

Mithilfe der Gaschromatografie lässt sich die genaue Zusammensetzung der Produkte ermitteln. Alle sechs untersuchten Proben zeigten bei den Labortests keine Auffälligkeiten

So haben wir getestet

Die Produkte im Überblick						
Name	EUROLUB Kühlerschutz ANF	MASTERCARE (TROST) Kühlerschutz Standard	BASF Glysantin Kühlerschutz Konzentrat G 48	CASTROL Radicool NF	SHELL Konzentrat Kühlerfrost- und Korrosionsschutz	ROWE Hightech Antifreeze AN
Spezifikationen/Normen	k. A., „für Grauguss-Motoren geeignet“	k. A., „für Grauguss-Motoren geeignet“	G 48, u. a. Audi ab 1981, VW, BMW, Opel ab 1975	u. a. VW G 11, MB 325.0, „BMW: for all models“	u. a. VW G 11, MB 325.0, BMW N60 069.0	„gleichwertig mit VW G 11, MB 325.0, BMW N60 069.0“
Gebindegröße (Liter)	1,5	1,5	1,5	1,0	1,5	1,5
Farbe/Geruch	blau, klar/ nicht wahrnehmbar	blau, klar/ nicht wahrnehmbar	türkis, klar/ nicht wahrnehmbar	türkis, klar/ nicht wahrnehmbar	türkis, klar/ nicht wahrnehmbar	türkis, klar/ nicht wahrnehmbar
Dichte (g/cm ³)	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,12
Wassergehalt (Gewichts-%)	3,0	5,8	2,7	2,7	3,1	4,2
Anteil Ethandiol (Gewichts-%)	94	94	97	97	96	95
Glycerin-Anteil (Gewichts-%)	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1	< 0,1
Testwerte bei Mischungsverhältnis 1:1 (Kühlerschutz/Wasser)						
Frostschutz bis (°C)	-37	-35	-38,5	-39,5	-39	-38,5
Abweichung von der Herstellerangabe (°C)	-1	-2	+0,5	+2,5	+1	+1,5
Testwerte bei Mischungsverhältnis 1:1,5 (Kühlerschutz/Wasser)						
Frostschutz bis (°C)	-25	-23,5	-24	-25,5	-25,5	-25
Abweichung von der Herstellerangabe (°C)	-2	-3,5	-3	+0,5	-1,5	0
Testwerte bei Mischungsverhältnis 1:2 (Kühlerschutz/Wasser)						
Frostschutz bis (°C)	-19	-17	-18,5	-18,5	-19	-19
Abweichung von der Herstellerangabe (°C)	-1	-3	-1,5	-1,5	+1	-1
tatsächliche Füllmenge (Milliliter)	1526	1525	1496	1002	1012	1507
Abweichung (%)	+2,6	+2,5	-0,4	+0,2	+1,2	+0,7
Preis/Liter UVP (Euro)	3,75*	5,19	9,53	7,55**	8,29	4,93
Bemerkung/Urteil	unauffällige Zusammensetzung, aber Abweichungen bei allen drei Angaben zum Frostschutz	relativ hoher Wasseranteil, sonst unauffällig, Abweichungen bei allen drei Frostschutzangaben	unauffällige Zusammensetzung, zwei Abweichungen bei den Frostschutzangaben	unauffällige Zusammensetzung	unauffällige Zusammensetzung	unauffällige Zusammensetzung

* Endverbraucherpreis in der Filiale Hamburg Eiffestraße; UVP für den Verkauf an Werkstätten: 2,27 Euro plus MwSt. ** Preis bei autoteile-owl.de; UVP lag bei Redaktionsschluss nicht vor

Auch wenn alle Mittel dem gleichen Zweck dienen (Schutz von Motor und Kühlsystem bei guter Kühlleistung), kann sich die Zusammensetzung unterscheiden. Schließlich haben sich auch die zu schützenden Materialien über die Jahrzehnte verändert. Deshalb haben viele Autohersteller eigene Spezifikationen definiert. Bei VW beispielsweise heißt eine Spezifikation G11 (siehe Tabelle); sie passt für Autos bis 1996.

Welches Kühlerschutzmittel ist für mein Auto das richtige?

Das steht in der Betriebsanleitung des Fahrzeugs. Ist die nicht mehr da, beim Händler oder einem Club nachfragen.

Ich muss unterwegs Kühlmittel nachfüllen, habe aber das vorgegebene nicht zur Hand. Was tun?

Wer sich nicht sicher ist, was in den Ausgleichsbehälter reingeht, sollte nur mit Leitungswasser auffüllen. Auf keinen Fall irgendein Mittel nehmen, da nicht alle miteinander mischbar sind.

Wie oft sollte man die Flüssigkeit im Kühler tauschen?

Am besten alle zwei Jahre. Denn die Wirkung der Komponenten für den Rostschutz und die gegen Kalkablagerungen gehen mit der Zeit verloren. Den Füllstand sollte man einmal im Monat überprüfen.

Was muss ich in der kalten Jahreshälfte beachten?

Wer sein Auto auch außerhalb der Saison nutzt, sollte vor dem ersten Frost auf jeden Fall die Frostschutzwirkung der Mischung prüfen. Bereits kleinere Eisklumpen können zum Beispiel die Pumpe blockieren.

Wie finde ich heraus, ob meine Mischung frostsicher genug ist?

Mit einer Messspindel. Die gibt es für ein paar Euro im Zubehörhandel. Bei kaltem Motor den Schlauch der Spindel in den Ausgleichsbehälter tauchen und mit dem Balg ins Sichtfenster pumpen. Auf einer Skala liest man nun ab, bis zu

welcher Temperatur das Gemisch flüssig bleibt.

Welches Mittel ist das beste?

Das lässt sich nicht pauschal beantworten. Ist eine vom Hersteller geforderte Spezifikation bekannt, sollte man dieser Empfehlung folgen. Unsere Stichprobe bei young- und oldtimer-tauglichen Mitteln (G11 oder G11-ähnlich) vom Teilehändler (Trost), vom Werkstattausrüster (Eurolub), von Tankstellen (Castrol und Shell) und Chemieunternehmen (Rowe, BASF) fiel unauffällig aus. Das Labor fand etwa kein günstigeres, aber in diesen Produkten nicht empfehlenswertes Glycerin oder zu viel Wasser (siehe Tabelle).



2

Weiterhin wurden die Mittel auf ihre Dichte untersucht (2). Sie lässt Rückschlüsse unter anderem auf den Glycerin-Anteil zu. Überprüft wurde zudem, ob sie mit Wasser gestreckt worden sind (3). Etwas Wasser ist produktionsbedingt immer enthalten. Die Herstellerangaben zur Frostsicherheit (4) erreichte laut Labor kein Anbieter bei allen drei Mischungsverhältnissen, drei scheiterten nur knapp (siehe Tabelle)



3



4

Fazit
 ■ Nur das richtige Mittel in der richtigen Mischung schützt das Kühlsystem und den Motor Ihres Klassikers dauerhaft vor Korrosion oder Hitzeschäden. Zu überprüfen, ob beides passt, kostet vielleicht fünf Minuten. Diese Zeit ist eine gute und einfache Investition in ein hoffentlich langes Autoleben.



Roland Kontny

Tacktacktick, tickitick, klockklock – oh weh, das klingt gar nicht gut! Je nach Gaspedalstellung lassen die Geräusche auf alle möglichen Formen eines Motor-Super-GAUs schließen. Keine Frage: Unser Käfer hat ein Problem. Dem Gehör nach liegt ein übler Defekt vor – einer, der tief im Motorblock haust, irgendwas zwischen Lagerschaden und Kolbenkipper.

Doch Entwarnung: Der Boxermotor leidet an einer eher harmlosen Krankheit, die im Grunde alle Ultima Edición (so heißt unser Letztserien-Käfer 1600i aus Mexiko) betrifft. Auch bei anderen Autotypen tritt das auf. Die Ursache des Lärms sind die Hydrostößel. Sie liegen zwischen Nockenwelle und Ventiltrieb, gleichen das Ventilspiel aus. Das passiert ganz automatisch über den Schmierkreislauf beziehungsweise den Öldruck des Motors.

Geben die „Hydros“ Geräusche von sich, kann das zwei Gründe haben: Entweder sie sind kaputt, oder es ist Luft in den Bauteilen. Der daraus entstehende Spalt zwischen Betätigung und Ventilschaft verursacht die Geräusche. Ist der Motor fit, entlüften sich die Stößel nach kurzer Laufzeit selbst – und das Klackern verschwindet. Anders bei unserem Käfer. Er fiel immer wieder durch den fiesen Krach aus dem Ventiltrieb auf und brauchte zum Teil eine ▶

Hydrostößel-Austausch

Schluss mit KLAPPERN

Kleine Dinger, als Ersatzteil gar nicht teuer – aber wehe, die Hydrostößel sind hinüber! Die Reparatur wird zur großen Nummer. Bei einem VW Käfer 1600i haben wir sie erledigt – und gleich auf starre Stößel umgerüstet

Hydrostößel in der Hand, Motor auf dem Tisch, Käfer auf der Hebebühne: Der Austausch der kleinen Teile erfordert eine Demontage des Boxers



DIE REPARATUR



Der Motor ist raus: Mechaniker Ralf Klink und Martin Steen, Inhaber von Baltic Käfer, gehen die Zerlegung an



Sonderfall 1600i: Anders als die meisten Käfer hat er eine Einspritzanlage. Sie wird ausgebaut



Auspuff und Wärmetauscher (im Bild) werden demontiert. Die Teile sehen schlechter aus, als sie sind



Auch die Ölpumpe muss heraus – sonst lassen sich die Motorblockhälften nicht trennen



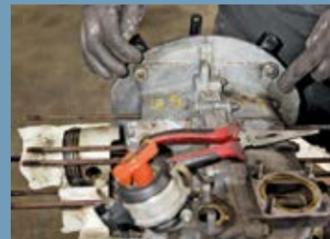
Jetzt geht es an den Ventiltrieb. Der Käfer hat zwei Kipphebelwellen, gehalten von je zwei Bolzen



Nun lassen sich die beiden Zylinderköpfe lösen und von den Zylindern abheben



Die einzelnen Zylinder abziehen und die Kolben ausbauen. Wichtig: den Zylindern entsprechend markieren



Blockschrauben lösen. Der Käfer-Rumpf ist vertikal geteilt, also seitlich verschraubt

RATGEBER Reparatur

**DICHTSATZ
+BEFÜLLUNG
189,80 €**

Das kostet die Reparatur

Ein Dichtsatz, Kolbenbolzensicherungen, Schutzrohre (aus Edelstahl, weil unsere verrostet waren) sowie Stoßstangen und natürlich die Stößel (übrigens vom VW T3) – macht insgesamt 301,40 Euro Materialkosten. Leider kommt noch ein großer Posten „Arbeitsstunden“ hinzu. Der Käfer-Motor muss ausgebaut, danach in seine Einzelteile zerlegt werden. Dafür brauchen die Profis von Baltic Käfer mehr als einen Tag. Summe: 1186,40 Euro.

**STÜCKPREIS
13,95 €**

Metall-Puzzle: Für die Reparatur der Hydrostößel eines Käfer-Motors (hier 1600i aus Mexiko) muss der komplette Block demontiert werden



halbe Stunde, bis das „Tickern“ leiser wurde. Zuletzt verschwand der Fehler überhaupt nicht mehr. Selbst Additive – das sind Ölzusätze, die den Hydrostößeln auf die Sprünge helfen – sowie mehrere Ölwechsel brachten keine Besserung. Also: raus damit!

