

Klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

480 000 LESER!
Deutschlands meistgelesenes Klassiker-Magazin (laut AWA)



GETESTET WIE DAMALS

Mittelklasse-HELDEN

FORD TAUNUS

DER 70ER Seite 60

VW
Passat



OPEL ASCONA



AUDI 80

RATGEBER

Das geht wirklich!

Plastik selbst reparieren

Seite 130



Krasse Wettbewerbe
Rennsport extrem Seite 162

Verrückt!
50 000 € für diesen Mini



Seite 87

LUXUS!

Die prunkvollsten Autos aller Zeiten

Seite 8

Mercedes 600



Cadillac Eldorado

Bentley Turbo R



RESTAURIERUNG

AUDI 100

Seite 134



KUBA

Seite 72



Was wird aus den Klassikern?

DIE ETWAS ANDERE REISE-REPORTAGE

Seite 154

Im Opel Kadett A durch Wolfsburg



Wir haben über 125 Jahre auch in Einzelteilen für Sie auf Lager

Mercedes-Benz Original-Teile – über 125 Jahre Qualität und Sicherheit

Über 50.000 Original-Teile bieten für fast alle klassischen Baureihen genau das Richtige.
So können Sie noch viele Jubiläen mit Ihrem Mercedes-Benz feiern. Und sollte ein Teil
nicht mehr vorhanden sein, lässt sich vieles anhand der originalen Baupläne nachfertigen.
Weitere Informationen unter www.mercedes-benz-classic.com/originalteile



EDITORIAL

Liebe Leser,

die erste Rallye von AUTO BILD KLASSIK im Süden, die Bodensee-Klassik, war einfach herrlich (Seite 146). Lauter schöne Autos, lauter nette Leute. Und auffallend viele, die mit dicken Schlitten angeben könnten, die aber bewusst mit einem bescheidenen Klassiker ins Wochenende fahren: 72-PS statt 265-PS-Mercedes, Fiat Ritmo statt Jaguar XJ, Isetta statt



Chefredakteur Bernd Wieland

Porsche. Nicht als Notlösung, sondern jeder von ihnen scheint die Fahrt zu genießen, die Langsamkeit, die Sympathie der Zuschauer. Bescheidenheit ziert jeden Menschen, überall. Allerdings trägt unsere

Neidgesellschaft dazu bei, dass mancher sich seiner Erfolge beinahe schämt. Nur wenige trauen sich, mit einem feisten, exzessiven, chromgleißenden Luxusliner vorzufahren. Wie empfinden Sie das: Ist so etwas für Sie indiskutabel, auf Neudeutsch ein No-Go - oder sind solche Autos unserer Realität dermaßen entrückt, dass sie schon wieder sympathisch sind? Bevor Sie antworten, blättern Sie doch bitte erst mal bis Seite 46 durch. Da haben wir nämlich ein paar wirklich extreme Beispiele für Sie aufgetan. Klar, solche Autos braucht kein Mensch. Aber wie öde wären die Straßen, wenn jeder nur das Auto hätte, das er braucht?



Auf dem Boden geblieben: Kadett im Feindesland - Seite 154

Titel

- 8 Luxus! Die prunkvollsten Autos**
Warum bescheiden, wenn es auch dekadent geht? 20 Giganten der Automobilgeschichte
- 60 Mittelklasse-Helden der 70er**
Vergleich: Audi 80, Ford Taunus, Opel Ascona und VW Passat

Nachrichten

- 48 Oldtimer als geschütztes Kulturgut**
ADAC, VDA und ZDK stellen eine Alternative zur Charta von Turin vor
- 52 TÜV mit 75**
Warum ein Austin Seven erst mit 75 durch die Hauptuntersuchung kam

Markt und Meinung

- 86 Auktionen**
Schrott-Mini bringt 50 000 Euro
- 91 Händlercheck**
Dieses Mal: „Kultmobile mit Stern“

Report

- 56 Scheunenfunde**
Stätten des Verfalls, voll Inbrunst besungen
- 72 Kuba-Report**
Plötzlich gibt's neue Autos - was wird aus den alten? AUTO BILD KLASSIK besucht das Land der 50er-Jahre-Oldies
- 80 Auto-Biografie: Porsche-Rennleiter**
Der stille Held von Le Mans und Paris-Dakar: Peter Falk wird 80
- 146 Bodensee-Klassik**
Seltene Klassiker, fröhliche Menschen und ein toter Pappkamerad im See
- 154 Wolfsburg im Opel Kadett**
Der Kadett A wird 50. AUTO BILD KLASSIK entführt ihn ins Feindesland
- 162 Rennsport extrem**
Die bizarren Ränder des Motorsports: von Salzsee-Helden und Wüstenfüchsen, Wohltätern und Priestern der Zerstörung

Ratgeber

- 120 3300 Klassiker-Preise**
Die aktuellen Notierungen
- 130 Plastik reparieren**
Doch, das geht. So retten Sie Kühlergrill, Embleme und all das Teufelszeug
- 134 Dauertest Audi 100 Avant**
Er sammelt sie, er restauriert sie, und er meint es ernst: zu Besuch bei Maic Hachenberg, Godfather of Audi Typ 43
- 137 Fuhrpark**
Wie war das? Dienstliches und Privates nicht vermischen? Zu spät...
- 140 Termine**
Da schraubt und handelt, fachsimpelt und fährt die Szene diesen Sommer
- 142 Modellautos und Bücher**
Mutti, räum das breite Regal frei - der Porsche 936 in 1:18 kommt

Rubriken

- 4 Zeit im Bild**
- 6 Leserbrief, Impressum**
- 47 Ja bitte / Nein danke**
- 54 Vor 25 Jahren**
- 93 Kleinanzeigen/Probe gefahren**
- 128 Cartoon**
- 138 www.autobild-klassik.de**
- 171 Abo-Angebot**
- 178 Vorschau, Abo-Coupon**

Autos

in diesem Heft:	Seite
Audi 80 (B1)	60
Audi 100 Avant (Typ 43)	134
Austin Healey Sprite Mk I	96
Austin Seven	52
Avallone 11	52
Bentley Turbo R	24
Borgward Isabella	100
Bugatti Type 41 Royale	34
Cadillac Series 62 Sedan	40
Citroën DS Présidentielle	30
Ford Taunus 1600	60
Imperial Custom Four-Door	20
Mercedes 500 K Roadster	90
Mercedes 600 Pullman	10
Mercedes 200 (W 123)	104
Mercedes 190 E	137
Opel Kadett (A)	154
Opel Ascona (A)	60
Stutz IV-Porte	16
Toyota Celica Supra	112
VW Golf II	90
VW Passat (B1)	60
VW Passat (B2)	114
Volvo 780	137

Auf den Kopf gestellt: Porsche mit Wunderfahrwerk von Peter Falk - Seite 80





Schööön - oder?

■ Aaah, das Alpenvorland. Hügel mit geschwungenen Sträßchen, ruhige Dörfer wie Steinenbach und Goppertsweiler, die Sonne scheint, auf den saftigen Wiesen blüht der Löwenzahn. Ein Bild wie eine Postkarte oder eine Episode von „Heidi“. Wie empfinden Sie das Bild, lieber Leser? Atmen Sie durch, erfreuen Sie sich an der Idylle. Oder finden Sie es kitschig, langweilig, altmodisch? Beides ist okay - schließlich leben wir in einer Kultur, die das Schräge und Seltsame seit etwa 50 Jahren fast mehr feiert als das klassisch Schöne. Das tun wir bei AUTO BILD KLASSIK ja auch. Hier im Heft und mit unserer ersten Rallye im Süden, der Bodensee-Klassik (Seite 146), wo dieses Foto entstanden ist. Da treffen Mercedes-Heckflossen, Jaguar Mk II und Alfa Giulia Spider auf schräge Kandidaten wie BMW 2000 CS, Lancia Montecarlo und Mazda-Abschleppwagen. Damit jeder sich freut. Denn das wäre doch schön.



FOTO: U. SONNTAG

So erreichen Sie uns

Für Fragen u. Kommentare an die Redaktion:

LESERBRIEFE

✉ AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 39 10, 20350 Hamburg
klassik@autobild.de
☎ 01805-015296
☎ 01805-015295
www.autobild-klassik.de

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an!

Für alle weiteren Fragen und Anregungen:

AXEL SPRINGER 24h-SERVICE

☎ 0180-5 63 00 30*

ABONNEMENT

✉ AUTO BILD KLASSIK Abo-Betreuung
Brieffach 398 207002, 20350 Hamburg
autobildklassikabo@axelspringer.de
☎ 01805-35 4028*
☎ 01805-35 4027*

ONLINE-ABO-SERVICE

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

* 0,14 €/min. aus dem dt. Festnetz.
Mobilfunk max. 0,42 €/min.

IMPRESSUM

CHEFREDAKTEUR

Bernd Wieland (verantwortlich für den Inhalt)

STELLVERTRETER DES CHEFREDAKTEURS

Christian Steiger

STELLVERTRETENDER CHEFREDAKTEUR

Frank B. Meyer

ART DIRECTOR

Henning Rucks

REDAKTIONSMANAGER UND CHEF VOM DIENST

Leif Rohwedder

AUTOREN

Dipl.-Ing. Wolfgang König, Martin Puthz,

Hauke Schrieber

NACHRICHTEN/REPORTAGEN

Matthias Moetsch

RATGEBER

Andreas May

TEST UND TECHNIK

Andreas Borchmann

FOTOREDAKTION

Kersten Weichbrodt,

Božo Furkes (s.w.): Ljuba Greulich, Thomas Sprung

FOTOARCHIV

Rüdiger Dombrowski, Burkhard Frey

LAYOUT

Peggy Hiltrop

GRAFIK

Hans-Jürgen Greve, Mario Pukšec, Nadine Schulz

KOORDINATION

Bodo Ackermann, Thomas Lammertz

REPRO

Bernd Klinner, Rudolf Lösel, Heiko Loose

DOKUMENTATION

Wilfried Kock

SCHLUSSREDAKTION

Manfred Dzeick, Manfred Kolbe

TESTKOORDINATION

Manfred Klangwald, Daniel Gau

TESTWAGEN

Gunnar Heisch, Gerald Schädendorf

LESERREDAKTION

Stephan Puls, Andreas Lübeck

REDAKTIONSASSISTENZ

Bérénice Schneider

REDAKTIONSVOLONTÄR

Michael Struve

MITARBEITER DIESER AUSGABE

Jennifer Behrens,

Roland Bunke, Andreas Feßler, Sabine Franz,

Lukas Hambrecht, Roland Kontny, Nicole Krohn,

Bendix Krohn, Götz Leyrer, Jan-Henrik Mücke,

Michael Rohde, Till Schauen, Frederik E. Scherer,

Bernhard Schmidt, Knut Simon, Marco Weidig,

Bernd Volken, Thomas Wirth, David Zwadlo

OBJEKTLEITER

Christian Wolf

VERLAGSREFERENTIN

Silvia Stiehm

www.autobild.de Burkhard Knopke (Chefredakteur)

MARKETING-/ANZEIGENLEITUNG

Wolfgang Berghofer

(verantwortl. für den Inhalt der Anzeigen), Stefan Müller

ANZEIGENVERTRETUNG

B&M Marketing GmbH, Hansastraße 4a,

91126 Schwabach; E-Mail: info@bm-marketing.net,
Telefon: 091 22-98 52 21, Fax: 091 22-98 52 51

DRUCK

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

VERTRIEBSLEITUNG

Michaela Steen

VERTRIEB

Axel Springer AG, 20350 Hamburg

AUTO BILD KLASSIK erscheint monatlich und kostet im Einzelhandel 3,90 Euro (inkl. 7% USt), im Abonnement 3,90 Euro pro Heftfolge. Preise für Auslandsabonnements auf Anfrage. Einen Abocoupon 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. 030-28 49 30 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.

ISSN 2190-0744

VERLAG: Axel Springer Auto Verlag GmbH,
Axel-Springer-Platz 1, Brieffach 82 40, 20350 Hamburg
GESCHÄFTSFÜHRER: Dr. Hans H. Hamer, David Löffler

Auto Bild klassik LESERBRIEFE

Viele Leser schickten uns Fotos ihrer alten Siku-Autos. Danke schön! Hier eine kleine Auswahl



Die Siku-Saga

AUSGABE 5/2012

Siku-Modelle faszinieren Jung und Alt seit mehr als 50 Jahren. Großer Report über Deutschlands größten Autohersteller

Meine Liebe zu den Modellautos aus Lüdenscheid besteht seit mehr als 40 Jahren. Erst die bildschönen Sattelzüge der V-Serie, später die Lastwagen der 1000er-Reihe – noch heute faszinieren sie mich. Und damals? Da ich schon im Kindergartenalter mit meinem Vater im Fernverkehr auf Achse war, konnten wir so manches Erlebnis später wunderbar mit den Siku-Autos im Kinderzimmer nachspielen.

Tom Blase, 55296 Harxheim

Mein Kompliment zu Ihrem Bericht. Als langjähriger Sammler der Marke (circa 500 Modelle, teilweise in Originalverpackungen) vermisse ich aber einen Hinweis aufs deutsche Siku-Forum www.sikumania.de. Es besteht seit 2005 und hat weltweit rund 1200 Mitglieder.

Michael Eichhorn, per E-Mail

Auch ich hatte das eine oder andere Siku-Modell. Ich habe immer auf sie geachtet, leider sind aber doch die ersten ziemlich bespielt. Es gab auch Verluste in Sandkästen, auf Wanderungen, bei Freunden. Die Überlebenden lagern heute im Keller – mit einigen verbinde ich Geschichten: Den VW LT mit Anhänger samt Porsche 917 gab's für das brave Tragen der Zahnsperre. Meine

Jungs schwören noch heute auf Siku-Autos. Der Spielwert ist immer noch da, und die Autos sind einfach robuster als Billigware.

Hubert Rechmann, per E-Mail

Bohse Automobilbau

AUSGABE 5/2012

Fun-Cabrios aus dem Emsland: die bizarre Geschichte einer kleinen Automobil-Schmiede

Mit großer Begeisterung habe ich die Reportage über Johann Bohse gelesen. Leider gibt es immer weniger Typen wie ihn, die individuelle Autos bauen, die nicht an jeder Straßenecke stehen. Sein Modell vom Euro-Star erinnert mich ein wenig an meine beiden Fiat 127 Fissore Scout Cabrios – die ich leider schon vor einiger Zeit verkauft habe. Nun suche ich wieder ein solches Exemplar.

Mario Moser, A-8770 St. Michael in Obersteiermark

VW-Busse im Camping-Test

AUSGABE 5/2012

Mit dem Bulli wird das Leben zur Reise und die Reise zum Ziel. Im Wohnmobil sind die eigenen vier Wände immer dabei

Anfahren „mit einem festen Tapser aufs Gas“ und dann „wippig gefedert“ die Welt erkunden – da hat jemand ein Herz für den Bulli. Aber das vorn montierte Ersatzrad beim T2 als Knautschzone – womöglich auch die Beine

Aus dem Familienalbum



Karin (3) und Holger Ehlert (2) 1954 auf dem Opel Kapitän von Opa Paul Hike

■ Mein Schwiegervater Paul Hike hatte mehrere Großtanksstellen und Garagen – und diesen Kapitän. Da ich damals sieben Tage die Woche arbeitete, um meine junge Familie zu ernähren, sprangen die Schwiegereltern häufiger als Babysitter ein. So auch an jenem Sonntag 1954 in der Lüneburger Heide.

Helmut Ehlert, 76228 Karlsruhe

Haben Sie auch einen Fotoschatz in Ihrem Album?

Dann schicken Sie ihn uns per E-Mail an klassik@autobild.de. Oder per Post an AUTO BILD KLASSIK, Brieffach 39 10, 20350 Hamburg. Auf Wunsch schicken wir das Bild selbstverständlich an Sie zurück.

Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.



Leser Christian F. Reineck hat erkannt: Für VW T1, T2 und T3 haben wir ein Herz



der vorn Sitzenden? Das wollten die Wolfsburger ihren Kunden nicht zumuten. Für den Fall einer Frontalkollision sollten eine Querschiene hinter dem Stoßfänger sowie ein als Deformationselement ausgeführtes Rahmenteil beim Crash auftretende Längskräfte absorbieren und dadurch die Unfallfolgen für die Insassen mildern.

Christian F. Reineck, per E-Mail

Renn-Porsche für 10 000 Euro

AUSGABE 5/2012

Rennen fahren - Traum kleiner und großer Jungs. Dass das kein Vermögen kosten muss, zeigen zwei AUTO BILD KLASSIK-Leser

Danke, dass auch Sie mal eine Lanze für den 924 brechen – so unsportlich wie sein Ruf ist er ja wirklich nicht. Allerdings weisen Sie zu Recht auf die Seltenheit des „Le Mans“-Sondermodells hin, und vor diesem Hintergrund finde ich es schade, dass das Auto nun im Renntrimm unterwegs ist. Es hätte eine originalgetreue Restaurierung sicherlich verdient. Ich halte den Herren aber zugute, dass sie wenigstens keinen Möchtegern-Renner auf die Räder gestellt haben, sondern mit bescheidenen Mitteln ein echtes Sportgerät realisiert haben. Chapeau!

André Hartkopf, per E-Mail

Pro & Kontra: günstiger Sport

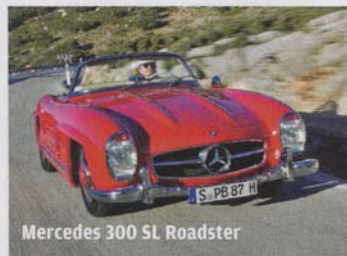
AUSGABE 5/2012

Rennsport für kleines Geld – eine Alternative zum teuren Profisport oder gefährlicher Leichtsinn?

Dass Rennsport nicht hochrisikant sein muss, beweist der NAVC (www.navc.de) sehr gut mit seinen Angeboten – da kann man wirklich von bezahlbarem Motorsport sprechen. Die Fahrzeuge sind keine verbastelten

Karren, sondern werden natürlich vor jedem Rennen bei den technischen Kontrollen abgenommen. Ich selbst fahre dort bei den Rundstreckenrennen mit und fühle mich in meinem aus Gebrauch- und Neuteilen selbst aufgebauten BMW E30 sehr wohl und sicher, obwohl ich einen – in Ihren Augen wohl untauglichen – Fahreranzug der Norm FIA Standard 1986 und Jethelm mit ECE 22.05 trage. Im Haushalt passieren mehr Unfälle als beim Motorsport.

Sascha Spitzhorn, per E-Mail



Mercedes 300 SL Roadster

Die heißesten Cabrios

AUSGABE 5/2012

Der Sommer ist zurück und mit ihm sechs traumhafte Sportwagen mit Klappverdeck

Kampfstern 300 SL: Damals bekam man für den Kaufpreis ein Einfamilienhaus – das ist auch heute noch so. Beim Klassiker verschiebt sich der Wert eher in Richtung Villa. „Ausdruck von Überfluss und Dekadenz“: So gern ich das auch in Betracht ziehe, aber hier ist es, glaube ich, deplatziert. Das war keine Dekadenz, das war damals die Krönung! Wenn man allerdings eine Krönung als dekadent betrachtet, ist das ein anderer Blickwinkel, dem ich schon wieder zustimmen muss.

Rolf H. Lange, 94081 Fürstentzell

So wie Colin Chapman seinerzeit mit dem Lotus Elan die

Essenz eines Sportwagens konstruierte, so ist es AUTO BILD KLASSIK hervorragend gelungen, die Essenz der Elise in Worte zu fassen. Der Blick aufs Wesentliche, die Eleganz der Reduktion zeichnet sowohl diesen kommenden Klassiker als auch exzellenten Motorjournalismus aus. Bitte weiter so!

Michael Ruf, per E-Mail

Vor gut 30 Jahren bin ich als furriger Raucher oft mit einem Kumpel in seinem Alfa Romeo Duetto durch die Gegend gefahren. Dabei ist mir unter anderem eine tolle Sache in Erinnerung geblieben: der Zigarettenanzünder. So wunderbar einfach und bequem – Zigarette in das Gerät stecken, den äußeren Ring nach unten drücken und warten, bis es klingelt, Zigarette herausnehmen und genießen. Schade, dass es den schönen Wagen nicht mehr neut gibt!

Thomas Bernatzky, 30539 Hannover

Neues über Mercedes Jellinek

AUSGABE 5/2012

Ein überraschender Dachbodenfund bringt Licht in das Leben der Frau, die der Weltmarke ihren Namen gab

Eine aufschlussreiche und interessante Geschichte, sicherlich. Aber wie schade – endlich einmal ist wieder eine Frau das Thema im Heft, und was passiert? Das wohl einzige Mal, dass diese Frau am Steuer saß, wurde sie dort anscheinend hingezwungen. Sehr traurig, schließlich gibt es viele von uns, die sich in Beruf und Freizeit mit viel Begeisterung dem Auto verschrieben haben. Was ist mit Maria Teresa de Filipis oder Lella Lombardi, um nur zwei Beispiele aus dem Motorsport zu nennen? Frauen sind inzwischen längst keine bizarren Ausnahmen mehr in der Autobranche.

Juliane Faun, 24103 Kiel

✉ Leserbrief des Monats

Auch AUTO BILD KLASSIK-Leser Jörg Küppers hat den Volkswagen T3 Joker im Camping-Einsatz getestet

Der T3 Joker ist nach meinem Geschmack das großartigste Auto der Welt. 2011 habe ich mir einen Jugendtraumerfüllt und einen Joker gekauft. Über Ostern waren wir nun mit der ganzen Familie in der Normandie. Mit Vorzelt und einer Menge Vorfreude haben wir ein paar Tage in Frankreich verbracht – der Bus hat uns immer ein kuscheliges Zuhause geboten, die Kinder waren begeistert. Ihren Camping-Test hab ich selbstverständlich erst abends im Joker gelesen. Ehrensache!

Jörg Küppers, 41468 Neuss

Die Redaktion belohnt den „Leserbrief des Monats“ mit einer kleinen Prämie. Diesen Monat:

VOLKSWAGEN T1 CAMPER VON LEGO

Für Camping-Fans und alle, die schon als Kinder gern Autos aus bunten Steinen bauten: Der 30 Zentimeter lange Lego-Bausatz „Volkswagen T1 Camper“ hat ein Aufstelldach, die geteilte Safari-Frontscheibe lässt sich öffnen. Preis: 99 Euro.



FOTOS: HERSTELLER (Z), A. LINDLAHR, S. KRIEGER, PRIVAT

■ Es gibt Luxusautos, S-Klassen zum Beispiel, 7er oder XJ. Dann gibt es Luxusversionen der Luxusautos – mit riesigen Motoren und in feinstem Ornat. Und dann kommt dieses Heft. Auf den folgenden 37 Seiten vergessen wir solche Massenautos, die oft nicht mal 5,50 Meter lang sind, und besuchen die oberste Liga.

Sind Sie bereit für Pracht, Prunk und gelegentlichen Protz? Ja? Willkommen in einer fernen Welt. Sie beginnt beim Bentley Turbo R, der seine Großartigkeit beinahe versteckt, und beim Mercedes 600, der die Macht seines Fahrgasts würdevoll repräsentiert. Jeder der anderen Wagen verkörpert Exzess: der Stutz mit seiner Las-Vegas-Glitterigkeit, der Imperial mit unamerikanischer Flossigkeit und unamerikanischer Qualität, der Citroën mit absurden Ausmaßen, der Bugatti mit extremen Proportionen, der Cadillac mit Fortschrittlichkeit auf dem ganz großen Chromtablett. Mehr geht nicht, weniger gibt's dieses Mal nicht. **fbm**

Manche Menschen glauben ja, dass weniger mehr sei. Dabei sagt ja schon das Wort, dass das nicht stimmt. Wem das als Beweis nicht reicht, der sehe sich diese 20 Autos an, die das Prinzip „Mehr“ verkörpern

MEHR



Mercedes 600 Pullman

Seite 10



Stutz IV-Porte

Seite 16



Imperial Custom Four-Door

Seite 20



Bentley Turbo R

Seite 24

Drei Sitzreihen bietet auch ein Ford Galaxy. Glauben Sie jetzt immer noch, weniger sei mehr?



ist einfach mehr

FOTOS: A. EMBERLING (4); BERNARD CANONNE; JOACHIM STORCH; M. HEIMBACH; W. GROEGER-METER



Citraën DS Présidentielle

Seite 30

Bugatti Type 41 Royale

Seite 34

Cadillac Series 62 Sedan

Seite 40

13 weitere Prunkwagen **Seite 44**



KLASSIKER der obersten Liga

Mehr Cedes könnten wir auch sagen, denn Mercedes steigerte sich 1963 mit dem 600 in den technischen Overkill.

Die riesige Staatslimousine hatte alles an Bord, was damals gut und teuer war - und manches, was es noch nie zuvor gab

MEHR *Genius*

■ Gleich mal die ernüchternde Einstimmung für Kaufinteressenten auf das Kaliber dieses Autos: Falls Sie ein neues Heckdeckelschloss brauchen, legen Sie schon mal 7800 Euro beiseite. Nicht dass Mercedes hier

Wucher betreibt, das Ding ist so kompliziert, als gehöre es zur Mondlandefähre der NASA.

Denn Benz bewahre, der Deckel lässt sich nicht einfach per Armmuskel zuklappen. Wer das versucht, macht alles kaputt. Die

Lasche am Schloss muss gedrückt werden! Mercedes versuchte sich beim 600er (Werkscod: W 100) schließlich an der Grande Complication des Automobilbaus. Betrieben wird der Deckel hydraulisch, gesteuert ▶



Das Klotzdesign macht den 600 Pullman nicht zwingend begehrenswert, auch die Chromradläufe sind normalerweise eher zum Fremdschämen. Doch wenn einer sie mit Würde trägt, dann er



FOTO: A. EMERLING

aber pneumatisch per Unterdruck. Dabei lässt sich in jener prädigitalen Ära bereits der Zündschlüssel nicht abziehen, wenn die Kofferraumlade offen steht.

Perfekt ist trotzdem etwas anderes. Der 600er gehört wegen dieses Deckels zu den gefährlichsten Autos überhaupt. Die Klappe mimt nach Drücken des Knopfes Schnappi, das Krokodil. Wehe, wenn ihm etwas Lebendiges in die Quere kommt. Einen Sicherheitsstopp gab es bei aller Kompliziertheit dann doch nicht, wie Brigaden von leicht deformierten Gepäckboys der Luxushotels berichten können.

Der 600er war gedacht, der Konkurrenz von Rolls-Royce und Cadillac endgültig zu zeigen, wo der schwäbische Bartel den Most holt. Die Sternmarke wollte sie in die lächerliche Ecke drängen,

als technologische Witzfiguren des Automobilbaus, weshalb die einschlägigen Potentaten und Diktatoren, sofern sie über ein bisschen technischen Verstand verfügten, eilig zum 600er konvertierten. Es gab arabische Königshäuser mit bis zu 100 Exemplaren in der Garage, Zaires „Präsident“ Mobutu soll 23 gehabt haben, Schah Reza Pahlavi von Persien 20 Stück, Mao elf, auch bei Ugandas Idi Amin stand der Stall voll, dito bei Libyens Gaddafi. Doch auch friedliche deutsche Präsidenten und römische Stellvertreter Gottes fuhrten 600, natürlich die gestreckte Langversion, Pullman genannt. Von der entstanden nur 487 Stück, davon 59 als Landulet, also hinten offen. Vom ordinären Kurz-600 (Länge: 5,45 Meter), geliebt von Pop- und Film- ▶





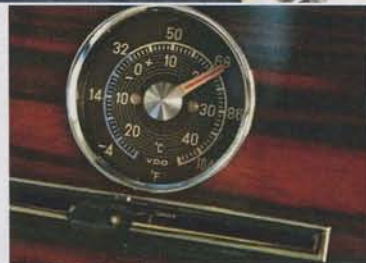
Design ist im Luxussegment nicht alles. Der 600 hat vor allem innere Werte. Qualität zum Beispiel. Schauen Sie dieses wunderbare Holz, das makellose Leder, die herrlich klassischen Instrumente, und die Trennscheibe geht - swuutsch - lautlos hydraulisch. Dann ist vorn von denen hinten nichts zu hören. Gefahr lauert indes am Heckdeckel. Der beißt gern die Gepäckträger



FOTOS: A. EMMERLING (2)



Leise klippert das Kristall, wenn man den 600 sportiv bewegt. Gehört zum Reichsein eigentlich immer Hochgeistiges dazu? Die Dienstboten sitzen unterprivilegiert, haben aber einen privaten Ascher. Das Thermometer kennt sich im Ausland aus: Fahrenheit



Der übliche Kunde des 600 Pullman war Scheich, deswegen erschreckte ihn auch der 112-Liter-Tank nicht (links), mit dem der 6,3-Liter-V8 nur gut 400 Kilometer weit kam. Das Triebwerk ist nicht einsam, es hat viele Pumpen und Kompressoren dabei



sternen sowie Society-Größen wie Elvis Presley, Liz Taylor, Jack Nicholson und Aristoteles Onassis, waren es 2190 Stück. Das ist eine Größenordnung, die an das Debakel mit Maybach erinnert – und richtig, auch mit dem 600 hat Mercedes kein Geld verdient. Dafür aber viel Renommee gewonnen.

Mit dem Landulet sind wir auch gefahren, es gehörte Jugoslawiens Ex-Diktator Tito (sieben 600er), und wir werden ab jetzt Cabrios mit anderen Augen betrachten. Im SL werden wir traurig sein, im Maserati GranCabrio weinen, im Bentley GTC schwermütig werden, denn wir fuhren mal 600 Landulet. Mehr geht nicht. So viel Platz da hinten, gefedert wie eine Sänfte, duftiges Leder, elegante Hölzer, Minibar in Reichweite, keine schräge und unschickliche Windschutzscheibe zum Anstoßen des Kopfes, man kann lässig aufstehen und sein Glück in die Welt winken, und vorn sitzt der Chauffeur, ganz weit weg, als wäre es ein Omnibus. Zum Reden muss man mit ihm telefonieren, weshalb eine bordeigene Interkom da ist. Herrlichste Dekadenz.

Der geschlossene Pullman auf unseren Bildern gehörte hingegen einer niedersächsischen Gräfin. Da stellt sich die Frage, was treibt einen Menschen bloß dazu, so ein Auto privat zu fahren? Gefühlte Kleinheit, die eine ganz dicke Hose braucht? Egal, er krönt den Automobilbau.

Wir schreiben das Jahr 1963, Kennedy sagt „Ich bin ein Berliner“, ein paar Wochen später stirbt er in Dallas, England schmunzelt über den großen Postraub, das ZDF geht erstmals auf Sendung, und auf der IAA steht der Porsche 901, später 911 genannt. Der Star der Ausstellung ist jedoch der große Mercedes namens 600. Der wirtschaftswundernde Automensch steht hingerissen vor diesem Meisterwerk und begreift, es muss gerade eine große Zeit stattfinden, die so etwas Grandioses hervorbringt. Der kurze 600 kostet 56500, der lange 63500 Mark.

Der Pullman ließ sich unterschiedlich konfigurieren. Vier Türen, sechs Türen, vier Türen und zwei versteckte Türen wie bei unserem Fotowagen, dann zwei Sitzreihen hinten, davon eine vis-à-vis oder in Fahrtrich-

tung geklappt oder doch nur eine, mit Bordbar, Telefon, Stereo, Klimaanlage, Trennscheibe oder ohne. Außen wurde der Wagen mit so viel Chrom behängt, als hätte Daimler dazu eine eigene Task-Force beauftragt, das Gewicht eines Kleinwagens allein in Glitzer-Zutaten unterzubringen.

Von 1964 bis 1981 puzzelten die Besten beim Daimler den W100 weitestgehend in Handarbeit zusammen. Äußerlich hat er sich in den 17 Jahren kaum verändert. Unter der Form im Ziegelstein-Design, die den c_w -Wert verachtet, liegt ein hochkomplexes Netz aus Nerven, das aus feinen, kilometerlangen elektrischen, hydraulischen, pneumatischen und unterdruckpneumatischen Adern besteht. Die Maxime der Entwickler: das fortschrittlichste Auto der Welt zu bauen, Geld spielt keine Rolle. Daher stand Sparsamkeit auch nicht im Lastenheft. Mit 25 Litern pro 100 km ist zu rechnen.

Der 600 bekam einen 6,3-Liter-V8-Motor mit 250 PS, um 100 Kubikzentimeter größer und voll moderner als das damalige Rolls-Royce-Triebwerk. Der dicke V8 ist in seinem Motorabteil umlagert von Pumpen und Kompressoren für die Druckluftanlage der Luftfederung und die Hydraulik. Über das Klimasteuergerät berichtet der Restaurator und 600-Experte Klaus Kienle aus dem schwäbischen Heimerdingen: „Wer das aufmacht, denkt, er sei versehentlich an die Steuerung eines Atomkraftwerks geraten.“ Es gibt zudem fünf bis sieben Keilriemen, je nach Ausstattung. Und ihr Wechsel kostet 1200 Euro.

Wenn er funktioniert, ist der 600er aber ein prima Auto, gut 200 km/h schnell selbst in der Pullman-Version, Beschleunigung trotz Vierstufen-Wandlerautomatik um zehn Sekunden auf 100. Dank verstellbarer Stoßdämpfer, Luftfederung und direkter Lenkung lässt sich mit dem Schiff sogar ein bisschen Sportwagen-Gefühl erzeugen, was untermalt wird vom hellen Pling-Pling des Kristalls in der Bordbar, und rein theoretisch stellen wir uns weit ausladende Drifts im Pullman vor.

Schade, dass Mercedes mit dem Über-Auto nie Rennen gefahren ist. Wahrscheinlich hätte der 600er auch das gekonnt.

Bernhard Schmidt



Dies ist kein Adventskalender, sondern reiner Luxus. Der Dienstboteneingang befindet sich in der Mitte

TECHNISCHE DATEN

Mercedes 600 Pullman

Motor: V8, vorn längs • je eine oben liegende Nockenwelle über Duplexkette angetrieben, zwei hängende Ventile pro Zylinder, Achtstempel-Einspritzanlage • Hubraum 6330 cm³ • Leistung 184 kW (250 PS) bei 4000/min • maximales Drehmoment 500 Nm bei 2800/min
Antrieb/Fahrwerk: Vierstufen-Wandlerrautomatik • Hinterradantrieb mit Sperrdifferenzial • Einzelradaufhängung vorn an Doppelquerlenkern, hinten Ein-



gelenk-Pendelachse, Luftfederung mit Gummi-Zusatzfedern • verstellb. Teleskopstoßdämpfer • Kugelumlauflenkung • Scheibenbremsen rundum • Reifen 9,00 H 15, selbsttragende Karosserie **Maße:** Radstand 3900 mm • L/B/H 6240/1950/1510 mm • Leergew. 2770 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 12 s • Spitze 200 km/h • Verbrauch 25 l pro 100 km **Neupreis:** 64500 Mark (1964)

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

➔ PLUS/MINUS

Er war und ist teuer, der 600er, aber Kenner rechnen damit, dass sein Preis weiter zulegt: Schließlich ist der W 100 ein Meilenstein der Automobilgeschichte, er war in den 60ern und 70ern das mit Abstand höchsttechnisierte Auto der Welt. Er beherrscht viele Komfort-Kunststücke, ist dazu vorzüglich ausgestattet mit einem Finish, das nur von Rolls-Royce erreicht wird. Sein Hightech-Plus ist aber gleichzeitig sein größtes Minus: Wehe, wenn etwas kaputtgeht, und das tut es, denn die High-End-Technik war damals weniger haltbar als heute. Weil der Wagen eine unglaublich hohe Technologiedichte unter der ausladenden Karosserie besitzt, sind Reparaturen oft umständlich und exorbitant teuer. Von daher kommt ein 600er nur infrage, wenn sein heutiger Verehrer genug Geld hat, ihn auch anständig in Fachwerkstätten warten zu lassen.

➔ ERSATZTEILE

Die Situation ist bei den technischen Bauteilen sehr gut, denn Mercedes hält praktisch alles vor, allerdings zu teils erschreckenden Preisen, was auf die kleinen Stückzahlen und die aberwitzige Komplexität einzelner Bauteile zurückzuführen ist. Bei Blech und Chrom sieht es schlechter aus, aber Spezialisten wie Kienle (www.kienle.com) schlachten nicht restaurierungswürdige Fahrzeuge aus und lagern einen Vorrat. Auch für die Hydraulik gibt es Firmen, die zum Beispiel Dichtungen anbieten (www.mercedes600-hydraulik.de). Leder- und Holzteile müssen in der Regel von Fachbetrieben angefertigt werden.

➔ MARKTLAGE

Erstaunlich große Auswahl – doch viele kurze 600er haben enorme Laufleistungen und sind runtergeritten, besonders die aus den USA oder den Golfstaaten. Eine Totalrenovierung kostet schnell eine halbe Million Euro! Auch beim wenig gefahrenen Pullman ist die Technik oft wund. Also nur mit einem echten Fachmann losziehen!



Quelle: Classic Data. Preise für kurze 600 in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

➔ EMPFEHLUNG

Wegen der umfangreichen Modellpflege 1972 ist zu den Modellen danach zu raten, sie haben eine bessere Hydraulik. Ansonsten sind die kurzen 600er toll zum Fahren, die Pullman eher zum Sammeln geeignet. Allerdings sind sie auch teurer. In perfektem Zustand kostet ein Kurzer bis zu 185.000, ein Pullman bis zu einer Viertelmillion. Ganz teuer, aber auch sehr rar sind die Landaulets. Sie kosten rund eine Million Euro.

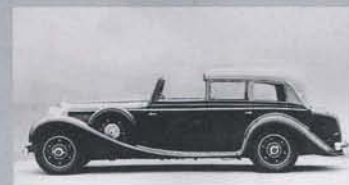
➔ ADRESSEN

Klubs: www.mbig.de; www.m-100.de

Literatur: Michael Wiedmaier: Mercedes-Benz 600. Die feine Art des Fahrens, WKP-Verlag 2008, 165 Euro (über www.wkp-verlag.de)

➔ HISTORIE

Nach dem altmodischen und vergleichsweise simplen Typ 300 („Adenauer“) beschließen die Mercedes-Bosse 1956, eine Repräsentations-Limousine der Extraklasse zu entwickeln, eine Fortsetzung der Tradition des „Großen Mercedes“ aus der Vorkriegszeit. Der Neue soll alles in den Schatten stellen, was es gibt. Auf der IAA 1963 steht schließlich der 600, 1964 kommt er zum Kunden. Eines der Highlights ist die Komforthydraulik, mit der lautlos Fenster, Trennscheibe, Schiebedach und Sitze bewegt, Türen geschlossen und Stoßdämpfer verstellt werden. 3000 Stück sollen pro Jahr gebaut werden, am Ende sind es 2677 Exemplare – in 17 Jahren. 1981 kommt das Ende für den nur noch selten geordneten und inzwischen unmodern gewordenen Superwagen. Die Liste der Kunden liest sich wie das Who's Who der Reichen und Schönen, allerdings auch der Bösen. Wegen des enormen Prestiges fühlen sich Diktatoren im Fond des 600 wohl; in der Regel überlebt das Auto seinen gestürzten Eigentümer. Tiefgreifende Modellpflege betrifft 1968 und 1972 nur die Technik, etwa das Getriebe und die Hydraulik. Das Design des 600 bleibt unangetastet.