Beim Käfer 1600i gibt es zwei Möglichkeiten der Reparatur: entweder den Austausch

der Hydrostößel oder das Umrüsten auf starre Stößel. Für beide Varianten gilt beim VW: Die Teile gibt's für kleines Geld (siehe Kasten oben), der anfallende Arbeitsaufwand ist jedoch enorm. Für den Wechsel müssen der Motor ausgebaut und der Block zerlegt werden.

Wir entschieden uns fürs Umrüsten. Grund: Das Auto wird nur wenig gefahren und

hat zwischendurch lange Standzeiten. Die Wahrscheinlichkeit, dass der Fehler wieder auftritt, ist hoch. Den Nachteil, dass künftig die Ventile von Hand eingestellt werden müssen, nehmen wir ebenso in Kauf wie die kleine (aber unsichtbare) Abweichung vom Originalzustand.

Den Umbau erledigte die Firma Baltic Käfer in Kiel. Der

Betrieb ist auf luftgekühlte Volkswagen spezialisiert und hat den Stößel-Job schon häufiger erledigt. Über einen Tag dauert die Maßnahme. Vorteil beim VW Käfer: Außer Stößel plus Stangen (und einem Dichtsatz) sind keine zusätzlichen Ersatzteile erforderlich. Die Kipphebelwellen verfügen bereits über mechanische Einstellköpfe.

Jan Horn

So funktioniert ein Hydrostößel

Hydrostößel sorgen für einen optimalen Abstand zwischen Kipphebel und Ventilschaft. Per Öldruck wird dabei das Spiel ausgeglichen. Genauer: Innerhalb des von den Nocken der Nockenwelle herabgedrückten Stößels **1** sorgt eine kleine Feder **2** dafür, dass der Betätigungskolben **3** immer direkt anliegt, entsprechend geräuschfrei arbeitet.



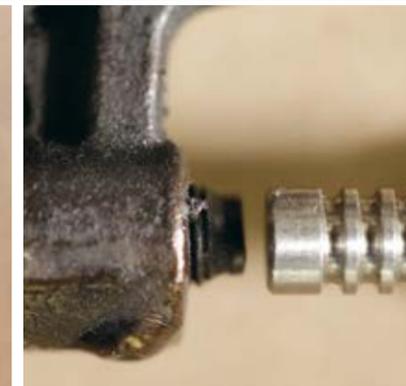
Den Raum zwischen Kolben und Stößel füllt nachfließendes Öl (aus dem Motorkreislauf) auf. Da sich das Öl nicht zusammen- oder aus dem Stößel zurückpressen lässt, gibt der Kolben nicht nach, das Ventilspiel ist ausgeglichen. Über den Verschluss **4** drückt der Kolben auf die Stoßstange und letztlich auf das Ventil.



Hydraulische oder mechanische Ventilbetätigung – die Unterschiede



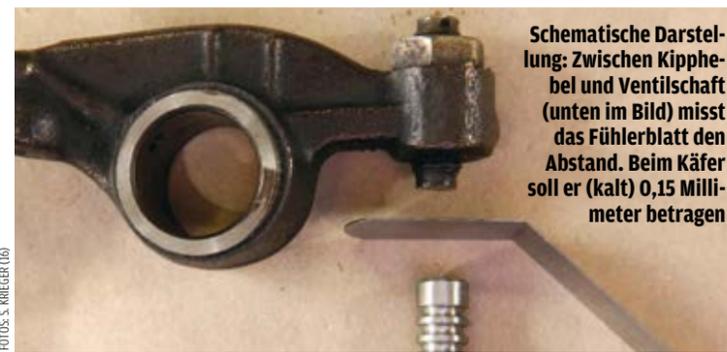
Bei Hydrostößeln erfolgt der Längenausgleich zwischen Stößel und Stoßstange **1**. An alten Motoren wird das Spiel dagegen über eine Stellschraube direkt am Kipphebel **2** ausgeglichen. Nachteil: Das Justieren muss alle 10 000 Kilometer erfolgen



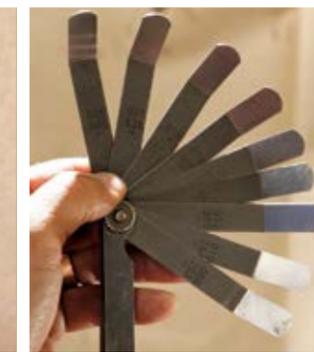
Größter Vorteil der Hydrostößel: Sie sind wartungsarm. Öldruck übernimmt den Längenausgleich, so lässt sich zwischen Stößel und Betätigung (Stoßstange) bereits ein kleiner Spalt ausgleichen.

Anders ist die Sache bei rein mechanischen Stößeln: Hier ist (für den kalten Motor) ein vom Konstrukteur vorgesehenes Spiel unbedingt erforderlich. Grund: Dehnen sich die Bauteile bei heißer Maschine aus, könnte ohne Spiel zwischen Kipphebel und Schaft ein Ventil minimal offen stehen bleiben, am Rand verbrennen, im schlimmsten Fall sogar abreißen.

In regelmäßigen Abständen (beim VW Käfer alle 10 000 Kilometer) muss deshalb das Ventilspiel geprüft und eingestellt werden. Dazu benötigt man eine Fühlerlehre (auch Blattlehre genannt, Foto links), mit der sich das Maß auf fünf Hundertstelmillimeter genau ermitteln lässt. Beim VW Käfer beträgt das Spiel übrigens je 0,15 Millimeter für die Ein- und Auslassventile.



Schematische Darstellung: Zwischen Kipphebel und Ventilschaft (unten im Bild) misst das Fühlerblatt den Abstand. Beim Käfer soll er (kalt) 0,15 Millimeter betragen



FOTOS: S. KRIEGER (16)

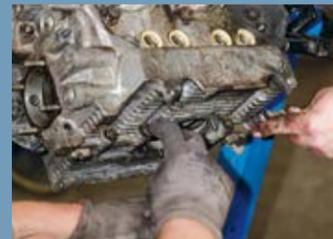
DIE REPARATUR



Ein Motorständer ist bei der Demontage Pflicht – so lassen sich alle Verschraubungen erreichen



Hier gut zu sehen: die Fuge, die durch Block und Ölpumpengehäuse verläuft



Typisch Käfer: schmierige Unterseite. Festgerostete Schrauben kommen hier also nie vor



Zwei Mann, ein Block: In der unteren Gehäusehälfte liegt nun die Kurbelwelle frei



Die Nockenwelle inklusive Antriebsrad kann raus, darunter sind die Stößel zu erkennen



Da sind die Übeltäter: Äußerlich unversehrt, jedoch verursachen mehrere Hydros Geräusche



Neue Teile: Nach Einsetzen der Stößel wird der Block wieder zusammengebaut



Nun schnurrt er wieder: Käfer mit künftig einstellbarem Ventilspiel. Gut einen ganzen Tag hat die OP gedauert



Autokauf im Ausland:
Großbritannien
 SERIE - FOLGE 1

JETZT PURZELN DIE PFUNDE

Der Brexit sollte britische Werte sichern, tatsächlich aber strauchelt das Pfund und erreicht immer neue Tiefstmarken. Winken nun die Oldtimer-Schnäppchen?

Auf dem Hof von Brown & Gammons im beschaulichen Baldock, 30 Meilen nördlich von London, scheint die Zeit seit 1977 stillzustehen. Seit jenem Jahr, in dem der damalige MG-Vertragshändler seine Tore erstmals öffnete, hat sich hier nicht viel verändert. Dass MG längst tot ist und der Name jetzt billigen Einheitsbrei aus China schmücken darf, wird britisch diskret ignoriert. Deutlicher wird Seniorchef Ron Gammons dagegen, wenn es um den Brexit geht. Wie viele ältere Briten ist er glühender Verfechter.

Dass drohende Binnenzölle seinen europaweiten Teilehandel kaputt machen könnten, kann er sich nicht vorstellen.

Wir sind auf der großen Insel unterwegs, um zu sehen, wie sich die Volksabstimmung vom 23. Juni auf das regionale Klassikerangebot und das Preisniveau auswirkt.

Gelingt es der Regierung nicht, mit der EU ein Freihandelsabkommen zu vereinbaren, dürfte die Wirtschaft wohl einen massiven Dämpfer erleiden. In den vergangenen Monaten genügte schon die Angst davor, um das britische Pfund zu schwächen. So dümpelt es nun auf dem tiefsten Stand seit 1985. Tendenz: eher düster. Die riesige britische Oldtimerszene könnte sich berechnete Sorgen machen, dass ihr Bestand nun ausverkauft wird.

Wir sprechen mit Robert Turner, Inhaber von Chelsea



Kursentwicklung des britischen Pfunds (zum Euro)



Bei Chelsea Cars geht viel ins rechts-gelenkte Ausland. Deutsche Marken stehen hoch im Kurs

CLASSIC CHROME
Seit 1989 werden hier
Klassiker gehandelt. Die
meisten der über 500
Autos werden aber in
Kommission verkauft
und sind nicht zu sehen



1975er 200 D, 1967er Bianchina: beides Linkslenker aus Italien, je 8995 Pfund



Die Filiale von Classic Chrome in Mortlake (London) ist klein, aber reizvoll

Cars im gleichnamigen noblen Londoner Stadtteil. Er freut sich über gute Geschäfte, allerdings nicht wie vermutet mit dem Ausland, sondern mit Engländern selbst, die nun ver-

suchen, mit Oldtimern ihr Geld zu retten. Insgesamt wirkt der Markt nach wie vor groß, wenn auch organisierter als noch vor ein paar Jahren. Was geblieben ist,

ist die lebhafteste Auktionskultur. Neben den Klassikerhändlern bieten regionale, kaum bekannte Auktionshäuser wie Brightwells und H&H die Chance auf echte Schnäpp-

chen. In provisorischen Zelten auf Bauernhöfen werden wie bei einer Viehauktion in atemberaubender Geschwindigkeit die Lots durchgeballert. Teilweise wechseln an einem Vor-

DAS SAGT DER FACHMANN



Marius Brune, Classic Data

Als Geschäftsleiter des Oldtimer-Marktbeobachters Classic Data ist Marius Brune mit dem englischen Markt vertraut.

Welche Veränderungen am Markt stellen Sie seit dem Brexit fest?

Keine großen. Der Wechselkurs scheint im mittleren Preissegment keine wesentliche Rolle zu spielen. Wenn, dann schlägt das eher auf

den High-End-Bereich durch, doch da ist es momentan eh etwas ruhiger.

Welche Autos aus Großbritannien könnten jetzt ein Tipp sein?

Nachkriegs-Rolls-Royce sind gerade günstig, Vorkriegsautos weit verbreitet und nicht teuer. Spannend sind die Auktionen der kleineren Häuser.

Welche Hürden haben Käufer zu nehmen?

Die Engländer sind entspannter mit ihren Oldies. Die Zustände zeigen das.



Eng gedrängt stehen edle Oldies bei Chelsea Cars

CHELSEA CARS
Seit 1994 widmet sich Inhaber Robert Turner dem Verkauf edler Klassiker. Viele seiner Kunden kommen aus Malaysia, Südafrika und Australien



BROWN & GAMMONS
Der frühere MG-Händler blieb seiner Marke treu. Neben Restaurierungen wird hier mit einem MG-Onlineshop das Geld verdient



Das Preisniveau bei Brown & Gammons ist selbstbewusst, aber okay. 80er MGB für 9000 Pfund

Welche Erfahrungen haben Sie beim Oldtimerkauf im Ausland gemacht? Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
Fax: 0 18 05-01 52 96
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: Oldtimerkauf im Ausland



WICHTIGE BEGRIFFE

„MINT CONDITION“ soll so viel heißen wie „wie neu“, entspricht im Idealfall in Deutschland der Zustandsnote 2.

„BARN FIND“ steht häufig in Anzeigen. Tatsächlich ist der „Scheunenfund“ in Großbritannien ähnlich selten wie bei uns.

„NEEDS SOME TLC“, also tender loving care. Übersetzt: „Braucht etwas liebevolle Pflege“. Auf Deutsch: eine Grotte.

DAS SOLLTEN SIE ALS KÄUFER WISSEN

► **REGIONEN** Per Flug ist der Großraum London am schnellsten erreicht. Hier ist aber auch das Preisniveau am höchsten. Es lohnt sich daher, auf ländliche Regionen auszuweichen. Wer Zeit hat und Lust zu fahren, orientiert sich hoch in Richtung Schottland oder Wales, wo das Preisniveau niedriger ist.

► **ZUSTÄNDE** Engländer gehen lockerer mit ihren Klassikern um, halten diese einfach am Leben. Echte Zustand-2-Autos sind schwer zu finden. Ehrliche Dreier umso leichter.

► **MARKEN** An Porsche, BMW und Mercedes herrscht kein Mangel. Problem nur: Rechtslenker werden Sie hier auf dem Kontinent kaum wieder los. Auch bei britischen Klassikern lohnt die Suche nach LHD, also left hand drive. Tipp: Viele US-Cars mit Linkslenkung sind im Angebot.

► **ÜBERFÜHRUNG** Klappt einfach und gut. Noch sind die Briten in der EU, Zölle fallen nicht an. Einfach beim Versicherungsbüro vor Ort für rund 200 Euro eine Police abschließen, und schon geht's mit altem Britenschild auf eigener Achse gen Heimat.

► **HÄNDLER** Gibt es reichlich. Eine interessante Alternative sind Oldtimerauktionen. Viel Auswahl, gute Schnäppchenchancen.

► **GEHEIMTIPP** Vorkriegsoldtimer!

DIE WICHTIGSTEN ONLINE-BÖRSEN

Car and Classic
Knapp 30 000 Klassiker aller Preisklassen
www.carandclassic.co.uk

Classic Cars for Sale
Rund 15 000 Oldies im Angebot
www.classiccarsforsale.co.uk

PistonHeads
160 000 Offerten. Top für Youngtimer
www.pistonheads.com

KAR AUTOMOTIVE
Erst vor acht Monaten haben sich zwei Brüder in Schottland auf Klassisches aus Bayern spezialisiert. Auch interessant: der originale, links gelenkte Golf GTI



Vor allem junge, fahraktive Klassiker sind mit Rechtslenkung bei uns schwierig zu verkaufen

Was macht das Team von AUTO BILD KLASSIK eigentlich privat? Das Gleiche wie die Leser: mit alten Autos spielen. Geschichten aus den Garagen der Redakteure - jeden Monat neu

Christian Steigers S-Klasse lief, wie ein Mercedes laufen sollte: immer. Fast ein Schock, als es eines Tages nicht mehr so war



Christian Steiger, Mercedes 280 SE

Der fast völlig problemlose Langzeit-Benz

117 071 km Manchmal ist das Schicksal ein Schweinehund, noch dazu einer mit dramaturgischem Gespür. Ich hab's gerade mit meiner weißen Mercedes S-Klasse erlebt. Die habe ich seit fast genau zehn Jahren - eine Zeit ohne besondere Vorkommnisse oder gar Ausfälle. Der 280er sprang auch nach längerer Standzeit freudig an,

begleitete meine Familie und mich auf vielen Wochenendausflügen durch die halbe Republik und fand sich einmal jährlich zur Wartung ein. Teure Reparaturen? Ach was, nur ein paar kleine Routineeingriffe. Genau so schrieb ich's in einer großen AUTO BILD-Geschichte, mit der ich Hobbyeinsteigern die Angst

vor dem Leben mit Klassikern nehmen wollte. Die Story war noch nicht gedruckt, als ich mich in meinen W 116 setzte - und den Sechszylinder so seltsam spöten hörte. Jetzt habe ich nach zehn Jahren auch meine Hochpreis-Reparatur: Mengenteiler der Einspritzung hinüber, Kostenvorschlag rund 1600 Euro.



Michael Struve, Fiat 2300

2200 Tage gesucht, 2300 gefunden

41 927 km Fast genau sechs Jahre lang habe ich nach einem Oldtimer gesucht. Ich war für vieles offen - Hauptsache, sechs Zylinder und Lenkradschaltung. Im September fand ich einen Fiat 2300 von 1967. Erstes Projekt: Rückleuchten tauschen. Die abgeflachten gefallen mir einfach besser, außerdem sind sie original.

Die originalen Rückleuchten waren zum Glück dabei. Vorn bekommt der Fiat bei nächster Gelegenheit weiße Blinkerläser



FOTOS: PRIVAT (Z. R. THIM)

Duell der Komfortablen

Zwei Wohnmobile im großen Vergleich: Hymer gegen Eura



JETZT IM HANDEL!

Kein Heft verpassen und hier direkt bestellen:



www.autobildreisemobil.de/abo

Außerdem im Heft

Bulliparade:
Wir zeigen 6 Alternativen zum Kleinbus

Magische Schönheit, weite Landschaft:
Mit dem Reisemobil durch Neuseeland

Auto Bild reisemobil
Die Reisemobil-Instanz.



TERMINE

Essen Motor Show
Sportwagenmesse
 Ende des Jahres dreht sich im Ruhrpott alles um PS und Hubraum. Motorsport ist das Leitthema der Veranstaltung, präsentiert werden auch alte Sportwagen. Tageskarte: 15 Euro.
26. November – 4. Dezember

Hier trifft sich die Szene

Die Termine zu den spannendsten Treffen, Messen und Rallyes

NOVEMBER

Bis 31. März:
Sonderausstellung: 100 Jahre BMW,
 Speyer, Tel. 0 62 32-6 70 80,
 www.technik-museum.de

4.-5.: Oldiebasar,
 Neuruppin/Wulkow, Tel. 0 33 91-45 67 20,
 www.ean-neuruppin.de

5.: Classic-Stammtisch,
 Bremen, Tel. 04 21-2 78 75 71,
 www.schuppeneins.de

5.-6.: Oldtimerteilemarkt,
 Hennef/Sieg, Tel. 0 22 42-9 69 91 77,
 www.oldtimertage-hennef-sieg.de

5.-6.: Iconic Cars & More,
 Rosmalen (Niederlande),
 Tel. 00 31 (0) 73-5 23 33 01,
 www.oldtimerbeurs.net

6.: Veteran Car Run,
 London (England),
 Tel. 00 44 (0) 14 83-52 44 33,
 www.veterancarrun.com

6.: Old- & Youngtimertreff,
 Osnabrück, Tel. 0 54 07-3 48 02 66,
 www.oldtimer-ig-osnabrueck.de

Ab 11.: Ausstellung „BMW Art Cars“,
 Hamburg, Tel. 0 40-39 99 69 67,
 www.prototyp-hamburg.de

12.: Oldtimerteileflohmarkt,
 Blindenmarkt (Österreich),
 Tel. 00 43 (0) 6 50-7 96 24 00,
 www.oldtimerverein.at

12.-13.: Oldtimer- & Teilemarkt,
 Winterthur (CH), Tel. 00 41 (0) 44-8 20 29 00,
 www.gp-event.ch

14.: Oldtimermarkt,
 Herrenberg, Tel. 0 97 21-4 14 55,
 www.oldtimermarkt-klassik.de

18.-19.: Rallye Baden-Baden,
 Baden-Baden, Tel. 07 22-15 27 81,
 www.rallye-baden-baden.de

18.-20.: Interclassics,
 Brüssel (B), Tel. 00 32 (0) 2-8 80 09 00,
 www.interclassics.be

26.: Oldtimer-Auktion,
 Toffen (Schweiz), Tel. 00 41 (0) 31-8 19 61 61,
 www.oldtimergalerie.ch

26.-27.: Oldtimerbörse,
 Rosmalen (Niederlande),
 Tel. 00 31 (0) 73-5 23 33 01,
 www.oldtimerbeurs.net

26.11.-4.12.: Essen Motor Show,
 Essen, Tel. 0 24 07-1 73 00,
 www.siha.de

26.-27.: Oldtimerbörse,
 Eelde (Niederlande),
 Tel. 00 31 (0) 73-5 23 33 01,
 www.oldtimerbeurs.net

27.: Modellautobörse,
 Bremen, Tel. 04 21-78 75 71,
 www.schuppeneins.de

27.: Oldtimerteilemarkt,
 Malvern (England),
 Tel. 00 44 (0) 14 84-66 77 76,
 www.classicshows.org

Oldtimer-Auktion
Versteigerung
 Ende November werden in Toffen (Schweiz) wieder klassische Automobile und Motorräder versteigert. Oft sind interessante Schnäppchen dabei.
26. November



FOTOS: HEISTELLER (2), BRÄUNER, SCHIMM/MESE/ESSEN, GÄBRI

Anzeige

2017
 科隆-北京
KOLN-PEKING
 CHINA TOURS GDCV
OLDTIMERRALLYE
 14.09. – 05.11.2017
 53 Tage · 13.000 km
 www.NewSilkRoad.de



Interclassics
Oldtimershow
 Die Messe lockt jährlich etwa 400 Aussteller und 20 000 Besucher nach Brüssel. Eintritt: 11,50 Euro.
18.-20. November



BMW Art Cars – Rasende Kunstwerke
Sonderausstellung Bis zum 19. März 2017 präsentiert das Automuseum Prototyp in Hamburg neun Fahrzeuge aus der BMW-Art-Car-Reihe. **Ab 11. November**

DEZEMBER

3.: Classic-Stammtisch,
 Bremen, Tel. 04 21-2 78 75 71,
 www.schuppeneins.de

4.: Old- & Youngtimertreff,
 Osnabrück, Tel. 0 54 07-3 48 02 66,
 www.oldtimer-ig-osnabrueck.de

8.: Oldtimermarkt,
 Ferrara (I),
 Tel. 00 39 (0) 4 25-07 40 89,
 www.autoemotodelpassato.com

9.-11.: Retro Classics Bavaria,
 Nürnberg, Tel. 07 11-1 85 60 26 63,
 www.retro-classics-bavaria.de

10.: Klassiker-Auktion,
 Nürnberg, Tel. 0 61 51-39 73 65 00,
 www.classicbid.de

10.: Oldtimerteileflohmarkt,
 Blindenmarkt (A),
 Tel. 00 43 (0) 6 50-7 96 24 00,
 www.oldtimerverein.at

17.-18.: Weihnachtsmarkt,
 Ladenburg, Tel. 0 62 03-18 17 86,
 www.automuseum-dr-carl-benz.de

18.: The 100 Miles of Amsterdam,
 Amsterdam (Niederlande),
 Tel. 00 31 (0) 20-4 08 30 64,
 www.the100miles.com

1. QUARTAL 2017

12.-15.1.: Interclassics,
 Maastricht (Niederlande),
 Tel. 00 31 (0) 43-3 83 83 33,
 www.ic-tm.nl

14.-15.1.: Moto Technica,
 Augsburg, Tel. 0 90 81-79 92 39,
 www.mototechnica.de

22.-23.1.: Oldtema,
 Erfurt, www.oldtema.de

25.-29.1.: Historic Ice Trophy,
 Altenmarkt-Zauchensee (Österreich),
 Tel. 00 43 (0) 6 64-3 32 88 00,
 www.historicicetrophy.at

3.-5.2.: Bremen Classic Motorshow,
 Bremen, Tel. 04 21-3 50 50,
 www.classicmotorshow.de

14.-18.2.: Legends Winter Classic,
 Oberjoch, Tel. 0 81 45-9 97 97 73,
 www.legendswinter-classic.de

2.-5.3.: Retro Classics,
 Stuttgart,
 Tel. 07 11-1 85 60 26 63,
 www.retro-classics.de

3.-5.3.: Antwerpen Classic Salon,
 Antwerpen (Belgien),
 Tel. 0 24 07-1 73 00,
 www.siha.de

ANZEIGE

Technorama
 DER Oldtimermarkt in Europa

Hessens größter
 Oldtimer- und
 Teilemarkt



Kassel

18. + 19. März 2017 Messe Kassel
33. Oldtimermesse & Clubhallen

Seit über 38 Jahren
 DER Teilemarkt
 in Europa

Ulm

06. + 07. Mai 2017 Messe Ulm
39. Oldtimer-Teilemarkt & Fahrzeugverkauf

www.technorama.de

**Traumwagen finden,
 clever verhandeln**

Die Preisfinder-App für Old- & Youngtimer



JETZT IM
 APP STORE!