1938 bis 1943 „Großer Mercedes“ Typ 770: Nazibozzen bevorzugten die gepanzerte Version



1951 bis 1962 Mercedes 300 („Adenauer“), Chefwagen der jungen Bundesrepublik



1963 bis 1981 Mercedes 600, landläufig „der Kurze“ – in Wirklichkeit stramme 5,45 Meter lang



1964 bis 1981 Mercedes 600 Landaulet, das Winke-Winke-Auto für Päpste und Potentaten

FOTOS: A. EMMERLING (7), HERSTELLER (3), ZEPHA



KLASSIKER der obersten Liga

MEHR *Glitter*

Ein Besuch in Las Vegas kann die empfindlichen Geschmacksnerven eines Europäers schnell überfordern. Es reicht aber auch schon eine Fahrt im Stutz - jenem Auto, das Amerikas Liebe zum Glitter wie kein anderes verkörpert



Wenn Sie diese Front sehen - rufen Sie nicht die Geschmackspolizei. So ein Stutz lässt sich nicht beim ersten Hinsehen verstehen



FOTOS: A. EMMERLING (3)

„Sie sind ein Banause“, sagt der Doktor. „Wie bitte? Ich, ein Banause? Das ist doch – wenn hierjemand...“ Bevor ich protestieren kann, spricht er weiter: „Sie kommen aus Ihrem Europa eingeflogen und glauben, Sie hätten die Kultur erfunden. Was ist denn Kultur? Beethoven? Ich höre Beetho-

ven. Ich hör' aber auch Paul Anka – und ganz ohne schlechtes Gewissen. Tritt übrigens heute abend da drüben auf, die Show ist sehenswert.“ Er deutet auf einen dieser Glitzerpaläste, die sich hier aneinanderreihen. Mir wird ein bisschen schummrig von dem Gefunkel und Geblinke. – „Ja, Las Vegas ist eine

ziemlich dicke Ladung. Aber wissen Sie, lieber Kollege, ich bin jetzt seit 17 Jahren hier, und ich find es toll, jeden Tag. Wenn Sie mit dem Naserümpfen fertig sind, finden Sie es vielleicht auch gut. Wie mein Auto.“ Er seufzt. „Ich dachte, du holst einen Kollegen vom Flughafen ab, der hat Spaß an klassischen Autos wie du selbst, also nimmst du den Stutz, da freut er sich. Tja ...“

Uff. Eigentlich wollte ich nur auf einen Ärztekongress. Und jetzt, eine halbe Stunde nach der Ankunft, sind mir nicht nur alle Sinne überdröhnt, jetzt konfrontiert mich der Kollege auch noch mit philosophischen Fragen. Dabei hab ich gar nichts gemacht, nur ein bisschen nach Luft geschnappt, als er mich zu diesem Auto führte. Der Kollege ist leicht angesäuert. ▶



FOTOS: A. EMMERLING (01), PRIVAT (2), PICTURE ALLIANCE/DPA, DPA



Ein bisschen Rolls-Royce, ein bisschen Hilton-Bankettsaal, so irrlichtert das Stutz-Interieur durch die Welten. Das Holzfurnier ist allerdings echt, anders als seinerzeit für US-Autos üblich. Dazu: Instrumente aus der Großserie



Man muss die Zeichen lesen können: Der Chrombesatz an den Türen zitiert die Form von Trittbrettern, die geschweifte Sicke die Kotflügel-Linie eines 30er-Jahre-Duesenberg. Die Reserverad-Abdeckung ist eine Hommage an den klassischen europäischen Geschmack - und enthält wirklich den Ersatzreifen



„Was genau gefällt Ihnen denn nicht?“, will er wissen, und ich stammele was von seltsamen Ornamenten und zusammengewürfelten Stilelementen. Er schüttelt den Kopf. „Sie haben nicht richtig hingeguckt. Vielleicht ging das zu schnell eben. Da ist nichts zusammengewürfelt, das Auto ist ein sorgfältig ausgearbeiteter Entwurf. Jedes Element steht für etwas ganz Bestimmtes - zeichenhaft vielleicht, aber nicht beliebig.“

Draußen gleitet ein Eiffelturm vorbei, gegenüber ragt ein Turm auf, der eigentlich in die Toskana gehört. „Alles nicht echt. Na und? Es ist ein Spiel, lieber Kollege, der spielerische Umgang mit vergangener, weit entfernter Schönheit. Daraus entsteht dann was Neues. Sie brauchen sich nicht drauf einzulassen, hier kann jeder tun oder lassen, was er will.“

Um ein bisschen Zeit zu gewinnen, frage ich, wer denn sein Auto gestylt hat. „Virgil Exner. Schon mal gehört? Ein Detroit Designer, hat lange für Chrysler gearbeitet. Alle Mopar-Flossen der 50er sind von ihm. Sie kennen Stephen Kings Christine? Ein Plymouth Fury aus seinem Studio. Und bevor Sie jetzt wieder den Mund verziehen, der Mann hat auch ganz dezente Entwürfe abgeliefert. Volkswagen Karmann-Ghia, ein Begriff? Eine verkleinerte Version des Chrysler D'Elegance von 1953. Ist das feinsinnig genug? Oder der Renault Caravelle, wunderschönes Auto - die europäische Ausgabe einer Chrysler-Studie von 1957. Beide über das Haus Ghia entstanden, mit dem Exner viel auf die Räder stellte. Was gucken Sie denn so schockiert?“

Der Doktor lacht, schüttelt den Kopf und lässt sein Auto auf eine Hotelzufahrt rollen. Eine Handvoll Livrierte springt heran und reißt die Türen auf, aber der Doktor winkt sie weg. „Jetzt erklär' ich Ihnen das Auto“, sagt er, steigt aus und erzählt, wie Virgil Exner Mitte der 60er mit seiner Idee der Auferstehung spielte: Autos der großen toten Marken. Wie würden sie aussehen, wenn die Hersteller eben doch noch leben würden? Packard, Duesenberg, Stutz. Das Ergebnis waren vor allem schicke Modellautos, aber dann fand ein New Yorker Bankier die Idee so toll, dass er 1968 die Rechte an dem Markennamen Stutz kaufte, dazu einen

KLASSIKER der obersten Liga

der Exner-Entwürfe – seltsamerweise den Duesenberg – und 1970 die Produktion aufnahm.

„Eine Hommage an vergangenen Ruhm! Aber voll nutzbar wie ein modernes Auto. Lassen Sie das Design auf sich wirken. Es ist sogar ziemlich schlicht. Betrachten Sie die Flanke, mit

dieser einzelnen Linie, die klassische Seitenlinie der 30er. Was fahren Sie zu Hause im Alltag? Ein paar deutsche Nobelmarken öffnen diese Linie nach, und es sieht furchtbar aus. Die können's nicht. Exner konnte es. Unter dem Blech steckt übrigens ein Pontiac, absolut zuverlässig und einfach zu warten.

Kommen Sie, wir gehen rein.“

Er wirft einem Livrierten die Schlüssel zu, der Big Block erwacht zum Leben, und unter bassigem Grummeln rollt der Stutz in Richtung Tiefgarage. Die Reserverad-Abdeckung blitzt auf. Ein Verwandter des Karmann-Ghia? Ich habe Kopfschmerzen. Till Schauen



Speichenräder, offen geführte Auspuffkrümmer, frei stehende Scheinwerfer (unten links): unabdingbar für ein Retro-Car. Die Fensterheber-Konsole muss allerdings sein, sie ist der Alltagstauglichkeit geschuldet

TECHNISCHE DATEN

Stutz IV-Porte

Motor: V8, wassergekühlt, vorn längs • eine Nockenwelle • zwei Ventile pro Zylinder • ein Rochester-Fallstrom-Vierfachvergaser • Bohrung x Hub 104,6 x 106,9 mm • Hubraum 7473 cm³ • Verdichtungsgrad 1 • 162 kW (220 PS) bei 4000/min • 434



Nm bei 2800/min • **Antrieb/Fahrwerk:** separates Chassis • Dreistufenautomatik Turbo-Hydrumatic • Hinterradantrieb • vorn Einzelradaufhängung an Dreiecklenkern und Stabilisator, hinten Starrachse an Längs- und Schräglenkern; Schraubenfedern, Teleskopdämpfer • Scheibenbremsen • Reifen 225/70 R15 • **Maße:** Radstand 2946 mm • Länge/Breite/Höhe 5765/2005/1370 mm • Leergewicht 2550 kg • **Fahrleistungen/Verbrauch:** Spitze 200 km/h, 0-100 km: k. A. • Verbrauch 24 l/100 km • **Neupreis:** 84 500 Dollar (1981)

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

➔ PLUS/MINUS

Bescheidenheit ist eine Zier, doch besser lebt sich's ohne ihr. Der Stutz ist eine fette Ladung Amerika, er ist ein Bling-Bling-Car aus der Zeit vor Erfindung des 30-Zoll-Rades. Das ist ein sehr dickes Plus für alle, die Las Vegas lieben – aber ein bleischweres Minus für alle Agenten der Geschmackspolizei. Da kann man noch so lange argumentieren, dass der Stutz, anders als heutige Custom-Cars, von künstlerischer Hand abstammt: Wer seinen Stutz vor der Eisdielenpark und fröhlich aussteigt, der wird erleben, wie zuerst allen anwesenden Porsche-Fahrern das Bananensplit aus dem Gesicht fällt und bald darauf ein großes Getuschel anhebt: „Ist das Dieter Bohlen?“ Wer kein Problem damit hat, im unernten Teil des Kulturgeschäfts verortet zu werden, wird sehr viel Spaß haben.

➔ ERSATZTEILE

Die Technik stammt von Pontiac und ist deshalb problemlos reparierbar. Es gibt diverse Spezialisten für US-Automobile im Land, die vieles für GM-Großserienautos auf Lager haben und alles andere ziemlich schnell beschaffen können, meistens für wenig Geld. Wenn aber ein böser Mensch eine Beule in den Stutz fährt oder eine Zierleiste verbiegt, dann ist bestes Blech- und Lackierer-Handwerk gefordert. Ein Kotflügel von einem anderen Stutz hilft nicht viel (und wäre nur sehr schwer zu beschaffen), denn jedes Blechteil wurde handgendelt und einzeln in die Karosserie eingepasst. Daher: Abwertung in den Kategorien „Reparaturfreundlichkeit“ und „Ersatzteilversorgung“ (links).

➔ MARKTLAGE

Doch, es gibt tatsächlich einen Markt. Der ist natürlich winzig: Die Nachkriegs-Stutz sind noch seltener als ihre frühen Vorgänger. Insgesamt entstanden so circa 600 Exemplare in circa sieben Baureihen. Wie viele Neu-Stutz noch existieren, ist unbekannt. In den USA gibt es immer wieder mal Anzeigen (vor allem auf hemmings.com), die Preise schwanken ziemlich. Die Zentralstelle für Nachkriegs-Stutz www.madle.org listet eine Reihe von Angeboten, die Liste ist aber offenbar nicht sehr aktuell.



Quelle: Classic Data. 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.

➔ EMPFEHLUNG

Geduld. Es gibt ein paar Stutz in der Alten Welt, aber wenn die angeboten werden, hängt zumeist ein haarsträubendes und eher unglaubliches Preisschild dran. Dann lieber einen Flug buchen, selbst einen Stutz finden und dabei ein bisschen Amerika angucken.

➔ ADRESSEN

Klub: bisher nicht gegründet

Literatur: Aktuell ist kein Stutz-Buch erhältlich. Beste Informationsquelle ist daher www.madle.org

➔ HISTORIE

Die erste Stutz Motor Car Company in Indianapolis entstand 1912 und bot das damals übliche Programm. Bekanntestes Ur-Stutz-Modell ist der Bearcat, der Name bezeichnet allerdings nur eine Sport-Ausstattung. Zu richtiger Größe lief Stutz erst ab 1925 mit einer Reihe von technischen Feinheiten auf, die ihrer Zeit voraus waren, darunter hydraulische Bremsen und Sicherheitsglas. Die Marke ging in der großen Wirtschaftskrise der Dreißiger unter. Mitte der 60er-Jahre experimentierte US-Designer Virgil Exner (1909-1973) mit Neuschöpfungen großer US-Marken, darunter Stutz. Der Bankier James O'Donnell gründete 1968 Stutz Motor Car of America und begann die Produktion. Elvis Presley kaufte den ersten Prototypen und erwarb bis 1973 drei weitere Stutz. Die Autos basieren auf GM-Großserientechnik, sie erhielten bei Stutz in Handarbeit eine luxuriöse Karosserie mit 24 Lackschichten. Exners ursprünglicher Zweitürer-Entwurf entwickelte sich bald weiter zu Cabrio und Limousine, die aber die wesentlichen Gestaltungselemente beibehielten. Mitte der 80er flaute die Nachfrage ab, Stutz schloss 1995 zum zweiten Mal die Tore.



1912 bis 1923 Stutz Bearcat: Sportwagen mit Minimalausstattung und - tatsächlich: Transaxle



1928 Stutz BB: Reihenachtzylinder, 115 PS. Feinster Automobilbau, doch das Ende ist nah



1970 bis 1987 Stutz Blackhawk, Wiedergeburt der Marke. Prominentester Kunde: Elvis Presley



1977 Stutz Royale, die andere Staatskarosse. Heute im Besitz des Präsidenten von Gabun

MEHR *Glanz*

Die zentralen Werte des US-Autobaus der 50er-Jahre fanden ihren klarsten Ausdruck in einem Auto von 1961: dem Imperial. So üppig, wie er aussieht, fährt er sich auch. Ja, die Zeit war wirklich golden für Amerika

■ Du hast es geschafft, Freund. Zeig es. Nichts ist schöner als Erfolg. Wir arbeiten ja auch hart dafür. Und wenn einer besonders erfolgreich ist, so wie du, dann darf er zeigen, wie gut es ihm geht. Das spornt die anderen an, es ihm gleichzutun. Jeder kann es schaffen.

Jeder kann Imperial fahren. Im Prinzip jedenfalls. Guter Geschmack ist freilich gefordert, vielleicht eine Prise mehr, als ihn



Vorsicht, Zündung: Die Raketenleuchten gab es nur am Imperial und nur 1961. Starker Abgang: Nach zwölf Jahren als Chefdesigner zeichnete Virgil Exner den 61er Imperial - und wurde von Chrysler geschasst

KLASSIKER der obersten Liga

der Mann auf der Straße hat, und ein bisschen Geschichtsbewusstsein. Natürlich blicken wir in die Zukunft, ja, unser Präsident hat eben angekündigt, dass wir noch in diesem Jahrzehnt einen Mann auf den Mond bringen werden. Es wird ein tolles Jahrzehnt. Unser Jahrzehnt! Aber wir wissen auch, wo wir unsere Wurzeln haben.

Vor 25 Jahren zum Beispiel – ja, so lange sind unsere Autos

schon Weltspitze, und noch viel länger –, damals jedenfalls gab es Autos, die nicht nur super aussahen, sondern auch exzellent fuhren. Dein Imperial verneigt sich vor dieser Epoche. Schau dir den monolithischen Kühlergrill an, flankiert von frei stehenden Scheinwerfern, überwölbt von Kotflügelansätzen, so frei schwebend wie einst.

Und doch ist er ein modernes Auto. Das modernste. Beachte,

wie das Dach über dem Auto schwebt, vorn frei, hinten gehalten von einer muskulösen Schale. Beachte die Flügel, die sich über das Heck schwingen. Die Konkurrenz verzichtet auf diese Flügel, und das zeigt, wie ignorant diese Burschen sind. Die Flügel sind uramerikanisch, sie prangen im Siegelwappen des Präsidenten, sie sind die Flügel unseres Nationaltiers, des Weißkopfseeadlers.

Beachte besonders die frei schwebenden Leuchten, die im Winkel der Flügel nisten. Sie erinnern an das Strahlen von Flugzeugdüsen, an die schwebende Glut in Reaktorkernen unserer Atommeiler, beides uramerikanische Technologien.

Dein Imperial ist selbst ein technologisches Wunder. Steig ein, und es wird dir offenbar. Dein Sitz kann sich dir entgegen-drehen (falls du diese Option ►



FOTOS: A. EMMERLING (2)

gewählt hast) und mit dir in Fahrposition gleiten. Dann eröffnet sich eine wahrhaft spektakuläre Instrumententafel. Ein Knopfdruck, und der Imperial erfüllt deine Wünsche, sei es die Wahl der Fahrtrichtung oder eines neuen Senders im Radio. Bei Nacht aber wird er dir ein Stück Sternenhimmel ins Auto holen. Die Instrumente glimmen in Elektrolumineszenz. Das heißt, die Skalen und Ziffern leuchten von innen heraus. Das findest du nirgendwo außer im Hause Chrysler, und dort nur bei Spitzenprodukten.

Dein Imperial ist absolute Spitze, dafür hat Chrysler gesorgt. Kein amerikanisches Auto wird sorgfältiger gebaut als der Imperial. Die Handwerker im Werk West Warren Avenue verzinnen

sorgfältig jede Karosserienaht, schleifen die Lack-Grundierung von Hand zu perfekter Glätte und vernähen die besten Stoffe und Leder zu großartigen Interieurs. Kein Hersteller in Amerika überhäuft seine Autos schon im Werk mit so viel Aufmerksamkeit.

Deshalb dauert es länger, einen Imperial zu fertigen. Darum stehen sie nicht an jeder Ecke, und deshalb besteht keine Gefahr, dass deine Nachbarn das gleiche Auto fahren wie du, oder überhaupt jemand aus deinem Stadtviertel. Und es besteht schon gar keine Gefahr, dass deine Nachbarn ein größeres Auto fahren (es gibt nämlich kein größeres vom 61er Jahrgang in ganz Detroit) oder eines, das billiger war und doch so aussieht wie deines. So wie es die Konkurrenz macht, die

das gleiche Auto nur anders nennt und teurer verkauft. Die Imperial-Division des Hauses Chrysler macht keine halben Sachen.

Das wirst du beim Fahren spüren. Kein vergleichbares Auto hat diese vorzügliche Straßenlage. Der Imperial erreicht dies durch eine drehstabgefederte Vorderachse und außenbords des Rahmens hängende Federpakete hinten. Die Konkurrenz wird sich mit ihren Spiralfedern nur Ärger einhandeln.

Dein Imperial bietet dir jeglichen Komfort, den ein Mensch von Kultur und Vermögen sich wünschen kann: automatisches Abblendlicht, die automatische Geschwindigkeitskontrolle „Auto-Pilot“, elektrische Zentralverriegelung und Sitzverstellung, elektrische Außenspiegel. Das

Reisen im Imperial ist natürlich mühelos, dank der bewährten Dreistufenautomatik vom Typ Torqueflite und dem V8 mit 413 Kubikzoll und 350 PS.

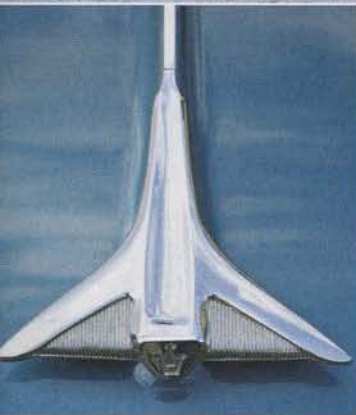
Die Russen haben einen Mann ins All geschossen und wieder zurückgeholt – na und? Wir haben einen strahlenden Präsidenten im Weißen Haus, John F. Kennedy, wir haben John Wayne und Natalie Wood, wir haben Kinos und Restaurants zum Reinfahren. Und wir haben Detroit, Geburtsort und Heimstatt des Automobils. Gibt's überhaupt Autos in Russland? Unsere Autos rollen mit 350 PS durchs Land. Im Rest der Welt freut man sich über 35 PS. Unsere Autos haben alles. Alles.

Kein Grund, das nicht zu zeigen. **Till Schauen**



So üppig - und doch nur eine Sparversion: Die Custom-Ausstattung war die Basis-Linie des Imperial. Als Crown hatte er viele Elektro-Helfer, als Le Baron ließ er keine Wünsche offen. Cabrio gab es auch, aber nur als Crown





Spitze beim Thema Flossen, am Ende aber ist diese Optik 1961 schlicht und einfach out. Wer Imperial kaufte, verkündete damit vor allem eins: dass er zwar reich war, aber seinen Kopf nicht aus den 50ern rausbekam

TECHNISCHE DATEN

Imperial Custom Four-Door Southampton 1961

Motor: V8, wassergekühlt, vorn längs • eine zentrale Nockenwelle, angetrieben über Stirnrad • zwei Ventile pro Zylinder • ein Vierfachvergaser Carter AFB-3108S • Bohrung x Hub 106,2 x 95,3 mm • Hubraum 6771 cm³ • Verdichtung 10:1 • 261 kW (350 PS) bei 4600/min • 637 Nm bei 2800/min **Antrieb/Fahrwerk:** Torqueflite-Dreistufenautomatik mit Tasten-Betätigung • Hinterradantrieb • separater Lei-



terrahmen • vorn Einzelradaufhängung an Dreiecklenkern und Torsionsfedern, hinten Starrachse an halbelliptischen Blattfedern und Längslenkern • Trommelbremsen • Reifen 8.20x15 **Maße:** Radstand 3276 mm • L/B/H 5773/2075/1440 mm • Leergewicht 2150 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** Spitze 193 km/h, 0-100 km/h 11,2s • Verbrauch 23l/100 km **Neupreis:** 5109 Dollar

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

➔ PLUS/MINUS

Die tollen Fifties: Flossen! Chrom! Ornamente! Elektro-Schnickschnack! 59er Cadillac! Stimmt alles, sagen US-Historiker, außer der letzte Punkt. Der wahre König des Flossen-Exzesses kommt aus dem Hause Chrysler und dem Jahr 1961. Das ist dem Caddy-gewöhnten Publikum schwer zu vermitteln. Der Normaleuropäer weiß auch die gewaltigen Maße des 61er Imperial kaum zu fassen, und manch einer fühlt sich von diesem Styling beleidigt, warum auch immer. Dassind die Minuspunkte. Auf der Plus-Seite steht die gute Verarbeitung und eben genau diese unglaubliche Optik. Außerdem hat er sogar so etwas wie eine Straßenlage. Ein Kurvenflitzer ist er nicht, liegt aber viel besser auf der Straße als zeitgenössische Autos mit ihren Marshmallow-Fahrwerken. Kleiner Wermutstropfen dabei: Die Bremsen haben noch nie was von Bergabfahren gehört.

➔ ERSATZTEILE

Er ist aus Detroit, bitte sehr. Obwohl der 61er Jahrgang nur mit Mühe auf eine fünfstelligen Stückzahl kam, gibt es Händler mit reichhaltigen Teilelagern (oder sogar kompletten Autos) – natürlich in Amerika. Es gibt sogar einen Spezialisten für die Rekonstruktion der Armaturenbrettbeleuchtung. Wer nicht selbst bestellen möchte, dem kann ein US-Spezialist hier im Land beschaffen, was er braucht. Allerdings: Mit Zierleisten oder einem Satz Heckleuchten kann es schwierig werden, und teuer dazu – wobei das relativ ist. Ein Satz Stoßfänger für die 61er Mercedes Heckflosse kostet immer mehr.

➔ MARKTLAGE

Der 59er Cadillac (S. 40) wird immer angeboten – der 61er Imperial fast nie. Das liegt an der Stückzahl, 12 249 Autos (nicht einmal ein Zehntel der 59er Caddy-Produktion), aber auch daran, dass den Ikonen-Caddy jeder kennt, den Imperial keiner. Deshalb liegen die Preise über den Daumen gut ein Drittel niedriger als beim Caddy.



Quelle: Classic Data. 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.

➔ EMPFEHLUNG

Ein Le Baron. Wenn schon, dann richtig! Die Top-Ausstattung hat ein Dach mit Edelstahleinsätzen und extra betonter C-Säule. Allerdings gab es nur knapp über 1000 Stück, was die Suche schwierig macht. Optional für alle Autos gab es natürlich Leckereien wie Klimaanlage, schwenkbaren Fahrersitz oder auch die begehrte Kofferraumklappe mit Reserverad-Attrappe.

➔ ADRESSEN

Klub: Online Imperial Club, www.imperialclub.com (US-basiert, Internet-Klub)

Literatur: Richard M. Langworth: Chrysler and Imperial. The Postwar Years, Motorbooks International 1976, nur antiquarisch

➔ HISTORIE

General Motors hat Cadillac, Ford hat Lincoln – deshalb brauchen wir auch eine Edelmarke. Also sprachen die Chrysler-Chefs in den frühen 50ern und erhoben für den 1955er Jahrgang ihre Imperial-Ausstattung zur eigenständigen Marke. Als solche hatte Imperial die Ehre, auf der eskalierenden Flossen- und Chrom-Welle der 50er für Chrysler ganz oben zu schwimmen. Ein Imperial hatte stets den größtmöglichen Motor-Motor und durfte sich sehr lange das separate Chassis bewahren, bis 1967. Dieser Umstand ermöglichte eine zehn Jahre währende Zusammenarbeit mit dem italienischen Karosseriehaus Ghia, Ursprung von einigen der krassesten Karosserien seit Edmund Rumpler. 1961er Imperial wurden teilweise in Handarbeit hergestellt, waren also gut verarbeitet, aber optisch längst passé. Deshalb verkauften sie sich viel schlechter als Cadillac oder Lincoln Continental. Ab 1971 gab es ein ABS, was den Imperial nicht vor der Ölpreiskrise und folgender Rückstufung zur Chrysler-Ausstattungsvariante rettete. 1981 erfolgte eine kurze Auferstehung in Gestalt eines Luxus-Zweitürers, der trotz Unterstützung von Frank Sinatra donnernd flopte.



Airflow Imperial 1934-1936: Die bestausgestattete Version des geflopten Chrysler Airflow



100-Mio-Dollar-Look 1955/56: Zum ersten Mal eigene Marke. Der Anfang des Flossen-Overkills



Fuselage-Look 1969-1973: Undurchsichtig wie Nixon und ausladend wie eine Mafia-Beerdigung



Personal Luxury Car 1981-1983: Letztes Aufflackern als Schrumpf-Prunkschiff mit Tamli

FOTOS: A. EMMERLING (6), HERBSTELER (2), PRIVAT (2)



KLASSIKER der obersten Liga



MEHR *Gloria*

Sie überlegen, einen Bentley zu fahren? Bravo! Für die erste Probefahrt empfehlen wir kundige Begleitung, denn dieses Automobil ist wie kein anderes. Eine kleine Einführung in den Turbo R

■ Der Herr erwägen den Kauf eines Bentley Turbo R? Ausgezeichnete Wahl. Darf mich vorstellen, James der Name, Ihr Chauffeur für heute. Belieben einzusteigen?

Jawohl, bitte hinten. Ihr Bentley ist zwar durchaus ein Selbstfahrer, also genehm für den aktiven Gentleman. Das jedoch ist nur seine zweite Funktion, gewissermaßen eine erfreuliche Dreingabe. Die eigentliche Auf-

merksamkeit des Herstellers galt immer den Personen auf den rückwärtigen Plätzen. Bitte sehr.

Gnädiger Herr sitzen zufriedenstellend? Danke. Starte nun den Motor. Dem Herrn wird auffallen, wie wenig sich die Mechanik bemerkbar macht. Dies wird sich unterwegs während der Fahrt nicht ändern, darin liegt der Wesenskern dieses Automobils. Erlauben eine kleine philosophische Erörterung?

Dies ist kein Auto im gewöhnlichen Sinne. Ein Rolls-Royce dieser Generation – und das umfasst diesen Wagen – ist von einer anderen Philosophie durchdrungen als Produkte anderer Hersteller. Er ist keine Gerätschaft zur räumlichen Verbringung von Personen, aufgezümt mit allerlei verkaufsförderlichen Spielereien. Der Bentley ist gedacht als ein Mittel, einige Personen sehr zügig zu transportie-

ren, und zwar solcherart, dass sie von der Reise möglichst nicht belastet werden.

Ein Bentley ist von innen nach außen gedacht, um genau zu sein, von Ihrem Platz aus. Wenn der Herr nachher selbst das Steuer übernehmen, werden er bemerken, dass die Aufhängung speziell auf den hinteren Bereich des Fahrgastraums abgestimmt ist. Deswegen sollte jede Erstbegegnung mit einem Bentley auf dem Rücksitz erfolgen.

Ah. Gnä' Herr vergleichen das Interieur mit aktuellen Angeboten der Automobilindustrie. Bitte nicht das Alter dieses Wagens zu vergessen, 25 Jahre, vergleichbare Innenräume waren seinerzeit nicht verfügbar. Selbstverständlich gab es Angebote mit mehr Glanz und Glitzer, aber jede Opulenz will einen Insassen überwältigen, ihn sich unterordnen. Ein Bentley würde das ▶



Ein Wagen wie ein Baum: außen schlicht und schwer, innen schön und ruhig. Aber nicht nur aus Holz, sondern auch aus viel Leder und viel Stahl

FOTOS: JOACHIM STORICH (2)



Liebe Verwandte: Frühe Turbo R sind nah am Vorgänger Bentley T, der fast identisch mit dem Rolls-Royce Silver Shadow ist – zum Beispiel beim Armaturenbrett. Es gab nur wenig zu verbessern



KLASSIKER der obersten Liga

niemals tun. Er besteht aus feinsten Materialien, verarbeitet in bester Qualität, aber niemals grell oder vordergründig. Er will seine Passagiere schützen und unterstützen, nicht anbrüllen.

Der Herr sprechen Preis-Leistung an. In der Tat ist der Einstandspreis vergleichsweise niedrig im Hinblick auf die gebotene Qualität und auf Fahrleistungen, die mit aktuellen Produkten der sogenannten Premium-Kategorie vergleichbar sind. Bitte in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass der Bentley das Wort Leistung auf eigene Art versteht. Er vermag Erstaunliches zu leisten, erwartet zugleich aber Leistungsfähigkeit von seinem Eigentümer.

Erlauben ein Beispiel. Dieses Fahrzeug arbeitet mit einer Hochdruck-Hydraulik, Arbeitsdruck 165 Bar, aufgeteilt in zwei Kreise. Einer davon beaufschlagt je einen Bremssattel am Vorder- und die Hinterradbremse, der zweite den zweiten vorderen Bremssattel, die selbstregulierende Höhenverstellung der Hinterachsfederung und die Servolenkung. Die Gesamt-Bremswirkung ist folgendermaßen aufgeteilt: Erstgenannter Druckkreis liefert 31 Prozent vorn, 16 hinten, der zweite 31 Prozent vorn, ergänzt um einen dritten, unabhängigen Kreis ohne Verstärkung für je elf Prozent pro Achse. Dieser Bentley ist zusätzlich mit ABS ausgestattet, was die Anlage noch komplexer macht. Und damit ist nur eines der Bordsysteme angerissen. Um es auf den Punkt zu bringen: Man schraubt nicht in der eigenen Normgarage an einem Bentley.

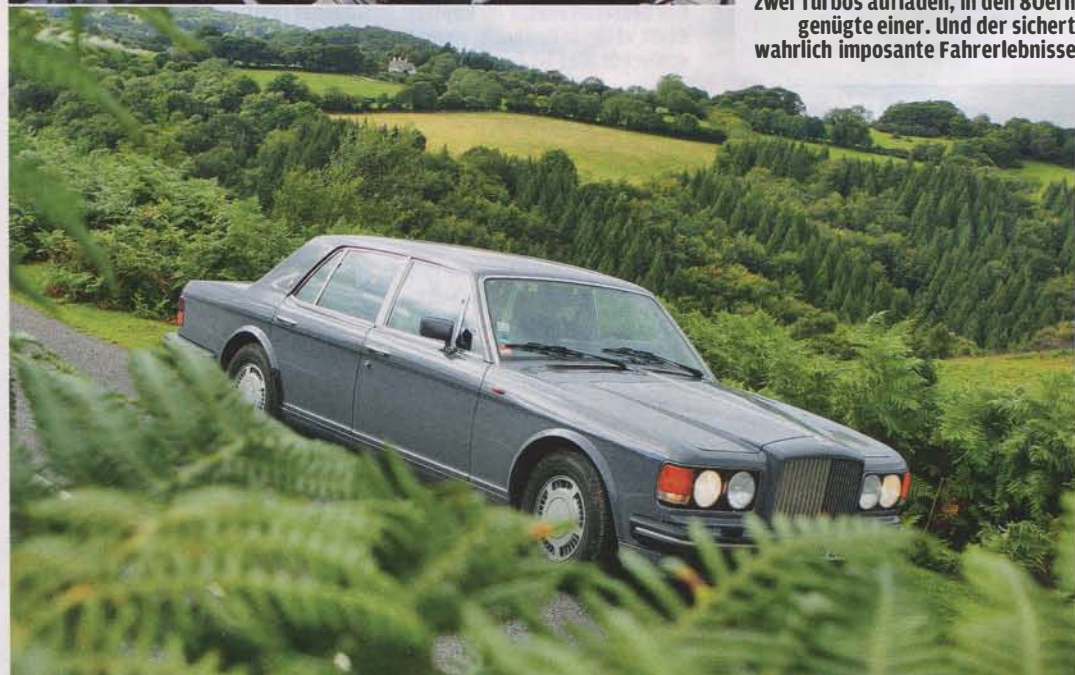
Erbitte Vergebung für meine Ausführungen. Bei allem Respekt vor den Schrauberkünsten des gnä' Herrn – leider zeigt unsere Erfahrung, dass Unkundige den Bentley aufgrund oberflächlicher Ähnlichkeit allzu leicht mit simpleren Transport-Geräten verwechseln.

Ähm, selbstverständlich gibt es einen entsprechenden Rolls-Royce. Wir hätten da einen Flying Spur, sehr schönes Auto, ebenfalls enorm leistungsfähig. Aber da gnä' Herr nach meiner unmaßgeblichen Meinung gefragt haben: Ein Bentley ist vorzuziehen. Der Rolls-Royce-Kühlergrill ist unziemlich an selbsttragenden Autos.

Till Schauen



Heutzutage würden die Entwickler einen 6,75-Liter-Motor mit zwei Turbos aufladen, in den 80ern genügte einer. Und der sichert wahrlich imposante Fahrerlebnisse



Ein junger Bentley-Klassiker hält auch dem zweiten bis vierten Blick gelassen stand: Die meisten heutigen Hochpreis-Möbel sind lässiger verarbeitet als der Innenraum des Turbo R. Rechts: typografisch eleganter Ölpeilstab

FOTOS: JOACHIM STORICH (6)

→ HISTORIE

Toll, der Rolls-Royce für die 80er: glattflächig, klassisch proportioniert, dezent monumental - so sah es die wohlwollende Öffentlichkeit, als 1980 der Silver Spirit herauskam, die erste Variante der neuen SZ-Plattform. Rolls-Royce hatte das Kostenproblem aller Kleinhersteller (Jahresproduktion 1980: 3203), weshalb die neue Plattform mitsamt Motor und Antriebsstrang eigentlich die alte war, bewährt beim ausgezeichneten Silver Shadow. Die Schwestermarke Bentley dümpelte mit dem baugleichen Mulsanne nebenher, bis das Management auf die Idee kam, den Markennamen im alten Sinne wiederzubeleben. 1982 kam der Mulsanne Turbo und zeigte, dass Rolls-Royce auch schnell kann. Der Turbo R brachte 1985 dann das passende kurventaugliche Fahrwerk: R steht für „Roadholding“, deutsch etwa „Ich fliege nicht aus der Kurve“. Der Turbo R war ein Bestseller, er überlebte bis zum Ende der SZ-Reihe 1999. Zwei Spezialfälle gab es, den PS-gewaltigen Turbo RT und die Stretch-Limousine mit Aufbau von Mulliner. Turbo R und RT waren auch mit langem Radstand erhältlich. Technisch identisch: die Continental-Zweitürer ab 1991.



4 1/2 Litre Blower (1929-1931): der erste aufgeladene Bentley, ein Meilenstein



R-Type Continental (1952-1955): schneller Bentley für den Selbstfahrer. Nur 207 Stück



T (1965-1980): Bis auf wenige Details baugleich mit dem Rolls-Royce Silver Shadow



Turbo RT (1997-1999): Turbo R ist zu schlapp? Bitte sehr: wuchtet 800 Nm Drehmoment



Die besseren Plätze im Bentley: gediegener lässt sich kaum reisen. Es ist völlig in Ordnung, wenn nicht der Eigentümer vorn sitzt. Eine richtig schlechte Idee ist beim Turbo R übrigens das Selbstschrauben



→ PLUS/MINUS

Hm. Plus oder Minus? Schwer, einem Auto wie dem Bentley mit solchen Fragen gerecht zu werden. Ist er alltagstauglich? Kommt auf den Blickwinkel an: Wer auf angenehmste Art ans Ziel möchte, gibt ihm fünf Sterne. Wer dabei nur die Spritkosten sieht, verpasst ihm einen Stern. Der Turbo R ist ein ultrakomplexes Auto, das viel kompetente Wartung verlangt. Wer 15000 Euro für den Kauf übrig hat, sollte dieselbe Summe allein für möglichen Wartungsstau bereitlegen haben - und noch mal 15000 für die reguläre Wartung der nächsten zwei Jahre. Belohnt wird der Bentley-Fahrer, besonders aber die Menschen auf den Rücksitzen, mit einem Optimum an Reisekomfort - ohne aufgeregtes Premium-Gedöns und Neureich-Prunk. Es ist ihm nicht anzusehen, aber der Turbo R ist ein extremes Auto, das wenige Enthusiasten vollkommen verstehen und verkraften.