Auto Bild klassik

DAS Modell DES MONATS

Mia san mia

BMW „Neue Klasse“ von Minichamps



„BMW baut nur Autos für Tagelöhner und Generaldirektoren“, schrieb einst „Der Spiegel“. Die Neue Klasse stopfte das Loch

Maßstab 1:18

Eigentlich sollte er nur die Statik der Karosserie verbessern, er wurde aber zum typischen BMW-Kennzeichen: der Hofmeister-Knick. Bis heute tragen fast alle Modelle aus München ihn in der C-Säule. BMW-Designer Wilhelm Hofmeister brachte ihn 1961 in der Neuen Klasse zur Serienreife und machte ihn zum Glücksknick der Münchner. Schon zum Produktionsstart der Neuen Klasse im August 1962 lagen 20 000 Bestellungen vor. Bis 1972 wurden 329 626 Neue Klassen produziert, und BMW konnte mit dem Gewinn endlich wieder optimistisch in die Zukunft schauen. Mia san mia sagen die Bayern voller Selbstbewusstsein. Als Modell schickt Minichamps die Mittelklasse-BMW gleich dop-

pelt zu den Händlern. Beide Münchner Limousinen kommen in zeitlosem Silber. Der zivile ist ein 1800 TI, sein Vorbild leistet 110 PS und schafft damit 170 km/h Spitze. Zu Zeiten, als noch die Käfer mit knapp 100 km/h über die Straßen krabbelten, gehörte der TI zu den Schnellen im Lande. Der ohne Stoßstangen ist ein 1800 TISA, eine Sonderausführung mit 130 PS. Nur 200 Exemplare wurden davon gebaut. Das Modell mit der Startnummer vier gewann 1965 übrigens die 24 Stunden von Spa mit Pascal Ickx und Gérard Langlois van Ophem im Cockpit. Preis pro Modell: 159,90 Euro.



TISA-Erkennungszeichen: gelber Streifen und eine Flut an Scheinwerfern. Hier schön zu sehen: Die Nieren waren damals deutlich schlanker als heute, zierlich geradezu



Ein Blick in den Innenraum des BMW 1800 TISA zeigt, dass im Modell sogar ein Sportsitz auf der Fahrerseite montiert ist, ganz wie im großen Vorbild. Ebenfalls ein schönes Detail: das Holzlenkrad

TOP TEN DES MONATS

- 1 Wolga M24, 1972**
Hersteller: MCG
Maßstab: 1:18
Metall/Kunststoff, Fertigmodell
Preis: 59,95 Euro
- 2 Tatra T138 CAS, 1968**
Hersteller: Premium ClassiXXs
Maßstab: 1:43
Metall/Kunststoff, Fertigmodell
Preis: 69,95 Euro
- 3 Opel 4 PS Laubfrosch, 1922**
Hersteller: MCG
Maßstab: 1:18
Metall/Kunststoff, Fertigmodell
Preis: 49,95 Euro
- 4 Chevrolet Fleetline Aerosedan, 1948**
Hersteller: Neo
Maßstab: 1:43, Resin
Fertigmodell, Preis: 74,95 Euro
- 5 Mercedes W 154 Rekordwagen, 1939**
Hersteller: BoS-Models, Maßstab: 1:18, Resin, Fertigmodell, Preis: 119,95 Euro. Im Februar 1939 verbesserte Rudolf Caracciola mit dem Stromlinien-Benz W 154 (V12, 465 PS) den Rekord über einen Kilometer aus dem Stand auf 177,4 km/h - der letzte Weltrekordversuch von Mercedes für viele Jahrzehnte.
- 6 Chevrolet Caprice, 1985**
Hersteller: MCG
Maßstab: 1:18
Metall/Kunststoff, Fertigmodell
Preis: 49,95 Euro
- 7 Ford Mustang No. 145 Rallye Monte-Carlo, 1966**
Hersteller: Premium X
Maßstab: 1:43, Metall/Kunststoff
Fertigmodell, Preis: 34,95 Euro
- 8 Trabant 601, 1970**
Hersteller: IXO
Maßstab: 1:43
Metall/Kunststoff, Fertigmodell
Preis: 29,95 Euro
- 9 VW T1 Bestattungswagen, 1960**
Hersteller: Premium ClassiXXs
Maßstab: 1:18, Resin,
Fertigmodell, Preis: 199,95 Euro
- 10 Mercedes 0 317, Essex Motorsport Porsche, 1970**
Hersteller: Premium ClassiXXs
Maßstab: 1:43, Metall/Kunststoff
Fertigmodell, Preis: 69,95 Euro

* Die beliebtesten Klassik- und Youngtimer-Modelle privater Sammler basieren auf den monatlichen Verkäufen von Model Car World in Flörsheim, dem größten Modellauto-Händler Europas; www.modelcarworld.de



Maßstab 1:87

Der erste Landlord mit Allrad

Range Rover von Wiking
Als Geländewagen zu Luxuslinern wurden, schrieb er das Jahr 1970. Der erste Landlord für die feine Gesellschaft hieß Range Rover. In Honiggelb fährt Wiking die Allradlegende jetzt ins Regal. Mit feinen Gravuren, gelungenen Proportionen und einem schönen Innenraum kostet er bodenständige 13,99 Euro



Maßstab 1:43

Rolls-Royce mit Kettenantrieb von ABC Brianza Diesen skurrilen Silver Ghost besaß einst Lenin. 287 Euro (Kit: 109 Euro)



Maßstab 1:43

Porsche 718 GTR von Spark Model Auf der Targa Florio in den 60ern wurde er zum Helden. Original super getroffen. 59,95 Euro

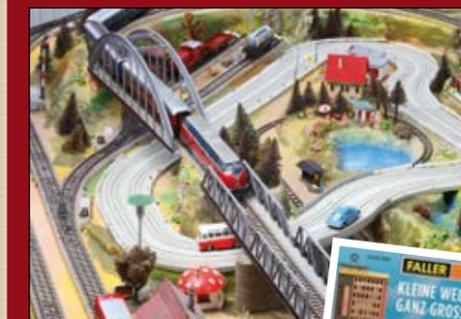


Maßstab 1:18

Porsche Carrera RSR von Norev Händler CK-Modelcars ließ sich von Norev den Rennwagen Carrera RSR 2.1 Turbo als Modell entwickeln. Fünf verschiedene Varianten des Zinkdruckguss-Boliden sind zunächst geplant, weitere sollen folgen. Limitiert auf 504 bis 1500 Stück. 59,95 Euro

DIE Meldung DES MONATS

70 Jahre Faller: Vollgas im Kinderzimmer



Das Buch zum Jubiläum: Ulrich Biene, Delius Klasing, 29,90 Euro

Die Faller-AMS-Autorennbahn war in den 60ern der Kindertraum. In den Neunzigern folgten die wunderbaren Memory-Cars in 1:43. Und wenn heute 1:87-Autos auf der Eisenbahnanlage wie von Geisterhand fahren, ist garantiert Fallers Car System im Spiel. 70 Jahre Faller-Geschichte in einem Buch. Schau'n Sie mal rein.

Hier finden Sie die Modelle:

www.minichamps.de
www.wiking.de

www.abcbianza.it
www.sparkmodel.com

www.norev.de
www.modelcarworld.de

Neue Bücher

Texte: Frederik E. Scherer

Sachverständig, nicht allwissend

■ Würde auf dem Einband nicht „TÜV Rheinland“ stehen, könnte man dieses Buch auch ignorieren. So aber drängt sich eine besonders kritische Beurteilung auf. Klappen wir also das Visier runter und schießen los. Über sechs Kapitel thematisieren die Verfasser „Zulassung, Kauf, Trends und Werterhaltung“. Es geht um Begrifflichkeiten, Rechtliches zur technischen Überwachung (aha!), Tipps zum Kaufen und Verkaufen, Märkte und Wertentwicklung und zu guter Letzt noch um den Oldtimerbetrieb als solchen.

Klingt umfangreich und ist es auch: Das Buch ächzt geradezu darunter. Viele wegweisende neue Ansätze (zum Beispiel im Hinblick auf Zustandsnoten in Wertgutachten) gehen so fast unter – auch weil es an entscheidenden Stellen keine Bilder gibt oder weil vorhandene Abbildungen entweder wenig aussagekräftig oder nichtssagend kommentiert sind. Richtig anstrengend, weil typografisch unzureichend ausgestaltet und „juristisch“ formuliert, ist ausgerechnet das wichtige Kapitel 2.2 „Richtlinie für die Begutachtung zur Einstufung als Oldtimer mit Kom-

mentierung und Arbeitsanweisung“. Schade: Hier wird der Laie nach wenigen Absätzen aussteigen. Eine simple Faustformel haben die Autoren andererseits für Investment-Interessierte parat: „3S (schön, schnell, selten) + nachvollziehbare Historie = reale Gewinnchance.“ Ist das zu Ende gedacht? Wer ist eigentlich die Zielgruppe für dieses „Handbuch“? Offenbar alle: Weil hier jeder etwas findet, das er dann doch nicht ignorieren kann.



Jürgen Brauckmann u. a.: TÜV Rheinland-Handbuch Oldtimer, Kirschbaum Verlag, 165 Abb., 280 Seiten, Preis: 34,50 Euro

Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★☆☆☆ Optik ★★☆☆☆

Von Flechten, Pflastersteinen und Schneefräsen



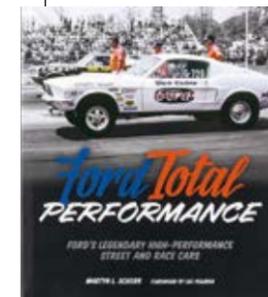
■ Wie konserviert man eine Straße für die Nachwelt? Wie arbeitet man gar darauf hin, sie zum Welterbe erklären zu lassen? Bevor die Großglockner Hochalpenstraße 2015 unter Denkmalschutz gestellt wurde, lieferten sich das österreichische Denkmalamt und die Betreiberfirma GROHAG, eine Aktiengesellschaft, lange Diskussionen. Das machte die historische und kulturelle Erforschung der

Straße notwendig, weshalb 30 Autoren wissenschaftlich „Erbe und Auftrag“ in den unterschiedlichsten Facetten aufgearbeitet haben. Mittels QR-Codes sollen manche Texte durch Videos ergänzt werden. Unsere Aufruf-Versuche endeten allerdings wiederholt in Fehlermeldungen. Macht nichts: Manche Filme lassen sich auf YouTube finden. In der Summe ist ein ästhetisch ansprechendes 500-Seiten-Werk entstanden, das die Betrachtung der in der Umgebung heimischen Flechten genauso wenig ausspart wie Motorsport und Schneefräsen. Gerade deshalb ein wichtiges Buch zur Auto-Kultur!



J. Hörli, D. Schöndorfer (Hg.): Die Großglockner Hochalpenstraße, Böhlau Verlag, 463 Abb., 504 Seiten, Preis: 39 Euro

Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★☆☆☆ Optik ★★★★★



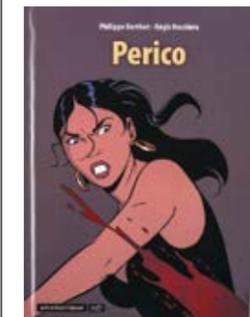
Vollgas-Pflaumen

■ Es ist fast vergessen, welche Bedeutung Ford im Motorsport einst hatte: Stock-Car-Rennen und Drag Racing in Amerika, die Rallye-WM, Le Mans. Seit den 60ern war der Hersteller fast überall dabei, was der Autor chronologisch, aber in weiten Teilen auch recht dröge und technisch darstellt. Ein Buch für Leute, die total auf Ford abfahren. (Auf Englisch.)

Martyn L. Schorr: Ford Total Performance, Motorbooks, 348 Abb., 208 Seiten, Preis: ab 25 Euro



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★☆☆☆ Optik ★★★★★



Jäger und Gejagte

■ Kuba zur Zeit der Revolution: Die schöne Livia wird unter den Mächtigen wie eine Trophäe herumgereicht. Dienstbote Joaquin ist nicht ihr Typ, aber als er an einen Koffer voll Geld gerät, fliehen die beiden nach Amerika – und lernen dort auf die harte (Auto-)Tour, dass es sicher blutig und nicht jugendfrei endet, wenn man die Mafia beklaugt ...

Philippe Berthet, Régis Hautière: Perico, Schreiber & Leser, 126 Seiten, Preis: 24,80 Euro



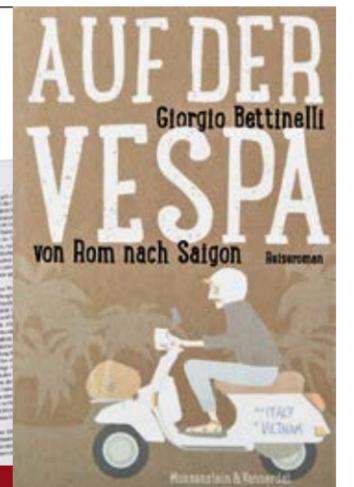
Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★

Um die halbe Welt gerollert

■ In Italien heißt er „Mister Vespa“, und das aus gutem Grund: Giorgio Bettinelli hat mit seinem Piaggio-Roller die Welt bereist – und darüber geschrieben. Seine erste, immerhin 24 000 Kilometer lange Tour führte 1992 von Rom nach Saigon, doch auf Deutsch erscheint sein Buch erst jetzt: Es hatte sich bisher wohl niemand gefunden, der es so gekonnt übersetzt hätte. Giorgio hatte schon seit Kindertagen „jeden Versuch, Tagebuch zu schreiben, nach der dritten oder vier-

ten Seite aufgegeben“ und deshalb lieber einen Reiseroman verfasst. Das lässt eine gewisse künstlerische Freiheit zu, und so wird Autor Bettinelli zum Reisenden Giorgio, der sich selbst unterwegs das Rauchen verbietet, aber nicht aufs Trinken verzichtet. Giorgio ist kein Einzelgänger, macht viele Bekanntschaften auf und neben der Vespa, füttert mit seinen Erlebnissen aber lieber die Vorstellungskraft als ein Fotoalbum. Klasse!

Giorgio Bettinelli: Auf der Vespa von Rom nach Saigon, Mosenstein & Vannerdat, 305 Seiten, Preis: 19,90 Euro



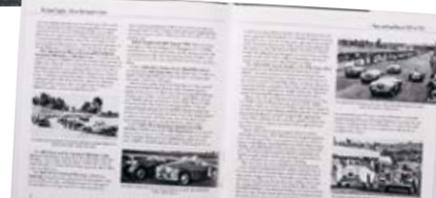
Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★



Britischer Boxer-Typ

■ Der Jowett Jupiter sei nicht seine beste Erfindung gewesen, meinte Robert Eberan von Eberhorst, dabei wurde der seltene Brit schnell ein erfolgreicher Sportler. Wer technisch mehr über das Auto erfahren will, staunt über dieses „Standardwerk“: Nicht mal ein Innenraum-Foto ist drin, die Gestaltung ist zudem katastrophal. (Auf Englisch.)

Edmund Nankivell: The Jowett Jupiter, Veloce, 226 Abb., 224 Seiten, Preis: ab 40 Euro



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★☆☆☆ Optik ★☆☆☆☆



Raumwagen mit Rhombus

■ Eigentlich war der „petit Van“ ein Matra, und hätte Peugeot das Geld gehabt, wäre er 1984 nicht als Renault Espace auf den Markt gekommen. Hier wird erstmals seine Geschichte dargestellt und mit vielen Bildern aus der Entwicklung illustriert. Dass sie formatbedingt recht klein geraten, muss man wohl verschmerzen. (Auf Französisch.)

André Dewael: La Renault Espace, ETAI, 200 Abb., 120 Seiten, Preis: ab 23 Euro



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★

Was ist schon ein Mond-Auto, wenn man ein Mars-Auto haben kann? Stolz trägt es die Silhouette der Stadt Nürnberg im Markenzeichen!

Als Nürnberg eine Auto-Stadt war

Die erste Oldtimermesse der Stadt feiert im Dezember Nürnbergs Zweiradindustrie. Dabei wurden dort auch – fast vergessene – Autos gebaut

Künstler aller Sparten wirkten in Nürnberg, von Hans Sachs über Albrecht Dürer bis Veit Stoß. Technische Meilensteine wurden hier erfunden, darunter die Taschenuhr und der Globus. Deutschlands ältestes Gymnasium bezeugt Nürnbergs Rang als Bildungsmetropole. Und an der nach ihm benannten Hochschule lehrte Georg Simon Ohm, ohne dessen Gesetz es mit der Elektrizität wohl finster aussähe. Auch Mobilitätsgeschichte wurde in Franken geschrieben. Zwischen Nürnberg und Fürth fuhr 1835 die erste deutsche Eisenbahn. Beim industriellen Aufschwung der

Gründerzeit war Nürnberg weit vorn. Ludwig Maurer fuhr hier 1899 sein erstes selbst entwickeltes Automobil und gründete zusammen mit einigen Geldgebern die Maurer-Union. Wegweisend an den Maurer-Fahrzeugen war die Kraftübertragung: Rechtwinklig zum Motorschwungrad lief ein Reibrad, über dessen Welle die Hinterräder angetrie-

ben wurden. Durch Verschieben des Reibrades war eine stufenlose Getriebeübersetzung möglich. Wenn man über die Schwungradmitte ging, fuhr das Vehikel rückwärts.

Die Zuverlässigkeit dieser Technik demonstrierte Maurer an einer Treppe mit 52 Prozent Steigung. Schnell kam der Erfolg: Doktorwagen und Kraftdroschken verkauften sich deutschlandweit in großer Zahl. Die Hälfte der Berliner Taxis kam von Maurer! Patentstreitigkeiten lähmten jedoch den Fortschritt, und 1908 wurde der geniale

Konstrukteur aus seiner Firma ausgebootet.

Die neuen Herren fuhren den Laden schon 1911 an die Wand. Feuerlöschgeräte-Spezialist Justus Braun sprang ein, aber vergebens. 1913 kaufte Karl Schmidt die Konkursmasse, 1918 fusionierte er mit der Fahrzeugfabrik Ansbach. Bis man bei den so entstandenen „Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg“ merkte, dass ein römischer Waldgott so hieß wie die Abkürzung ihres sperrigen Namens, vergingen allerdings zwei Jahre. Ab 1920 firmierte das Unternehmen unter FAUN und gönnte sich eine passende mythologische Kühlerplakette. ▶

Nürnberg liegt mitten in Europa und hatte eine wechselvolle Geschichte als Kaiserstadt und ewiger Aufbewahrungsort der Reichs-Kleinodien.



Unter Führung der Nürnberger Hersteller Hercules, Victoria, Mars und Triumph erblühte an der Schwelle zum 20. Jahrhundert die Fahrradindustrie. Die Motorisierung folgte: Rund 40 Motorradmarken waren in Nürnberg ansässig, fünf Firmen bauten auch vier- oder fünf-achsige Kraftfahrzeuge.



ZÜNDAPP
Janus 150

... und was heute davon übrig ist



Mit dem Norisring hat Nürnberg Deutschlands einzigen Stadtkurs. Die Tourenwagenmeisterschaft (T) ist ein Publikumsmagnet. Letzter „Auto-Standort“ in Nürnberg ist die Straße (r.). Staus nehmen die Verkehrsplaner in Kauf





MUSEUM INDUSTRIEKULTUR
Die Schraubenproduktionshalle des ehemals größten deutschen Schweißisen-Walzwerks beherbergt heute ein liebevoll eingerichtetes Museum



OFENWERK

Nürnberg heute: Das Zentrum für mobile Classic residiert im Ofenwerk, das einst Zündapp-Mitbegründer Neumeyer gehörte. Aus der Triumph-Fabrik wurde ein Mittelstandszentrum, bei Zündapp produziert Bosch Rexroth Hydraulikbauteile.



TA-MITTELSTANDSZENTRUM



ZÜNDAPP-WERKE

Dabei lag das mit der Abkürzung nahe, denn die „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg“ nannte sich bereits seit 1908 M.A.N. – wir behandeln sie hier nicht näher, da der Schwerpunkt auf Schienenfahrzeugen und Großmaschinen lag und die Lkw-Fertigung in Nürnberg nicht von langer Dauer war.

Auch bei Faun war der Personenwagenbau nur ein kurzes Kapitel zwischen 1921 und 1928. Hauptbetätigungsfeld blieben Sonder- und Feuerwehrfahrzeuge. Wer kennt nicht noch das Faun-Flugfeldlöschfahrzeug aus dem Autoquartett oder als Sikku-Modell? Das letzte „Nürnberg-Auto“ ist – rückwirkend betrachtet – das tragikomischste: der Zündapp Janus von 1957/58. Schon wieder musste eine römische Gottheit erhalten, der doppelgesichtige Herr des Anfangs und des Endes. Das Wägelchen hatte vorn und hinten eine Tür, in der Mitte schrie ein überforderter Zweitaktmotor um sein Leben. Die hinteren Passagiere mussten entgegen der Fahrtrichtung sitzen. Der Prospekt ist ein Gedicht mit 165 Zeilen, das konnte nicht gutgehen ...

Wahre Größe erreichte Nürnberg – fränkisch bescheiden – nur im Hintergrund mit der Zulieferindustrie. MAN hat



RETRO CLASSICS BAVARIA

Nürnberg's erste Klassikermesse findet vom 9. bis 11. Dezember in vier Hallen des Messezentrums statt, mit Horch-Sonderschau und Live-Auktion. Tageskarte im Vorverkauf 18 Euro, Dauerkarte 33 Euro. www.retro-classics-bavaria.de

hier ein großes Motorenwerk, Alcan/Nüral (die berühmten Kolben) heißen heute Federal Mogul, das Fichtel-&Sachs-Werk ging im ZF-Konzern auf. Die meisten der einstigen Auto-Immobilien sind mittlerweile „umgenutzt“ oder – öfter noch – spurlos unter Wohnbau verschwunden. Fahrzeuge werden in Nürnberg heute nicht mehr produziert. Die Automobil-Kleinodien bewahrt in vorbildlicher Weise das Museum Industriekultur.