→ ERSATZTEILE

Schwierig! Rolls-Royce hat von der SZ-Serie zwischen 1980 und 1999 allein 26 Bentley-Versionen herausgebracht - bei einer Gesamtstückzahl von nicht einmal 14000 Exemplaren. Das Fahrwerk erfuh eine wesentliche Weiterentwicklung, der Motor mehrere, die hochkomplexe Bremsanlage auch. Das bedeutet: Myriaden unterschiedlicher Ersatzteile - die natürlich nirgendwo an einem Fleck zusammen bereitliegen. Generell ist das meiste zu bekommen, Bentley-Eigner müssen eventuell ein bisschen suchen, auf jeden Fall aber sorgfältig auf Kompatibilität achten - und einen ausreichenden Etat im Rücken haben.

→ MARKTLAGE

Nur 4115 Basis-Turbo-R hat Bentley bis 1994 verkauft, plus etwa 1200 sonderausgestattete. Trotzdem sind immer genügend Autos auf der Suche nach einem Heim, was oftmals an finanziellen Engpässen beim vorigen Eigentümer liegt. Deshalb: nur durchgängig und glaubwürdig dokumentierte Autos Probe fahren.



Quelle: Classic Data. 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.

→ EMPFEHLUNG

Zwei Wochen Urlaub nehmen und in England einen kaufen. Es gibt mindestens ein halbes Dutzend Händler, die sich auf Rolls-Royce und Bentley spezialisiert haben. Die Rechtslenkung ist kein großes Problem, oft aber die Rechenkunst: Ganz schnell verschlingt ein Turbo R auf dem Weg zur Mängelfreiheit das Doppelte des Kaufpreises. Immer zu empfehlen: die Mitgliedschaft in einem Bentley-Klub.

→ ADRESSEN

Klub: The Other Club, www.theotherclub.de
Literatur: Rolls-Royce and Bentley, Volume 4: Silver Spirit to Azure (engl.), Motor Racing Publication 1999, 17 Euro

TECHNISCHE DATEN

Bentley Turbo R

Motor: Achtzylinder-V-Leichtmetallmotor, vorn längs, wassergekühlt, Turbolader • eine Nockenwelle, fünf Hauptlager • zwei Ventile pro Zylinder • mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch KE-Jetronic • Bohrung x Hub 104,1 x 99,1 mm • Hubraum 6750 cm³ • Verdichtung 8:1 • 246 kW (330 PS) bei 4000/min • 597 Nm bei 2500/min **Antrieb/Fahrwerk:** Dreistufenautomatik GM400 • Hinterradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn Dreiecklenker und Stabilisator an Spiralfedern,



hinten Schräglenker an Schraubenfedern, selbsttätige hydraulische Niveauregulierung • Scheibenbremsen vo/hi • Reifen 235/70 HR 15 **Maße:** Radstand 3061 mm • L/B/H 5268/1887/1485 mm • Leergewicht 2234 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** Spitze 230 km/h, 0-100 km 7,2 s • Verbrauch 19,9 l/100 km **Neupreis:** 306 000 Mark (1987)

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

KLASSIKER der obersten Liga

Kann ich meine
SCHUFA-Informationen
noch heute online
einsehen?

Ja,
mit dem
E-POSTBRIEF.

Dr. Michael Freytag,
Vorstandsvorsitzender SCHUFA Holding AG

Informieren und kostenlos registrieren:

www.epost.de



Die SCHUFA nutzt den E-POSTBRIEF*, um ihren Kunden das Leben leichter zu machen. Auf dem Onlineportal meineSCHUFA.de haben Sie Ihre SCHUFA-Informationen immer im Blick. Und da es sich um sehr vertrauliche Informationen handelt, erhalten Sie Ihre Zugangsdaten per E-POSTBRIEF. Das ist sehr sicher und geschieht auch sehr schnell: in Echtzeit. Registrieren Sie sich jetzt und erfahren Sie, welche Vorteile Ihnen der E-POSTBRIEF noch bringt: www.epost.de

Deutsche Post 

Die Post für Deutschland.



*Nur für Sendungen innerhalb von Deutschland an für den E-POSTBRIEF registrierte Empfänger (bis 20 MB). Zustellung an nicht registrierte Empfänger durch Ausdruck und Briefzustellung (bis max. 96 Seiten, je nach Umfang aufpreispflichtig). Registrierung erst ab 18 Jahren. Gesetzl. oder vertragl. Regelungen können Nutzbarkeit ausschließen (z. B. bei Schriftformerfordernissen). Registrierungs- und Nutzungsvoraussetzung: Handy mit Nummer eines dt. Mobilfunkbetreibers. Weitere Informationen zur Nutzung und zu Preisen des E-POSTBRIEFS unter www.epost.de

Mag ja sein, dass so Leute wie Lyndon B. Johnson oder Leonid Breschnew, Queen Elizabeth oder Papst Paul VI. große Autos haben. Aber der Staatspräsident Frankreichs, Général Charles de Gaulle, braucht natürlich etwas Größeres. 6,53 Meter lang, 2,13 Meter breit - voilà, das ist doch angemessen



Die Trikolore flattert im Fahrtwind, auf Knopfdruck (oben rechts) lassen sich die Flaggen und die Kühlerfigur beleuchten. Außenspiegel? Le Président schaut nach vorn!

MEHR *Grande Nation*

■ Petit-Clamart bei Paris, 22. August 1962. Schüsse peitschen durch den Sommerabend, abgefeuert von französischer Nationalisten. Sie wollen den Präsidenten Charles de Gaulle töten, damit er Algerien nicht in die Unabhängigkeit entlässt (Heft 6/2011). Von den 187 Kugeln trifft keine einzige den Präsidenten – „sie haben geschossen wie die Schweine“, erzählt de Gaulle später am Abend Premierminister Georges Pompidou.

Aber manch ein Schuss ging nur knapp daneben. Rettet möglicherweise das Auto dem Präsidenten das Leben? Mindestens ein Reifen ist platt, dennoch kann die Citroën DS flüchten, spurtabil dank hydropneumatischer Federung und Vorderrädern, deren Lenkachse genau mittig über der Kontaktfläche zwischen Reifen und Straße steht.

Élysée-Palast, Amtssitz des Präsidenten, 1964. Eine neue Limousine für Paradedfahrten soll end-

lich gebaut werden. Was Charles de Gaulles Sicherheitschef angesichts des Attentats empfiehlt, ist nicht überliefert – Sicherheitschefs im Allgemeinen gelten ja als eher diskret. Logisch jedenfalls wäre, einen Wagen zu empfehlen, der diese drei Kriterien erfüllt: 1. die gleiche Fahrwerktechnik wie die DS; 2. deutlich mehr Motorleistung als die DS, um jederzeit eine schnelle Flucht zu gewährleisten; 3. eine geschlossene, gepanzerte Karosserie.

So weit zur Logik. Aber da ist ja noch der Präsident. „De Gaulle zeigte sich gern seinem Volk und mochte deshalb lieber ein Cabrio für seine Paradedfahrten“, er- ▶



FOTOS: M. HEIMBRICH (2)



zählt Buchautor Olivier de Serres im Gespräch mit AUTO BILD KLASSIK. Ein gepanzertes Auto kommt für den General nicht infrage.

Also bekommt er keins. Citroën entwickelt in den nächsten vier Jahren eine Staatslimousine, die fast so groß ist wie das Saarland, mit knapp 2,3 Tonnen Leergewicht aber deutlich leichter.

Zum Thema Cabrio haben Citroën und die Ateliers Henri Chapron – der Karossier, der seit 1961 mit dem Autohersteller kooperiert – eine Idee: Lasst uns eine Landaulet-Version anbieten, bei der sich das hintere Dachteil wegklappen lässt; aber nicht mit Stoffverdeck, sondern mit einem Klappdach aus Metall!

Hat sich in dieser Frage doch der Sicherheitschef durchgesetzt? De Gaulle bekommt 1968 die geschlossene Limousine, aber mit einem riesigen Verdeckkasten hinter seinem Rücken. Egal, der Kofferraum wäre immer noch groß genug für mehrere Geiseln. Dafür sitzt der Fahrer dermaßen eingeklemmt zwischen der Edelstahl-Speiche des Lenkrads und der großzügig gewölbten Scheibe hinter ihm, als wolle ihm der Wagen mit körperlicher Gewalt beweisen, wer der Präsident und wer nur dessen Diener ist.

Chapron hätte gern noch mehr DS Présidentielle gebaut, ob mit oder ohne Klappdach, Citroën bot das Modell auch mehreren Machthabern an. Aber kein afrikanischer Potentat, kein Diktator wollte dieses Auto bestellen. Die teuren Stoßstangen, das neu entwickelte Armaturenbrett blieben Einzelanfertigungen.

Vielleicht lag es am Motor. Denn nicht nur das geniale Fahr-

werk, sondern auch der müde 109-PS-Vierzylinder stammen von der DS 21. Für würdige Paraden ist er genau richtig, läuft ruhig. Dank kurzer Übersetzung und der sehr weich zugreifenden Kupplung des Handschaltgetriebes könnte der Chauffeur ein Ruckeln nicht mal provozieren. Für mächtige Menschen, die mit Motormuskeln protzen wollen, oder Präsidenten, die eilig flüchten müssen, eignet sich der Wagen denkbar schlecht.

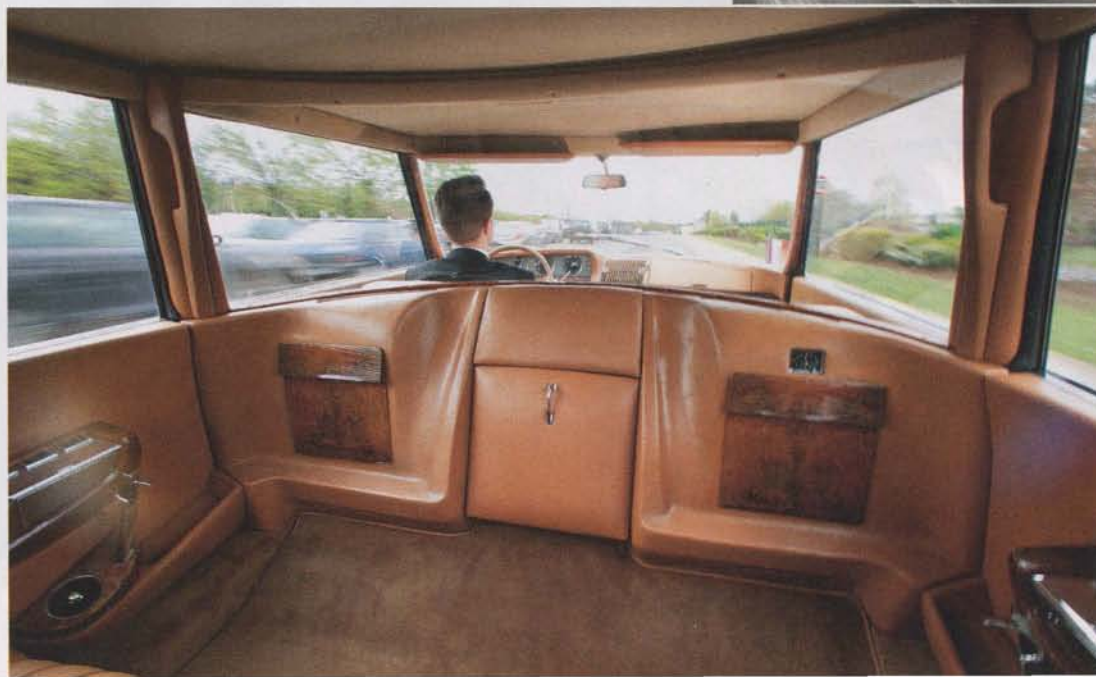
Charles de Gaulle muss nicht mehr flüchten. Am 26. November 1968 wird die einzige DS Présidentielle zugelassen, ein paarmal nimmt de Gaulle auf dem Kunstleder im Fond Platz und winkt dem Volke, schon am 28. April 1969 tritt er vom Amt des Präsidenten der Republik zurück.

Nachfolger Georges Pompidou nutzt die Über-DS nur selten. Er mag sportliche Autos, hat privat einen Porsche 356 und bestellt



als Repräsentationswagen ein viertüriges SM Cabrio.

Die DS kommt 1975 in gute Hände: Pompidous Leibarzt kauft sie – und stellt sie zu seinen beiden Citroën 15 CV mit Sonderkarosserien von Chapron und Franay. Es wird ein friedlicher Lebensabend. **Frank B. Meyer**





Das hat der Präsident so nicht bestellt: Charles de Gaulle plauderte gern mit dem Fahrer. Wegen der enormen, fest installierten Panorama-Trennscheibe musste er dazu den roten Knopf der Gegensprechanlage (links) drücken



Sechs Meter dreiundfünfzig – dennoch sitzt der Chauffeur eingezwängt hinter dem Lenkrad mit der Edelstahlspitze und dem schlichten Tacho mit nun 5970 Kilometern. Yvonne de Gaulle, schwarzer Limousinen überdrüssig, soll die Grautöne ausgewählt haben. In den Nationalfarben leuchtet die Kokarde am Bug. Der Präsident blickt auf die Holztür der Bordbar (links), auf die Dolmetscherin und auf ihren Ausklappstift und auf die Klappe, durch die der Beifahrer Dokumente reichen kann



TECHNISCHE DATEN

Citroën DS 21 Présidentielle

Motor: Reihenvierzylinder, vorn längs • fünffach gelagerte Kurbelwelle • eine seitlich liegende Nockenwelle, über Steuerkette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, Weber-Zweistufenvergaser • Bohrung x Hub 90 x 85,5 mm • Hubraum 2175 cm³ • Verdichtung 8,75 : 1 • Leistung 80 kW (109 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment circa 170 Nm bei 4000/min • Zusatzkühlung für Paradedfahrten **Antrieb/Fahrwerk:** Viergang-Schaltgetriebe, me-



chanisch betätigte Kupplung, kurze Übersetzung • Vorderradantrieb • Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern, hinten an Längsschwingarmen, Querstabilisator • hydro-pneumatische Federung • Reifen 205/15 XAS **Maße:** Radstand 3780 mm • Länge x Breite 6530 x 2130 mm • Leergewicht 2260 kg **Fahrleistungen:** Spitze circa 140 km/h • **Erstzulassung:** 26. November 1968 • **Neupreis:** k. A.

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

➔ PLUS/MINUS

Ein großes Plus von Einzelstücken ist generell: Nur der Besitzer und sein Mechaniker müssen sich um so profane Dinge sorgen wie Ersatzteilversorgung, Einpark-schwierigkeiten und dergleichen – Sie als Leser können sich voll auf Schwärmen und Träumen konzentrieren. Auch die DS Präsidentielle ist ein Einzelstück. Die Besitzerin – die zweite Ehefrau von Dr. Jean Bonzel, einst Leibarzt des Präsidenten Georges Pompidou – scheint eine kluge Dame zu sein: Sie hat das Auto einschließlich etwaiger Sorgen der Werksammlung Conservatoire Citroën zur Verfügung gestellt. Dort ist genügend Platz zum Parken, was bei einem 2,13 Meter breiten Auto ohne Außenspiegel ein Thema ist, und die Mechaniker dort kennen sich mit der Elektra aus – von der beleuchteten Kokarde auf der Motorhaube bis zur Gegensprechanlage ist der Wagen großzügig elektrifiziert und vor-sichtshalber mit zwei Batterien ausgerüstet. – Den Absatz zur Marktlage reichen wir nach, falls die DS Präsidentielle jemals verkauft wird. Womit wir beim Minus sind: Sie, lieber Leser, werden den Wagen wahrscheinlich nie kaufen können. Was ja auch wieder ein Plus sein kann – siehe oben.

➔ ADRESSEN

Klubs: www.dsclub.de; www.cvc-club.de; www.andre-citroen-club.de; UMP (Partei der Gaullisten), www.u-m-p.org
Literatur: Daniel Puiboube/Immo Mikloweit: Das Neue Große Citroën-DS-Buch, Heel Verlag, 192 Seiten, 39,90 Euro; Charles Williams: The Last Great Frenchman – A Life of General de Gaulle (engl.), Verlag John Wiley & Sons, 20,99 Euro

➔ HISTORIE

Um von Aix-en-Provence nach Bordeaux oder von Angers nach Brest zu kommen, genügen französischen Präsidenten auch serienmäßige Automobile. Für Paraden aber dürfen es Sonderkarosserien sein. Charles de Gaulle, Präsident von 1959 bis 1969, übernahm von Vorgänger René Coty das Traction-Avant-Cabrio 15-Six H Baujahr 1956 (Foto) bestimmt gern, denn auch privat fuhr er einen hydraulisch gefederten Traction. Robert Opron, Jungdesigner bei Simca, entwarf 1960 einen Paradedwagen auf Basis des Simca Présidence – aber General de Gaulle soll sich an dessen US-Technik gestört haben. Ebenso erging es Renault. Die Firma steckte in Belgien Rambler-Limousinen von der American Motors Company AMC zusammen. Der Élysée-Palast bestellte zwar 1962 die Präsidentenversion von Chapron, aber de Gaulle ließ sich nicht überzeugen. Citroën und Karosierer Chapron begannen 1964, die DS Présidentielle zu entwickeln – mit dem Design von Robert Opron, inzwischen bei Citroën. Anfang 1968 war sie fertig, aber angesichts der Studentenunruhen kam sie erst im November auf die Straße. Nachfolger und Autonarr Georges Pompidou ließ zwei SM-Cabrios bauen.



Citroën 15-Six H mit Chapron-Karosserie: Von hier aus winkte de Gaulle ab 1959



Citroën DS mit Einschusslöchern: Hier überlebte de Gaulle das Attentat von 1962



Renault Rambler mit Chapron-Karosserie und US-Technik: Hier wollte de Gaulle 62 nicht einsteigen



Citroën SM mit vier Chapron-Türen, 1972: Hier standen Pompidou, Giscard, Mitterrand, Chirac

FOTOS: M. HEIMBACH (9), HERSTELLER (2), SVERDRUP/SCHNEIDER, PRIVAT



MEHR *Grandezza*

Der Superlativ von Auto heißt Royale. Ettore Bugatti wollte mit diesem gewaltigen Wagen 1926 die Welt aus den Angeln heben. Es hatte mehr Luxus, mehr Leistung, mehr Größe, mehr Exklusivität als alles zuvor

■ Falls Sie in Erwägung ziehen sollten, einen Royale zu kaufen – nein, keinen Kir Royal, keine Royal Enfield, kein 007-Video Casino Royale und auch keinen Hamburger Royal TS –, sondern das royalste aller Autos, hier die schlechte Nachricht: Es wurden nur sechs gebaut. Die gute aber lautet: Sie existieren noch alle. Dennoch ist der Begriff „Marktlage“ auf unserer Info-



Bekanntester Royale ist das „Coupé Napoléon“, Chauffeur im Freien, Herrschaft im Plüschsalon. Jetzt bitte Luft anhalten: Das Ding soll 200 km/h gehen

Seite zugegebenermaßen etwas irritierend. Die Chance, einen bei mobile.de zu finden, ist null.

Nur zwei von ihnen sind in Privathand. Sie wären die Einzigen, die überhaupt zum Kauf infrage kämen. Wenn Sie also tatsächlich liquide genug sein sollten, können Sie den beiden Kandidaten natürlich Ihre Visitenkarte hinterlassen. Die werden auf den Stapel gelegt, und vielleicht klin-

gelt irgendwann das Telefon: „Hey, der olle Buggy soll weg, was wäre Ihr Gebot?“

Zur Orientierung: Ein Bugatti 57 SC Atlantic ging 2010 für 20 Millionen Euro über den Auktionstisch. Das wäre so die Größenordnung der Royale.

Der erste entstand 1926 und wurde bis 1931 fünfmal neu eingekleidet, zuletzt als Coupé Napoléon (steht in der Cité de

l'Automobile – Musée Nationale – Collection Schlumpf in Mulhouse). Er trägt die Fahrgestellnummer 41100, wobei die 41 für den Royale steht. Es war Ettore Bugattis Privatwagen, zu sehen auf unseren Fotos. Der Patron der Firma im elsässischen Molsheim, ein kleiner, gewitzter Italiener mit großem Ingenieur-talent und Faible für Ästhetik, manche nennen ihn ein Genie,

hatte in den 1920er-Jahren mit seinen Renn- und Sportwagen enormen Erfolg. Seine Autos waren so angesagt wie heute die von Ferrari vielleicht.

Das mag Ettore ein bisschen zu Kopf gestiegen sein, denn er träumte bald davon, das beste Auto der Welt zu bauen, das heißt: das größte, komfortabelste, leiseste, schnellste und teuerste. Damals war Hispano- ▶

Suiza der Platzhirsch der High Society, knapp vor Rolls-Royce, Isotta Fraschini oder Duesenberg. Bugatti wollte noch eins draufsetzen. Er konstruierte einen knapp 15 Liter großen Reihenachtzylinder mit oben liegender Nockenwelle, bei dem Motorblock und -kopf ein monolithisches Ganzes bildeten. Als Leistung wurden 300 PS geschätzt, als Höchstgeschwindigkeit 200 km/h! 1926! Der Radstand des hochbeinigen Wagens betrug 4,53 Meter, so lang wie die Mercedes C-Klasse heute. Nach dem privaten Prototyp verkleinerte Bugatti aber den Hubraum auf 12 763 Kubik (macht 1,6 Liter pro Zylinder!) und verkürzte den Abstand der Räder auf 4,30 Meter. Die Länge des Wagens betrug je nach Karosserie trotzdem sechs bis sechseinhalb Meter,

das Gewicht gut drei Tonnen. Als Gag pflanzte Ettore die Elefantenskulptur seines bildhauernden Bruders Rembrandt auf den Kühler, um die Rolls-Royce-„Emily“ zu persiflieren. Der Tank fasste übrigens 190 Liter, es ist von einem Verbrauch zwischen 30 und 50 Litern die Rede.

Der Royale war in allen Belangen ein Auto der Superlative, auch bei der Erfolglosigkeit, denn niemand wollte das teure Monstrum kaufen. Schon gar keine Könige, für die er eigentlich gedacht war. Da der erste Interessent König Alfons XIII. von Spanien war, nannte Bugatti den Wagen überhaupt Royale. Doch Alfons musste 1931 ins Exil gehen. Zuvor hatte bereits die Weltwirtschaftskrise überschüssiges Geld vernichtet. Erster Kunde für den 41er wurde 1931 Armand

Esders, ein Pariser Prêt-à-porter-Mode-Tycoon. Er ließ sich auf Chassis 111 eine schnittige Karosserie von Ettore's designbegabtem Sohn Jean entwerfen, die nach dem Verkauf des Wagens drei Jahre später leider entsorgt wurde, denn der neue Halter wollte eine geschlossene Karosserie des Pariser Studios Binder haben. Der Wagen gehört heute der VW-Tochter Bugatti.

Zweiter Kunde war der reiche Nürnberger Gynäkologe Dr. Josef Fuchs. Er bekam den Roadster (Chassis 121) 1932 mit hinreißender Weinberger-Karosserie (München). Was damals in Deutschland los war, ist hinlänglich bekannt. Fuchs, ein Hobbyrennfahrer, -pilot und -pianist, machte sich mit dem protzigen Wagen keine Freunde. Zudem untersagten ihm die Nazis seine Behand-

lungsmethoden. Obgleich vermutlich kein Jude, verließ er das unruhige Deutschland Richtung Schweiz, schiffte sich über Triest nach Shanghai ein und zog samt Royale weiter nach New York. Dort untersagten ihm die Behörden das lukrative Praktizieren, er bekam Geldschwierigkeiten. In einem strengen Kriegswinter knackte der Frost dem unter einer Plane hausenden Royale seinen schönen Motor, schließlich landete der Wagen bei einem Schrotthändler. Ein GM-Manager fand ihn, restaurierte ihn mäßig originalgetreu und schenkte ihn nach jahrelanger Benutzung dem Henry Ford Museum in Dearborn, wo er noch genauso zu besichtigen ist.

Die Story von Nummer 131 ist einfach: britischer Gentleman, Park-Ward-Karosserie, jetzt im

FOTOS: BERNARD CANONNE (3)



Das Lenkrad so groß, als wär's eine Jacht, damit auch Damen klarkamen. Die Blechtröte rechts unten ist die Gegensprechanlage nach hinten

KLASSIKER der obersten Liga

Museum Mulhouse. Dagegen hat 141 mit Kellner-Coupé-Karosserie eine Reise um die Welt hinter sich. Der Amerikaner Briggs Cunningham schwatzte ihn kurz nach dem Krieg der Bugatti-Tochter L'Ébé für ein paar Dollar plus US-Kühlschränke ab, die ihr offenbar wichtig waren. Der Wagen kam nach Amerika, dann Japan, dann in die Schweiz, und jetzt wird er in Spanien oder Venezuela bei einem Privatmann vermutet.

Bleibt Nummer 150, eine steife „Berline de Voyage“, deren Historie alle Warnlampen beim Gebrauchtwagenkauf blinken lässt. Acht Vorbesitzer, alle in den USA, jetzt unter koreanischer Obhut bei Lee Kun Hee, dem wegen Steuerdelikten vorbestraften Ex-Chef von Samsung, der sein Auto aber in der Blackhawk Collection bei San Francisco parkt.

Bernhard Schmidt



Eigentlich war die Kabine vornehm braun tapeziert. Doch Fritz Schlumpf, der spätere Besitzer, stellte Luxusstoffe her. Deren pompöser Stil wurde lange belächelt, gilt aber heute wieder als chic. Die Hand (links oben) umfasst die Handbremse, die Jaeger-Uhren sind ewig gültige Klassiker, und das Ersatzrad balanciert am Heck, als wollte es ein Kunststück zeigen

→ **HISTORIE**

Schon 1913 träumte der 32-jährige Ettore Bugatti von einer Über-Limousine für Kaiser und Könige, doch erst 1926 konnte er das Projekt Royale starten. Zunächst zum Testen mit Packard-Karosserie. Es folgte ein seltsamer Fiaker-Aufbau, dann ein viertüriger Fiaker, schließlich ein Weymann-Aufbau. Mit dem gewann Bugatti 1929 den Concours d'Élégance in Paris. Doch auf einer Fahrt von Paris nach Hause schloß EB am Steuer ein, und der Wagen war hin. Jean, sein 21-jähriger Sohn, entwarf die heutige Coupé-Napoléon-Karosserie. Trotz aller Anstrengungen konnte der Patron zunächst keinen Wagen verkaufen. Nur drei fanden tatsächlich zahlende Kunden, die anderen drei blieben in der Familie. Nach dem Tod des Chefs 1947 verkaufte die Tochter 1950 zwei zum Spottpreis in die USA.



Chassis 111 Coupé de Ville Aus Roadster wurde Herrschaftssalon. Gehört heute VW



Chassis 121 Cabriolet Gefundenes Wrack des Arztes Josef Fuchs. Gehört dem Ford Museum



Chassis 131 Limousine Park-Ward-Karosserie für Captain Foster. Jetzt Museum Mulhouse



Chassis 141 Coupé Bugattis Familienwagen mit Kellner-Karosserie. Heute in Venezuela?



Chassis 150 Berlina de Voyage Erst Odyssee um die Welt, nun beim Ex-Samsung-Chef Lee



Ein Monument von Motor: 1,4 Meter lang, Zylinderkopf und Block aus einem Stück, knapp 14 Liter Hubraum, angeblich 300 PS, drei Ventile pro Zylinder (zwei Einlass), neun wassergekühlte Kurbelwellenlager, Doppelzündung

→ **PLUS/MINUS**

Mehr Fahrzeug-Ikone seit Adam und Eva geht nicht. Der Type 41 Royale ist das Non-plus-ultra im weiten Biotop der Automobil-Landschaft. Schon deswegen sollte der ernsthafte Sammler einen in der Garage haben. Da werden wir preisbedingt aber nicht dazu gehören, denn er kostet auch fast so viel wie die Mona Lisa. Jedoch soll sich das sechs Meter lange Schiff ziemlich einfach fahren lassen, auch wenn seine Kernkompetenz im Herumstehen liegt. Bei Tempo zehn in den zweiten Gang schalten (links oben), der reicht bis 150, den Dritten (links unten) kann man getrost vergessen, denn über 120, nein, das gehört sich nicht. Die Betriebskosten sind hoch, bis zu 50 Liter können es auf 100 Kilometer sein. Immerhin: Er hat einen 190-Liter-Tank. Der robuste Motor fasst zudem 14 Liter Öl und 48 Liter Wasser.

→ **ERSATZTEILE**

Der Royale-Besitzer wird kaum welche brauchen, denn so ein Auto steht in der Regel nur herum. Wenn trotzdem mal etwas kaputtgehen sollte, ist das Automuseum in Mulhouse die erste Kontaktadresse. Hier kennt man sich mit Bugatti bestens aus, zudem hatten die Gründer der Sammlung, die Gebrüder Schlumpf, einst alle übrig gebliebenen Teile und Werkzeuge von Bugatti aufgekauft. Problematisch sind beim Royale aber die vielen Aluminium-Bauteile, denn das Material war noch nicht so legiert, dass es ewig haltbar ist. So gab es bereits Probleme mit porös gewordenem Aluminium, und in der Folge Undichtigkeiten. Das Museum forscht derzeit an metallurgischen Lösungen.

→ **MARKTLAGE**

Die Rubrik Marktlage ist hier fehl am Platze, wobei es eigentlich wörtlich zutrifft: Der Markt liegt, am Boden nämlich. Royales werden nicht gehandelt oder vielleicht alle Jubeljahre mal, die so heißen, weil dann die reichen Bugatti-Liebhaber jubeln. Es sind ja nur sechs Stück gebaut worden. Allerdings hat sogar das Automuseum in Mulhouse einen nachgebaut (den Esders Roadster), weitgehend mit Originalteilen aus dem Bugatti-Fundus. Auch im Technikmuseum Sinsheim und der Donington Grand Prix Collection stehen Repliken. Außerdem baute 1976 der Schweizer Franco Sbarro einen ziemlich gelungenen Royale nach, mit zwei Rover-Achtzylindertriebwerken. Weniger überzeugend sind die von 1974 bis 85 hergestellten Panther de Ville auf Jaguar-Basis, die nur vage an das Original erinnern. 60 Stück wurden in Handarbeit gebaut.

→ **EMPFEHLUNG**

Da ein Royale ja unerreichbar ist, raten wir zu einander, weniger königlichen Bugatti. So ab 100 000 Euro haben Sie solch ein blaues Wunder zu Hause in der Garage stehen. Ansonsten machen Sie es wie wir: Königlich leben und die sechs Auto-Kostenbarkeiten anderen überlassen. Wir gucken gern zu und freuen uns, wenn wir mal einen im Museum zu Gesicht bekommen.

→ **ADRESSEN**

Museum: Cité de l'Automobile in Mulhouse: www.citedelautomobile.com
Literatur: Joachim Kurz: Bugatti: Der Mythos, die Familie, 335 Seiten, Econ Verlag 2005, 24,90 Euro

TECHNISCHE DATEN

Bugatti Type 41 Royale

Motor: Reihenachtzylindermotor vorn längs • eine oben liegende Nockenwelle mit Königswelle angetrieben, drei Ventile pro Zylinder • ein Schebler-Doppelvergaser • Doppelzündung • Hubraum 12763 cm³ • Leistung 220 kW (300 PS) bei 3000/min • max. Drehmoment k. A. **Antrieb/Fahrwerk:** Dreigang-Schaltgetriebe an der Hinterachse • Hinterad-antrieb • Starrachsen, vorn an Halbelliptikblattfedern, hinten an je zwei Viertel-elliptikblattfedern • Schnecken-Rollen-Len-



kung • seilzugbetätigte Trommelbremsen • Reifen 5,0 x 24 • Kastenrahmen mit aufgesetzter Karosserie **Maße:** Radstand 4300 mm • L/B/H 6200/2000/2000 mm • Leergew. 3000 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h k. A. • Spitze ca. 200 km/h • Verbrauch bis 50 l/100 km • Neupreis: 100 000 Reichsmark für das Fahrgestell (1932)

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



Es wird nie einen Ersatz geben. Aber immer Ersatzteile.

Als im Sommer 1978 Gerüchte aufkamen, dass das Käfer Cabrio bald eingestellt würde, da geschah etwas, das für ein seit Jahren gebautes Automobil sehr ungewöhnlich war: Die Händler konnten sich vor Bestellungen kaum retten. Diese waren schließlich so zahlreich, dass man es bei Karmann bis zum offiziellen Produktionsende im Dezember 1979 nicht mehr schaffte, alle bestellten Cabrios zu montieren. So wurden die restlichen Rohkarossen noch im Dezember mit Fahrgestellnummern und Kfz-Briefen versehen; und erst am Donnerstag, dem 10. Januar 1980, um 10:28 Uhr rollte schließlich das letzte von 331.847 Käfer Cabrios vom Band direkt ins Werksmuseum. Um die Ersatzteilversorgung für alle anderen Exemplare kümmern wir uns. Damit die Geschichte des Käfer Cabrio niemals endet. www.volkswagen-classic-parts.de



Das Auto.



Flossen wie Luftleitwerke, Lampen wie der Feuerschein eines Raketentreibsatzes, verbaut auf 5,71 Metern und 2,3 Tonnen Stahl, Glas und Chrom – und Deutschland sparte auf einen VW mit 30 PS



KLASSIKER der obersten Liga

„Standard of the World“ schrieb sich die Marke selbstbewusst auf die Fahnen, denn normal war das wirklich nicht. Mehr Glanz und Glitter und Chrom als beim Cadillac gab es im Jahrgang 1959 nicht

■ Diese Geschichte beginnt kurz vorm Ende, mit dem Gipfel. Um 1960 ging es bergab, und alle, Kunden, Entwickler, selbst die Designer, fanden es gut so. Warum? Weil sogar das maßlos optimistisch und selbstbewusst gestimmte Land der unbegrenzten Möglichkeiten nach und nach einsah, dass nach über zehn Jah-



FOTOS: W. GÖRGEGER-MEIER (2)

MEHR *Glamour*

ren der Höhepunkt erreicht war. Mehr Pomp und Putz, mehr Schnörkel und Heckflosse als beim Cadillac war Ende der 50er-Jahre nicht möglich. Es reichte.

Damals, als der Flossen-Krieg mit Chrysler eskalierte, standen Käufer und Öffentlichkeit dem extremen Cadillac-Jahrgang kritisch bis entsetzt gegenüber. So-

gar den Amis war's too much. Die Verkäufe stagnierten bei 142000 Einheiten – Platz zehn im nationalen Marken-Ranking. Heute steht ein 59er Cadillac stellvertre-

tend für eine ganze Design-Ära und das Lebensgefühl eines Jahrzehnts, für den Glauben an Fortschritt, Wohlstand sowie das Vertrauen in Zukunft und Nation. ►

Wer ihn aber auf seine Flossen reduziert und nur an Petticoat, Diner und Elvis Presley denkt, tut ihm unrecht. Cadillac, das bedeutete nach eigenem Selbstverständnis technische Vorreiter-schaft, Luxus und Styling. In dieser Reihenfolge.

Was haben sie bei Cadillac nicht alles erfunden oder erstmals eingeführt?! Elektrischer Anlasser (1912), V16-Motor (1930), Vollautomatik (1940), Luftfederung (1951). Dass bei Cadillac, wo 1927 die erste Autodesign-Abteilung gegründet wurde, auch die Heckflossen-Mode ihren Anfang nahm (1948), passt ins Bild. Was bei Propellerflugzeugen abgeschaut wurde, endete 1959 im Raketenzeitalter. Kindisch? Wahrscheinlich! Sinnlos bei einem wattierten Fahrwerk und 2,3 Tonnen Leergewicht? Ganz sicher! Aber eben auch Ausdruck des Denkens und ein Wegweiser: Es ging nach oben, Grenzen setzt nur der Himmel.

Als in Deutschland eine Isetta für hart erarbeitete Mobilität stand, hatte Cadillac sechsfach elektrisch verstellbare Sitze, Luftfederung und das mystische „Autronic Eye“, das die Scheinwerfer automatisch auf- und abblendete, im Angebot. Als ein Export-Käfer 4600 Mark und ein Mercedes-Benz 300, des Kanzlers Auto, 27.000 Mark kosteten, stand der billigste Cadillac Sixty-Two mit zwei oder vier Türen bei uns für 32.700 Mark in der Liste.

Dabei war sein unbescheidenes Auftreten nie nur Show – Überfluss und Angebot hielten sich durchaus die Waage. 325 PS, Servolenkung und Platz für sechs waren Serie. Und das war nur die Basisversion, es gab ja noch Cabrio und Coupé, das bei Pininfarina in Italien gebaute High-End-Modell Eldorado Brougham und die extralange Kingsize-Chauffeurs-Limousine Fleetwood 75. Länge: 6,22 Meter.

Dass Chrom, Heckflossen und allzu oft auch nachträglich auflackierte Bonbonfarben fast 50 Jahre später den Blick auf das Gesamtkunstwerk Cadillac verstellen, ist so verständlich wie schade. Dabei posiert er nicht nur, er kann auch was. Mit gelassener Kraft schiebt der V8 das Schwergewicht voran, die Unebenheiten des Alltags versinken im wolkgigen Fahrwerk. Ganz oben ist es einsam. Aber auch sehr schön.

Jan-Henrik Mücke



Großzügig, nicht maßlos: Servolenkung und -bremse waren beim Einsteigermodell Sixty-Two serienmäßig. Elektrische Fenster (73 \$), Radio (165 \$) und Klimaanlage (474 \$) kosteten extra. Die Farbe klingt noch besser als der großvolumige Motor: Georgian Blue in Magic Mirror Acrylic Lacquer. Herrlich!