Doch war da nicht auch noch der Büromaschinenhersteller Triumph-Adler, bei dem beide Namen vielleicht nicht zufällig Ähnlichkeit mit bekannten Autoherstellern haben? Tatsächlich: Die große Vorkriegsmarke Adler, Auto- und Motorradhersteller aus Frankfurt, kam zum Sterben nach Nürnberg. Sie – beziehungsweise ihre Büromaschi-

nensparte – wurde von Radiokönig Max Grundig als Investor mit dem größten und bekanntesten Nürnberger Automobilbauer verschmolzen (der jedoch in Nürnberg nie Autos gebaut hat), der Firma von Siegfried Bettmann. Kennen Sie nicht? Doch! Der gebürtige Nürnberger Bettmann hatte 1886 im englischen Coventry die Triumph Cycle Company gegründet. Zehn Jahre später war es an der Zeit für eine Fahrradfabrik in seiner Heimatstadt. Dort und in Coventry wurden in der Folge auch Motorräder hergestellt. Autos entstanden, nachdem die deutsche Triumph 1913 abgespalten worden war, aber lediglich in England, nicht in Nürnberg. *Michael Rohde*



Der Dornier Delta war die Fingerübung einer Flugzeugfirma. Zündapp entwickelte den Kleinwagen-Prototyp zum Serienmodell Janus weiter.



Dem Janus konnte auch die zauberhafte Werbung nicht zum Durchbruch verhelfen. Rücken an Rücken wollte keiner sitzen, und auch die Qualität ließ zu wünschen übrig.



Der Spatz war der zweite Versuch von Victoria, ins Automobilgeschäft einzusteigen, aber auch der löste sich in Rauch auf



Mars baute von 1903 bis 1909 gerade eine Handvoll Autos. Nur eines davon ist erhalten – vom Mond-Auto stehen immerhin noch drei zur Restaurierung abholbereit auf dem Erdtrabanten.



Drei Sitzplätze hat das Nürnberger Museumsstück. Unter der Haube steckt ein De-Dion-Bouton-Einzylinder aus Frankreich. Seine 6 (später 10) PS reichten für eine Spitze von 40 km/h.



Von M.A.N. mit „N“ wie Nürnberg stammt diese Dampfmaschine, die im ersten Leben bei Opel in Rüsselsheim arbeiten durfte.



Stadt, Land, Fluss. Der aufgeladene 924 Carrera GT punktet auf Asphalt, der Master 429 dieselt unauffhaltsam durchs Gelände. Wir ermitteln den besten Allrounder



MASTER 429

429

GEMESSEN & GETESTET

Zahlenspiele

Vier Zylinder, Frontmotor, viel Leistung - die Porsche-Palette hält da verschiedene klassische Lösungen im oberen Preissegment bereit. Wer bietet das bessere Gesamtpaket: 429 oder 924?

924 CARRERA GT

924

Bevor jetzt alle aufschreiben, von wegen „Kann man ja gar nicht vergleichen“ und so – auch wir haben lange überlegt, ob es fair ist, Cabrio und Coupé gegeneinander antreten zu lassen. Aber wenn Porsche drinsteckt, so dachten wir, ist der Aufbau eher zweitrangig. Bei diesem Vergleich geht es vor allem um technische Kompetenz.

Wer sich heute einen 429 oder 924 in Scheune oder Garage stellen will, muss Grundsatzzentscheidungen treffen, wie sie typisch beim Kauf eines Porsche-Klassikers sind. Luft- oder Wasserkühlung, Sauger oder Turbo? Soll es ein Diesel oder Benziner sein? Welcher Typ Porsche-Fahrer bin ich: Traditionalist oder Transaxle-Fan? Zumindest die Farb-

wahl fällt leicht, weil ein Porsche-Diesel immer Karminrot RAL 3002 trägt und einem 924 Carrera GT aus den Achtzigern Porsche-typisches Indischrot einfach am besten steht. 20 Jahre liegen zwischen Master und Carrera GT. Mit seinen frei stehenden Rädern ist der 429 sofort als Oldtimer zu erkennen, der 924 hat schon eine Heckklappe. Beim Preis

liegen sie heute gleichauf: Rund 80 000 Euro kostet ein Modell im Zustand 2. Viel Geld, also welchen nehmen? Wenn der Porsche täglich arbeiten soll, ist der ökonomische Diesel die erste Wahl, für die Familie empfiehlt sich der fast viersitzige Transaxle-Typ mit variablem Kofferraum. Am Ende entscheiden Details über den Sieg.



Wild und ungewöhnlich. Die breiten Backen sind aus leichtem Kunststoff, Hutze und Schlitze in der Frontmaske leiten Luft zum heißen Zweiliter



Unbedingt unspektakulär. Dem bekannten 924-Cockpit fehlt sogar eine Ladedruckanzeige, dabei pfeift vorn die 210-PS-Maschine. Im Motorraum geht es eng zu, auf dem Vierzylinder hockt der Ladeluftkühler. Viel Platz gibt es im Heck, die Rückenlehne ist umklappbar



Für Straße & Rennstrecke

PORSCHE 924 CARRERA GT



Die turboheiße Transaxle-Spielart ist der Alltagswagen für den Sportfahrer mit Familienanschluss. Zu spitzer Leistung und ausbalanciertem Handling kommt gut nutzbarer Platz dazu. Ackern und arbeiten fällt dem 924 schwer

Was der Master beim Diesel ist der Carrera GT beim 924: Mehr geht nicht, von in kleinster Auflage produzierten Spezial-Typen einmal abgesehen. Damals wie heute kauft niemand einen von beiden im Vorbeigehen. Es braucht Kennerschaft, um das Besondere zu entdecken.

„Carrera ist bei uns ein kostbarer Name, den wir nur ganz selten zur Taufe freigeben“, hat ja schon der damalige Porsche-Chef Prof. Ernst Fuhrmann bei der Vorstellung 1980 klargelegt. Sollte heißen: Nicht missverstehen, das hier ist ein Wettbewerbswagen, kein Damen-Porsche.

Dass vorn eine 924 drinsteht und die Form nach normalem 944 aussieht, hat der Karriere des Carrera GT lange im Weg gestanden. Erst in den letzten Jahren hat der Porsche-Hype auch ihn erfasst, heute kostet er so viel wie ein Master. Natürlich gibt es noch mehr Gemeinsamkeiten, wie Frontmotor-Hinterradantriebs-Layout, Vierzylinder und Außenfarbe.

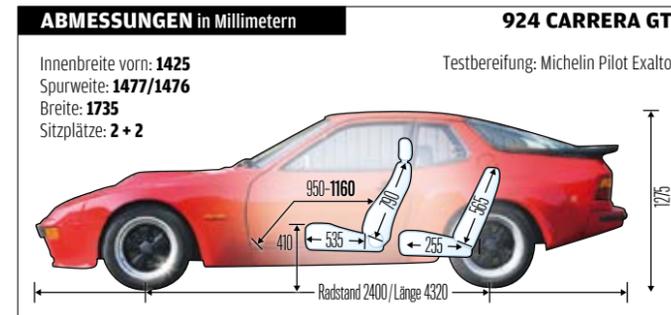
Um die Unterschiede zu entdecken, braucht es Maßband und Stoppuhr.

Mit 140 mm Bodenfreiheit unterm Frontspoiler ist der Böschungswinkel des 924 viel zu gering, um ernsthaft im Gelände arbeiten zu können. Außerdem setzen sich die teuren Michelin-Gummis schon auf nasser Wiese viel zu schnell zu. Da muss der Master ihn dann rausziehen.

Gut: Der Carrera-GT-Fahrer sitzt im Trockenen und hat eine leistungsstarke Heizung an Bord. Außerdem finden zwei Erwachsene plus zwei Kinder ausreichend Platz, die Sitze sind bequem, der Gepäckraum ist groß und variabel.

Den im Vergleich zum Master deutlich geringeren Hubraum gleicht der 924 Carrera GT durch Turboaufladung aus. Bei 3000 Touren beginnt die Turbine zu drücken, erst bei höheren Drehzahlen entwickelt der bis dahin nichtssagend klingende Benzinmotor so etwas wie Motorsound.

Schnell ist der 924 immer. Wenn er nach nur 6,6 Sekunden Tempo 100 erreicht, schnauft der 429 der 20 km/h-Marke entgegen, bei der Höchstgeschwindigkeit



Großer Name, hoher Anspruch. Als einziges Porsche-Frontmotor-Modell durfte der 924 den für Hochleistungssport stehenden Namen Carrera GT tragen. Durch die Hutze (o.) strömt Luft zum Ladeluftkühler

siegt der Transaxle-Porsche mit 210 km/h Vorsprung. Servolenkung hat der Carrera GT ebenso wenig wie der Master (auch als Extra gab es sie nie), was viel Kraft beim Rangieren erfordert.

Während der 924 auf schlechtem Untergrund Nachteile hat, ist er beim Handling und hohen Geschwindigkeiten klar überlegen. Die Bremsen an den Vorderrädern sind zudem ein echtes Sicherheits-Plus. Mit dem eingeschränkten Nutzwert können sportliche Fahrer gut leben.

KURZ GESAGT ■ Ein, höchstens zwei Heuballen passen in den Kofferraum, für die Agrarwirtschaft gibt es geeignetere Porsche. Das harte, aber ausgewogene Fahrwerk und der turbostarke Vierzylinder erfüllen den kraxalligen Motorsport-Auftritt mit Leben. Großbauern stellen sich so was für die Landflucht am Wochenende hin.

Fahrzeugdaten	924 Carrera GT
Motor	Vierzylinder/Reihe
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1984 cm ³
Bohrung x Hub	86,5 x 84,4
kW (PS) bei U/min	154 (210)/6000
Nm bei U/min	280/3500
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Getriebe	Fünfgangschaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung vorn/hinten	205/55 / 225/50 VR 16
Radgröße vorn/hinten	7/8 x 16"
Verbrauch (Werksangabe)	9,1 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	84 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1500 kg
Kofferraumvolumen	514 l
Neupreis (1980)	60 000 Mark



Messwerte		
Bodenfreiheit vorn	140 mm	
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s	
Zwischenspur 80-100 km/h	9,0 s	
Bremsweg aus 100 km/h	40,7 m	
Wendekreis rechts/links	10,8/10,8 m	
Leergewicht	1198 kg	

Kosten		
Steuern pro Jahr (H-Kennzeichen)	191 €	
Versicherung (OCC-Beispiel)	461,85 €	
Zeitwert (Zustand 2)	80 000 €	
Zeitwert (Zustand 3)	58 700 €	



Rot und rau. Das bisschen unwegsames Gelände meistert der Master mit Gleichmut. Zu RAL 3002 trägt ein Porsche-Diesel immer beige lackierte Räder



Anpacken erforderlich. Seine robuste Mechanik trägt der Porsche-Diesel offen zur Schau. Als starke, aber einfachere Version der Master-Baureihe kombiniert der Typ 429 den 3,5-Liter-Motor mit einem Fünfganggetriebe. Eines von ganz wenigen Komfort-Merkmalen ist der gefederte Sitz. Der Beifahrer nimmt auf der harten Bank auf dem rechten Kotflügel Platz

Für Acker & Gelände

MASTER 429

Von einem Porsche erwarten wir Leistung, Tempo und agiles Fahrverhalten, ein 429 überzeugt durch andere Qualitäten. Der Großschlepper glänzt mit Arbeitskraft und Ausstrahlung, nur für Sport ist er nicht zu haben

Die Entdeckung der Langsamkeit braucht Zeit. Handgas auf Vollast, Schlüssel reindrücken, Choke ziehen, mit Zugschalter links in erster Position vorglühen, in zweiter Position anlassen. Beim Start bläst der Master schwarz aus seinem Schornstein und meldet sich stampfend zum Dienst.