Und ganz am Ende der ersten gut zwei Meter Blech: der Cadillac-Einheits-V8 des 59er Jahrgangs. 6,4 Liter Hubraum und 325 SAE-PS waren immer drin, gegen Aufpreis (174 \$) standen 345 PS zur Verfügung. Sammler verlangen nach Convertible und Coupé, doch ein Sedan mit doppelter Panoramascheibe tritt zurückhaltender auf. Dank solider Rahmenkonstruktion braucht das Dach keine B-Säule





Die, jawohl, schlichte Vierfenster-Limousine sprach die konservative Kundschaft an. Diese ist zu mieten oder zu verkaufen: www.cadillac-1959.com

TECHNISCHE DATEN

Cadillac Series 62 Sedan 4 Window

Motor: V8, vorn längs • unten liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, 2 Ventile pro Zylinder, ein Fallstrom-Vierfachvergaser Carter 2814S • Hubraum 6390 cm³ • Leistung 325 SAE-PS bei 4800/min • max. Drehmoment 583 Nm bei 3000/min **Antrieb/Fahrwerk:** „Hydramatic“-Vierstufenautomatik • Hinterradantrieb • Einzerradaufhängung an Dreiecklenkern und Schraubenfedern



vorn, Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern hinten • Reifen 8.00 x 15 **Maße:** Radstand 3302 mm • L/B/H 5710/2040/1360 mm • Leergewicht 2320 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 11,5 s • Spitze 193 km/h • Verbrauch 15-25 l Super pro 100 km • **Neupreis:** 32700 Mark (1959)

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

➔ PLUS/MINUS

Cadillac steht für Luxus satt, aber wo Licht ist, ist auch Schatten – und selbst das 59er Standardmodell wirft einen laaangen Schatten. Ausstattung und Gigantismus machen einen Großteil der Faszination des Traumschiffs Cadillac aus, mit Maßen jenseits der Fünf- und Zweimetermarke stellt es auch besondere Anforderungen. 99 Prozent der älteren Garagen und Parkhäuser kapitulieren vor den Abmessungen, die Unterbringung sollte also unbedingt vor dem Kauf geklärt sein! Achtung: Der Spritverbrauch strapaziert den Großmut aufs Äußerste. Rost ist wegen fehlender Konservierung immer ein Thema, auch wenn die Karosserie auf einem massiven Rahmen ruht. Klappern gehört bei unrenovierten Fahrzeugen in der Regel zum Handwerk. Verarbeitung und Materialgüte der Cadillac-Modelle des Jahrgangs 1959 erreichten nicht das Niveau, das Kunden von ihrer Marke gewöhnt waren.

➔ ERSATZTEILE

Ein 1959er Cadillac ist keine Corvette C3, ohne die spezialisierte Händlerschaft des Heimatmarkts USA ist diese automobile Ausnahmeerscheinung nicht zu betreiben. Chrom, Zierrat und Ersatz für die Innenausstattung gehen schwer ins Geld. Versand und Zoll verursachen erhebliche Zusatzkosten. Zum Glück erweisen sich Motor, Antrieb und Fahrwerk, sofern nicht die schon zu Lebzeiten anfällige Luftfederung installiert ist, als langlebig und wenig wartungsintensiv. Selbst die elektrischen Helfer richten nach einer Instandsetzung problemlos ihren Dienst.

➔ MARKTLAGE

Die Auswahl ist in den USA am größten. Wer sich nicht auf das Jahr 1959 festlegt, findet in Europa ein großes Angebot klassischer Cadillac mit mehr oder weniger irrer Optik. Zum begehrten 59er Caddy-Jahrgang gibt es Alternativen: Auch die Schwestermarken Chevrolet, Buick, Pontiac und Oldsmobile bieten Luxus und Flossen.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d.h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrenovierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

➔ EMPFEHLUNG

Automatisches Abblendlicht, Tempomat, Luftfederung, 6,4 Liter Hubraum und bis zu 345 PS – Cadillac führte Standards und Extras in der Liste, die anderswo noch 30 Jahre auf sich warten ließen. Wer mit den Dimensionen und Kosten leben kann und das nötige Selbstbewusstsein für den dramatischen Auftritt besitzt, der wird mit einem solchen Extrem der Autogesichte glücklich. Elvis Presley mögen reicht nicht.

➔ ADRESSEN

Klubs: Classic Cadillac Club Deutschland, www.cadillac-club.de; Cadillac & LaSalle Club, www.cadillacallasalleclub.org

Literatur: Rob Leicester Wagner: Cadillac, Metrobooks, ab ca. 80 Euro

➔ HISTORIE

1940 ersetzt Cadillac die Einsteiger-Baureihe „Series 61“ durch die neue „Series 62“. Im Jahr darauf kehrt der 61 als Ersatz für die eingestellte, günstigere Cadillac-Schwestermarke LaSalle zurück, der hochwertigere 62 rangiert künftig darüber. 1948 erhalten alle Cadillac ein neues Design, das sich unter anderem durch himmelwärts strebende Kotflügelenden auszeichnet. Beider Entwurf hatten sich die Designer von der Form des Kampfflugzeugs Lockheed P-38 Lightning mit Doppelrumpfkonstruktion inspirieren lassen. 1959 firmiert der Sixty-Two intern als Series 6200. Zwei viertürige Limousinen mit unterschiedlichen Dachlinien (vier Fenster und sechs Fenster), ein Coupé und ein Cabrio werden angeboten. Darüber rangieren die besser ausgestattete Series-6400-Eldorado-Typen (Seville, Biarritz) und das in geringerer Stückzahl gebaute Topmodell Eldorado Brougham (Series 6900). Die Limousine Fleetwood wird als Sixty Special sowie Series 6700 Fleetwood 75 mit langem Radstand und neun Sitzplätzen sowie als Basis für Umbauten, etwa Kranken- und Leichenwagen, angeboten. 1965 wird der 6200 als Basismodell vom Cadillac Calais abgelöst.



Modelljahr 1940 Cadillac Series 62, die Basis. Das V16-Topmodell (Series 90) läuft 1940 aus



Modelljahr 1948 Cadillac wachsen Flösschen, noch sprechen alle vom Fischschwanz (Fishtail)



Modelljahr 1955 Cadillac glänzt mit großen Stückzahlen: 140777 Einheiten sind Rekord



Modelljahr 1964 Der letzte Cadillac Series 62, die Einsteiger-Oberklasse heißt künftig Calais

FOTOS: W. GROEBER-MEIER (7), PRIVAT (4)

MEHR *große Schlitten*

Prunkvolle Statussymbole waren sie, Traumwagen im XXL-Format. Wie, sie waren? Heute sind die Luxuslimousinen von damals noch immer ein exklusives Vergnügen. Für alle, bei denen es nicht etwas mehr sein darf, sondern viel mehr sein muss - hier noch ein paar ganz Große der Autogeschichte

→ **DUESENBERG MODEL J**

Das aufwendigste Auto der Welt wollten Friedrich und August Duesenberg aus Ostwestfalen bauen. Ihr Model J beeindruckte mit moderner Technik, üppiger Leistung und vor allem mit wunderschönen Aufbauten. Die kamen von den angesagtesten Karoseriespezialisten. Trotz Wirtschaftskrise und hoher Preise fanden sich gut 480 Käufer. 1928-1937, 6,9-Liter-V8, 265 PS, circa 5,60 Meter Länge



→ **PIERCE-ARROW SILVER ARROW**

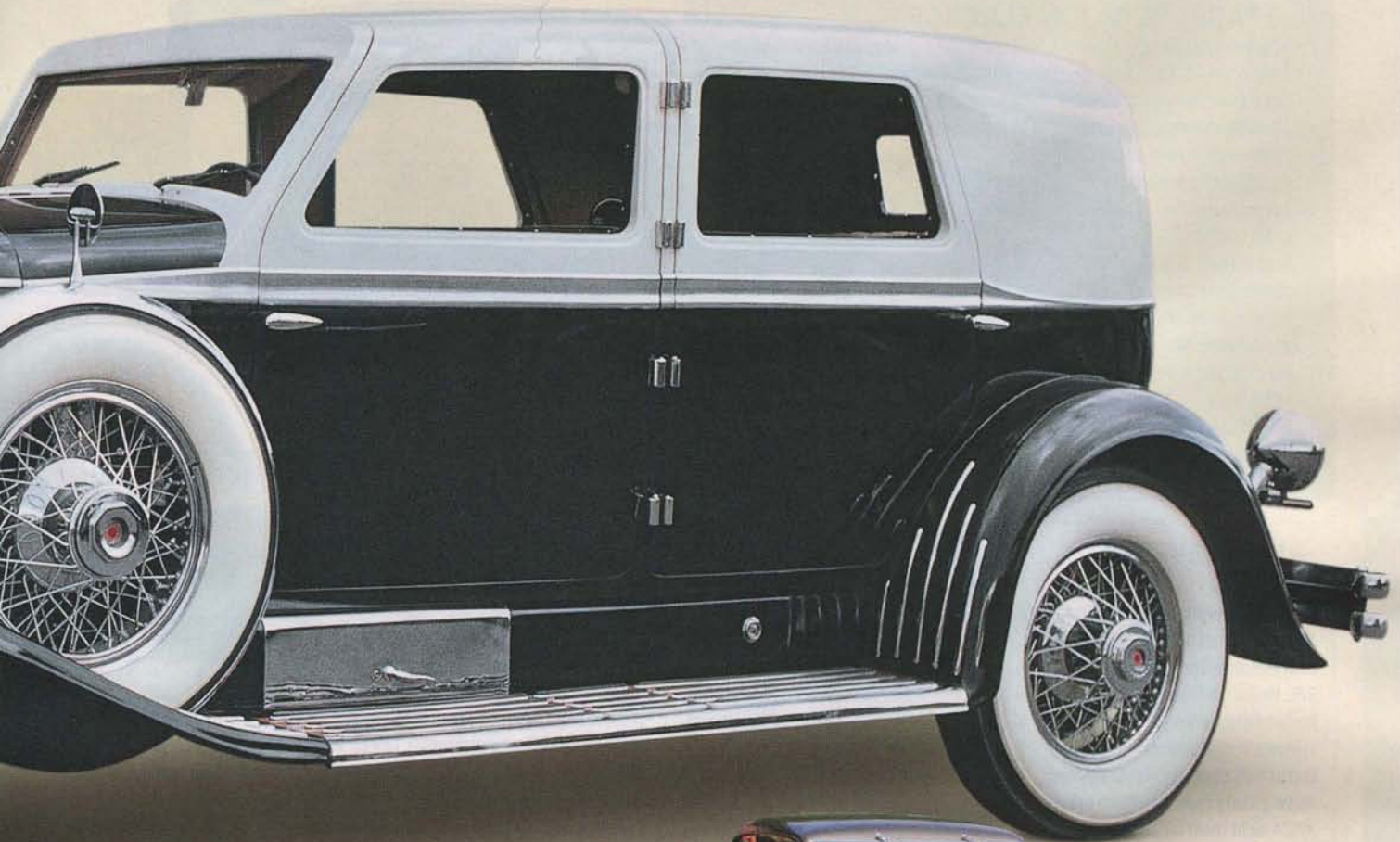
Der Silberpfeil selbst war ein Volltreffer, sein Timing aber eher ein Schuss in den Ofen: Der Silver Arrow kam auf dem Höhepunkt der Großen Depression. Da konnte auch sein zukunftsweisendes Design nichts mehr retten. Nur fünf Käufer entschieden sich für die aerodynamische Luxuslimousine mit den elegant in die Kotflügel integrierten Scheinwerfern. 1933, 11,3-Liter-V12, 250 PS, ca. 5 m Länge



→ **CADILLAC V-16 FLEETWOOD IMPERIAL**

Mehr Luxus auf Rädern gab es Ende der 30er-Jahre kaum. Blech, Platz und Extras besaß der Cadillac Fleetwood Imperial im Überfluss. Zylinder auch. Weil jeder einfache US-Ford einen Achtzylinder hatte und es schon genug Luxuslimousinen mit Zwölfzylinder gab, packte GM einfach einen Sechzehnzylinder unter die lange Haube. Mit dem V16 ließen sich bevorzugt Wirtschaftsbosse und Hollywoodstars chauffieren. 1930-1940, 7,1-Liter-V16, 185 PS, 5,63 Meter Länge





→ HISPANO-SUIZA J12

Ein spanisches Unternehmen, ein Schweizer Konstrukteur und die Produktion in Frankreich: Dem Hispano-Suiza J12 war seine internationale Spitzenklasse schon in den Rahmen geschweißt. Überdurchschnittlich war auch sein Motor. Die Sparversion hatte 9,4 Liter Hubraum. Es gab den J12 aber auch noch eine Nummer größer: Auf Wunsch verteilten sich 11,3 Liter Hubraum auf zwölf Zylinder.
1931-1938, 11,3-Liter-V12, 250 PS, circa 5 Meter Länge



→ ROLLS-ROYCE PHANTOM VI

Luxusauf Rädern hat zwei Namen: Rolls und Royce. Besonders beliebt bei den Wichtigen in aller Welt war jahrzehntelang der Phantom VI. Sogar die englische

Königin hat zwei davon in der Garage stehen. Insgesamt 374 Exemplare entstanden bis 1991 in Rahmenbauweise und mit den üblichen Zutaten wie Wurzelholz, Connolly-Leder und Spirit of Ecstasy. **1968-1991, 6,8-Liter-V8, 200 PS, 6,00 Meter Länge**



→ FACEL VEGA EXCELLENCE

Schon sein Name hört sich nach High Society an. Und genau die war seine Zielgruppe. Im Facel Vega Excellence gipfelte 1958 der glamouröse Ruf des französischen Autobauers als Luxusmarke. 152 Schöne und vor allem Reiche entschieden sich für den stattlichen Viertürer und einen exklusiven Mix aus europäischem Design, amerikanischer Kraft und höchstem Luxus. Die zweite Serie hatte sogar bis zu 390 PS, aber keine Panorama-Frontscheibe mehr.

1958-1964, 6,4-Liter-V8, 330 PS, 5,23 m


→ MONTEVERDI 375/4

Der Schweizer Alpenexpress für die Straße basiert auf dem Coupé mit dem vielsagenden Namen High Speed 375. Weil Schweizer sich besser mit kleinen Uhrwerken als mit großen Triebwerken auskennen, kam der V8-Motor von Chrysler. Trotz üppiger Ausstattung fand der Monteverdi 375/4 nicht mehr als 28 Käufer.

1971-1973, 7,2-l-V8, 310 PS, 5,31 m


→ DAIMLER DS 420

Sein Stil gefiel. Häufig saßen Staatsoberhäupter im großen Daimler, viele Gäste beförderte er aber auch im Liegen. Denn sein Design legte nahe, den auf dem Jaguar 420G basierenden Daimler zum Bestattungswagen umzubauen. In rund 25 Jahren kam der DS 420 auf eine fast schon vulgär hohe Stückzahl von 5043 Stück.

1968-1992, 4,2-Liter-Reihensechszylinder, 186 PS, 5,74 Meter Länge


→ BUCCIALI TAV 12

„Flèche d'Or“, also „goldener Pfeil“, hieß der flache, zweite Karosserie-Entwurf für den französischen Luxuskreuzer TAV 12. Vom ersten überlebten nur die hinter den vorderen Kotflügeln montierten Störche aus Edelmetall. Geld spielte keine Rolle, als ein Pariser Bankiers sich dieses Unikat mit den riesigen Rädern gönnte. Unter der Haube saß ein Zwölfzylinder, der die Vorderräder antrieb, vom Hersteller Voisin. 1932, 4,9-Liter-V12, 115 PS, 5,79 Meter Länge

→ HONGQI CA 772

Autos im China der 60er-Jahre? Mangelware! Für Millionen Radfahrer war der Hongqi ein unerreichbarer Luxus. Drei Chinesen mit dem Kontrabass hätten locker in die Langversion CA 772 gepasst, er war aber für Parteifunktionäre reserviert. Sein Design zitiert westliche Vorbilder, gebaut haben ihn die Chinesen selbst.

Ab 1969, 5,7-Liter-V8, 220 PS, 5,98 Meter Länge


→ HORCH 951

Repräsentieren statt Rasen sollte der Horch 951 A Pullmann, auch wenn er aus demselben Werk wie die Auto-Union-Rennwagen kam. Also reichten ihm 120 PS für seine 2800 Kilo. Vergleichsweise bescheiden war auch sein Preis, und so verwiesen 508 große Horch die Konkurrenz von Mercedes und Maybach bei den Verkaufszahlen auf die Plätze.

1937-1940, 4,9-l-V8, 120 PS, 5,64 m


→ MAYBACH ZEPPELIN

Zeppeline standen für Größe und technischen Fortschritt, auch der von Maybach. Leichtbau war bei ihm allerdings kein Thema. Inklusive Aufbau brachte so ein Zeppelin gute drei Tonnen auf die Waage. Aber damit hatten die Motoren, besonders der große Achtliter-Zwölfzylinder im D58 (DS für Doppelsechs), leichtes Spiel.

1930-1937, 8-Liter-V12, 200 PS, circa 5,50 Meter Länge

→ ZIL-41047

Ein Stretch-Lada wäre wohl politisch korrekter gewesen, aber nicht repräsentativ genug. Also ließen sich die sowjetischen Machthaber im extralangen ZIL 41047 chauffieren. Sein relativ simpler Vergaser-V8 lief zwar nicht mit Wodka, gilt aber als äußerst trinkfester Bursche. Lada-like ist nur die lange Laufzeit: Die Russen bauen ihn seit 34 Jahren.

1978 bis heute, 7,7-Liter-V8, 315 PS, 6,33 Meter Länge



Luxus muss nicht sein – oder?

Die Fakten: Selbst Oberklasse-Oldtimer sind für heutige Begriffe mager ausgestattet – wer Klassiker fährt, verzichtet. **Ansichtssache:** Zwei Redakteure statten uns mit Argumenten aus

■ 52 Prozent aller Neuwagen haben beheizbare Sitze, sagt die Deutsche Automobil Treuhand, 93 Prozent eine Klimaanlage, 94 Prozent elektrische Fensterheber und 97 Prozent eine Servolenkung. Der Luxus von gestern ist der Standard von heute.

Beim Neuwagenkauf und bei jungen Gebrauchten ist die Ausstattung ein wichtiges Argument – für Verkäufer wie für Käufer. Obwohl viele Extras aus einem schlechten Auto ja kein gutes machen. Wer einen Klassiker kauft, achtet meist mehr auf Zustand und Vorgeschichte als auf die Ausstattung.

Andererseits ist der Kauf eines Klassikers immer eine Geschmacksfrage. Ob ein repräsentativer Wagen ohne Automatik, Holz und Leder Freude macht – darum geht es hier.



J A B I T T E !

N E I N D A N K E !

■ Irgendwann wurde mir klar, dass ich niemals einen Rolls-Royce besitzen würde. Nicht etwa, weil ich für dessen edlen Glanz und Überfluss nicht empfänglich wäre, sondern weil ich wusste, dass es unpassend wäre. Ein Silver Shadow vorm Kindergarten, kreisend auf Parkplatzzuche, eingepfercht

in den Waschbeton einer 60er-Jahre-Garagensiedlung? Ein unwürdiges Schauspiel! Luxus muss passen, sonst ist er nur Protz. Und überhaupt: Ich kann dem Einfachen viel abgewinnen. Als ich mir einen NSU TT zulegte,



Jan-Henrik Muche:
Oben muss Luxus sein

entschied ich mich bewusst für harte, ehrliche Sportlichkeit. Komfort gab es hier nie, noch nicht einmal eine Mittelarmlehne. Eng und laut, das muss so sein. Aber sich dem Luxus

verweigern, wo er ganz einfach hingehört? Oberklasse kaufen und in der Holzklasse sitzen? Niemals! Wäre ein Luxusfahrzeug als Kassenmodell bei

treibt, verpasst das Beste. Nur hier passt die Vollausstattung zum Selbstverständnis, nur so kann sich zeitgenössische Pracht wirkungsvoll entfalten. Sonst hätte es ja gleich Mittelklasse sein können. Nein, statt Bauhaus mit Neuer Heiße mat zu verwechseln, wähle ich den Barock. Meinen ersten Mercedes habe ich so vollausgestattet gekauft, wie es nur ging. Dass mehr mehr ist – auch das wurde mir irgendwann klar.

„Oberklasse kaufen und in der Holzklasse sitzen? Niemals!“

■ Irgendwann wurde mir klar, dass ich niemals einen Rolls-Royce besitzen würde. Seltsamerweise war ich nicht enttäuscht: Mit einem neuen Rolls hatte ich nie gerechnet, doch für einen Gebrauchten hätte das Ersparte gerade so gereicht. Es lag also nicht am Geld, sondern daran, dass ich das Prickeln der Pracht nicht spüre. Wurzelholz am Armaturenbrett, cremefarbenes Connolly-Leder und knöchelhoher Teppich sind nett anzusehen, fehlt nur noch der Knister-Kamin im Fußraum – doch mein Herz könnte er nicht wärmen. Schon deshalb, weil es auch in



Christian Steiger:
Kleiner Luxus langt

meinem Wohnzimmer weder Velours noch Hochglanz-Holz gibt. Bauhaus ist mir näher als Neuschwanstein, die kühle Gelassenheit eines alten Mercedes sympathischer als Glamour und Zuckerbäcker-Stil. Früher hätte ich alles für die Zahlen 450 SEL 6.9 auf dem Kofferraumdeckel gegeben, heute ist es ausreichend, wenn da nur 280 SE steht. Weil ich weiß, dass sogar 230 noch sehr kommod wäre.

Ach, danke, keine Vollausstattung. Es dürfen gern ein paar Knöpfe weniger sein: große Limousine, kleiner Luxus. Sechs Zylinder, Stoffsitze und Schiebedach zum Kurbeln. Genug ist besser als zu viel – auch das wurde mir irgendwann klar.

„Bauhaus ist mir näher als Neuschwanstein“

DIE UMFRAGE:

Muss ein großer Wagen gut ausgestattet sein?

Stimmen Sie **online** ab:

Ja bitte

Nein danke

www.autobild.de/go/ja-nein

Das Ergebnis aus der Umfrage in Heft 5

Motorsport für schmales Geld – wäre das was für Sie?

Ja bitte 73%

Nein danke 27%

Oder schreiben Sie uns Ihre Meinung zu diesem Thema:

AUTO BILD KLASSIK

Brieffach 39 10

20350 Hamburg

Fax: 01 80-5 0152 96

E-Mail: klassik@autobild.de

Stichwort: **Luxus**

CHARTA VON TURIN

Der Anspruch ist gewaltig: Ein weltweit gültiges Grundsatzpapier soll künftig Politikern erklären, dass Oldtimer auf die Straße gehören

Ringeln um Worte

■ Es ist nie leicht, wenn sich die ganze Welt auf einen Text verständigen soll. Das erlebt derzeit eine Arbeitsgruppe des Oldtimer-Weltverbands FIVA, die den Text der „Charta von Turin“ ausarbeitet. Er soll das gemeinsame Grundverständnis der Szene spiegeln: die Verpflichtung, das fahrzeughistorische Erbe zu bewahren und auf den Straßen der Welt präsent zu halten.

„Wenn wir morgen noch Oldtimer fahren wollen“, sagt FIVA-Präsident Horst Brüning, „müssen wir sie jetzt zum geschützten Kulturgut machen.“ Das ist das Ziel der Charta von Turin, die aktuell in einer zweiten Entwurfs-

fassung vorliegt. Dutzende von Hinweisen und Anregungen aus aller Welt waren zuvor bei Thomas Kohler eingegangen, der die Arbeitsgruppe leitet.

Doch jetzt regt sich neue Kritik. In Deutschland hat sich eine Opposition formiert, bestehend aus ADAC (dem deutschen FIVA-Vertreter), dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK). „Der Leitgedanke der Charta ist zwar gut“, gibt ADAC-Referent Johann König zu, „doch uns stören die feingliedrigen Definitionen.“ Als Ergebnis legt er einen knappen, gestrafften Gegenentwurf vor.

In dem ADAC-Papier erkennt die Charta-Gruppe jedoch keinen Fortschritt: „Derart weichgespült würde die Charta keine politische Strahlkraft entwickeln“, warnt FIVA-Experte Kohler. Seine Arbeitsgruppe hat nun den ADAC zur nächsten Tagung Anfang Juni eingeladen. Im Herbst, so der Plan, will die FIVA den Charta-Text auf ihrer Generalversammlung verabschieden.

Ein Kernthema der Charta ist der Wert des Originals: ein klares Ja zur Patina



RÜCKSPIEGEL
BRÜCKSPIEGEL



Vor 20 Jahren ...

... wurde der Jeep Grand Cherokee in Detroit vorgestellt, entwickelt von AMC. Eigentlich sollte die Baureihe ZJ den seit 1984 produzierten kleinen Jeep Cherokee ersetzen, letztlich behaupteten sich beide Allrad-Modelle am Markt. In mittlerweile dritter Generation wurden bislang mehr als vier Millionen Grand Cherokee verkauft.

Vor 30 Jahren ...

... ging der Lancia Prisma in Serie, die Stufenheckversion des Delta, der 1979 auf den Markt kam. Lancia bot den Prisma mit Benzinern zwischen 78 und 115 PS an sowie mit zwei Dieselmotoren (65/80 PS). 1989 wurde der Prisma vom Dedra abgelöst, einige Versionen wurden noch bis 1992 produziert.



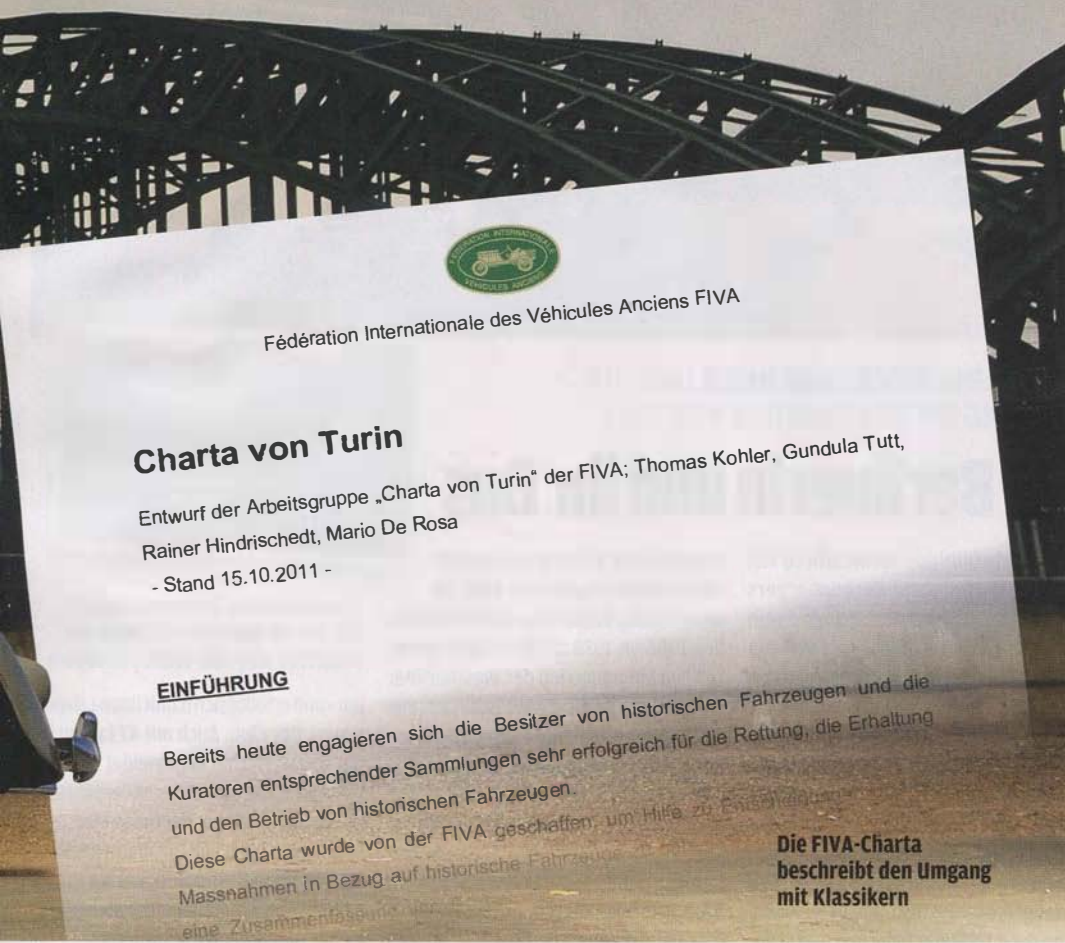


„FÜR UNS IST DIE CHARTA EIN GRUNDSATZ, DER NACHGELEBT WERDEN SOLLTE“

Thomas Kohler, Leiter der FIVA-Arbeitsgruppe Charta von Turin

„UNSER PAPIER IST LEICHTER LESBAR UND ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHER“

Johann König, Fachreferent, ADAC Oldtimer-Sektion



Fédération Internationale des Véhicules Anciens FIVA

Charta von Turin

Entwurf der Arbeitsgruppe „Charta von Turin“ der FIVA; Thomas Kohler, Gundula Tutt, Rainer Hindrischedt, Mario De Rosa
- Stand 15.10.2011 -

EINFÜHRUNG

Bereits heute engagieren sich die Besitzer von historischen Fahrzeugen und die Kuratoren entsprechender Sammlungen sehr erfolgreich für die Rettung, die Erhaltung und den Betrieb von historischen Fahrzeugen.
Diese Charta wurde von der FIVA geschaffen, um Hilfe zu Entscheidungen in Bezug auf historische Fahrzeuge zu ermöglichen.
eine Zusammenfassung der...

Die FIVA-Charta beschreibt den Umgang mit Klassikern

FOTOS: HERSTELLER (2); PRIVAT (2); A. LINDLAHR, C. BITTMANN, G. VON STERNFELS, INTERFOTO, S. GERH



Anatole Lapine zeichnete für General Motors, Opel und Porsche

PORSCHE-DESIGNCHEF Anatole Lapine gestorben

■ Anatole „Tony“ Carl Lapine prägte von 1969 bis 1988 als Design-Chef die Linien der Porsche-Modelle, besonders der 928 trägt seine Handschrift (siehe Heft 6/2011). Lapine, 1930 in Riga (Lettland) geboren, hatte bei Daimler-Benz in Hamburg eine Lehre als Autoschlosser absolviert. 1951 heuerte er bei General Motors in Detroit an. In Bill Mitchells legendärem „Studio X“ entwarf er futuristische Concept Cars, 1965 ging er zu Opel nach Rüsselsheim. Von hier warb ihn Ferry Porsche ab. Am 29. April 2012 starb Anatole Lapine mit 81 Jahren in Baden-Baden.



Vor 40 Jahren ...

... fuhr Ford mit dem Granada in die Oberklasse. Zusammen mit dem Consul löste er die P7-Modelle 17M/20M/26M ab und läutete das Ende des Kürzels M ein. Topmodell war der 3000 V6, dessen 138 PS starker sogenannter Essex-Motor vom Ford-Werk im englischen Dagenham (Grafschaft Essex) beigesteuert wurde. Bis 1977 liefen 865 500 Consul und Granada I vom Band.



Vor 60 Jahren ...

... wurden die ersten Zebrastreifen Deutschlands in München markiert. Ebenfalls 1952 entstand der erste Fußgängerschutzweg der DDR vor dem Bahnhof Schöneweide. In die westdeutsche Straßenverkehrsordnung (StVO) wurde der Fußgängerüberweg 1953 unter § 26 aufgenommen, doch erst ein weiteres Jahr später erhielten Fußgänger offiziell Vorrang auf dem Zebrastreifen.

KLASSIK-KANAL

TV-TIPPS

VON DANI PEMÖLLER

Casino

■ Wer an Martin Scorseses Mafiaepos denkt, erinnert sich eher an den Hammer, der die Hände des Falschspielers zertrümmert, und an das Maisfeld als an all die coolen Cadillac. Dabei fliegt gleich am Anfang der 81er Eldorado von Robert De Niro in die Luft. Eine schwere Metallplatte unterm Fahrersitz rettet ihm das Leben. Wieder der SL den Wutanfall der hinreißenden Sharon Stone ohne Kratzer überlebt, bleibt in Geheimnis des Regisseurs.

3Sat SA • 9. JUNI • 23.15 UHR

Peggy Sue hat geheiratet

■ Highschool-Filme sind nicht jedermanns Sache. Dieser Klassiker von Francis Ford Coppola von 1986 aber lohnt sich. Nicht nur wegen der Amischlitten aus den 50ern. Nicht



nur wegen der subtilen Witze: Der Film-Vater präsentiert stolz seinen nagelneuen Edsel und ahnt nicht, dass der größte Flopder US-Auto-geschichte gekauft hat. Nein, man muss ihn gesehen haben wegen Schmachlocke Nicolas Cage, der seine Liebste mit Sätzen wie diesem rumkriegen will: „Ich habe die Frisur, die Zähne, die Augen, und Peggy: Wirf doch mal einen Blick aus dem Fenster. Ich habe das Auto!“

ZDFneo 50 • 3. JUNI • 12.25 UHR

**BEZIEHUNGS
KISTEN**



**Fast immer im Dienst:
Rosmarie Köckenberger öffnet
den Bus täglich für 18 Stunden**



**ROSMARIE KÖCKENBERGER UND IHR
BÜSSING DE 65 LINIENBUS VON 1965**

Die Berlinerin und ihr Bus

■ Kaum ein Oldtimer verursacht so viel Arbeit wie Rosmarie Köckenbergers 1965er Doppeldecker-Bus. Schuld daran ist nicht seine Technik, sondern sein Einsatz: Täglich von acht Uhr morgens bis zwei Uhr nachts ist er geöffnet - nicht als Nahverkehrsmittel, sondern als „Kjosk“. Soll heißen: eine Kombination aus Tante-Emma-Laden, Eiscafé und Kulturzentrum. Zu den Angeboten gehören unter anderem Jazzkonzerte, Türkischkurse und Hochzeitsfeiern. Rosmarie Köckenberger (30) verlangt ihrem Bus also einiges ab. Dabei hatte der 4,05 Meter hohe und neun Ton-

nen schwere Büssing sein erstes Leben schon lange hinter sich, als seine heutige Besitzerin auf die Welt kam: Von 1966 bis 1978 diente er als Nummer 1777 im Linienbetrieb der Westberliner Verkehrsbetriebe, unterwegs auf der Linie 10E in Berlin-Zehlendorf. Nach der Ausmusterung wurde der weiße Riese an eine Kölner Brauerei verkauft, dort als Party- und Messebus eingesetzt. Im Dezember 2010 erfuhr Köckenberger, dass das historische Gefährt zum Verkauf stand. Im März 2011 unterschrieb sie den Kaufvertrag, dann baute sie den Bus zum „Kjosk“



**„Doppeldecker-Einmannwagen“:
Mit den DE-Modellen fiel 1965 der
Schaffner weg, der Fahrer kassierte**

um- und erfüllt es sich damit ihren Lebens- traum. Der Clou: Auch mit 47 Jahren ist der Bus weiterhin angemeldet und voll beweglich. Zuletzt stand er an der Skalitzer Straße 38, direkt vor der Omar-Moschee. Doch demnächst will Rosmarie Köckenberger ihren Doppeldecker an einen neuen Standort stellen - der steht dann im Internet unter www.kjosk.com

RÜCKSPIEGEL



Vor 75 Jahren ...

... wurde die Golden Gate Bridge für den Verkehr freigegeben. Damals galt das Wahrzeichen San Franciscos mit einer Spannweite von 1280 Metern als längste Hängebrücke der Welt. Dank Nutzungsgebühren hatten sich die Baukosten von 37 Millionen Dollar 1971 amortisiert. Heute ist die Fahrt für Fahrgemeinschaften ab drei Personen in der Rushhour kostenlos.

Vor 80 Jahren ...

... am 29. Juni 1932, fusionierten unter dem Druck der Weltwirtschaftskrise die unabhängigen Autohersteller Audi, DKW, Horch und Wanderer zur Auto Union AG. Als Logo wählte der in Chemnitz ansässige Konzern vier ineinander verschlungene Ringe. Diese sollten für die unauflösbare Einheit der Gründerfirmen stehen. 1965/66 kaufte der VW-Konzern die Auto Union AG.



ZULASSUNGEN

H-Kennzeichen-Boom bei VW T3, Mercedes W 123 und Trabant

■ Ungebremster Aufwärtstrend bei historischen Zulassungen: Gegenüber 2010 stieg die Zahl der Autos mit H-Kennzeichen im vergangenen Jahr um elf Prozent auf 231.064. Allein auf Mercedes entfallen davon 53.767, das entspricht 23,2 Prozent. Bei den

einzelnen Baureihen haben insbesondere der Mercedes W 123 (plus 44 Prozent) sowie der VW Bus zugelegt (plus 53,8; siehe auch Tabelle unten). Weiterer Gewinner ist der Trabant (Foto) mit einem Plus von 27,3 Prozent.



TOP-30-MODELLE MIT H-ZULASSUNG

RANG	TYP	ENDE 2011	VERÄNDERUNG ZU 2010 [%]
1	VW Käfer	26 857	+ 5,3
2	Mercedes SL (R107)	7 103	+ 18,3
3	Mercedes /8	6 821	+ 1,4
4	Mercedes W 123	5 921	+ 44,0
5	Porsche 911/912	5 500	+ 18,8
6	Mercedes Heckflosse	4 965	+ 2,4
7	Mercedes Pagode	4 096	+ 2,8
8	VW Bus/Transporter	3 593	+ 53,8
9	Opel Kadett	3 133	+ 8,3
10	Mercedes W 116	3 128	+ 5,3
11	Mercedes W 108/109	3 010	+ 3,4
12	Opel Rekord/Olympia	2 676	+ 20,9
13	BMW Baureihe O2	2 641	+ 2,5
14	VW Karmann-Ghia	2 260	+ 3,1
15	Alfa Romeo Spider	2 027	+ 25,3
16	Mercedes Ponton	1 624	+ 3,5
17	Triumph Spitfire	1 597	+ 25,0
18	VW 181 Kübel	1 561	+ 4,3
19	BMW CS	1 522	+ 19,0
20	Ford Taunus 12/15/17/20/26M	1 391	+ 2,1
21	Fiat 500	1 378	+ 17,7
22	Opel GT	1 192	+ 5,8
23	Opel Kapitän/Admiral/Diplo.	1 186	+ 2,9
24	Mercedes 190 SL	1 140	+ 3,4
25	Sachsenring Trabant	1 090	+ 27,3
26	Opel Manta	1 076	+ 7,7
27	Citroën DS/ID	1 068	+ 9,1
28	MGB	1 016	+ 5,5
29	Porsche 914	1 004	+ 4,9
30	Ford Capri	888	+ 25,1

LIQUI MOLY Schmierstoffe. Für den Werterhalt Ihrer automobilen Schätze.

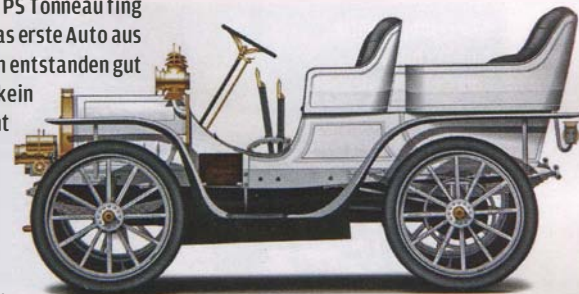
LESERWAHL
BEST BRAND
2012
KATEGORIE
Schmierstoffe
Motor
Klassik



HORCH

Erster Zwickauer wird nachgebaut

■ Mit dem Horch 14-17 PS Tonneau fing alles an: Er war 1904 das erste Auto aus Zwickau. In zwei Jahren entstanden gut 50 Exemplare. Weil es kein Original mehr gibt, plant der Förderverein des August Horch Museums einen Nachbau. Dabei orientieren sich die Zwickauer an alten Fotos und Zeichnungen verwandter Modelle. In etwa fünf Jahren soll die Kopie des ersten Horch fertig sein.