Umdenken ist beim Umsteigen von 924 auf 429 erforderlich.

Es gab mal Zeiten, da war Porsche eher für Arbeit als für Amüsement zuständig: Als das Diesel-Geschäft 1963 für beendet erklärt wurde (siehe Seite 175, Kasten „Historie“), standen fast 120 000 gefertigten Schleppern rund 65 000 Sportwagen gegenüber – Porsche war Schlepper-Experte, der Master das Topmodell. „Der Großschlepper für Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Baugewerbe.“ Die Reklame schrieb: „Der Master vereint Kraft und Temperament mit klarer und zweckmäßiger Form. Der Master ist als starke Kraftquelle der Mittelpunkt der Mechanisierung der Landarbeit.“

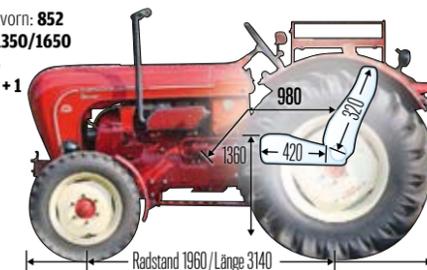
Kraftquelle, Mechanisierung. Worte mit herbem Klang. Schnell merken wir: Der 924 macht Spaß, der 429 macht Ernst. Portalachsen sichern ihm eine üppige Bodenfreiheit, mit viel Kraft aus 3,5 Liter Hubraum zieht der dicke Diesel die 1,8 Tonnen Master 429 zuverlässig auch durch schweres Terrain.

Dank einzeln abbrembarer Hinterräder dreht er nahezu auf dem Punkt, wo der 924 sperrig vor- und zurücksetzt. Manko: Gestängebetätigte Bremsen, wie Gas mit Hand oder Fuß bedienbar, sind nicht mehr Stand der Technik.

Auch bei den Kapiteln Komfort, Platz und Variabilität gerät der 429 klar ins Hintertreffen, zum Teil konzeptbedingt. Sitzt der Fahrer in der voll gefederten Blechschale noch ganz manierlich, muss sich der Beifahrer auf dem Kotflügel festkrallen. Weitere Passagiere müssen achtern auf dem Kraftheber stehen – unbequem. Auf einen Kofferraum verzichtet der Master komplett, ein Dach ist nur als Extra zu haben, Sicherheitsgurte gibt es gar nicht.

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn: 852
Spurweite: 1350/1650
Breite: 1775
Sitzplätze: 1+1



MASTER 429

Testbereifung: BKT TF-8181 v./Seha KNK-50 h.

Oberklasse für den Acker. Bauern träumten früher vom großen Porsche-Diesel mit vier Zylindern. Der Kraftheber hat eine Hubkraft von 1100 kg, damit schafft der Master ordentlich was weg

Alles in allem ist der 429 jener Porsche im Vergleich, dem typische Porsche-Tugenden fehlen – 9,8 Sekunden für den Sprint auf 30 km/h Spitze sind einfach zu wenig. Beim Antrieb findet sich Hightech: Die serienmäßige ölhydraulische Kuppelung erlaubt ein Anfahren auch im fünften Gang. Mit „Hydrostop“-Lenkstange samt Gas- und Bremshebel lässt sich der 429 sogar lenken und fahren, wenn der Pilot neben dem Fahrzeug hergeht – so sah früher bei Porsche teilautonomes Fahren aus.

KURZ GESAGT ■ Als Schlepper für große Aufgaben in Wald und Flur überzeugt der Master, Sportwagenfans bemängeln verhaltenes Temperament und träges Handling. Statur und Technik des Diesel-Spitzenmodells beeindruckt auch heute noch. Porsche-Sammler spielen damit wochenends auf der Wiese ein bisschen Landwirt.

Fahrzeugdaten	Master 429
Motor	Vierzylinder-Diesel/Reihe
Ventile/Nockenwellen	2/1
Nockenwellenantrieb	Stirnrad
Hubraum	3500 cm ³
Bohrung x Hub	98 x 116 mm
kW (PS) bei U/min	36,8 (50)/2000
Nm bei U/min	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	30 km/h
Getriebe	Fünfgangschaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	-/Trommel
Testwagenbereifung vorn/hinten	6.50-20/16.9-30
Radgröße	k. A.
Verbrauch (Werksangabe)	k. A.
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	32 l/Diesel
Eigengewicht (Werksangabe)	1788 kg
Kofferraumvolumen	-
Neupreis (1960)	15 290 Mark



Messwerte	
Bodenfreiheit vorn	850 mm
Beschleunigung	0-30 km/h 9,8 s
Zwischenspur	10-30 km/h 9,2 s
Bremsweg aus 30 km/h	4,6 m
Wendekreis rechts/links	6,8/6,8 m
Leergewicht	1817 kg

Kosten	
Steuern pro Jahr (grünes Kennz.)	-
Versicherung (OCC-Beispiel)	200,27 €
Zeitwert (Zustand 2)	85 000 €
Zeitwert (Zustand 3)	55 000 €

PORSCHE 924 CARRERA GT



PLUS/MINUS

Dieser Porsche ist ein echter Carrera im ursprünglichen Sinn. Schnell, selten, kostbar auch. Minus: Die meisten halten den raren 924 für einen einfachen 944, der eckigen Kotflügel wegen. Klar, es passen mehr Leute rein als auf einem Master jemals Platz haben, und der Kofferraum ist ein echter Vorteil. Dafür verliert er im Gelände, hat noch nicht mal eine Anhängerkupplung für den Zuckerrübenanhänger, geschweige denn eine Zapfwelle, mit der man einen Holzpalter antreiben kann - nur praktisch ist so ein Carrera GT also nicht. Dafür fährt sich dieser Transaxle-Porsche aufgrund seiner neutralen Auslegung mit Motor vorn und Getriebe hinten herrlich leicht und mühelos schnell. Zu schade, dass ein 924 Carrera GT längst zu wertvoll fürs Arbeiten und aufgrund der Ersatzteillage nur mühsam zu unterhalten ist. Teuer ist der Spaß auf jeden Fall. Daraus ergibt sich wie von selbst das größte Minus: die Gefahr, einen 924 Carrera GT bald nur noch in Sammlungen stehen zu sehen.



924 Turbo (1979-1984) Der 924 für Sportler. Dank Aufladung erst 170, dann 177 PS stark



924 Carrera GTS (1981) Der 924 für den Motorsport. Selten (59 Stück) und richtig teuer (110 000 Mark)



944 Turbo (1984-1991) Die 944-Alternative zum Elfer. Stark, schnell und super ausbalanciert



968 Turbo S (1993) Der 968 als furioses Finale. 305 PS zum Preis von 175 000 Mark. 13-mal gebaut

MARKTLAGE/EMPFEHLUNG

Für ein so seltenes Fahrzeug ist das Angebot nicht mal schlecht: Ein gutes Dutzend Autos steht im Internet zum Verkauf, die meisten kosten um 70 000 Euro. Bei dem Preis sollten alle spezifischen Teile vorhanden und in gutem Zustand sein. Falls ja, dann droht die nächste große Gefahr in Form von Standardschäden. Ist so ein Porsche, der schon längst als Wertgegenstand betrachtet und gehandelt wird, überhaupt zu empfehlen? Ja, wenn Geld und Begeisterung für die Vierzylinder-Baureihe gleichermaßen vorhanden sind. Nein, wenn eigentlich ein Auto zum Fahren gesucht wird. Da bieten sich ein ungestümer 924 Turbo oder der ausgereifte, coole und schnelle 944 Turbo S eher an. Und beim Preis dieser beiden bleibt auch noch Geld für Teile, Reparaturen oder einen kleinen Schlepper übrig.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; Zustand 3, d. h. technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

ERSATZTEILE

Der 924 Carrera GT ist eine Spezialität und ebenso selten, und besonders sind auch seine Komponenten. Einiges passt vom 924 bzw. 924 Turbo (Armaturenbrett, Teile der Innenausstattung, Scheinwerfer und Lampen, Heckklappe), ganz wenig von anderen Porsche-Typen (Getriebeteile, Fuchsfelgen), aber der Rest ist maßgeschneidert. Die Sportsitze sind speziell, der Auspuff von Hand angefertigt, die Kunststoff-Karosserieteile gibt es nur bei diesem Modell. Besser nicht dran denken.

HISTORIE

Der Prototyp des Carrera GT macht einen auf dicke Hose: In perlmuttweißer Lackierung steht der verbreiterte 924 auf der IAA 1979, der Innenraum trägt rotes Leder, die Lenkradprallplatte einen Reißverschluss. Sünde! Im Juni 1980 stellt Porsche den „straßengängigen“ 924 Carrera GT vor, Typ 937 (Linkslenker) bzw. 938 (Rechtslenker). Die Basis stellt der 924 Turbo. Dank höherer Verdichtung, Ladeluftkühlung und neuer Zündanlage steigt die Leistung auf 210 PS. Kotflügelverbreiterungen, Front- und Heckschürze bestehen aus glasfaserverstärktem Polyurethan, die Türen aus Alu. Leichtmetall-Transaxlerohr, Dünnblech und Leichtbauglas senken das Gewicht. So geht der Carrera GT 240 km/h Spitze. Innerhalb eines Jahres werden 406 Einheiten gebaut, sechs mehr, als es gemäß FIA-Reglement für die Homologation in der Gruppe 4 braucht. Als Ableitung entstehen der Carrera GTS (245 PS) und die radikale Rennsportversion GTR (375 PS). Die Form des Carrera GT dient als Vorbild für den 944.



924 Carrera GT EZ 1980, US-Modell, 67 650 km, Sonnendach, stärkere Batterie, 91330 Eggolsheim, 68 900 Euro, klassikmarkt.autobild.de



924 Carrera GT EZ 1981, 107 500 km, Motor 66 000 km, H-Kennzeichen, Zahnriemenwechsel 2015, 90411 Nürnberg, 89 000 Euro, autoscout24.de



924 Carrera GT EZ 1980, erster Carrera GT mit Fgnr. 700051, 1. Hand, nicht nachlackiert, 55 000 km, 42281 Wuppertal, 85 000 Euro, mobile.de



Porsche 924 Carrera GT EZ 1981, einer von 75 RHD, Sperrdifferential, Interieur perfekt, 169 000 km, 90411 Nürnberg, 55 500 Euro, klassikmarkt.autobild.de

- Alltagstauglichkeit ★★★★★
- Reparaturfreundlichkeit ★★★★★
- Ersatzteilversorgung ★★★★★
- Unterhaltskosten ★★★★★
- Verfügbarkeit ★★★★★
- Preisprognose ★★★★★

ADRESSEN

Club: Porsche 924/944 Club Deutschland: www.porsche-924-944-club-deutschland.de
Literatur: Roy Smith: Porsche 924 Carrera, Veloce 2014, 86,00 Euro. Jörg Austen: Porsche 924/944/968, Motorbuch 2013, 39,90 Euro

MASTER 429



PLUS/MINUS

Wer es darauf anlegt, kann mit einem Master auch heute noch richtig ranklotzen. Der Vierzylinder-Frontmotor-Porsche zieht mühelos Holz aus dem Wald, kann mit seitlichem Mähwerk die Wiese am Landsitz kurz halten und eine Bandsäge antreiben. Notfalls läuft er auch mit Heizöl. Wer Vierzylinder UND Diesel im klassischen Porsche will, kommt um den Master nicht herum. Und selbst ein 356 Speedster bietet nicht so viel Frischluft. Der große Auftritt ist dem 429-Fahrer ohnehin sicher. Bei einer Spitze von 30 km/h werden längere Urlaubsreisen allerdings zur Geduldsprobe, der Komfort ist mehr als dürrig, fürs Gepäck gibt's gar keinen Platz. Leider teilt das Diesel-Topmodell ein ähnliches Schicksal wie viele andere Super-Porsche: zu hohen Summen gehandelt, ist der Master 408, 409, 419 und 429 allzu oft auch nur Spekulationsobjekt und Prestige-Sache. Da Schlepper in der Porsche-Szene der letzte Schrei sind, gehen die Preise immer weiter nach oben. Ein Arbeiter wird zum Kapitalisten.