Für hinten Sitzende hatte der Horch 14-17 PS Tonneau eine Tür im Heck

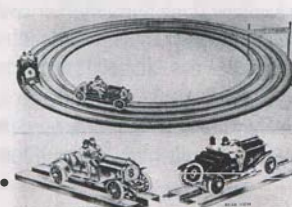


Vor 90 Jahren ...

...ging die erste dreifarbige Ampel in Deutschland in Betrieb, und zwar am schon damals verkehrsreichen Stephansplatz in Hamburg. Zwei Jahre später folgte am Potsdamer Platz in Berlin ein Verkehrsturm nach amerikanischem Vorbild. Ein Schutzpolizist regelte in der Kabine die Ampel manuell für Automobile, Lastwagen, Busse, Pferdefuhrwerke und Fußgänger.

Vor 100 Jahren ...

...präsentierte die US-Spielzeugfirma Lionel in New York die erste elektrische Autorennbahn. Die Stahlblechautos waren realen Rennwagen nachempfunden und mit Fahrer- und Beifahrerfigurchen ausgestattet.



Sie drehten nach dem sogenannten Rail-Prinzip auf einer mittleren Führungsschiene ihre Runden. Erst in den 50er-Jahren kam die Funktionsweise mit Führungsschlitz auf den Markt, was den Autos den Namen Slotcars (Slot: engl. für Schlitz) gab.

REKORD

Austin Seven: erster TÜV mit 75

Ein Austin Seven Ruby von 1937 hat vor Kurzem seine erste Hauptuntersuchung bestanden. Ohne Mängel kam der Wagen durch den in England obligatorischen MOT-Test. Sehr zur Freude von Alice Day aus Newmarket, die den Austin 1938 von ihrem Vater gekauft hatte. Beide überstanden 1941 nur knapp einen Bombenangriff. Als der Austin 73 000 Meilen auf der Uhr hatte, mottete Alice Day ihn ein - 1958, also zwei Jahre bevor das Ministry of Transport regelmäßige Fahrzeugprüfungen einführt. Weil die rüstige 98-Jährigen den Austin an ihre Tochter Jennie weitergeben wollte, ließ sie ihn im vorigen Jahr mithilfe eines Austin-Seven-Klubs wiederbeleben. Der Wagen sei absolut rostfrei und habe bis auf die Reifen keine Neuteile gebraucht.

Auch im hohen Alter noch fit: Alice Day (98) und ihr Austin Seven Ruby



MERCEDES SCHALTET AB Klubs offline

Das digitale „Mercedes-Benz Werkstatt-Informationssystem“ (kurz: MB WIS) war für Mitglieder offizieller Markenklubs kostenlos zu nutzen - bislang. Aus rechtlichen

Gründen sei Schluss, hieß es im März, nur für Typreferenten bleibe der Zugang frei. Jetzt teilte Daimler seinen Klubs überraschend mit, dass es auch diese Ausnahme nicht mehr gebe. Immerhin: Die Nutzung des Elektronischen Ersatzteilkataloges (EPC), bei Schraubern sehr beliebt, soll für alle Klubmitglieder kostenlos bleiben.

EINZELSTÜCK Galaktischer Unfall ist Star im Museum

Bis zum 12. August 2012 ist ein roter Chevrolet Malibu in der Sonderausstellung „Meteoriteneinschlag - Außerirdische Steine im Landesmuseum“ im Landesmuseum Mensch und Natur Oldenburg in Niedersachsen zu sehen. Die Limousine wurde am 9. Oktober 1992 in Peekskill bei New York von einem Meteoriten



getroffen. Der Stein aus dem All wog rund zwölf Kilogramm, durchschlug das Heck des Malibu und hinterließ ein 15 Zentimeter tiefes Loch in der Garageneinfahrt. Verletzt wurde niemand - der Meteorit kam mit einem roten Kratzer im Gestein davon. Die gesamte Ausstellung läuft bis zum 16. September 2012.



50er-Jahre-Optik mit Technik aus den 70ern: Avallone 11

KENNEN SIE DEN? Avallone 11

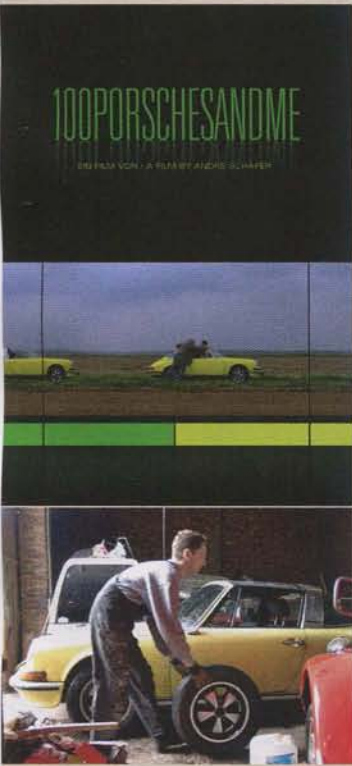
Er mag aussehen wie ein MG TF (1953 bis 1955) mit nachgerüsteten Kopfstützen. Ist er aber nicht. Rennfahrer und Sportwagenbauer Antônio Carlos Avallone präsentierte im Dezember 1976 den Avallone 11 mit Kunststoffkarosserie. Der brasilianische Roadster basiert auf dem Chevrolet Chevette mit Hinterradantrieb und Vierganggetriebe. Avallone rüstete das Fahrzeug mit Vierzylinder-Frontmotoren aus: Der 1,4-Liter mit 60 PS erreicht Tempo 145, der 2,5-Liter mit 80 PS schafft 170 km/h. Auf dem Genfer Automobilsalon 1978 wurde der Avallone zur besten Replica gewählt. Bis 1990 entstanden von ihm rund 200 Stück.



Glatter Durchschuss: Meteoriteneinschlag im Heck des Chevrolet Malibu

AUTOS IN FILMEN

100 Porsche und ein Golf-I-Motor von innen



■ Was Auto-Enthusiasten aus Europa und Amerika an ihren Porsche begeistert, zeigt Regisseur André Schäfer in seiner Dokumentation „100 Porsches and Me“. Der 94-Minuten-Film ist ab sofort als DVD erhältlich (24,95 Euro, www.100porschesandme.com). Pikant: Gegen den im Film vorgestellten Porsche-Restaurator Wilfried Holzenthal ist inzwischen ein Betrugsverfahren vor dem Amtsgericht Dortmund anhängig (Heft 6/2012). Deutlich experimentel-

ler ist „Parts + Labor“: In 13 Stunden zerlegt Filmemacher Jesse Cain einen VW-Golf-I-Motor in alle Einzelteile und baut ihn wieder zusammen. Gezeigt werden ausschließlich Nahaufnahmen von Bauteilen und Werkzeugen. Auf Musik, Dialoge oder Schauspieler wird verzichtet. Die Uraufführung im März 2012 in New York sahen 32 Zuschauer. Eine Veröffentlichung ist noch ungewiss, im Internet ist ein kurzer Ausschnitt zu sehen: www.vimeo.com/38991319

Jetzt auf DVD: der Film „100 Porsches and Me“ (oben). Rechts: Hauptdarsteller in Jesse Cains „Parts + Labor“ ist ein Golf-Motor von 1982



KRIMINALITÄT

Betrugsmasche mit gutem Namen

■ Kriminelle versuchen, mit dem Namen des verstorbenen BMW-Tradition-Mitbegründers Christian Eich Geschäfte zu machen. In schlechtem Deutsch bitten sie per E-Mail um Hilfe, angeblich auf einem afrikanischen Konto geparkte Millionen Dollar aus Eichs Erbe ins politisch stabile Europa zu bringen – verbunden mit der Aufforderung, Gebühren im Voraus zu zahlen. Gelockt wird mit 30 Prozent Provision. Eich starb 2000 beim Concorde-Absturz nahe Paris.

Kümmerte sich jahrelang um das automobile Erbe von BMW: Christian Eich († 57)



TUNING

Neue Teile für alte Opel



■ Opel-Veredler Irmischer will noch in diesem Jahr Tuningteile der 60er- und 70er-Jahre neu auflegen, darunter Ansaugbrücken für Doppelvergaser, Thermostatgehäuse und den Alu-Ventildeckel für den CIH-Motor von Rekord und Kapitän/Admiral/Diplomat. Sie werden auf Originalwerkzeugen gefertigt. Interessierte können die Teile direkt bei Irmischer kaufen. Für den Ventildeckel werden schon Bestellungen angenommen.

Alu-Ventildeckel für den CIH-Motor. Einführungspreis: 549 Euro

Porsche-Traktoren

■ Ausfahrten auf historischen Porsche-Traktoren bietet das Unternehmen Traktor-Event am Bodensee. Ein halber Tag auf einem Diesel-Porsche kostet ab 90 Euro pro Person inklusive vollem Tank und ausführlicher Einweisung. Die angebotenen Tagesausflüge für maximal zwölf Personen



mit Brotzeiten und Abendunterhaltung ab 400 Euro pro Person richten sich vor allem an Firmen. Infos unter www.traktor-event.de

Oldie-Unfälle

■ Gleichmäßigkeitsprüfungen sind keine Autorennen im Sinn der häufig in Kfz-Policen genannten „Rennklauseln“, so ein Urteil des Landgerichts München II (AZ: 10 O 1955/11). Kommt es bei der Teilnahme an einem solchen Wettbewerb zu einem Unfall, muss die Versicherung des Verursachers demnach zahlen.

Bosch-Ersatzteile

■ Unter www.partbob.com vertreibt Bosch ab sofort neue und instandgesetzte Ersatzteile für Young- und Oldtimer. Derzeit sind rund 700 Artikel im Angebot (Stand: 10. Mai), das unter anderem noch um spezielle Öle und Reifen für historische Fahrzeuge ergänzt werden soll. Zudem lassen sich über den „1:1 Reman“-Service Instandsetzungen von Originalteilen wie Mengenteilern der K-Jetronic oder Saugrohrdruckfühlern der D-Jetronic in Auftrag geben.

HBK-Nennfrist

■ Vom 20. bis 22. September läuft die fünfte Auflage der Hamburg-Berlin-Klassik, der größten Klassiker-Rallye im Norden. Sie führt ihre 180 Teilnehmer auf neuen Routen von der Elbe an die Spree. Bewerbungen sind ab sofort bis zum 30. Juni unter www.hamburg-berlin-klassik.de möglich.

FOTOS: HERSTELLER (5), WOLFGANG KEHMEIER (2), JESSE CAIN ANTHOLOGY FILM ARCHIV, ACTION PRESS

VOR 25 JAHREN

So sind damals die Zeiten: Ein neuer Peugeot ist teurer als sein Audi-Kontrahent. Und AUTO BILD erklärt das Phänomen der Hochpreis-Oldies



NEUHEITEN

- **Belt-Brücke** Die dänische Regierung hat dem Bau einer kombinierten Brücken-Tunnel-Verbindung über den Großen Belt zugestimmt. Fertigstellung: 1997.
- **Blender-Regel** Nebelschlussleuchten sollen Pflicht für Neuwagen werden. Die nötige Änderung in der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung wird vorbereitet. Ab 1992 müssen alle Wagen damit ausgestattet sein.
- **Mini-Mini** Der kürzeste Mini Europas



rollt durch London. Ein englischer Bastler schnitt einen halben Meter Blech aus der Karosserie und stützte den Kleinwagen so von 3,07 auf 2,60 Meter. ■ **Leichtmetall-Fiat** Vollständig aus Aluminium besteht die Karosserie des Fiat X 1/9 Superlight. Das Bertone-Einzelstück ist innen lackiert und garantiert rostfrei, gegenwärtig aber nicht zu kaufen. Den normalen Fiat X 1/9 gibt es bei uns weiterhin. ■ **Golf-Fest** Der neunmillionste VW Golf rollt in Wolfsburg vom Band. Tagesproduktion weltweit: 4400 Stück.

WEITERE ARTIKEL VON DAMALS
www.autobild.de/archiv-artikel

Vergleich Audi 80 1.8 S gegen Peugeot 405 SRI

Der neue Peugeot 405 – schon Klassenbestser?

Der Audi 80 1.8 S ist ein großer, sportlicher Wagen. Er hat ein elegantes Design und ist sehr komfortabel zu fahren. Die Motorleistung ist beeindruckend und die Fahrleistung ist sehr gut. Der Preis ist zwar etwas höher, aber die Qualität und die Verarbeitung machen ihn zu einem sehr interessanten Angebot.

Der Peugeot 405 SRI ist ein sehr moderner und sportlicher Wagen. Er hat ein sehr ansprechendes Design und ist sehr komfortabel zu fahren. Die Motorleistung ist beeindruckend und die Fahrleistung ist sehr gut. Der Preis ist sehr attraktiv und die Qualität und die Verarbeitung machen ihn zu einem sehr interessanten Angebot.

Vergleich: Audi 80 1.8 S gegen Peugeot 405 SRI Neue Größe aus Frankreich

„Zwei Länder, zwei Autos – zwei Erfolge?“ Der Audi 80 gehört schon zum vertrauten Bild auf Deutschlands Straßen, als Peugeot den 405 vorfährt. An Selbstbewusstsein fehlt es den Franzosen nicht. Der Test-405 mit 105 PS kostet 28 000

Mark, rund 1600 Mark mehr als ein Audi 80 1.8 S (90 PS). Vorn liegt der Peugeot beim Platzangebot („dank 2,67 Meter Radstand konkurrenzlos“), doch sein Cockpit wirkt billig, während sich der Audi „wie ein Stück Oberklasse“ anfühlt.

Beim Fahrkomfort überzeugt der Gallier: „Auf den holprigen Straßen der Normandie schont er seine Passagiere.“ Weniger schön: Der Peugeot-Motor läuft rau. Und er trinkt – fast zehn Liter Super pro 100 Kilometer. Der Audi nimmt nur acht.

Horch Typ 853 Der Hochpreis-Horch

■ Es gibt Dinge, die braucht man. Und Dinge, die kauft man, weil Geld im Überfluss da ist, schreibt AUTO BILD in Heft 24/87. Wie den Horch 853, Baujahr 1936. Ein persischer Kaufmann erwirbt ihn für 200 000 Mark als Haufen Schrott. Und investiert weitere 200 000 Mark in seine Restaurierung: Rund 20 Firmen sind daran beteiligt. In zwei Jahren erstet der große Wagen neu.



Die Kosten sprengen jeden Rahmen: Lederpolster für 25 000 Mark, Zweifarben-Lackierung für 30 000 Mark. Die Speichenräder kommen aus Amerika – 4000 Mark pro Stück. Als das Pracht-Cabriolet fertig ist, hat der Auftraggeber die Lust daran verloren: Der Horch steht zum Verkauf, als ihn AUTO BILD ins Heft hebt.

„Das Vergnügen liegt in der Entstehung, nicht am Besitz eines Oldtimers“

FOTOS: R. THUM (4)



Geschichte kann man
schreiben. Oder bauen.



ŠKODA. Automobile seit 1905. Leidenschaft war der Antrieb unserer Firmengründer Václav Laurin und Václav Klement, ihr erstes Auto zu bauen. Daran hat sich bei ŠKODA bis heute nichts geändert. Doch Leidenschaft alleine genügt nicht. Deswegen kommen bei ŠKODA auch nur hochwertige Materialien und moderne Technologien zum Einsatz. Und die haben wir seit unserer Firmengründung natürlich bis ins Kleinste perfektioniert. Das heißt: Sie bekommen nicht nur ein Fahrzeug auf dem neuesten Stand der Technik, sondern auch das Know-how aus über 100 Jahren Automobilbau und Motorsport. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem ŠKODA Partner, unter 0800/99 88 999 oder www.skoda-tradition.de

SCHEUNENFUNDE

»»»» unserer Leser

Sie haben ein automobiles Fundstück aufgespürt und fotografiert? Oder sogar geborgen und zu neuem Leben erweckt? Dann ist Ihr Beitrag richtig auf diesen Seiten. Denn alte Autos sind mehr als müdes Blech, sie erzählen Geschichten. Zeigen Sie allen Klassik-Liebhabern, welche Schätze noch immer in Wald und Flur, in Garagen und Scheunen schlummern! →**TEXTE: Knut Simon**

»»»» Mailen Sie uns Ihre Fotos bitte mit Angabe Ihrer Telefonnummer an: scheunenfund@autobild.de. Und beschreiben Sie möglichst genau, wo, wann und unter welchen Umständen Ihnen die Fotos vom Fund geglückt sind



→**FUNDORT: Frankreich**

→**FOTOS: Bernhard Schmidt**



Das perfekte Verbrechen

■ „Wir machen das ganz einfach, François: Erst fährst du unseren Citroën HY dort hinauf, wo sie die Umgehungsstraße planen. Du parkst die Karre am Straßenrand, legst dich hinter den HY und simulierst einen Unfall. Ich lauered erweil mit dem Knüppel in diesem ganz kleinen Busch dar rechts vordem Wagen. Hält jemand an, haben wir ihn ganz schnell im Sack!“ - „Ähm, Pardon, Yves- und wenn die stärker sind als wir?“ - „Dann können wir ihnen immer noch ein knuspriges Croissant und 'nen Kaffee verkaufen, haben wir doch als Tarnung hinten im Wagen! Kann gar nichts schiefgehen, nun spiel doch nicht Kommissar Migrän!“ - „Ähm, und ab wann bauen sie die Straße?“ - „Ach, die! Sie kommt, sie kommt. Fahr einfach schon mal los. Das wird schon kein Knochenjob werden!“

Double Rost Whopper

■ So, alter Robur, jetzt kriegste noch einen obendrauf. Einen halben Barkas-Fensterbus nämlich. Bei der Rundumsicht wird selbst mit diesem Trumm jeder Einpark-Versuch zur Lachnummer. Ja, skurril waren sie, die Ost-Umbauten auf Rädern. Erinnerung noch jemand an die Rock-Festivals der 70er im Westen? Mit Volkswagen Bulli T2 und obendrauf ein abgelebter und abgesäbelter Fensterbau eines VW 411 Variant? Und siehe da: Wir waren - und sind - uns halt doch viel ähnlicher, als wir dachten.

→ FUNDORT: Leipzig

→ FOTO: Rüdiger Hennig



Im Westen fast nichts Neues

■ „Tarninheit Igor! Hier Zentrale Moskau. Sind Sie noch vor Ort im Tatra?“ – „Ja, haben Posten kurz vor Antifaschistischem Schutzwall unverändert beibehalten!“ – „Sehr gut, Igor! Halten Sie aus!“ – „Ähm, Igor an Zentrale: Kurze Frage, ob die Genossen auf der Ladefläche sich kurz die Beine vertreten dürf...“ – „Njet, Igor! Nicht auffallen!“ – „Ach, die mit den Bananen sind längst weg, Schokolade bekommen wir auch nicht mehr geschenkt. Dafür müssen wir den Parkautomaten füttern.“ – „Weitermachen, Igor! Kann sich doch alles wieder schnell ändern...“

→ FUNDORT: Hessisch Lichtenau

→ FOTOS: Andreas Heine



Vom Diplomaten in den Garten...

■ Zeitmaschine im Ruhezustand! Am Geburtstag des Finders als Direktionswagen von Mannesmann zugelassen, landete dieser BMW 525 E12 über eine Diplomatenkarriere in einem Garten. Aus diesem erlöste ihn der Finder - und lässt den E12 nun vorm dem verlassenem Haus seiner Ururgroßeltern wachen.

→ FUNDORT: Wien

→ FOTO: Erwin Zatlökal



Wurzeltod in Rennerod

■ Kleiner Tipp unter Gartenfreunden: Schlagen Sie bloß keine Wurzeln, nachdem Sie Ihren Karmann-Ghia oder Mercedes W 123 auf dem Parkplatz dieses abgelegenen Floristik-Centers abgestellt haben. Wurzeln sind nämlich nachtragende Geschöpfe. Ihr Groll und

sie selbst können ins Unermessliche wachsen. Sie ahnen ja gar nicht, was Ihnen blüht! Nein! Tun Sie's nicht! Zu spät. Jetzt ist's passiert. Die ganze Energie ins Kraut geschossen, und dieses direkt durchs schöne Blechkleid. Instant-Küchenkräuter - nie wieder!



→ FUNDORT: Rennerod (Rheinland-Pfalz)

→ FOTO: Frank Stockenhofen

FOTOS: PRIVAT (5), BERNHARD SCHMIDT (2)



RosTiger



■ „Was? E10? Schädliche Nebenwirkungen? Unsinn. Bloody hell! Das ist doch nur wieder eine Erfindung von diese bescheuerten Krauts, drüben in Old Germany! Schaust du hier auf meine alte gute Dodsch: War eine Volltreffer! Nein, nickt neunsennhundertfumunfierzick. Nun habe ick einen tolle Ervolkswagen-Story für euch: Pack den Tiger in den Tank, und du bekommst im Nu eine RosTiger! Sogar die Gebusche drumherum wachsen wieder, seitdem ick sie mit dem Zeug begieße! No problem, man! Alles ist cool. Vor allem die Motor... Täxii!“

→ FUNDORT: Florida

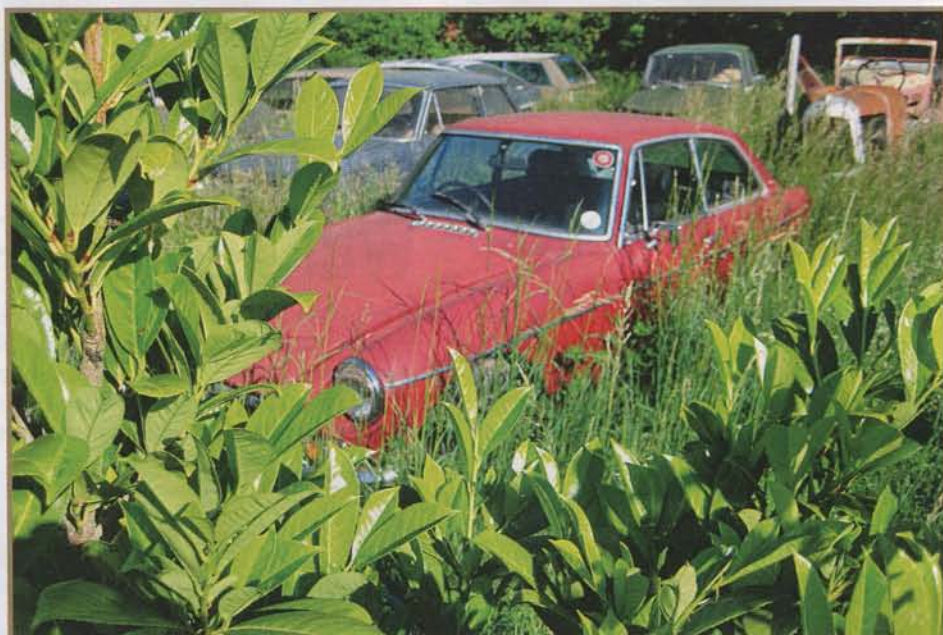
→ FOTOS: Frank Thee

Flosse, praktisch grätenfrei

■ Mediterrane Küche soll ja sehr leicht sein. Und bekömmlich. Allerdings kann einem bei diesem Anblick durchaus der Atem still stehen. Zum Glück aber nur kurz. Flosse ohne Gräten, ja, die gibt's. Nicht nur, aber auch beim Spezialisten. Man sollte ihn grillen... Nein, nicht den Daimler. Der ist auch so schon durch. Ober! Die Rechnung!

→ FUNDORT: Kroatien

→ FOTO: Ralf van Gils



Erst mal Gras über die Sache wachsen lassen

■ Restaurierung? Yes, please! Nur bitte nicht in der geheiligten Teestunde. Danach. Vielleicht. Uhh, ich sehe gerade: Im Anschluss habe ich eine Einladung beim Crime Minister. Auszeichnung wegen besonders erfolgreicher Tarnung. Nächste Woche? Ja, ich bin noch am Apparat. Musste nur gerade meinen Hustenanfall abwarten, weil ich so lachen musste. Da ist Saint George's Day. Hanga a minute. Danach Ostern, Weihnachten und wieder Saint George's Day. Stellen Sie den MG doch erst mal bei mir ab. Haben Sie bereits? Vor zwölf Jahren...?

→ FUNDORT: Auvergne (Frankreich)

→ FOTO: Gerald Schadendorf



Taurus? Nee: Odenwald!

■ Halt! Hier liegt ein Missverständnis vor! Und ein oller Ford im Hügelbett, äh, -beet. So ein Taurus 12M galt im Deutschland der 60er-Jahre ja mehr als Brot-und-Butter-Gefährt, nicht als Feld-Wald-und-Wiesen... - na, Sie wissen schon. Zumindest jetzt, 50 Jahre später, sind wir schlauer. Henry Ford und seine Dünger, immer ist es dasselbe. Lauter Lebensläufe, die unter die Dachhaut gehen. Schicksale wie Blätter im Wind. Fahr well, 12M, auch wenn dein Fundort Schönbrunn nicht im Taunus liegt, sondern nur im Odenwald.

→ FUNDORT: Schönbrunn (Baden)

→ FOTO: Lukas Hambrecht



„NT“ bei der Nahrungsaufnahme

■ Unter Einsatz all seines Könnens gelang es unserem Reporter, einselten dünnes Exemplar der Gattung NT bei der Nahrungsaufnahme zu beobachten. Gern verzehrt es Mager-Quak. Sensationell: die Erkenntnis, dass sich die Gattung dabei nicht aus ihrem natürlichen Lebensraum entfernt und Anschluss an ältere Exemplare sucht.

→ FUNDORT: Oberursel

→ FOTO: Martin Funke



→ FUNDORT: Vietnam

→ FOTO: Sandro Diedrichs

Rust Metal Jacket!

■ So long, good fellas: 15 Jahre nach ihren kubanischen Artgenossen standen auch in Vietnam massenweise US-Cars über Nacht verlassen da. Ihre Besitzer waren, ähm, sagen wir: „abgereist“ – aber ohne sie. Dieser 67er Mustang Fastback hat dies alles überlebt. Was hoffentlich auch für seine Vorbesitzer gilt. Der verlassene Mustang jedenfalls sieht wunderbar friedlich aus, schon deshalb mögen wir seinen Anblick.

Katz und Graus

■ Der Körper des Tiers: formschön, sehning gespannt wie immer – doch der Kreislauf streikt, und die Organe sind auch nicht völlig ohne Befund. Zum Glück sagt man Katzen ja sieben Leben nach, und wer weiß: Vielleicht gilt das ja auch für solche aus korrosionsfreudigem Blech wie den Jaguar XJC. Doch Obacht: Schon hört man den Schrotter nahen. Und der lässt bekanntlich das Mäusen nicht. Oder haben wir da vor lauter Körperkunde doch ein paar Fachbegriffe verwechselt?

→ FUNDORT: Hamburg

→ FOTOS: Jan Bohle



FOTOS: PRIVAT (00), G. SCHADENROFF

Die neue Mitte

Vor 40 Jahren begann für Audi der ganz große Durchbruch: Auf den 100 folgte der volkstümliche 80. Kurz darauf brachte VW den Passat, beide lockten Deutschlands bürgerliche Mitte mit fortschrittlicher Technik und modernem Design. Waren da die konventionellen Typen von Ford und Opel auf einen Schlag veraltet? Und wie fahren sich die damaligen Mittelklasse-Helden als Klassiker? Der Vergleichstest geht der Sache auf den Grund



Als Deutschland die 70er-Jahre begrüßt, herrscht in der Mittelklasse noch der Muff vergangener Zeiten. Bei VW versuchen sie, die Kundschaft mit dem Käfer-Klon 1600 zu beglücken – immer noch überzeugt, dass die Krone der Schöpfung mit luftgekühltem Heckmotor unterwegs sein muss. Audi hat mit dem 60 zwar einen vergleichsweise modernen Fronttriebler, aber auch der lässt erkennen, dass er frü-

herals DKWF 102 mit plötterndem Zweitakter unterwegs war.

Und die deutschen Dependancen von Ford und General Motors? Die Kölner kehren nach einem Abenteuer mit dem frontgetriebenen 12M wieder zurück zum Gewohnten: Antrieb hinten, simple Starrachse, vorn eine markante Nase, die auf den persönlichen Einfluss des US-Managers Semon E. Knudsen, genannt „Bunkie“, zurückgeht.

Auch Opel setzt auf geringen Aufwand und ordentlichen Gewinn, was sich dank gekonnten Designs prima verkaufen lässt.

Mit Audi 80 und VW Passat beginnt ein ganz neues Mittelklasse-Gefühl

Alles beim Alten – bis 1972. Dann kommt der Audi 80, gefolgt

von seinem Schrägheck-Schwestermodell VW Passat. Eine Revolution – schon weil das verantwortliche Entwicklungsteam in Ingolstadt das Glück hatte, ein von Grund auf neues Auto konstruieren zu dürfen. Die Bayern beherrschen den modernen Leichtbau, aber ohne Zugeständnisse an Qualität und Sicherheit. Der trickreich gezähmte Vorderradantrieb führt im Verbund mit konsequenter Blechdiät zu er-



AUDI 80 GL

Der GL ist mit 85 PS das stärkste Modell der neuen Audi-Baureihe

VW PASSAT GLS

Stufenheck für Audi, Schrägheck für VW - so lautet die Konzern-Doktrin

OPEL ASCONA 1.6

Der Vectra-Vorläufer schließt die Lücke zwischen Kadett und Rekord

FORD TAUNUS 1600 GXL

Styling total: Der Taunus lässt Amerikas Einfluss auf den ersten Blick erkennen



frischen-
der neuer
Handlich-
keit und Fahr-
sicherheit. Lauter Voraus-
setzungen, um die Konkurrenz
vom Platz zu pusten.

Was dann, wir wissen es heute,
doch nicht in so radikaler Form
passiert. Ford Taunus und Opel
Ascona behalten eine treue An-
hängerschaft, die es nicht so mit
Umstürzlern hat. Kann denn

über Nacht von gestern
sein, was sich jahrelang bewährt
hat? Na bitte.

Doch im heutigen Klassik-Ver-
gleich hat die konservative Partei
einen Vorteil: Was schon damals

keinen nennenswerten Neuig-
keitswert hatte, ist heute wo-
möglich klassischer als die Avant-
garde von gestern. Oder?

Welche Erinnerungen verbind-
en Sie mit diesen Autos?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 3910, 20350 Hamburg
Fax: 0 18 05-01 52 96
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: **Mittelklasse der 70er**



Der verchromte Hinweis am Heck auf die Dreistufenautomatik des Audi sagt damals alles: Achtung, gut situierter Rentner

Schicke Radkappen mit Dreifach-Schriftzug, aber nicht ganz original am Audi 80: Sie stammen vom noblen Audi 100 Coupé 5

TRIUMPH DER KLAREN LINIE
Als Zweitürer mit ungeteilter hinterer Seitenscheibe wirkt der Audi besonders elegant



Die grünen Ziffern der Rundinstrumente erinnern ein bisschen an den Porsche 356. Der Automatik-Wählhebel präsentiert sich als zierliches Stöckchen



Audi-Werbung 1972:

» Audi 80. Die neue Leistungsklasse. «

Der Vorsprung durch Technik ist noch kein Werbespruch, aber es gibt ihn schon. Als der Audi 80 im Juli 1972 auf den Markt kommt, ist er das modernste Auto im VW-Konzern. Audi-Entwickler Ludwig Kraus hatte das Glück, mit einem leeren Blatt Papier beginnen zu dürfen – am Ende steht ein hochmoderner Fronttriebler, sehr leicht und trotzdem solide gebaut, mit vorbildlicher Raum-

ökonomie. Der Audi 80 bietet innen mehr Platz als sein noch aus der DKW-Ära stammender Vorgänger Audi 60/75, obwohl er beachtliche 20,5 Zentimeter kürzer ist. Die schlichte, saubere Linienführung wirkt selbst 40 Jahre später noch nicht verstaubt, das Interieur mit dem Holzdekor hochwertig und attraktiv.

Ganz neue Motoren treiben den Audi 80 an, Vierzylinder wie aus dem Schulbuch – mit dem

damals modernen Zahnriemenantrieb für die Nockenwelle. 55 PS bilden die Basis, 30 mehr ziehen den GL voran, von außen an den Halogen-Doppelscheinwerfern zu erkennen.

Selbst für heutige Begriffe wirkt die 914-Kilogramm-Limousine munter. Daran ändert auch die Dreistufenautomatik nichts, die sich der Käufer unseres

Lauter gute Testerworte zum neuen Audi 80: Da lohnte sich ein Extrablatt





Die Sitze sind bequem und geben guten Halt. Kopfstützen gab's in der Audi-80-Frühzeit nur gegen 90 Mark Mehrpreis

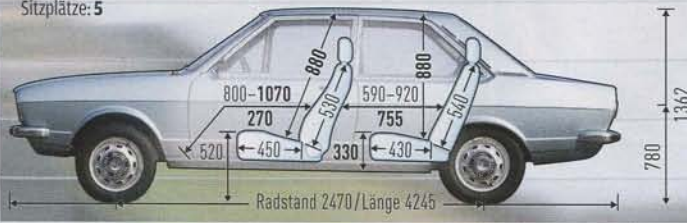
Motor vor der Vorderachse, so blieb es bei Audi bis heute. Um Baulänge zu sparen, rückte der Wasserkühler auf die Seite



ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn/hinten: 1370/1400
 Spurweite: 1340/1335
 Breite: 1600
 Sitzplätze: 5

Testbereifung: Kingstar Radial 714



AUDI

FAHRZEUGDATEN

FAHRZEUGDATEN	Audi
Motor	Reihenvierzylinder
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1471 cm ³
Bohrung x Hub	79,5 x 80 mm
kW (PS) bei U/min	63 (85)/5600
Nm bei U/min	125/3200
Höchstgeschwindigkeit	161 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	175/70 R 13 T
Verbrauch (Werksangabe)	11,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1300 kg
Kofferraumvolumen	450 l
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	273 g/km

MESSWERTE

MESSWERTE	Audi
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,7/8,8 s
0-100 km/h	13,0 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	7,1/13,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	57,6 m
Leergewicht/Zuladung	914/386 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	52/48 %
Wendekreis (links/rechts)	10,3/10,8 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	67/75 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	9,1 l - 216 g/km
Reichweite	490 km

KOSTEN

KOSTEN	Audi
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	109 €
Werkstattintervalle	15 000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	150/270 €
ZEITWERT (Zustand 3)	2500 €



Testwagens damals für 950 Mark bestellt hat. Sie fällt durch spontane Reaktionen und schnelle,

Das geringe Gewicht sichert sportliches Temperament

wenn auch nicht ganz ruckfreie Gangwechsel auf. Das selten geordnete Komfort-Extra passt gut

zum Motor, der schon bei geringen Drehzahlen kräftig durchzieht und auch beim Ausdrehen leise und kultiviert läuft.

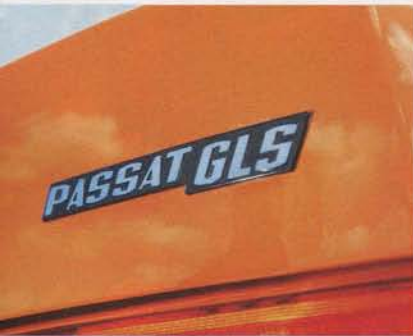
Dem Vorderradantrieb haben die Audi-Techniker durch einen Trick Manieren beigebracht. Die neuartige Vorderachsgeometrie mit dem sogenannten negativen Lenkrollradius minimiert die spürbaren Antriebseinflüsse und fördert die Spursicherheit, wenn auf unterschiedlich griffigem Un-

tergrund gebremst werden muss. Das Ergebnis überzeugt noch heute: So handlich und fahrsicher ist keiner der Rivalen.

Die Verbundlenker-Hinterachse des Audi gehört ebenfalls zum Prinzip der genialen Einfachheit. Die geringen ungefederten Massen lassen sich leicht im Zaum halten, womit ein Federungskomfort erzielt wird, von dem Starrachsen-Verfechter der 70er-Jahre nur träumen können.

Fazit

■ Der Audi 80 setzte vor 40 Jahren Maßstäbe. Trotz Leichtbaus wirkt er seriös und solide, sein neu konstruierter Vierzylinder ist nicht nur kräftig und kultiviert, sondern fällt auch durch seine Sparsamkeit auf. Auch wenn er seit zehn Jahren das H-Kennzeichen tragen darf - dieser Alte hat sich erstaunlich frisch gehalten.



Der Schriftzug der gehobenen GLS-Version zielt einen konventionellen Kofferraum. Einen Passat mit großer Heckklappe gibt's erst ab 1975

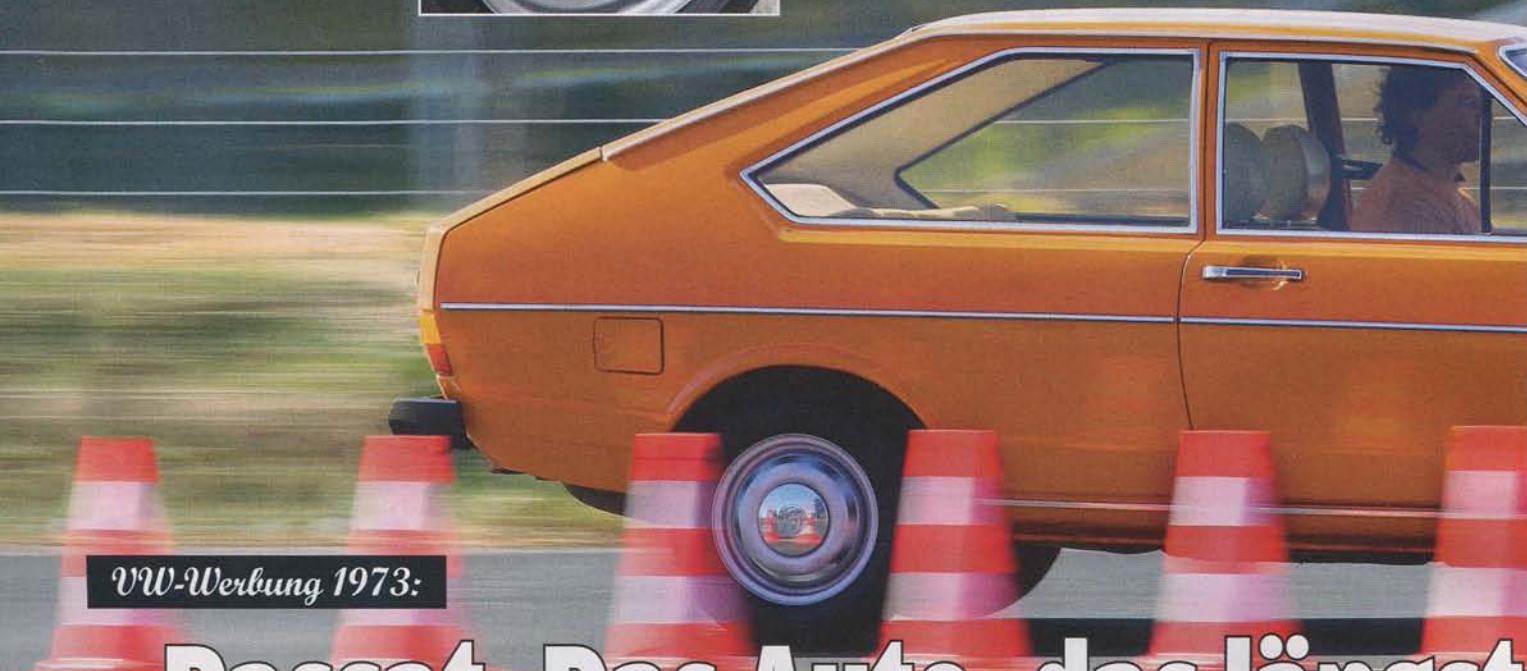
Schmächtige 13-Zoll-Rädchen sind Standard der Mittelklasse, von Alurädern redet noch keiner. Basisbereifung beim Testwagen: 155/80-13

SCHRÄGE MASCHE

Das Passat-Schrägheck stammt von Giorgio Giugiaro, als Zweitürer - damals wenig verlangt - wirkt der VW wie ein Coupé



Viel Plastik der gewöhnlichen Art, doch das Holzdekor verleiht dem Interieur eine gewisse Noblesse. Der Drehzahlmesser links ist eine nachträgliche Zutat



VW-Werbung 1973:

» Passat. Das Auto, das längst

Die VW-Entwickler sind Anfang der 70er-Jahre schwer gefordert. Denn mit den Langweiler-Modellen 1600 und 411 ist kein Staat mehr zu machen gegen Ford und Opel. Ein in Wolfsburg entwickeltes Frontantriebsmodell namens EA 272 (für Entwicklungs-Auftrag) ist zwar in Arbeit, wäre aber erst 1974 serienreif. Deshalb die Blitzentscheidung von VW-Chef Rudolf Leiding: Den Audi 80 muss

es auch als VW geben. Das geht auf die Schnelle, denn technisch ist nicht viel zu ändern – bis auf die Modifikationen von Federn und Dämpfern an der Hinterachse. Die werden notwendig, weil der Passat auch als Variant erhältlich sein soll.

Die Hauptarbeit fällt den Stiliten zu, weil die Konzernstrategie für VW-Modelle ein schräges Heck vorschreibt. Aber das haben sie in Wolfsburg schon: Der Rü-

cken des EA 272, von Giorgio Giugiaro gestaltet, findet sich jetzt am Passat.

Schöner als der Audi ist er nicht geworden, aber er sieht aus wie ein eigenständiges Auto, größer und gewichtiger als die feingliedrige Limousine aus Ingolstadt.

Auch im Innenraum gibt es Unterschiede. Der Passat kommt aus Kostengründen



Passat. Mit diesem Auto beginnt etwas Neues.

Mit starken Sprüchen löst der Passat 1973 den antiken VW 1600 ab



Für den Passat verwendet VW Sitze aus dem eigenen Bestand. Die Sitzposition ist deshalb etwas höher als im Audi 80

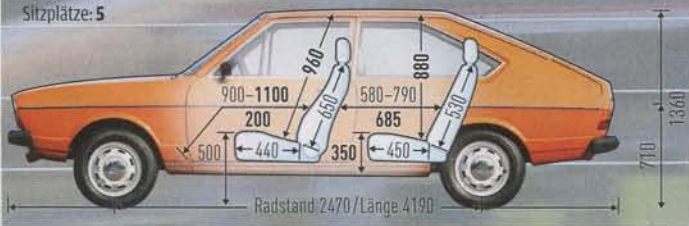
Das Leistungsmanko stört nicht: Der Passat ist leicht, sein Vierzylinder mit 75 PS lässt ihn temperamentvoll wirken



ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn/hinten: **1380/1400**
 Spurweite: **1340/1335**
 Breite: **1620**
 Sitzplätze: **5**

Testbereifung: Pneumant PN 250



VW

FAHRZEUGDATEN

FAHRZEUGDATEN	VW
Motor	Reihenvierzylinder
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1471 cm ³
Bohrung x Hub	79,5 x 80 mm
kW (PS) bei U/min	55 (75)/5800
Nm bei U/min	114/3300
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	155/80 R 13 T
Verbrauch (Werksangabe)	10,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	45 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1310 kg
Kofferraumvolumen	500 l
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	237 g/km

MESSWERTE

MESSWERTE	VW	
Beschleunigung	0-50/-80 km/h	4,0/8,5 s
	0-100 km/h	12,2 s
Elastizität	60-100/80-120 km/h	9,8/11,3 s
Bremsweg aus 100 km/h		59,1 m
Leergewicht/Zuladung		877/433 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		60/40 %
Wendekreis (links/rechts)		10,0/10,3 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h		69/75 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂		9,6 l - 228 g/km
Reichweite		470 km

KOSTEN

KOSTEN	VW
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	109 €
Werkstattintervalle	7500 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	140/290 €
ZEITWERT (Zustand 3)	2600 €

fällig war. «

mit VW-Sitzen und höherer Sitzposition. Schlechter als im Audi fühlt sich der VW-Fahrer nicht.

Die Rücken-Operation macht den Passat zum eigenständigen Auto

Auch der Passat glänzt mit einer leichtgängigen, von zerrenden Antriebseinflüssen nahezu

freien Lenkung. Das leicht untersteuernde Kurvenverhalten sowie der auch bei hohen Geschwindigkeiten stabile Geradeauslauf beweisen die Vorzüge des neuen Frontantriebskonzepts.

Wegen der großen Glasflächen ist der Passat nach Werksangabe etwas schwerer als der Audi, was aber für diesen Vergleich nicht zutrifft, weil der Audi mit Automatikgetriebe antritt. So rollt der Passat als der leichteste Kandidat

dieses Tests an, und trotz geringster Motorleistung erzielt er in fast allen Disziplinen die besten Fahrleistungen. Er ist ein ausgesprochen munteres, fast schon sportliches Auto, das auch auf der Autobahn locker mitschwimmt.

Nur an das ungewohnt hohe Drehzahlniveau und entsprechendes Motorbrummen müssen sich VW-Benutzer gewöhnen. Die Zeit der Fünfganggetriebe ist noch nicht angebrochen.

Fazit

■ Das war zu erwarten: Auch der Passat ist ein komfortables Auto mit Fahreigenschaften, die sich 2012 noch sehen lassen können. Nicht einmal die servofreie Lenkung stört. Nur die Bremswerte sind wie bei allen anderen von gestern, was auch daran liegt, dass es Top-Reifen in Passat-Größe nicht mehr gibt.



Als Autonamen noch Sinn ergeben durften: Ascona liegt am Lago Maggiore – und die Zahl 16 steht für den tatsächlichen Hubraum

Ein Stahlrad mit Radkappe, so trägt man das in den 70ern. Gegen Aufpreis gibt's für den Ascona auch attraktivere Sporträder



Kein Plastikholz, aber vorbildlich ablesbare Rundinstrumente – zu ihrer Zeit setzen sie Maßstäbe. Schräger Schalthebel, knackiges Schaltgefühl

GM-STYLE IN HOCHFORM

Das gekonnte Design lässt den Ascona größer wirken als den Opel Kadett B – und das, obwohl er nur wenige Millimeter länger ist



Opel-Werbung 1974:

» Was wollen Sie: Gutes Aussehen? Oder guten Preis?

Opel ist ganz oben, als im Herbst 1970 die ersten Ascona in den Schaufenstern stehen. Mit dem neuen Modell liefert General Motors ein Paradebeispiel für kostensparende Effizienz. Eigentlich war der Ascona als Kadett-Nachfolger gedacht, doch weil er so stattlich auf der Straße steht, darf er die Lücke füllen, die zwischen dem kleinsten Opel und dem Rekord klafft. Ein Triumph der Designer

– nur gegenüber dem Ford Taunus, der in üppigen US-Formen schwelgt, wirkt der Ascona zierlich. Das stört nicht, kompakte Limousinen mit sportlichem Touch stehen hoch im Kurs. In seiner stärksten Version mit 1,9-Liter-Motor und sportivem SR-Outfit gilt der Opel als günstige Alternative zum BMW 02.

Doch gekauft werden vornehmlich die Brot-und-Butter-Ausführungen. Autos wie unser Test-

wagen: Der präsentiert sich in einer an Armseligkeit grenzenden Schlichtheit mit spärlichem Chromschmuck – und, was in den 70ern ebenso wichtig ist: ohne Holzfolie auf dem Armaturenbrett. Aber eben auch höchst funktionell: gute Sitzposition, klare Rundinstrumente, dazu ein langer Schalthebel, der schräg aus dem Wagenboden ragt wie

Ascona-Werbung der 70er: Rallye-Triumphe polieren das brave Image

Packesel – wenn Sie ihn brauchen.

Vor dem Auszug zum neuen Modelljahr 1974 hat Opel ein weiteres Mal einen Coupé erzielt. Die Ascona ist nun noch größer und hat ein noch stärkeres Profil. Die Ascona ist nun noch größer und hat ein noch stärkeres Profil. Die Ascona ist nun noch größer und hat ein noch stärkeres Profil.

Opel Ascona. Rallye-bewährt.





Die Sitze verraten die Herkunft vom Kleinwagen: Sie sind so zierlich und unkomfortabel wie im Opel Kadett jener Jahre

Ein braver Bauernmotor mit kultivierten Manieren und langer Lebensdauer. Nur Temperament entwickelt der 1.6er nicht

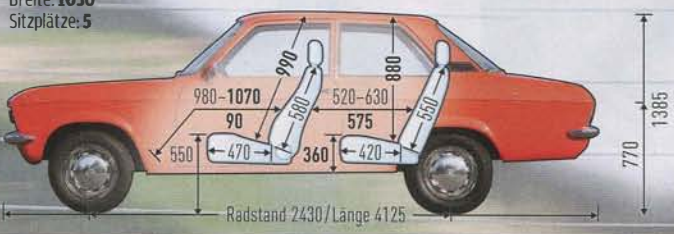


ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn/hinten: **1330/1370**
 Spurweite: **1329/1320**
 Breite: **1630**
 Sitzplätze: **5**

OPEL

Testbereifung: Viking CityTech



FAHRZEUGDATEN

FAHRZEUGDATEN	Opel
Motor	Reihenvierzylinder
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	1584 cm ³
Bohrung x Hub	85 x 69,8 mm
kW (PS) bei U/min	59 (80)/5200
Nm bei U/min	118/3800
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	165/80 R 13 T
Verbrauch (Werksangabe)	12,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	46 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1365 kg
Kofferraumvolumen	422 l
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	284 g/km

MESSWERTE

MESSWERTE	Opel	
Beschleunigung	0-50/-80 km/h	4,6/10,0 s
	0-100 km/h	14,9 s
Elastizität	60-100/80-120 km/h	13,0/15,1 s
Bremsweg aus 100 km/h		62,9 m
Leergewicht/Zuladung		902/463 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		54/46 %
Wendekreis (links/rechts)		10,8/10,3 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h		67/76 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂		10,2 l - 242 g/km
Reichweite		450 km

KOSTEN

KOSTEN	Opel
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	109 €
Werkstattintervalle	5000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	120/310 €
ZEITWERT (Zustand 3)	3500 €

Oder beides? «

bei der Sport-Ikone Alfa Romeo Giulia. Dass es auf den Rücksitzen wenig Platz gibt – der Rad-

Der Ascona übernimmt die Rolle des kompakten Sportlers

stand ist nur einen Zentimeter länger als beim Kadett –, müssen Familienväter wie vor 40 Jahren

verzeihen: Selbst die Opel-Werbung nannte den Ur-Ascona stolz „Außenseiter“ und empfahl ihn als Auto für Leute, die sportlichen Charakter mehr schätzen als äußeren Prunk.

Dazu passt das Fahrwerk. Die Federung ist straff, gar nicht familienfreundlich, aber bestens geeignet, um forsch um die Ecken zu stechen. Die perfekte Übersichtlichkeit der Karosserie, die präzise Zahnstangen-Lenkung

und die mit Panhardstab geführte Starrachse tragen ebenfalls zum lebendigen Eindruck bei.

Nur der Motor mag nicht passen. Der 1.6er mit seitlich im Zylinderkopf rotierender Nockenwelle und Opel-typischem Nuschelsound wirkt, als seien seine Atemwege verstopft. Opel-Liebhaber trösten sich damit, dass er das ewige Leben hat – wie alle Motoren aus der Zeit, als die Marke mit dem Blitz oben war.

Fazit

■ Der Ascona, ein Paradebeispiel für die Auto-Baukunst von General Motors: Er ist sieht gut aus und ist simpel konstruiert, was ihn im Alltag zu einem anspruchslosen Auto macht. Dank guter Abstimmung zeigt er vergnügliche Fahreigenschaften mit einem Schuss Sportlichkeit. Mit Federungskomfort hat er's dagegen nicht so.



Zum GXL-Paket gehören Zusatzinstrumente für Benzin, Öldruck, Batterie und Wassertemperatur. Gut gemeint, schlecht ablesbar

Die radkappenlosen Sporträder erinnern an die legendären britischen Minilites – sind aber natürlich nicht aus Leichtmetall

BLÜHENDER BLECH-BAROCK

Ein Hauch von L.A. in Lüdenscheid und Laasphe: Viel Chrom und schwellende Formen machten den Taunus zum Gesicht in der Menge



Folie im Walnusswurzeln-Look sorgt für luxuriöse Anmutung im typischen Ford-Stil der 70er-Jahre. Die Instrumente liegen viel zu tief im Armaturenbrett



Ford-Werbung 1974:

» Ford Taunus. Er fordert zum

Es ist dieser blecherne Zinken, der ihn zum Charaktertypen macht. Und auf ewig mit „Bunkie“ Knudsen (1912–1998) verbindet, dem Ford-Manager, der von GM kam und sich gern ins Design einmischte: So wuchs dem Taunus seine Nase. Sie lässt vergessen, dass sein wahrer Stil von einer anderen Erfolgslinie abstammt. Lange Motorhaube, kurzes Heck, das hatte schon beim Mustang funktioniert

und macht den Mittelklasse-Ford ab September 70 zum Bestseller. Seine stattliche Größe sichert dem Nasenmodell ein üppiges Raumangebot. Menschen im Fond reisen nicht als Zweite-Klasse-Passagiere. Großzügige Sessel unterstreichen den Eindruck eines Wohnzimmers auf Rädern.



Spitzenmodell mit Lorbeerkranz und Krönchen

Speziell in der gehobenen GXL-Ausstattung bietet der Ford gewissen Luxus. Imitiertes Wurzelholz und Zusatzinstrumente auf der Mittelkonsole schaffen den entsprechenden Rahmen. Alles folgt dem American Way: Was billig ist, darf auch so aussehen. Funktionalität ist nicht so wichtig. Verstreute

„Der Großzügige“, dichten die Werber 1970. Da ist was dran



Lächeln Sie in den Rückspiegel, wenn man Ihnen nachschaut.

Ford Taunus. Der Großzügige
Ab DM 6655,-



Sie wollen einen richtigen Sitz sehen? Bitte: üppig dimensioniert, üppig gepolstert - echter Straßenkreuzer-Komfort

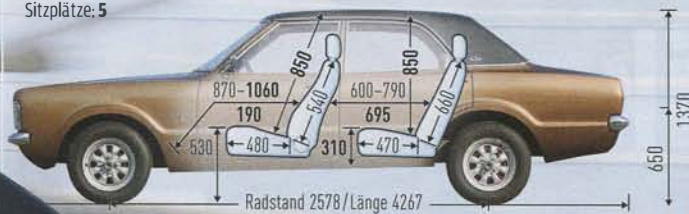
Mit Fächerkrümmer und Registervergaser liefert der neu konstruierte Reihen-Vierzylinder ordentlich Leistung



ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite vorn/hinten: **1400/1390**
 Spurweite: **1422/1422**
 Breite: **1701**
 Sitzplätze: **5**

Testbereifung: Kingstar Radial 714



FORD

FAHRZEUGDATEN

	Ford
Motor	Reihenvierzylinder
Ventile/Nockenwellen	8/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	1576 cm ³
Bohrung x Hub	87,65 x 66 mm
kW (PS) bei U/min	65 (88)/5700
Nm bei U/min	126/4000
Höchstgeschwindigkeit	163 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung	165/80 R 13 T
Verbrauch (Werksangabe)	12,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	54 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1445 kg
Kofferraumvolumen	325 l
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	296 g/km

MESSWERTE

	Ford	
Beschleunigung	0-50/-80 km/h	5,2/10,9 s
	0-100 km/h	15,6 s
Elastizität	60-100/80-120 km/h	14,2/15,9 s
Bremsweg aus 100 km/h		61,8 m
Leergewicht/Zuladung		1034/411 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		59/41%
Wendekreis (links/rechts)		11,0/11,2 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h		68/73 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂		10,3 l - 244 g/km
Reichweite		520 km

KOSTEN

	Ford
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100%)	109 €
Werkstattintervalle	10 000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	150/320 €
ZEITWERT (Zustand 3)	2700 €

Vergleich heraus. «

Schalter und zu tief angeordnete Hauptinstrumente zählen zu den Mängeln, die schon Tester der 70er ausgiebig kritisieren.

Der Knudsen-Taunus macht mehr her: ein US-Kreuzer im Taschenformat

Für Ford bedeutet der Taunus einen radikalen Technik-Wan-

del. Nach dem über die Vorderräder angetriebenen 12M kehrt die deutsche Tochter zur konventionellen Bauweise zurück. Immerhin hängt die starre Hinterachse nicht wie beim größeren 17M an Blattfedern, sondern weist Schraubenfedern und Längslenker auf. Im Interesse des Fahrkomforts sind Federn und Stoßdämpfer weich ausgelegt, was zu einem zwiespältigen Ergebnis führt. Schlechte Straßen wischen

den ersten Eindruck eines geschmeidigen Reisewagens weg: Der Taunus schwankt wie ein Schiff auf hoher See.

Ganz unamerikanisch der Motor, ebenfalls neu entwickelt: ein Reihenvierzylinder mit oben liegender Nockenwelle. Er ist leistungs- und drehfreudig, nervt aber mit Brummfrequenzen – ein gutes Argument für den Sechszylinder, den Ford als Einziger in dieser Preisklasse anbietet.

Fazit

■ Ein Auto mit auffallendem Styling, schlichter Technik und teilweise sehr amerikanischen Manieren – vor allem, was die teigige Federung angeht. Was den Testern der 70er-Jahre vielfach als Nachteil erscheint, macht vier Jahrzehnte später gerade den besonderen Reiz dieser Mittelklasse-Limousine aus.



Verwechselbar ist anders:
Ford, Opel, VW, Audi - vier Typen mit
charakterstarkem Abgang

Mit Technik nach vorn

Überraschend ist es nicht, was die Abrechnung nach Punkten zeigt. Sie spiegelt exakt wider, was Tester schon zu Jugendzeiten dieser deutschen Mittelklasse-Typen herausfanden. Die beiden Produkte aus dem VW-Konzern, Audi 80 und VW Passat, lassen den Konkurrenten keine Chance. Ihre modernere Konstruktion zahlt sich aus - in bester Raumausnutzung, ausgezeichneten Fahreigenschaften und einem klar überlegenen Fahrkomfort. Dass der Audi seinem technisch weitgehend iden-

tischen Schrägheck-Bruder um eine Nasenlänge voraus ist, verdankt er seinem attraktiveren Äußeren - und dem Image-Vorsprung der vier Ringe.

Nach Punkten: keine Chance für Starrachser

Der Sieg der beiden Fronttriebler bedeutet aber beileibe nicht, dass die konventionell konstru-

ierten Ableger der beiden großen US-Konzerne nicht attraktiv wären. Der Ascona macht Fahrfreude, weil er jene kompakte Sportlichkeit zeigt, die vor allem jüngere Oldtimer-Freunde schätzen. Kein Wunder, dass er zu seiner Zeit ein bei Tunern höchst beliebtes Objekt war. Am Taunus vergriffen die sich kaum - dafür war der Capri da. Die Limousine mit der Knudsen-Nase reizte die Kundschaft mit einer beeindruckenden Menge Auto zum attraktiven Preis. Auch das ist bis heute so geblieben.

Götz Leyrer

PUNKT- WERTUNG

	AUDI	FORD	OPEL	VW
SPASSFAKTOR				
Temperament	8	7	7	8
Sound	7	6	6	7
Handling	9	7	8	9
Zwischenergebnis	24	20	21	24
KUSCHELFAKTOR				
Sitze	8	8	6	8
Federung	8	7	7	8
Platzangebot/Variabilität	8	8	7	8
Zwischenergebnis	24	23	20	24
NEIDFAKTOR				
Qualität	8	6	7	8
Design	8	7	8	7
Image	8	6	6	7
Zwischenergebnis	24	19	21	22
Gesamtergebnis	72	62	62	70



Autor Götz Leyrer kennt die Alten
seit Langem: „Der Fahreindruck ist
genauso wie damals“

Fazit

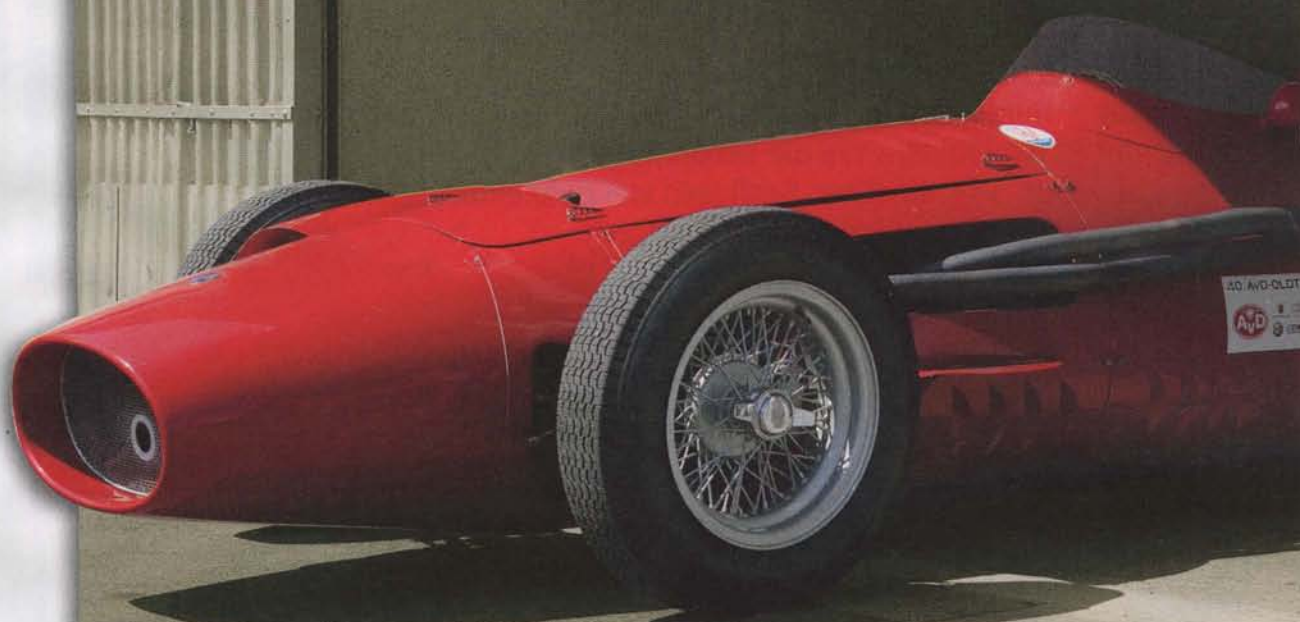
■ Klarer Sieg für Audi 80 und VW Passat: Der deutliche Punktabstand ist ein Beweis dafür, wie souverän die neuen Mittelklasse-Modelle des Volkswagen-Konzerns den bieder konstruierten Konkurrenten der beiden Detroit-Töchter davonfahren konnten. Die US-Ableger wagten den Schritt zum Vorderradantrieb erst Jahre später. Aber wer stört sich bei einem Klassiker schon daran - oder an einer starren Hinterachse?

40. AvD-OLDTIMER GRAND-PRIX



Automobilclub
von Deutschland

10. – 12. August 2012
NÜRBURGRING



Ticket Hotline: 0180 5 311210 (0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 €/Min.)

Aktuelle Infos: www.avd-oldtimer-grand-prix.de



MotorKlassik



klassik

TÜVRheinland*



hanhart



Bis zum 30.06.2012 Tickets bestellen und 20 % sparen!
Freier Eintritt für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen

Veranstalter: AvD-Oldtimer-Grand-Prix GmbH und Co OHG, Lyoner Str. 16, 60528 Frankfurt am Main, Tel.: 069 / 6606-345

OLDTIMER AUF KUBA

Die wahre Währung

Mit jeder kleinen Reform nähert sich Kuba dem Kapitalismus. Nun wird sogar mit modernen Autos gehandelt. In der Zeit des Wandels gibt es eine Konstante: die berühmten Oldtimer. Sie werden überleben, weil sie ihren Besitzern viel Geld einbringen.



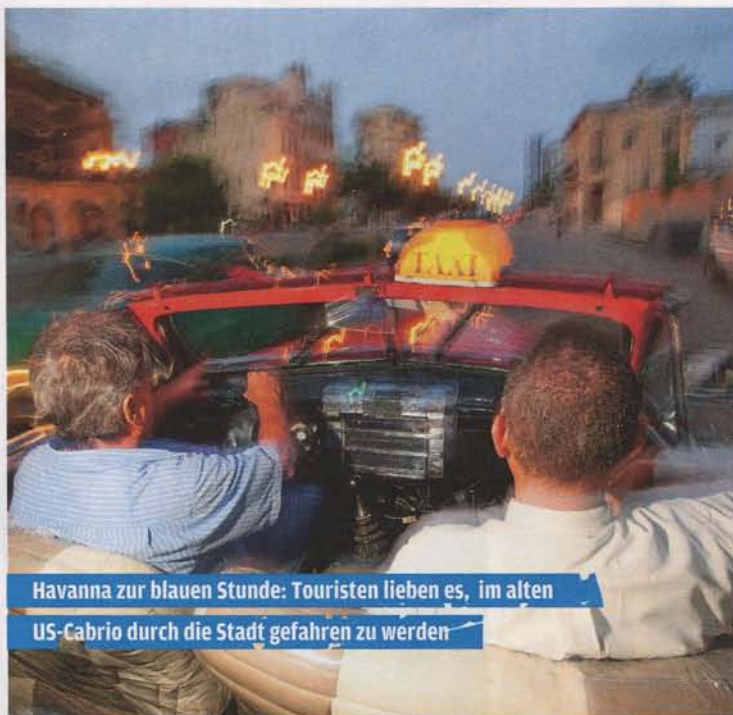


Ein Land wie ein riesiges Freilichtmuseum: Die Häuser in Havanna sind so wie die Oldtimer-Taxis, die davor warten - eine schöne Fassade, darunter aber verfallen

FOTO: M. HEMBACH

Als Juan Luis zehn Jahre alt ist, begleitet er seinen Vater ein letztes Mal zum Opel-Händler der Stadt. Auf dem Weg dorthin hat ihm sein Vater von seinen Sorgen berichtet, von der Ungewissheit, was aus dem Land, was aus ihnen werden würde. Der kleine Juan versucht zu verstehen, was sein Vater da erzählt. Dass eine neue Ära begonnen hat. Fidel Castro, Che Guevara und die anderen Revolutionäre haben Diktator Fulgencio Batista gestürzt, Amerika und die westliche Welt wenden sich ab, und Ernest Hemingway trinkt seine Mojito längst nicht mehr in der Bodeguita del Medio. Auch der Opel-Händler in dem feinen Stadtteil Miramar, erklärt der Vater seinem Sohn, wird in ein paar Wochen schließen.

Deshalb ist Señor Luis an diesem lauwarmen Herbsttag 1959 gekommen, um ein Auto seiner Lieblingsmarke zu kaufen. Er



Havanna zur blauen Stunde: Touristen lieben es, im alten

US-Cabrio durch die Stadt gefahren zu werden



Vor dem Hotel parkt Juan zwischen einem VW Polo und einem Plymouth von 1952 – der Kampf um die gut zahlenden Touristen hat begonnen

weiß, dass seine Landsleute auf Kuba die Köpfe darüber schütteln werden, die alle auf diese Amischlitten schwören, auf Chevy und Buick, auf Dodge und Plymouth, auf Ford und Cadillac. Niemand ahnt, dass ihre Autos auch in 50 Jahren noch durch die Straßen von Havanna und über die ganze Karibikinsel poltern und ein Ende fern ist.

Auch Juan Luis' Vater macht sich keine Vorstellung davon, als er stolz in seinem neuen Opel Rekord, dunkelgrün der Lack, weiß das Dach, vom Hof des Händlers rollt.

Heute ist der kleine Juan fast 64 Jahre alt. Er sitzt in jenem Opel Rekord P1 von 1959 und lenkt diesen Oldtimer durch den Verkehr seiner Stadt. Auf dem Dach klebt ein Taxi-Schild. Er wird von einem Kia Picanto überholt, weicht einem Geely EC aus, passiert einen parkenden Audi A6. „Wenn mein alter Herr das



Sonnige Aussichten: Wer vor dem Capitol (rechts) mit einem der hochglanzpolierten Oldie-Taxis wartet, verdient gut



Garten-Arbeit außerhalb von Havanna: Jendri in seiner Werkstatt-Hütte, davor der fast 60 Jahre alte Chevrolet, der auf sein neues Spenderherz wartet

sehen könnte“, sagt Juan und rückt seine Brille zurecht. „Ich in seinem Opel, in diesen Zeiten.“

Wieder steht Kuba vor einer neuen Ära. Staatschef Raúl Castro, der jüngere Bruder Fidels, setzt eine kleine Reform nach der anderen um: Erst durften Kubaner ihre eigene Firma gründen, nun ist auch der Handel mit modernen Autos möglich, als nächstes der mit Immobilien.

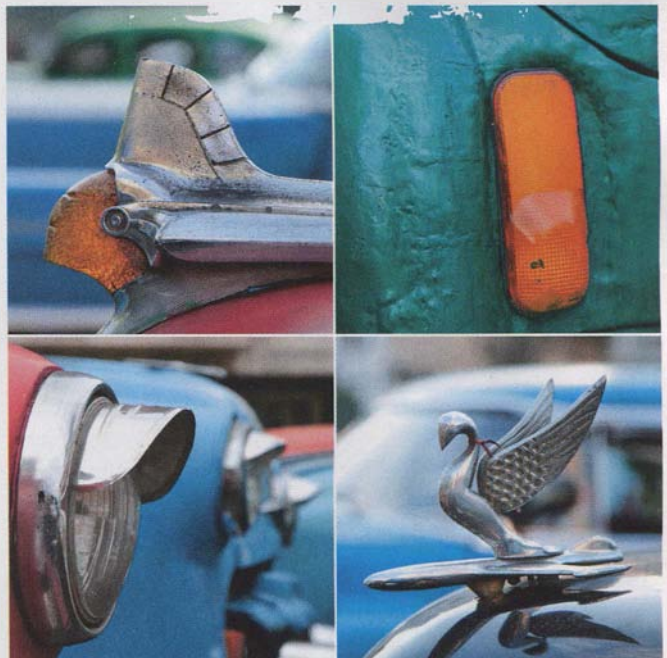
Vor dem Hotel Inglaterra wartet ein Polo auf Touristen, um sie zum Flughafen zu bringen. Juan Luis parkt zwischen dem modernen VW und einem 52er Plymouth – der Kampf um die gut zahlenden Ausländer hat begonnen. Die Chancen, einen Fahrgast abzugreifen, stehen für ihn nicht schlecht. Wer als Tourist nach Kuba kommt, der will in diesen Oldtimern mitfahren, will auf eine Zeitreise gehen, den

schert es nicht, dass unter der Motorhaube des Plymouth inzwischen ein Isuzu-Motor arbeitet oder dass der Opel für Juan heute in Wahrheit mehr ein russisches als ein deutsches Auto ist. Motor, Getriebe, Hinterachse – alles Lada. Der Laie sieht den Unterschied nicht, und er kann oder will ihn auch nicht hören.

„Das Grün des Lacks ist inzwischen auch viel heller als das beim Original“, gesteht Juan Luis.

Auf der Visitenkarte des Taxifahrers steht: englisch-speaking driver. Luis hat früher als Englischlehrer gearbeitet, wurde in kubanischen Peso bezahlt und verdiente umgerechnet rund 13 Euro im Monat. „Das war noch weniger als in den meisten anderen Berufen.“ Mit dem Taxi macht er nun ein ▶

Nahaufnahmen I:
Wer sich die Details genau ansieht, erkennt die Spuren der Zeit



FOTOS: M. HEIMBACH (7)

Vielfaches, denn die Touristen zahlen in konvertiblen Peso, mit dem an den US-Dollar gekoppelten Geld. Für eine Stunde in seinem Opel Rekord geben sie schon mal gern umgerechnet 15 Euro aus.

Kein Wunder, dass Juan und überhaupt jeder Besitzer eines Oldtimer-Taxis in der Stadt alles dafür tun, um ihre Autos am Leben zu halten – auch ohne Originalersatzteile. Denn diese alten Straßenkreuzer sind auf Kuba die wahre Währung. Sie sind die Lizenz zum Verdienen von gutem Geld.

Wenn sie den Besitzer wechseln, dann zu Preisen, die nicht annähernd ihrem Wert entsprechen. Lázaro, Hobby-Schrauber aus dem Südosten Havannas, bietet seinen rostigen 57er Studobaker mit Moskwitsch-Motor und Nissan-Bremsen für umgerechnet 7500 Euro an. Für diese Summe lässt sich auf Kuba heute schon einiges kaufen; unter anderem einen dieser beliebten neuen Kia.

„Das ist der Grund, warum jeder Kubaner in der Lage ist, einen neuen Motor in ein altes Auto einzubauen oder Ersatz-

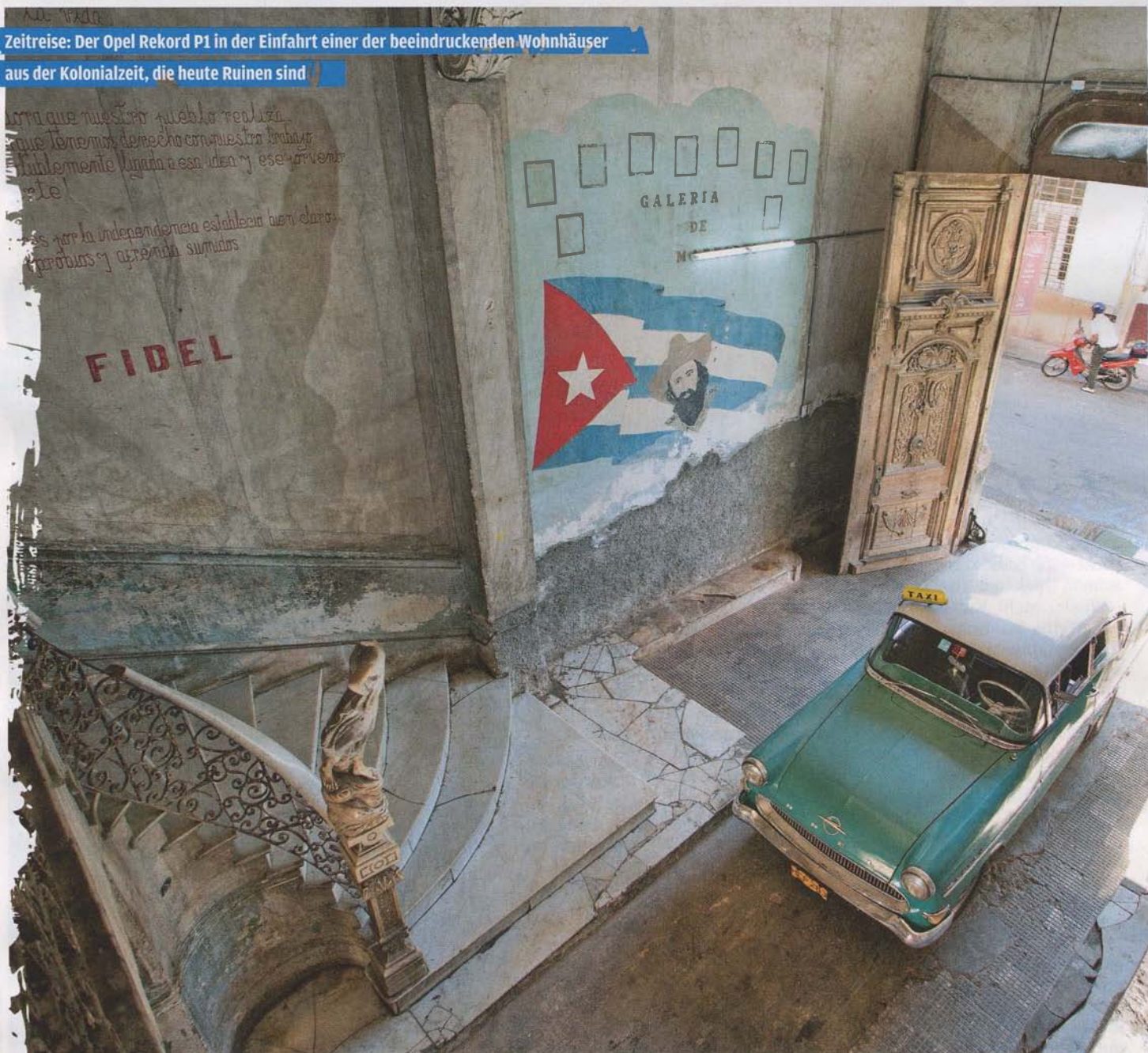
teile aus einem Stück Blech zu basteln“, sagt Juan. Niemand käme hier auf die Idee, ein Teil wegzwerfen, und sei es eine noch so kleine rostige Schraube.

Er fährt in einen Vorort Havannas, biegt in eine sandige Seitenstraße ein und hält vor dem Haus von Jendri, in dessen Garten ein 53er Chevrolet steht.