Volksschlepper Typ 110/111 (1938-41) Der KdF-Wagen für Bauern. Es blieb bei Prototypen



Allgaier AP 17 (1950-54) Der moderne Kleinschlepper. Allgaier fertigte in Porsche-Lizenz



Porsche-Diesel Junior (1957-63) Der Einstieg in die Dieselfamilie. Ein Zylinder, 822 cm³ und 14 PS



Porsche-Diesel Standard (1957-63) Die nächste Stufe. 25 PS, zwei Zylinder, natürlich luftgekühlt

MARKTLAGE/EMPFEHLUNG

Ein guter Master mit der Zustandsnote 2 kostet so viel wie ein guter 924 Carrera GT, nämlich um die 80 000 Euro. Schluck! Nur wird der große Diesel viel seltener angeboten. Weil Seltenheit und Nachfrage die Preise treiben, sei der Rat eines Fachmanns beim Kauf unbedingt empfohlen. Unterstützung liefert der rührige Porsche-Diesel-Club, für potenzielle Master-Fahrer die erste Adresse. Deutlich billiger und besser verfügbar sind die kleineren Typen Junior, Standard und Super, hier sind fahrbereite, pflegebedürftige Modelle noch im vierstelligen Bereich zu bekommen. Ein Standard mit Zweizylindermotor markiert die goldene Mitte und kostet im restaurierten Zustand um die 20 000 Euro. Wenn es kein roter Porsche sein muss, wäre ein Allgaier die erste Alternative.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand: entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; Zustand 3, d. h. technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

ERSATZTEILE

Seit über 50 Jahren werden keine Porsche-Diesel mehr gebaut, aber die Ersatzteilversorgung ist erstklassig. Da hilft der große Modellbaukasten. Die größten Probleme bereitet in der Regel die Instandsetzung der oft zerbeulten, rostigen Motorhaube. Die Firma Rotnasenland hat sich auf Instandsetzung und Restaurierungen spezialisiert, der Anbieter Granit Parts führt ein Teilesortiment, das vom Master-Schriftzug bis zum Kotflügel reicht. Auch beim Schlepper gilt: Original ist erste Wahl.

HISTORIE

Aus der Idee des „Volksschleppers“ wird 1950 über Umwege der bei Allgaier gebaute AP 17, der moderne Kleinschlepper, aus dem eine ganze Modellalette erwächst. 1956 übernimmt die in den Mannesmann-Konzern eingegliederte Porsche-Diesel Motorenbaubau GmbH in Friedrichshafen das erfolgreiche Schlepper-Geschäft. Junior, Standard, Super - so heißen ab 1957 die Porsche-Modelle mit Ein-, Zwei-, Dreizylinder-Dieselmotor, natürlich luftgekühlt. 1958, als der Master mit Vierzylinder dazukommt, ist Porsche-Diesel zweitgrößter Traktorbauer hinter Deutz. 1960 wächst der Hubraum auf 3,5 Liter. Als im selben Jahr der gesättigte Schleppermarkt in seine erste Krise fährt, sollen einfachere Master-Modelle helfen. Trotz verschiedener Ausführungen, Motor- und Getriebekombinationen werden nur wenig mehr als 1000 Master gebaut. Im Juli 1963 endet die Porsche-Schlepper-Produktion, die „Porsche-Diesel-Renault-Schlepper-Vertriebsgesellschaft“ übernimmt fortan die Ersatzteilversorgung.



Porsche Master 429 EZ 1963, makelloses Showfahrzeug, Wertgutachten: nahezu 100 000 Euro, 66894 Käßhofen, Preis auf Anfrage, rotnasenland.de



Porsche Master 419 EZ 1963, top restauriert, Rechnungen über 65 000 Euro, HU neu, Gutachten, 91595 Burgoberbach, 95 000 Euro, mobile.de



Porsche Master 419 EZ 1962, 2013/14 teilrestauriert, hintere Sitzbank, neue Bereifung, 66894 Käßhofen, 52 800 Euro, rotnasenland.de



Porsche Super Export 329 EZ 1962, restauriert, Topzustand, Überrollbügel vorhanden, Schnellgang 32 km/h, 89423 Gundelfingen, 25 800 Euro, mobile.de

- Alltagstauglichkeit ★★★★★
- Reparaturfreundlichkeit ★★★★★
- Ersatzteilversorgung ★★★★★
- Unterhaltskosten ★★★★★
- Verfügbarkeit ★★★★★
- Preisprognose ★★★★★

ADRESSEN

Club: Porsche-Diesel-Club Europa, www.porsche-diesel-classic.de
Literatur: Armin Bauer: Porsche Schlepper, Schwungrad 2003, ab 150 Euro (antiqu.). Ulf Kaack: Porsche Traktoren, Delius Klasing 2016, 16,90 Euro



924 CARRERA GT

MASTER 429

Rot, breit, stark. Obwohl ähnlich konzipiert, setzt jeder der beiden Frontmotor-Porsche andere Schwerpunkte. Der Master gewinnt, weil er in der Summe auf und abseits der Straße das beste Gesamtpaket bietet

Gesamtwertung

	924	429
max. Punkte	924	429
Spaßfaktor		
Temperament	10	8
Sound	10	5
Handling	10	8
Zwischenergebnis	30	21
Kuschelfaktor		
Komfort	10	7
Platz/Variabilität	10	6
Alltagstauglichkeit	10	6
Zwischenergebnis	30	19
Neidfaktor		
Qualität	10	7
Design	10	8
Image	10	9
Zwischenergebnis	30	24
Besitzfaktor		
Preis und Unterhalt	10	3
Preisprognose	10	8
Teile und Reparaturen	10	3
Zwischenergebnis	30	14
Nutzfaktor		
Anhängelast	10	0
Geländegängigkeit	10	1
Vielseitigkeit	10	5
Zwischenergebnis	30	6
Gesamtergebnis	150	84

KOMMENTAR



Walter Tabellion, Restaurateur

Der Profi

■ Porsche-Diesel-Experte Walter Tabellion (70) hat nur gute Erinnerungen an den 924 Carrera GT. „Seinerzeit war ich Leiter Verkaufsförderung bei Porsche, die Präsentation für Händler und Kunden fand auf dem Hockenheimer Ring statt. Porsche hatte Angst, dass wir wegen des hohen Preises auf den Autos sitzen bleiben würden, aber am Ende der Veranstaltung waren alle 200 für Deutschland reservierten Autos verkauft. Handling und Leistung überzeugten einfach.“ Vor 25 Jahren kaufte Tabellion seinen ersten Porsche-Schlepper, hat inzwischen von Junior bis Master jedes Modell besessen und restauriert. „Für mich ideal: Ich kann damit arbeiten und dabei Spaß haben.“

„Der Carrera GT ist ein echter Porsche, aber eben nur ein Auto. Mit dem Master kann ich arbeiten und Spaß dabei haben.“



Jan-Henrik Muche, freier Autor

Der Anfänger

■ Sportwagen-Spezialist Jan-Henrik Muche (45) tat sich erst mal schwer im Umgang mit dem Master. „Hoher Schwerpunkt, trübes Handling und die Maximaldrehzahl von 2000/min – von einem Porsche erwarte ich einfach mehr. Und dann all die Hebel, Schieber und Pedale! Außerdem fehlen mir Drehzahlmesser und Bremsen an der Vorderachse.“ Nach gut einer Betriebsstunde klang das schon anders: „Gutes Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen, kleiner Wendekreis. Und die ölhydraulische Kupplung ist einfach genial. Dadurch kommen auch Laien wie ich schnell mit dem Master klar. Unter der Woche 924 Carrera GT, am Wochenende 429 – das könnte mir gefallen.“

„Tempo 20 fühlt sich an wie 80. Die ölhydraulische Kupplung erleichtert Laien wie mir den Umgang mit dem großen 429.“

OHNE UMWEGE ZU ALLEN TANKVORTEILEN.

JETZT
kostenlos App
herunterladen
und sparen!



clever-tanken.de



Ein Unternehmen der Auto Bild Gruppe

■ AB 2. DEZEMBER IM NEUEN HEFT

PORSCHE MIT TURBO-BOOST



Vor langer Zeit, liebe Kinder, hatte noch nicht jedes Auto einen Turbolader. Noch nicht mal jeder Porsche. Einige aber schon. Welcher fährt am schönsten? Dreiliter-G-Modell, 964, 993, 996 oder 997 GT2 RS? Oder ein ganz anderer?

WERKZEUGE MIT WILL-HABEN-FAKTOR



Ein Leben ohne Ketten-Rohrschneider und Ölfilterkralle ist möglich, aber sinnlos. Folgen Sie uns ins Werkzeugparadies!

EINZELSTÜCKE MIT HECKKLAPPE

Warum es ausgerechnet die größten Autos nicht als Kombi gibt, darüber kann man sinnieren - oder einfach einen bauen.



BILDER MIT HUCH!-APPEAL

Die Geschichte des Pin-ups unter besonderer Berücksichtigung des Pkw - AUTO BILD KLASSIK schließt Wissenslücken.

Pocket-Inspektionslampe gratis!

Jetzt AUTO BILD KLASSIK testen

Ihre Vorteile

- ✓ Superhelle LED Pocket-Inspektionslampe gratis
- ✓ 3 Hefte für nur 8,20 €
- ✓ 1 Heft gratis bei Bankeinzug
- ✓ 2 Tage früher als am Kiosk

Exklusive Vorteile auf autobild.de/vip-lounge



Jetzt bestellen:
autobildklassik.de/testen

☎ 0 18 06 / 35 40 27
0,20 €/Anruf aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,60 €/Anruf

146410 +11
Bitte bei der Bestellung angeben



Wissen ist Geld.

Großer Auftritt kostet Geld.



Solider als Deutschland: Die sichersten Aktien aus der Schweiz, Dänemark und Schweden
 Kursziel 100 Prozent! BlackBerry-Aktien kaufen!

Ich sichere mir AUTO BILD KLASSIK zum günstigen Preis von zzt. 2,73 € pro Heft ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Somit spare ich 35%. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 1 Monat GRATIS! Wenn ich mich bis Erhalt der 2. Ausgabe nicht melde, erhalte ich AUTO BILD KLASSIK zum Preis von zzt. 4,20 € pro Heft (12 Hefte/Jahr). Ich kann die Zustellung jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Als Dankeschön erhalte ich mein Geschenk GRATIS! Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. AUTO BILD KLASSIK erscheint in der Axel Springer Auto Verlag GmbH, Axel-Springer-Platz 1, 20350 Hamburg, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. H. Hamer, Amtsgericht Hamburg, HRB 138282. Alle Informationen über Ihr gesetzliches Widerrufsrecht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter lesershop24.de/widerruf/axel-springer-auto-verlag.



Was für ein Bier!

Und jetzt ein König.



König Pilsener