Die Luft ist mild, ein leichter Wind weht vom Golf von Mexiko herüber und treibt Salsa-Musik unter die Sträucher. Eine Ente watschelt auf dem sandigen Boden, pickt gegen einen Plastikanister und verschwindet in

einer Wellblechhütte, Jendris Werkstatt. Er ist selbstständiger Automechaniker, und sein Tagewerk wird heute darin bestehen, einen SsangYong-Motor in den Chevy einzubauen. Gut 4500 Euro hat das koreanische Triebwerk gekostet, Jendri hat es bei einer staatlichen Werkstatt abgeholt, den Originalmotor musste er dafür abgeben. „So funktioniert das hier bei uns“, sagt er und zuckt mit den Schultern. Sein Kunde wird den neuen Motor und Jendris Arbeitsstunden gern bezahlen. Die Touristen aus Kanada, Spanien oder Deutsch-

Zeitreise: Der Opel Rekord P1 in der Einfahrt einer der beeindruckenden Wohnhäuser aus der Kolonialzeit, die heute Ruinen sind





kleidung der Türen in Fetzen, die Rostlöcher tellergroß. Wer hier steht, kommt am Tag auf maximal eine Tour und macht vielleicht umgerechnet 20 Euro. Immerhin so viel wie das durchschnittliche Monatseinkommen derer, die in den Tabakfabriken ihren Lohn in Peso ausbezahlt bekommen.

Alle Farben und alle Formen: Die Straßen Kubas sind ein Paradies für Fans klassischer Autos

Richtig gut verdienen – das schaffen die, die ihre auf Hochglanz polierten US-Schlitten direkt vor dem Capitol parken. Die Touristen spiegeln sich im Chrom der Räder offener Cadillac, die Fahrer tragen große Hüte und Kostüme. Sie lassen sich mit Zigarre im Mund fotografieren, sind mehr Schauspieler als Taxifahrer. Wer sich täglich ein paar „Peso Convertible“ zur Seite legt, der kann es irgendwann weit bringen – bis zu einem der Gebrauchtwagenmärkte in den Villenvierteln, wo die staatlichen Hyundai, Kia oder Peugeot angeboten werden, streng bewacht von Beamten des Innenminis- ▶

land warten nur darauf, überzogene Preise für eine Stadtrundfahrt in seinem Korea-Chevy zu zahlen.

Bevor sich Jendri und sein Freund Tijo, der stolz einen Blauermann von Mercedes-Benz trägt, an die Arbeit machen, erzählt er noch von einem Freund, der so arm sei, dass er sich nicht einen Liter des schlechtesten Benzins

leisten kann. Trotzdem käme er nie auf die Idee, seinen alten Hudson zu verkaufen.

Zurück im Zentrum von Havana. Auf den Parkplätzen rund um den „Parque de la Fraternidad“, dem Park der Brüderlichkeit, warten über hundert US-Oldtimer auf Kundschaft. Viele, die hier stehen, sind heruntergekommen, grob geflickt, die Ver-

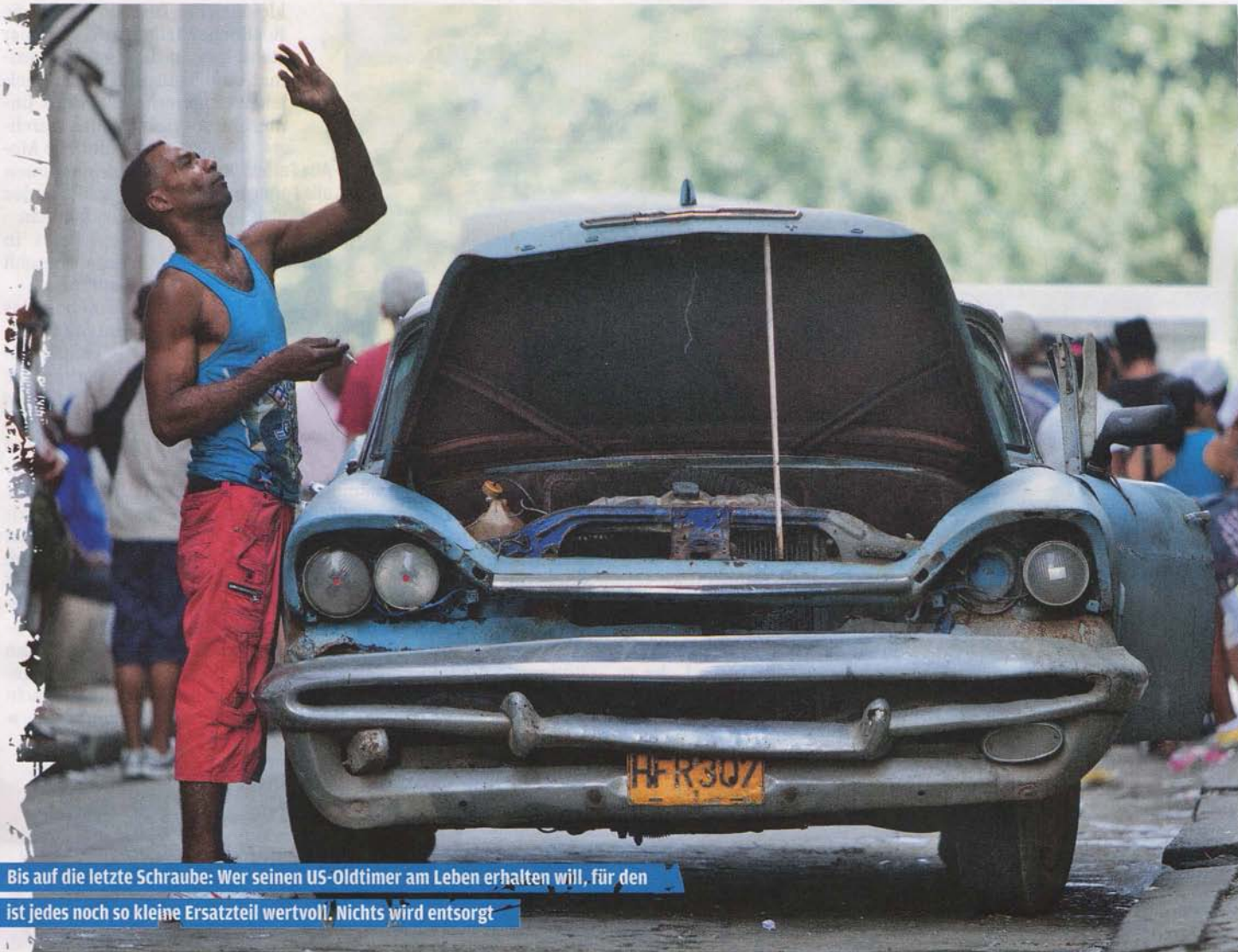
Niemand stört sich hier daran, dass unter der Haube des 59er Opel Rekord ein Lada-Motor arbeitet. Die Touristen wollen es gar nicht wissen



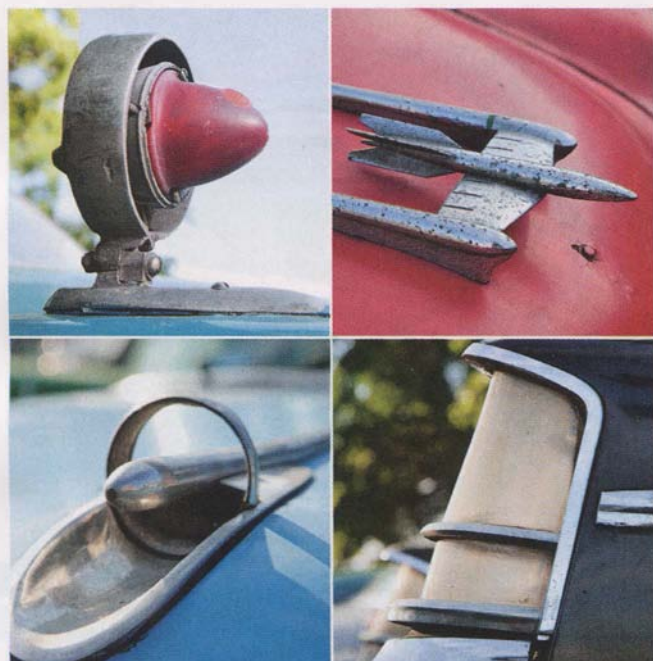
FOTOS: M. HEMBACH (2)



Opel, ein Leben lang: Taxifahrer Juan Luis am Steuer seines Rekord P1 von 1959. Das Radio hat er eingebaut, weil Touristen während der Fahrt gern Salsa hören



Bis auf die letzte Schraube: Wer seinen US-Oldtimer am Leben erhalten will, für den ist jedes noch so kleine Ersatzteil wertvoll. Nichts wird entsorgt



**Nahaufnahmen II:
Auch wenn der Lack
stumpf ist und
das Glas blind, bleiben
die Details schön**

teriums. Hier wird der Traum vom modernen Auto wahr. Mit Klimaanlage und Airbags.

Immer mehr von koreanischen, chinesischen oder europäischen Modellen prägen das Straßenbild Havannas. Sie verdrängen langsam die russischen oder tschechischen Modelle der 70er- und 80er-Jahre, die zwar noch immer durch diese laute, anstrengende, aber wunderhübsche Stadt knattern, aber in Wahrheit nur noch als Ersatzteilträger fungieren. Irgendwann aber wird auch der letzte Lada- oder Moskwitsch-Motor in einen alten Buick, die letzte Skoda-Hinterachse unter einen 50er-Jahre-Ford gebastelt sein.

Wenn es so weit ist, wird die Zahl der Oldtimer auf Kuba, die

keiner ganz genau kennt, sinken, wahrscheinlich sogar rapide. Noch kommen auch die abgetakeltesten Oldtimer durch die regelmäßige technische Untersuchung, weil die Beamten korrupt sind und ein neuer Zulassungsaufkleber auf der Windschutzscheibe nur eine Frage des Geldes ist.

Im sozialistischen Kuba des Jahres 2012 dreht sich fast alles um Geld und um westliche Konsumgüter. Und wer als junger Kubaner heute in der Fußgängerzone schon Adidas, Coca-Cola und Red Bull kaufen kann, der will auch mal einen Volkswagen fahren oder einen Hyundai.

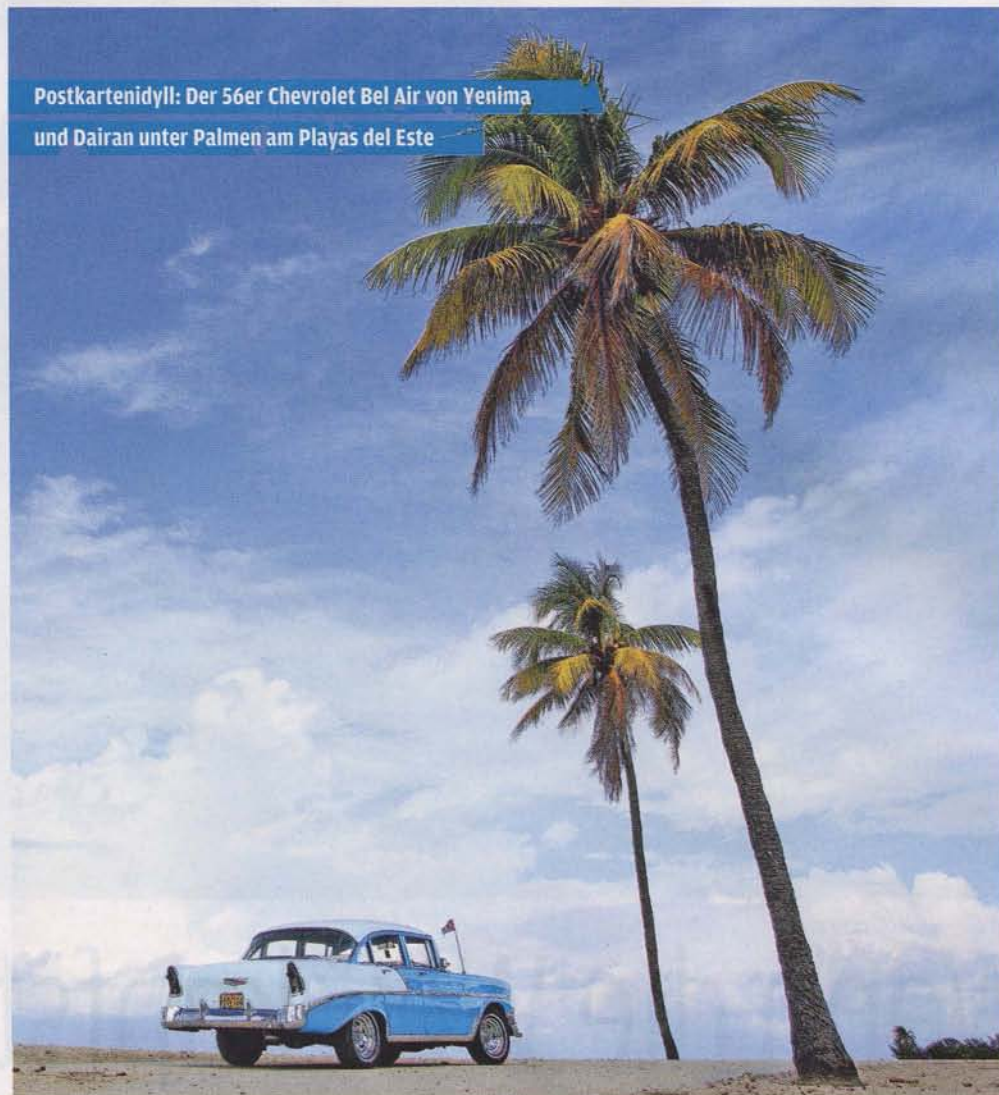
Yenima Rodríguez Roque und Dairan Fortún sind solche jungen Kubaner. Auch sie verdienen sich ihren Lebensunterhalt mit einem US-Oldtimertaxi. Yenima spricht perfekt Englisch und kassiert als



Gesichter der Straßen: Auf den Parkplätzen im Zentrum von Havanna

warten Dutzende von Oldtimer-Taxis auf Touristen

Noch kommen auch die abgetakeltsten Oldtimer durch die regelmäßige technische Untersuchung, weil viele der Beamten auf Kuba korrupt sind



Postkartenidyll: Der 56er Chevrolet Bel Air von Yenima

und Dairan unter Palmen am Playas del Este

FOTOS: M. HEIMBACH (7)

Reiseführerin noch extra. In ihrem 56er Chevrolet, blau und weiß wie der Himmel über Kuba, geht es raus aus Havanna ans Meer, an die Playas del Este.

Auch ihr hübscher Wagen: nur Fassade. Unter der Motorhaube Teile von Toyota, Isuzu, Nissan. Die elektrischen Fensterheber, die Dairan eingebaut hat, stammen von einem chinesischen Geely. Das Lenkrad ist zwar ein Chevrolet-Original, aber aus dem 21. Jahrhundert. „Wir brauchen unbedingt ein echtes Lenkrad von 1956“, sagt Yenima, „aber das kostet 200 Peso, und die haben wir gerade nicht.“

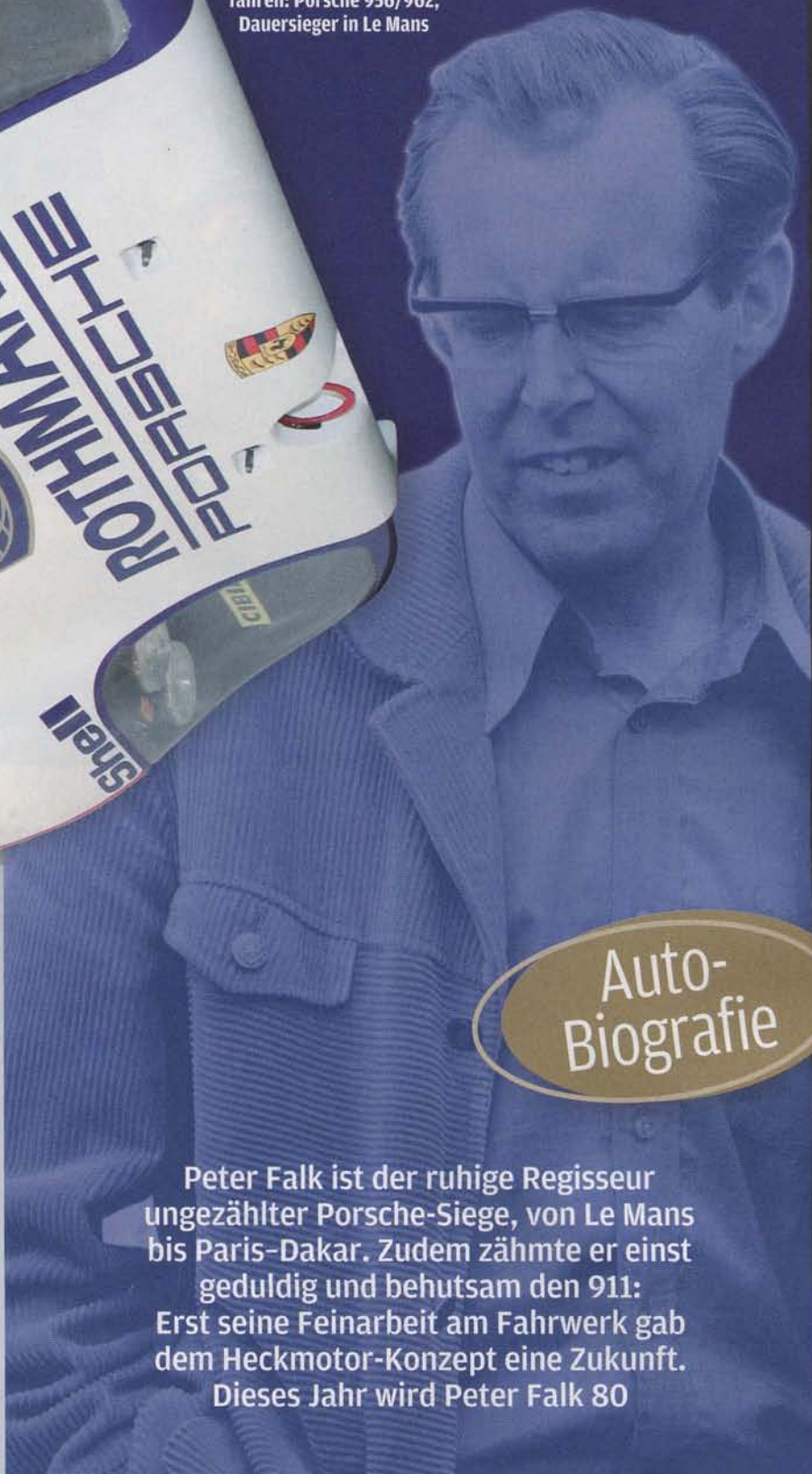
Kuba näherte sich immer mehr dem Westen an, klar spüre sie das. Und es sei gut so. Sie ist sicher, dass auch sie bald frei reisen dürfen. Ob sie ihren Chevy und ihr Land verlassen würden? Nein, sagt sie. Niemals. Hauke Schrieber



Wenn die Welt kopfstand - er



Der könnte tatsächlich kopfüber fahren: Porsche 956/962, Dauersieger in Le Mans



Auto-Biografie

Peter Falk ist der ruhige Regisseur ungezählter Porsche-Siege, von Le Mans bis Paris-Dakar. Zudem zähmte er einst geduldig und behutsam den 911: Erst seine Feinarbeit am Fahrwerk gab dem Heckmotor-Konzept eine Zukunft. Dieses Jahr wird Peter Falk 80

blieb ruhig: PETER FALK

Ex-Rennleiter und Fahrwerksingenieur bei Porsche

FOTOS: PORSCHE-HISTORISCHES ARCHIV, W. GROEGEL-MEDER



D

er Rennsport ist, nein, war voller Verwegenheit. In den Cockpits tummelten sich Talente und Draufgänger, Burschen und Ritter, die nichts fürchteten, am allerwenigsten den eigenen Tod.

Und dann gab es in den Boxen kluge Analytiker. Ingenieure, die in der Hitze der Gefechte selbst im Hochdrehzahlbereich nachdachten, am Rechenschieber rasten und Strategien austüftelten, wenn sie leise, aber umso eindringlicher dirigierten.

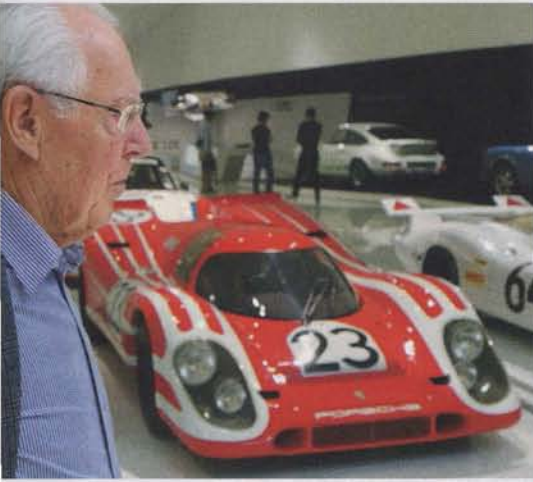
Menschen wie Peter Falk. Der an der Rennstrecke Taktiker war, aber nicht taktierte. Er führte Porsche zu Siegen, sei es über endlose 24 Stunden in Le Mans. Oder, noch viel länger, auf den Geröll- und Sandpisten der frühen Rallye Paris-Dakar.

Peter Falk und die Wüste. Er liebt sie, die Stille und die Weite, das Intensive, das auf den ersten Blick so unspektakulär wirkt. Peter Falk hat diese Landschaften, ihre Oasen und die Menschen, die dort ihre Heimat haben (er erwähnt sie ausdrücklich), über viele Monate und Kilometer kennen- und verstehen gelernt. Meist in Algerien, auf Erprobungsfahrten oder im Umfeld der Rallyes.

Peter Falk war Porsches wichtigster Fahrwerkmann. 1932 wurde er in Athen geboren, wuchs im Schwarzwald auf, machte Abitur und eine Kfz-Schlosserlehre bei Daimler. Ein

Maschinenbaustudium folgte, nebenher startete er mit seiner NSU Fox bei Geschicklichkeitsfahrten. „Vielleicht war auch mal ein kleines Bergrennen dazwischen.“ Etwas später schiebt er nach, „als Copilot bei kleineren Rallyes“ gestartet zu sein.

„Wenn wir dabei sind, wollen wir gut sein“



Ein Mann mit Durchblick: Peter Falk stand zwar gern einen Schritt dahinter, war aber ganz vorn dabei. Die Pokale zeigen es. Es sind viele geworden



1970 fuhr der 917 Kurzheck unter Falks Regie zum ersten Le-Mans-Gesamtsieg der Marke. Am Steuer: Hans Herrmann und Richard Attwood

Der Pfeil zeigt nach vorn, immer. Mit dem extrem leichten 908/03 Spyder verbuchte Falk einen Sieg bei der Targa Florio 1970

Kleinere Rallyes, Herr Falk, welche denn? Ja, die Monte Carlo, sagt Falk dann, und zweimal die Tour d'Europe, bei der er als Navigator in einem Werks-356 zwei Klassensiege einfuhr. Die Tour d'Europe, sie ist lange vergessen: Das waren heiße 10 000-Kilometer-Törns bis Afrika – nur das zur Definition kleinerer Rallyes.

So ist Peter Falk: alles, nur kein Selbstdarsteller. Man muss ihn explorieren, um seine Dimension wirklich zu erfassen. Und spürt: Da blitzt eine hohe Dosis Schalk durch ein dicht gewebtes Netz aus Können, Disziplin und Erfahrung.

Am 1. September 1959 fing Falk „beim Porsche“ an. ▶





1 1962 Tour d'Europe



2 1965 Nürburgring



3 1967 Schauinsland



4 1965 Monte Carlo



5 1966 Le Mans



6 1969 Nürburgring

1 Von Hannover bis Marrakesch und zurück: 1962 startet Falk mit Walfried Winkler zur Tour d'Europe - Klassensieg auf dem Werks-356 Super 90

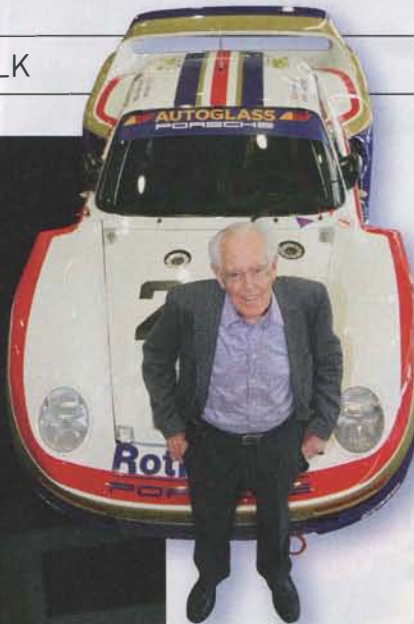
2 Gerhard Mitter nach seinem Höllenritt über den Nürburgring in einem 904 Bergspyder. Rechts steht Peter Falk, kritisch: Der Wagen verwindet sich zu stark

3 Porsche-Pilot Gerhard Mitter, Peter Falk ganz links. Am 30. Juli 1967 siegt der 910 Bergspyder beim Schauinsland-Rennen - 270 PS für leichte 400 Kilogramm

4 Stuttgart-Zuffenhausen, Werk 1: Vorbereitung zur Rallye Monte Carlo 1965. Peter Falk steht zwischen 904 und 911, wie üblich dezent im Hintergrund

5 Porsche-Team in Le Mans, 1966. Von links: Technikchef Helmut Bott, Ferdinand Piëch, Huschke von Hanstein, Motoren-Guru Hans Mezger, Peter Falk

6 Mutig, diese roten Jacken! Helmuth Bott (Mitte) und Peter Falk (mit Hut) trugen sie beim 1000-Kilometer-Rennen 1969. Im Rennanzug: Jo Siffert



Peter Falk ist Allrad-Fan, er fährt heute einen Mitsubishi Pajero. Den 959 schickt er 1984 in die Wüste – erfolgreich: Sieg bei der Geröll-Tortur Paris-Dakar

Fahrwerke sind seine Leidenschaft: Dass aus dem 911 letztlich ein bezwingbares Auto wurde, verdankt die Porsche-Welt den Entwicklungen Peter Falks



Als Rennleiter gibt es ihn sogar im Maßstab 1:18. Schade: Seine Stoppuhr hätten sie Peter Falk gönnen sollen (www.nasshan.com)

Nicht bei, beim Porsche, so hieß das in Stuttgart. Von Bosch und Daimler hatte er Angebote, „doch das kam nicht in Frage“, sagt er. Sie hätten ihn als Ingenieur in einer engen Nische vor sich hin ackern lassen. „Bei uns“, sagt Falk und meint es genau so familiär, „bei uns konnte sich ein Ingenieur im ganzen Auto engagieren.“ Und genau das lockte ihn als 27-Jährigen.

Als Versuchsingenieur spezialisierte sich Peter Falk auf Fahrwerke. „Schon mit zehn Jahren“, sagt er, „faszierte mich ein Märklin-Modell, bei dem die Räder einfederten.“ Fahrwerke sind elementar: „Sie waren immer mein Ansatz, Autos zu verbessern.“

Falk war beim Werden des 911 dabei, und es war viel zu tun. Die Käfer-Technik, dem 356 noch gewachsen, war völlig überreizt. Neue Ansätze mussten her, sie kamen mit MacPherson-Federbeinen und Zahnstangenlenkung, doch überzeugen konnten sie nicht: „Es war eine große Aufgabe, dem 911 anständiges Fahren beizubringen. Das war nicht schön, anfangs.“ Falk kniete sich in das Projekt, kämpfte mit Zulieferern um Stoßdämpfer mit weniger Reibung, packte 1965 gegen die extreme Hecklastigkeit sogar Gussgewichte in die vordere Stoßstange. „Ein schwieriger Weg.“ Vermutlich war es die Hölle.

Bei Porsche, dem Familienunternehmen, liefen Serienentwicklung, Versuch und Motorsport lange eng verzahnt. Das eine ging nicht ohne das andere. „Der einzige Grund, Rennen zu fahren“, sagt Peter Falk, „war das Entwickeln und Testen für die Serie.“ In atemlosem Tempo entstanden neue Typen. Die kleine Mannschaft musste für jedes große Rennen der 1960er neue Rennwagen erfinden, so forderte es damals Ferdinand Piëch, Technik-Maniac und junger Entwicklungschef.

Peter Falk war dabei, überall. 1965 fuhr er als Copilot von Herbert Linge mit dem brandneuen 911 auf Platz fünf der Rallye Monte Carlo. Dabei hatten sie nur den Auftrag, das Ziel zu erreichen, und zwar sicher – eine reine Versuchs- und Demofahrt. „Doch Linge und ich haben anders gedacht“, sagt Falk ruhig. „Wir wollten Rallye fahren.“

30 Jahre stand Peter Falk in den Le-Mans-Boxen. Stoppte Zeiten, kurbelte sie am Feldtelefon durch, hoffte, bangte, gewann. Wie 1970, beim ersten Porsche-Sieg. Das war mit dem 917. „1982, mit dem neuen 956, war es ähnlich emotional“, sagt er, „als das Werksteam die Plätze eins bis drei belegte.“ Bewegt hat ihn auch Paris-Dakar, kalte Nächte in Algerien, durchgeschraubt. „1984 sind wir mit unserem Allrad-911 hin“, sagt er. „Wir haben auf Antrieb gewonnen.“ Die Wüste und Peter Falk, das passte gut, hier war er in seinem Element. „Diese Paris-Dakar-Autos zu entwickeln, mit Federweg und nochmals Federweg“, sagt er, „das war herzerfrischend.“

Für ihn, den ruhigen Regisseur, der in diesem Jahr 80 wird, der Beethovens Musik liebt und der Latein mehr schätzt als Englisch, war das alles eine große Liebe. Oder zumindest eine technische Spielart von ihr. **Thomas Wirth**



1 1983 Le Mans

2 1970 Targa Florio



3 1965 Monte Carlo



5 1986 Paris-Dakar



4 1970 Targa Florio



6 1988 Le Mans

1 Porsche dominiert 1983 Le Mans, die 956 fahren auf die Plätze eins bis acht. Freude bei Klaus Bischof, Norbert Singer, Helmuth Bott- und Peter Falk

2 Gespräch in der Porsche-Box: Ferdinand Piëch, Helmuth Bott, Peter Falk (hinten), Pedro Rodriguez (unten links), Dick Attwood, Paul Frère (rechts)

3 Auch wenn es hier nicht den Anschein hat: In den Bergen liegt 1965 unfassbar viel Schnee. Peter Falk navigiert seinen Piloten Herbert Linge per Kompass

4 Sizilien, 3. Mai 1970: konzentrierte Arbeit am 908/03 Spyder, den Brian Redman und Jo Siffert zum Sieg fahren. An der Uhr, rechnend: Peter Falk, mit Hut

5 Schrauben in der Wüste. Und reden: Peter Falk (Mitte) erklärt die Strategie. Der allradgetriebene Porsche 959 soll 1986 die Paris-Dakar gewinnen

6 Ende der 80er sind die Verhältnisse an den Boxen noch einfach, immerhin gibt es schon Funk. 1988 fährt Porsche mit dem 962 C in Le Mans auf Platz zwei

FOTOS: PORSCHE HISTORISCHES ARCHIV (0), W. GROEGER-MEIER (2)

MARKT *und Meinung*

Texte: Thomas Wirth

Hier taucht AUTO BILD KLASSIK für Sie tief ein in den Oldtimer-Markt. Wir berichten über die spannendsten Auktionen, zeigen Schnäppchen, Trends und aktuelle Wertentwicklungen. Ums Spekulieren soll es dabei nicht gehen. Aber ums clevere Kaufen und Verkaufen



Volkswagen Käfer Standard (1949), gute Geschichte, Familienbesitz, allerdings nur Zustand 3, Tauschmotor, 28 900 Euro



Opel Diplomat B V8 (1978), Familienbesitz, 118 000 Kilometer, Karosserie restauriert, Zustand 2+, gute Ausstattung mit Klima - kostete 16 800 Euro



Fiat 500 C Belvedere (1954), Zustand nur 4- mit üppiger Patina, original und unrestauriert, Motor fest, hoher Aufpreis für Sympathie: 9300 Euro



Fiat 128 Sport 3P 1300 Special Suisse (1978), selten, 3. Hand, 61 000 Kilometer, vom Erstbesitzer hohlraumversiegelt, fand für 7500 Euro keinen Käufer



Mercedes-Benz 280 E (1972), üppig mit Klima, Leder, elektrischen Fenstern und Dach, Zentralverriegelung, zwar nur Zustand 3, dafür günstig: 4660 Euro

Toffen (CH) | Oldtimer Galerie am 28. April 2012

Markt der Möglichkeiten

Noble Autos standen in Toffen, schnelle, chromglänzende: Doch zum Star der Auktion machte ein Bieterduell diesen unscheinbaren grauen Käfer.

Die 1949 gebaute Brezel-Version überzeugte mit ihrer nachvollziehbaren Geschichte. Ein Auto aus Familienbesitz, mit Patina und nie restauriert, sondern über die Jahrzehnte stets nur repariert. Das reizte, obwohl es Abstriche bei der Originalität gab – der Motor ist ein Tauschaggregat aus den 1960ern. Immerhin, das war damals das übliche Vorgehen. Ein ehrlicher Zustand 3, den

der Käufer schließlich mit umgerechnet 28 900 Euro teuer bezahlte – rund das Doppelte des im Katalog vermerkten Preises, der bereits als optimistisch galt.

Originale liegen im Trend. Der Zustand allein ist kein preisbestimmender Faktor mehr, wie Lot 1 bereits bewies: Ein Fiat 500 C Belvedere (1954) brachte trotz Note 4- das Dreifache seines Listenpreises. Wo Sympathie lockt, sitzt das Geld locker.

Das klappte nicht überall. So blieb ein zauberhafter Fiat 128 Sport stehen, und für seinen Mercedes /8, mit schönem Rei-

hensechszylinder und selten umfangreicher Ausstattung, zahlte der neue Besitzer – ein Deutscher – nur 4660 Euro. Ein guter Kauf, trotz Zoll und Einfuhrumsatzsteuer, die noch fällig werden.

Keinen Interessenten fand dagegen ein Rover P5B Coupé mit 3,5-Liter-V8 (Zustand 3+), und deutlich zu wenig geboten wurde für einen restaurierten Triumph TR4 (1963) im Zustand 2. Einen Triumph Stag dagegen ließ sich ein Käufer im Zustand 3+ rund 14 500 Euro kosten.

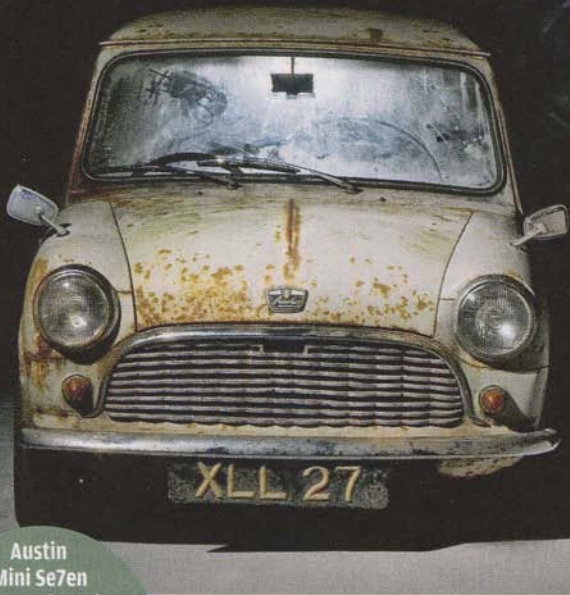
Etwas uneinheitlich zeigte sich das Bild am Ende, klare Tenden-

zen ließen sich nicht ausmachen. Außer, dass Schnäppchen immer möglich sind. Zum Beispiel mit Lot 13, ausgerechnet: ein 1986er Maserati Biturbo Spyder im Zustand 2- für schlanke 7500 Euro.

- ▶ Autos im Angebot/verkauft: 116/72
- ▶ Verkaufsquote: 62 Prozent
- ▶ Gesamterlös: 1 495 000 Euro
- ▶ Durchschnittspreis pro Auto: 20 800 Euro
- ▶ Teuerste Autos: Jaguar E V12 Roadster, Fiat Dino Spider, je 79 250 Euro
- ▶ Günstigstes Auto: Nissan 100 NX 2.0 (1991), 930 Euro
- ▶ Auktionator: Retonio Breitenmoser

LONDON (GB) | Bonhams am 30. April 2012

Ein Mini hebt ab



Austin Mini Se7en De Luxe (1959), im Mai 1959 gebaut, erster Lack, Fahrertür getauscht, sonst komplett original, 48 500 Euro

■ Traurigsieht er aus, dieser rostige Mini. Doch er geriet zum Kracher des Monats. Als Achter lief er einst vom Band, einen älteren Unrestaurierten gibtes nicht mehr. Fast 50 000 Euro kassierte Bonhams für den Kleinen – da glühen die Emotionen. Und sonst: 85 Prozent Verkaufsquoteseind ein sehr ordentliches Ergebnis.



unterstützt von **Classic Data**



Morris Minor 1000 Saloon (1971), seltenes Stahlschiebedach, restauriert, Almond Green, vier Sicherheitsgurte, wenig gelaufen: nur 3750 Euro



Triumph Stag (1977), umfassend dokumentierte Geschichte, guter Pflegezustand, Motor getauscht, Stand-schäden, inklusive Hardtop: 6100 Euro



Austin-Healey 100/4 (1954), als Rechtslenker ausgeliefert, um 1990 komplett restauriert, Edelstahl-Auspuff, Tank aus Aluminium, 31 200 Euro



Bristol Beaufighter (1981), 2004 umfangreich restauriert, inklusive Motor, Interieur nicht sauber, inklusive Hardtop und Edelstahl-Auspuff für 7200 Euro



Humber 16/60 hp Saloon (1933), erst 16 878 Meilen gelaufen, außer-gewöhnlich original, zwei Vorbesitzer, großes Schiebedach: 16 600 Euro

- ▶ Autos im Angebot/verkauft: **80/68**
- ▶ Verkaufsquote: **85 Prozent**
- ▶ Gesamterlös: **2 260 000 Euro**
- ▶ Durchschnittspreis pro Auto: **33 200 Euro**
- ▶ Teuerstes Auto: **Bentley S-Series Continental Sports Saloon**, 231 300 Euro
- ▶ Günstigstes Auto: **Daimler DS 420 Limousine Hearse (1987)**, 760 Euro
- ▶ Auktionator: **Sholto Gilbertson**

SAN ANTONIO (USA) | Leake & Dan Kruse am 20. April 2012

Ein paar Chancen in Texas

■ Erst 53 513 Meilen zeigt die Uhr des weißen Porsche 911 Cabriolet (Typ 964), dazu wiesen die Papiere Whitney Houston als Erstbesitzerin aus: Das passte. Ein Fan-Porsche? Diva? – gab umgerechnet 34 300 Euro für das 21 Jahre alte Exemplar aus, dem das Auktionshaus Leake schamlos einen V6-Motor angedichtet hatte. Dabei brüstet mansich mit 40 Jahren Erfahrung... Automobile US-Ware bildete den Schwerpunkt der Auktion, die hier und da gewürzt war mit europäischem Sportgerät. Vom Hocker rissdasallerdingsniemanden: DieVerkaufsquote blieb deutlich unter 50 Prozent.



Jaguar XJS V12 Convertible (1989), erst 11 400 Meilen, unverbasteltes Original mit Sound-System von Jaguar, fairer Preis: 16 800 Euro



Austin-Healey 3000 Mark II (1962), Vierganggetriebe mit Overdrive, lackierte Speichenräder, Drei-Vergaser-Anlage, unrestauriert: 19 200 Euro



Cadillac Fleetwood Four Door Sedan (1951), 160 PS starker 4,9-Liter-V8, Zweistufenautomatik, hydraulische Fensterheber, viel Auto für 15 500 Euro

- ▶ Autos im Angebot/verkauft: **245/113**
- ▶ Verkaufsquote: **46 Prozent**
- ▶ Gesamterlös: **1 705 000 Euro**
- ▶ Durchschnittspreis pro Auto: **15 000 Euro**
- ▶ Teuerstes Auto: **Shelby GT500 Convertible (1968)**, 103 375 Euro
- ▶ Günstigstes Auto: **Chevrolet Suburban Four Door (1991)**, 981 Euro

ESHER, SURREY (GB) | Barons am 20. April 2012

Englische Offerten

■ Man muss sie einfach mögen, die Engländer. Wegen ihrer Autos, wegen ihrer Auktionen. Barons botwieder so ein Beispiel: Das teuerste Auto war ein Ferrari 308 GTBi für 30 000 Euro, der zehn Jahre langeingelagert war. Ihm folgte einrarer Austin-Healey 3000 Mk I BN7, der sogar 33 Jahre stand – er kostete 20 500 Euro. Vieles jedoch war deutlich günstiger: Der Durchschnittspreis pendelte sich unter 8700 Euro ein.



Sogab'seinenordentlichen Chrom-MGB, mit Speichen und in Grün, für 4500 Euro.

Morris Mini Deluxe 850 (1960), zwei Besitzer, bestens dokumentiert, 48 000 Meilen, innen original, neuer Lack, 10 800 Euro



MGB GT (1971), 2010 neu aufgebaut, dunkles British Racing Green, viele Extras, Webasto-Faltdach, deutsche (!) Edelstahl-Auspuffanlage, 8900 Euro

- ▶ Autos im Angebot/verkauft: **38/26**
- ▶ Verkaufsquote: **68 Prozent**
- ▶ Gesamterlös: **225 400 Euro**
- ▶ Durchschnittspreis pro Auto: **8670 Euro**
- ▶ Teuerstes Auto: **Ferarri 308 GTBi (1982)**, 30 000 Euro
- ▶ Günstigstes Auto: **Mercedes-Benz 300 SE (1988)**, 1030 Euro
- ▶ Auktionator: **Fabian Hime**

FOTOS: HERSTELLER (16)

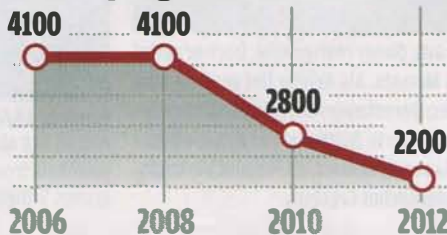
... BIS 5000 EURO



Alfa Romeo 75 2.5 V6

■ Er hat sie noch, die wahren Alfa-Gene: Einen schönen V6 unter der flachen Haube, das Getriebe trägt er in Transaxle-Bauweise an der Hinterachse – also Hinterradantrieb! Und eine Karosserie, die das Centro Stile Alfa so eigenständig entwarf, dass sie niemand verwechseln kann. Zum 75. Alfa-Jubiläum kam der – ah ja – Alfa 75 auf den Markt, ein letztes Aufbäumen, bevor 1986 Fiat bei Alfa das Ruder übernahm. Der 75 blickt zurück auf Giulietta und Alfetta, hat Stil und Tradition – ein reinrassiger Youngtimer der 1980er also. Folgt nun der Blick auf die Preise: Sturzflug nach unten. Ja, Verarbeitung und Zuverlässigkeit sind nicht seine Stärken, fehlende Ersatzteile nerven. So wird der 75 günstig bleiben, als Spezialität gehegt von einigen, wenigen Fans.

Preisspiegel in Euro



Alfa Romeo 75 2.5 V6, 1986 bis 1987, 156 PS, Limousine 4-türig, Zustand 2, Quelle: Classic Data

... BIS 10 000 EURO



Audi Cabriolet 2.6 E

■ Doch. Schon über 20 Jahre ist es her, dass Audi auf Frischluft setzte: Das schlicht „Cabriolet“ genannte Modell kam 1991 mit einem Fünfzylinder, wenig später folgten zwei potente V6-Modelle. Die Preise rutschen derzeit, weil ein Audi Cabriolet trotz seines Alters (noch) kein Youngtimer sein mag – viel zu modern, dieser Auftritt. Liebhaber finden daher gute Einstiegschancen.

Preisspiegel in Euro



Audi Cabriolet 2.6 E, 1993 bis 2000, 150 PS, Cabriolet 2-türig, Zustand 2, Quelle: Classic Data

... BIS 25 000 EURO



Chevrolet Corvette C4

■ Auch wenn die Preise bröckeln, das Image bleibt, wie es war: Eine Corvette taugt nicht für jeden. Wer auf die Kombination von gusseiserner V8-Kraft, Vierstufenautomatik und Kunststoffkarosserie steht, bekommt hier eine Menge amerikanischer Automobilkultur fürs Geld. Sogar noch etwas verschlanken könnten sich die C4-Tarife. Es gibt einfach genügend von ihnen.

Preisspiegel in Euro



Chevrolet Corvette Cabriolet (C4), 1985 bis 1990, 243 PS, Cabriolet, Zustand 2, Quelle: Classic Data

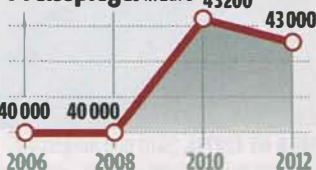
... BIS 50 000 EURO



Rolls-Royce 20 H.P.

■ Insider nennen ihn Twenty, den ersten kleinen Rolls-Royce, den es gab. Der 20 H.P. (für Horse Power, Pferdestärken) leistet in der Tat jedoch 48 PS, doch auch das ist zu wenig, um heute im Verkehr mithalten zu können. Seine Bauqualität ist superb, sein Preis für das Gebotene dagegen überschaubar. Könnte zudem sein, dass er noch überschaubarer wird: Die Nachfrage ist minimal.

Preisspiegel in Euro



Rolls-Royce 20 H.P. Saloon, 1922 bis 1929, 48 PS, Limousine 4-türig, Zustand 2, Quelle: Classic Data

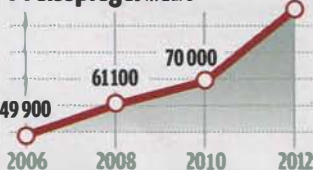
... BIS 100 000 EURO



Porsche 356 B 1600 Cabriolet

■ Was ist klein, aus Blech und verdoppelt seinen Preis in sechs Jahren auf unerklärliche Weise? Richtig, ein Porsche 356. Der unersättliche Appetit potenter Oldtimer-Einsteiger treibt die Preise munter nach oben. Sicher: Das Porsche-Image ist top, es gibt Ersatzteile und Experten. Doch wie es weitergeht, weiß niemand: Bleiben die Preise im Aufwind? Oder platzt bald eine Blase?

Preisspiegel in Euro



Porsche 356 B 1600 Cabriolet, 1959 bis 1963, 60 PS, Cabriolet, Zustand 2, Quelle: Classic Data

... ÜBER 100 000 EURO



Lancia Stratos HF

■ Ein Name wie Donnerhall. Den kennt jeder, doch niemand hat ihn. Ein extremes, motorsporttaugliches Geschoss, mit Rohrrahmen und Dino-V6 kompromisslos auf Krawallgebürstet – und dabei trotz aller Brutalität feinsinnig schön. Rund 500-mal hat Bertone ihn gebaut, die letzten Neuwagen wurden einst verschleudert. Längst kennen die Preise nur eine Richtung: nach oben.

Preisspiegel in Euro



Lancia Stratos HF, 1974 bis 1975, 190 PS, Coupé, Zustand 2, Quelle: Classic Data



INTERVIEW

Sascha Hoffmann

ist Diplomkaufmann. Der 34-Jährige leitet bei Limora den Vertrieb und ist routinierter Triumph-TR-Schrauber

Limora verkauft Oldtimer-Ersatzteile in großem Maßstab. Leben auch die Mitarbeiter dieses Hobby?

Michael Bick: Die Beziehung zu Klassikern ist uneinheitlich. Doch unsere Typreferenten besitzen – mit wenigen Ausnahmen – die Fahrzeuge, zu denen sie die Beratung liefern. **Limora ist enorm schnell gewachsen.**

Sascha Hoffmann: Ja, die letzten fünf Jahre waren sehr stürmisch. Unsere Philosophie zahlt sich aus, Kunden mit unseren Katalogen nicht nur Ersatzteillisten zu bieten, sondern eine Montagereferenz: Damit bekommen sie den Mini aus dem Bananekarton wahrscheinlich wieder zusammen. Ein anderer Grund ist die hohe Verfügbarkeit der Teile.

Und die kritischen Stimmen?

Sascha Hoffmann: Es mag Kunden geben, die mit unseren Leistungen nicht zufrieden sind. Es gibt auch Fälle, in denen Kunden sich völlig zu Recht über Fehlleistungen aufregen. Aber das liegt im Promillebereich, und wir arbeiten intensiv daran.

Worin liegen die Unterschiede zwischen Jaguar- und Mini-Kunden?

Michael Bick: Die Baureihen verhalten sich wie ihre Klischees: Beim



... über Anspruch und Qualität bei Ersatzteilen

Mini ist alles etwas sparsamer, überschaubarer und weniger original. Die Jaguar-Klientel schätzt dagegen die technisch ausgefeilte Verbesserung. Doch alle mögen Pflegemittel, Werkzeuge, Literatur, Spielwaren – und Sortimentskästen. Wir setzen bewusst auf dieses Einkaufserlebnis. **Gab es im Ersatzteilvertrieb auch problematische Phasen?**

Sascha Hoffmann: Immer mal wieder. Wir sind alle Teil einer schönen, aber nicht lebenswichtigen Branche. Doch wir sind auf dem richtigen Weg – die Branche erlebt derzeit eine Professionalisierung. Dabei werden den Kunden Reisen und Touren mit den Klassikern immer wichtiger. Und manche Fahrzeuge werden inzwischen zum zweiten oder dritten Mal restauriert, zum Teil mit abstrusen Ansprüchen an die Qualität.

Michael Bick

leitet das Limora-Marketing. Der 45-Jährige ist gelernter Karosseriebauer und besitzt Agenturerfahrung

Wie meinen Sie das?

Sascha Hoffmann: Ein MGB wäre ein relativ günstiges Auto mit einem niedrigen Qualitätsanspruch. Heute, zig Parkrempel, Reparaturen und Restaurierungen später, soll der Wagen plötzlich Audi-Standards erfüllen. Da ist der Blick auf den Zeitkontext manchmal zu wenig ausgeprägt.

Man hat sicher mehr Freude, wenn man mit einer zum Modell passenden Lässigkeit an sein Projekt geht. **Was bedeutet diese Lässigkeit nun für nachgefertigte Teile?**

Sascha Hoffmann: Wir bemühen uns um höchstmögliche Qualität. In der Regel haben wir Erfolg. Die gesamte Technik ist schon wegen der besseren Materialien den einstigen Originalen haushoch überlegen. Auf der anderen Seite: Ja, es gibt Probleme bei einigen Blechteilen. Doch immerhin sind sie verfügbar.

Und das Thema Sicherheit?

Michael Bick: Das steht bei uns ganz oben. Alle sicherheitsrelevanten Teile kommen von ersten Adressen des Marktes. Dennoch bleibt es ein heikles Thema – zum Beispiel, wenn ein Hauptbremszylinder heute mehr mit Raten als Wissen überholt wird.



Die Firma gilt als einer der Großen der Oldtimer-Szene: Limora importierte ursprünglich englische Sportwagen-Klassiker, konzentrierte sich jedoch in den frühen 1990er-Jahren auf das Teilegeschäft für Austin-Healey, Jaguar, MG, Mini und Triumph

Kalender

2. JUNI

Classic Auction, Auktion von Anglia Car Auctions in King's Lynn, Norfolk (GB), www.angliacarauctions.co.uk



Rover 12 HP Sports Tourer (1948), nur 200 Exemplare gebaut, vor zehn Jahren aufwendig restauriert, noch erstes Leder, Schätzpreis 21 000 bis 28 000 Euro (Anglia Car Auctions, 2. Juni)

9./10. JUNI

The Dingman Collection, Auktion von RM Auctions in Hampton, New Hampshire (USA), www.rmauctions.com

10. JUNI

Classic Car Auction, Auktion der Oldtimer Galerie Toffen in Zürich (CH), www.oldtimergalerie.ch



Honda S800 Coupé (1964), silber, feinste japanische Motorradtechnik (Oldtimer Galerie Toffen anlässlich der Dolder Classics in Zürich, 10. Juni)

14. JUNI

Vintage & Classic Cars, Auktion von DVCA in Yenston, Templecombe (GB), www.dvca.co.uk

16. JUNI

Classic Cars, Auktion von H&H in Rockingham Castle, Leicestershire (GB), www.classic-auctions.com

29. JUNI

Collectors' Motor Cars and Automobiles, Auktion von Bonhams während des Goodwood Festival of Speed (GB), www.bonhams.com

30. JUNI

Vintage and Classic Cars, Auktion von Richard Edmonds in Chippenham, Wiltshire (GB), www.richardedmondsauctions.com

FOTOS: HERSTELLER (6), H. J. MAU (2), W. GRODEGER-MEIER, PRIVAT

ANGELA MERKELS VW GOLF

Wirtschaftswunder

■ In der Tat: Der Golf II wird langsam zum Sammlerstück. Mit 1700 Euro im Zustand 2 ist er bereits notiert, 800 Euro bringt er bei Note 3. Dieser hier kletterte Ende April bei einer Internetauktion sogar auf 10 156,02 Euro – das Ergebnis war so üppig, weil Bundeskanzlerin Angela Merkel als erste Eigentümerin im Fahrzeugbrief steht.

Am 12. September 1990 hatte sie den fabrikneuen Golf – weiß, Zweitürer – zugelassen, noch mit DDR-Kennzeichen: IXX 8-98. Drei Jahre später zog sie um, der Golf trug nun B-HX 9009.

Heute gehört das Auto Dirk Fricke, Geschäftsführer eines mittelständischen Betriebs im Sauerland. „Das Auto ist politische Geschichte“, begründet er sein Interesse. Den Wagen will er behalten, vermutlich eine gute Idee: Es dürfte schwer sein, für 10000 Euro ein Auto zu finden, das einen vergleichbaren Wert besitzt wie dieser Basis-Golf.

Dass man ihm heute seine 190 000 Kilometer nicht ansieht, liegt am Vorbesitzer. Der hatte Merkels simplen Golf mit originalen VW-Teilen teilrestauriert, auch einen Unfallschaden vorn rechts ließ er beheben.

Vermutlich geht der Wagen in die Geschichte ein – als einer von zwei mager ausgestatteten Golf II (s. Heft 1/2012), die schon jetzt zu Sammlerzwecken restauriert wurden.



Stationen von Angela Merkels Karriere: Golf II, Kanzleramt

BESCHLAGNAHMT NACH 67 JAHREN

Ein alter Fall

■ Es ist eine mysteriöse Geschichte. Wann und wie sie beginnt, ist noch genauestens dokumentiert. Am 6. Februar 1935 hatte Mercedes-Benz in Sindelfingen den Wagen mit der Chassisnummer 105380 fertiggestellt: einen 500 K Roadster in Metallicgrün, der vom 14. bis 24. März auf der Berliner Automobilausstellung stand und anschließend, am 25. April 1935, in Aachen an seinen ersten Besitzer verkauft wurde, den Druckknopf-Tycoon Hans Friedrich Prym.

Nun, im März 2012, kam der Wagen auf die Techno-Classica. Oldtimerhändler Thiesen bot ihn für üppige 4,9 Millionen Euro an, in Kommission. Eigentümer ist der niederländische Sammler Frans

van Haren – oder auch nicht. Denn in Essen wurde die Justiz tätig. Sie beschlagnahmte den Wagen und ließ ihn in der Classic Remise Düsseldorf einlagern.

Hinter dieser Maßnahme stehen die Erben von Hans Friedrich Prym. Angeblich habe der seinen 500 K Roadster im Jahr 1945 nicht freiwillig an einen amerikanischen Soldaten verkauft. Es geht um Wegnahme,

Diebstahl, Unterschlagung. Fragen, mit denen sich jetzt deutsche Gerichte befassen müssen.

Der Fall liegt nicht einfach. Frans van Haren hat den 500 K im August 2011 im kalifornischen Monterey auf einer Auktion gekauft, umgerechnet 2,6 Mio. Euro hat er dafür bezahlt. „Das war eine offene Versteigerung“, sagt van Haren, „und kein dunkles Geschäft in irgendeiner Hinterkammer.“

Die Beschreibung, mit der RM Auctions den Wagen anbot, weist allerdings auf die große Lücke hin, die in der Geschichte des Wagens klafft: Es fehlen alle Informationen über die lange Zeit zwischen 1935 und den 1970er-

Jahren. Damals war der 500 K in einer amerikanischen Sammlung aufgetaucht, noch in bemerkenswert originale Zustand.

Nun geht der Streit um die Eigentumsrechte in seine erste Runde. Was genau war 1945 geschehen? Und welche Beweise kann es für diese Vorfälle vor 67 Jahren geben? Es ist, wie gesagt, eine mysteriöse Geschichte.



Wem gehört dieser Mercedes 500 K Roadster? Derzeit ist er beschlagnahmt und steht in der Classic Remise Düsseldorf

IM STERNENHIMMEL?

HANDLER  CHECK



Der Pontiac verrät es: Das hier ist keine Mercedes-Niederlassung der frühen 90er-Jahre

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

Wer sich für einen Mercedes von „Kultmobile mit Stern“ in Lilienthal bei Bremen interessiert, darf dem Verkäufer sein Ohr leihen – sollte aber kritisch bleiben

■ Lilienthal, ein etwas fader Ort im Bremer Speckgürtel. Wir haben uns bei „Kultmobile mit Stern“ angekündigt, um einen 1993er Mercedes 400 E für 10 900 Euro zu begutachten. Der Understatement-Benz steht bei unserer Ankunft gleich neben der Eingangstür zur Verkaufshalle. Deren Inneres ist hell und freundlich. Viele SL der Baureihe R 129 erblicken wir, mehrere S-Klassen vom Typ W 126, dazwischen /8er und als Farblecks einen Pontiac Grand Prix. Einer ohne Stern, aber dennoch

mit Stil. Wir sind die einzigen Kunden im Haus – auch die einzigen Menschen? Nein: Nach mehreren Minutentauch Geschäftsführer Jens Schiwy aus seinem Büro auf, begrüßt uns freundlich, händigt Schlüssel und Dokumente des 400 E aus. Der ist kein schlechtes Auto, doch wir stellen Dinge fest, die nicht in der Anzeige stehen: Der Achtzylinder ist ein Reimport aus Japan, Schiebedach und Innenhimmel hängen leicht durch, hinten hat er einen kleinen Rempler. Aus Richtung Zylinderbank entdecken wir Öldunst im Motorraum, die Halterung eines Wasserbehälters ist gerissen. Zudem ist das Lederlenkrad stark abgenutzt, die linke Sitzwange des Fahrersitzes durchgescheuert – bei einem angegebenen Kilometerstand von 95 000 Kilometern. Kenner wissen: Bei Japan-Rückläufern ist generell Vorsicht geboten, viele Tachos sind zurückgedreht. Der Motor dreht ebenfalls – zumindest im Kaltlauf gleichmäßig. Ist eine Probefahrt

möglich? „Der Wagen ruckelt bei warmem Motor.“ Moment: Vorhin am Telefon hieß es „Ruckeln im Heißlauf“. Zudem klären wir den Anbieter darüber auf, dass es sich zweifellos um ein 92er Modell handelt, nicht wie angeboten um einen 93er. Antwort: „Dann ist das so.“ So etwas macht misstrauisch. Autowechsel: Beim weißen 300 SE W 126 (zweite Hand, 9900 Euro) gefällt uns der allgemein gepflegte Zustand. Ein Auto wie geleckert, toll! Doch im Motorraum findet sich eine seltsam eingefügte Matte, vermutlich aus Polyester, und das angeblich lückenlose Scheckheft des 300 SE (Tacho: 186 000 km) ist nur bis 155 000 ausgefüllt. Das macht die leckere S-Klasse zwar nicht zum Fingerweg-Auto, lässt aber einen Mangel an Sorgfalt vermuten. Doch auf Präzision legen Mercedes-Enthusiasten gesteigerten Wert. Inhaber Schiwy sagt, „mehr Kaufmann als Mechaniker“ zu sein. Okay. Wegen des ru-

ckelnden 400 E wolle er dessen Besitzer konsultieren, zudem seinen Werkstattmann fragen. Ein fairer Vorschlag. Insgesamt irritiert die technische Sorglosigkeit des Anbieters aber doch. Immerhin beschäftigt sich der norddeutsche Händler seit über zehn Jahren mit klassischen Mercedes. Was weiß er wirklich von der Technik und den Schwächen dieser Autos? Wir raten nicht grundsätzlich ab von einem Kauf bei Kultmobile. Wir raten nach dem Kaufstermin nur zur sorgfältigen Prüfung.

Angebot	★★★★☆
Internetauftritt	★★★★☆
Kontaktaufnahme	★★★★☆
Service vor Ort	★★★★☆
Auftritt vor Ort	★★★★☆

FAZIT Funkelnde Sterne, freundliche Atmosphäre, zu wolkige Antworten: Das Angebot von „Kultmobile mit Stern“ reizt – die Unsicherheit des Verkäufers aber auch. Genau prüfen!



URTEIL: bedingt empfehlenswert

ADRESSE
Kultmobile mit Stern
 Hauptstraße 19
 28865 Lilienthal
 Telefon 0 42 98-95 95 00
 Fax 04 21-8 07 09 34 65
 E-Mail info@kultmobile.de
 www.kultmobile.de



Echt S-Klasse, dieser weiße Riese: ein 300 SE für 9900 Euro. Zweite Hand, fast erste Sahne. Wirklich einziges Manko: eine seltsame Ausbesserung im Motorraum



Diesel-Optik und Sportwagen-Druck: Der 400 E kam aus Japan zurück, hinterlässt aber einen zwiespältigen Eindruck. Hat er wirklich erst 95 000 km hinter sich?

Druckfrisch und heiß begehrt: Am ersten Freitag des Monats kommt die neue Ausgabe von AUTO BILD KLASSIK an den Kiosk. Abonnenten sind schon mittwochs dran

Zwei Tage

früher informiert



Bei der Suche nach dem Traumwagen zählen manchmal Stunden. Den Klassik-Markt auf den nächsten Seiten lesen AUTO BILD KLASSIK-Abonnenten zwei Tage vor Kiosk-Käufern

Hamburg, 16 Grad. Die Sonne scheint, und Studentin Julia Franzen (24) bekommt leuchtende Augen, nachdem sie die aktuelle AUTO BILD KLASSIK aus dem Briefkasten gezogen hat: „Mein Traumwagen, dort steht er.“ Julia ist Abonnentin. Zwei

Tage bevor das Klassik-Heft am Kiosk liegt, wird es 11 800 AUTO BILD-KLASSIK-Kunden nach Hause geschickt. Diese Abonnenten haben nicht nur bereits die neuesten Geschichten gelesen, wenn die Druckerschwärze gerade getrocknet ist. Nein,

sie haben auch, so wie Julia, schon die Anzeigen im Markt-Teil studiert – und sind mit dem Anbieter ihres Traumwagens womöglich handelseinig

geworden. Ein Vorsprung, der nichts kostet. Zur Nachahmung empfohlen: siehe Seite 171.

So inserieren Sie selbst - **kostenlos!**

So geben Sie Ihre private Kleinanzeige im Markt von autobild-klassik.de auf: Sie registrieren sich, wählen Fahrzeugmarke und -typaus und geben die Daten zu Ausstattung und Zustand Ihres Fahrzeugs ins Formular ein. Je detaillierter Ihre Angaben, desto höher die Verkaufschancen. Fotos nicht vergessen! Schon wenige Minuten nach Eingabe ist Ihr Inserat online und kann zusätzlich in der gedruckten AUTO BILD KLASSIK erscheinen. All das kostet Sie als Privatperson keinen Cent und macht mehr als eine Million Menschen auf Ihr Auto aufmerksam!



FOTO: R. TIMM



KLASSIK-MARKT

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

ABARTH



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Abarth 1000 Monomille, EZ 01/63, Tel. 0044//02078517070, 15193524575, **Preis auf Anfrage**, (H), Großbritannien, Inserat AB09742925

AC



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

AC Ace, EZ 01/54, Tel. 0031/0625098150, **171.500 €**, (H), Niederlande, Inserat AB43520443



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

ACCobra 289, EZ 01/64, Tel. 0044/01249760686, **Preis auf Anfrage**, (H), United Kingdom, Inserat AB93315139

ALFA ROMEO



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Alfa Romeo Tipo 33/3 Sports Racer, EZ 01/69, Tel. 0044/02078517070 + 15193524575, **Preis auf Anfrage**, (H), Großbritannien, Inserat AB16203532

POWERPLUS
STRALKABINE AL 220
inkl. Beleuchtung, Handschuhe, Strahlpistole, Schutzfolie und Düsen

€ 199,-
inkl. MwSt.

POWERPLUSTOOLS GmbH
Wildeshauser Str. 83, 26197 Ahlhorn
T. 04435 91 606 77, F. 04435 91 606 81
info@powerplustools.de
www.powerplustools.de

Alfa Romeo Giulia 1600 Super, Bandtacho, DLS Automobile, EZ 07/66, 103 PS/76 KW, 95650 km, Leder, Tel. 0711/512536, **15.750 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB74263610



Alfa GTV6, Bj. 1984, 3 Liter, 197 PS, Kat, Euro1, Sperre, Sportauspuff, RH 17 Zoll, tiefer, Bilstein, Sportlenkrad, alles eingetragen, guter und ehrlicher Zustand 3., TÜV neu, **8.400 €**, Tel. 0178/1424141.



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Alfa Romeo 1900 CSS, EZ 01/57, Tel. 0031//0625098150, **Preis auf Anfrage**, (H), Niederlande, Inserat AB08078319

Alfa Romeo GT Junior 1300/2000, DLS Automobile, EZ 07/74, 143 PS/105 KW, Tel. 0711512536, **24.500 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB35268208



Alfa Romeo Spider Fastback, EZ 03/76, 109 PS/80 KW, 126000 km, Leder, Tel. 01602909277, **9.800 €**, Inserat AB23379363



Alfa Romeo Alfetta GTV 2.0 AW Delta, EZ 10/79, 121 PS/89 KW, 125240 km, Radio, **10.500 €**, Inserat AB50328234



Alfa Romeo Giulia Spider 1600 Pininfarina, EZ 01/64, 116 PS/85 KW, 97178 km, Leder, Tel. 0700835335 44, **40.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB22039232



Alfa Romeo GT Giulia Sprint Veloce, Rarität, CLASSICON Automobilmarketing KG, EZ 02/67, 109 PS/80 KW, 43200 km, Tel. 040/39870570, **24.900 €**, (H), PLZ 22457, Inserat AB73111675

Bei Oldieversicherungen kaum zu überholen

Generalagentur Norbert Warmdt
Telefon 05185 957066
Fax 05185 957067
warmdt@oldieversicherung.de
www.oldieversicherung.de



ALPINA



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Alpina B7 528i, EZ 01/79, Tel. 004306641609119, **Preis auf Anfrage**, (H), Austria, Inserat AB06485107

ANDERE



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Veritas RS, 122 PS/90 KW, Tel. 080519677920, **Preis auf Anfrage**, (H), PLZ 83233, Inserat AB12622055



Willys-Overland Model 4A Tourer, H-Kennz., EZ 07/22, 30 PS/22 KW, 66252 km, Leder, Tel. 01735797797, **17.500 €**, Inserat AB69882520

Stand der Preisforderungen: Reaktionschluss: Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Vauxhall Viva Superdeluxe, EZ 08/66, 39 PS/29 KW, 56500 km, Tel. 01734168184, **9.500 €**, PLZ 52393, Inserat AB43038673

Ziegler Feuerwehrahänger TSA 8, EZ 05/63, Tel. 075257455, **600 €**, Inserat AB73702662



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

De Lorean DMC, EZ 01/82, 3600 km, Tel. 0043/06641609119, **26.400 €**, (H), Austria, Inserat AB98228686



Amilcar C4 998, EZ 01/24, 50839 km, Tel. 0700/83533544, **36.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB84774400



Hotchkiss 411, EZ 01/35, 51347 km, Tel. 0700/83533544, **39.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB56704805



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Amphicar, 38 PS/28 KW, 31000 km, Tel. 08964/9064444, **39.900 €**, (H), PLZ 82031, Inserat AB79911272



Hudson Big Eight Saloon, EZ 01/30, 76109 km, Tel. 070083533544, **42.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB62884007



Genestini, EZ 01/28, 3162 km, Tel. 070083533544, **48.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat ABO2524404



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Bizzarrini 5300 Strada, ready for show and tour, 370 PS/272 KW, Tel. 02117888016, **Preis auf Anfrage**, (H), PLZ 40591, Inserat AB38065116



Horch, EZ 01/34, 80 PS/59 KW, 14750 km, Leder, Tel. 070083533544, **32.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB30627487



Clenet Series 1 Roadster, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/79, 163 PS/120 KW, 59500 km, Radio, Leder, Tempomat, Tel. 0031475534113, **40.950 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB58152458

ASTON MARTIN



Aston Martin Lagonda, EZ 01/78, 25600 km, Leder, Tel. 070083533544, **39.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB78669420



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Aston Martin DB5 Coupé RHD, EZ 01/63, Tel. 0044/2072253388, **Preis auf Anfrage**, (H), United Kingdom, Inserat AB58829110



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Aston Martin DB4GT DB4 Zagato Recreation, EZ 01/61, Tel. 0044/01207233525, **Preis auf Anfrage**, (H), United Kingdom, Inserat AB46314493

AUDI



Audi 90 quattro, EZ 12/85, 136 PS/100 KW, 255000 km, Scheckheft, SD, Tel. 01751691404, **8.500 €**, Inserat AB85462761



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Audi Sportquattro, 416 PS/306 KW, 73500 km, Tel. 0041/0719441311, **Preis auf Anfrage**, (H), Schweiz, Inserat AB21135668



Audi 100 2.8 E, EZ 11/90, 174 PS/128 KW, 72000 km, Radio, SD, Tel. 016092519208, **3.100 €**, Inserat AB57617885



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Audi Quattro, 416 PS/306 KW, 49700 km, Tel. 0041/0719441311, **Preis auf Anfrage**, (H), Schweiz, Inserat AB37144997

Audi 90, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/85, 116 PS/85 KW, 140000 km, 5 Zyl., Scheckheft, SD, Tel. 03516524748, **3.900 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB00150645

AUSTIN



Austin A30, Healey-Technik, EZ 07/55, 54 PS/40 KW, 80000 km, Leder, Tel. 01721899949, **13.500 €**, PLZ 64319, Inserat AB38871809

AUSTIN-HEALEY



Austin Healey 100/6, Jürgen Swoboda, EZ 07/59, 117 PS/86 KW, 91196 km, Leder, Tel. 046321543, **34.500 €**, (H), PLZ 24972, Inserat AB84370401



Austin Healey 3000 Mk.I, Vollrestaurierung, Classic Cars Dornstetten, EZ 07/60, 124 PS/91 KW, 52700 km, Leder, Tel. 074431734704, **54.900 €**, (H), PLZ 72280, Inserat AB48275663



Austin Healey Sprite mk1 Frogeye, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/60, 42 PS/31 KW, 18000 km, Tel. 02272905935, **18.650 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB55531248

René Grosse Restaurierungen

Ihr kompetenter Partner, wenn es sich um eine Teil- oder Vollrestaurierung handelt. Wir legen grössten Wert auf den Erhalt der Originalsubstanz, haben aber auch das Know how, komplette Karosserien beispielsweise nach Rennunfällen in Aluminium oder Stahl nachzufertigen.

Angefangen von den Holzarbeiten, der Motoreinstandsetzung über die Lackierung (auch in Nitro) bis zu den Sattlerarbeiten bekommen sie alles aus einer Hand.

Die Synthese aus höchstem Standard an Qualität, der inneren Verpflichtung zur originalgetreuen Restauration und kreativem Denken sichert ihrem Klassiker langfristigen Werterhalt.

Dafür stehe ich mit meinem Namen!

René Grosse



Waldstraße 34 · 14789 Wusterwitz

Telefon: +49 (33839) 71185 · Telefax: +49 (33839) 71408

E-Mail: kontakt[at]rene-grosse.com · Web: www.rene-grosse.com



Austin Seven Tourer, EZ 01/29, 2953 km, Tel. 070083533544, **9.600 €**, (H), PLZ 80997
Inserat AB83976517

Austin Healey/MG Midget Mk III Roadster, DLS Automobile, EZ 07/76, 67 PS/49 KW, 34540 km, Leder, Tel. 0711512536, **11.900 €**, (H), PLZ 70736,
Inserat AB21169997



Austin Healey 100 3.5, Rover Maschine, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 07/53, 132 PS/97 KW, Tel. 040/55503839, **39.900 €**, (H), PLZ 22529,
Inserat AB82656178

Austin Healey 3000 Mk1 BT7, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/60, 124 PS/91 KW, 10000 km, Tel. 02272905935, **42.450 €**, (H), PLZ 40591,
Inserat AB42601731



Austin Healey 100/6, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/58, Tel. 040/55503839, **46.900 €**, (H), PLZ 22529,
Inserat AB39636417

AUTOBIANCHI



Autobianchi Bianchina Transformabile Mare, EZ 01/63, Tel. 0044/02078517070 + 15193524575, **Preis auf Anfrage**, (H), Großbritannien,
Inserat AB06215895



Autobianchi Bianchina, EZ 08/69, 24 PS/18 KW, 34000 km, Tel. 071832201, **5.000 €**, PLZ 73635,
Inserat AB56693894



BENTLEY

Bentley Continental S2 Drophead Coupé by Park Ward, Pyritz Classics GmbH, Autom., EZ 07/60, 189 PS/139 KW, Leder, Tel. 06940895518, **178.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB43905221



Bentley 4 1/4 Litre Park Ward light sports Saloon, Pyritz Classics GmbH, EZ 01/37, Tel. 06940895518, **79.000 €**, (H), PLZ 60386,
Inserat AB62579045

1939 Bentley 4.25L Vanden Plas Chassis B9 MX, wurde 10/06/1939 neu an meinen Grossvater geliefert, 115.000 Meilen ab neu, originale Dokumentation, Zustand, Werkzeuge usw. **Angebote bitte ab 100.000 €**, Tel. 00 44/19 52 24 3130.

www.autobild-motorsport.de

Probe gefahren: Austin-Healey Sprite Mk I (Frogeye)



■ Ein Liter Hubraum, 44 PS. Klingt mehr nach deutschem Kleinwagen der späten 50er als nach britischem Sportler, stört aber nicht weiter: Die Papiere des gelben Roadsters weisen 660 Kilogramm Leergewicht aus. Aber ist denn überhaupt noch das originale Motörchen drin? Haube hoch, das bedeutet beim Froschaugen-Austin, dass sich das gesamte Vorderteil inklusive Kotflügel hebt – und einen wenig appetitlichen Anblick freigibt. Der kleine Vierzylinder schwitzt ordentlich Schmierstoff aus, Schuld daran ist eine undichte Ventildeckdichtung. „Wird noch erneuert“, verspricht der Anbieter und liefert die jüngere Geschichte des kleinen Gelben nach: Rundum-Restaurierung vor sechs Jahren, später Kupplung, Bremsen, Lenkung und Lichtmaschine neu. Klingt gut. Das ölige Maschinchen springt auf den ersten Knopfdruck an und setzt Gaspedalbewegungen munter um, ver-

schluckt sich allerdings dann und wann – wahrscheinlich nur eine Frage der Vergasereinstellung. Beim Bremsen zieht es den Spritzen nach rechts, und bei Lastwechsel irritiert ein Poltern von der Motoraufhängung. „Wird repariert“, sagt der Händler. Womit wir beim positiven Teil der Probefahrt wären. Rost? Fehlanzeige, oben wie unten. Spuren von Pfuscher? Nicht zu entdecken, die Restaurierung kann keine Schnell- und schmutzig-Aktion gewesen sein. Der gelbe Lack ist makellos und frei von Kratzern. Und auch der Innenraum befindet sich in einwandfreiem Zustand. Wir sitzen in einem ehrlichen Auto, auch der Preis passt genau: zu einem Sprite in der Zustandsnote Zwei minus.

Preis: 13 950 Euro
Lauffleistung: 50 585 km (abgelesen)
Standort: Gifhorn (Niedersachsen)
Anbieter: Fa. ZM Zeitmaschinen GmbH
Kontakt: 0 53 71-41 45

BMW

BMW 635 CSI Coupé, Autom., EZ 07/88, 211 PS/155 KW, 111500 km, Leder, Klima, SD, Tel. 040/766091987, **20.850 €**, (H), PLZ 21073
Inserat AB24482699



BMW 635CSI, Classic Data Zustand 2, FA Bastian Hubald, Autom., EZ 05/85, 218 PS/160 KW, 80170 km, Leder, SD, Standheizung, Tempomat, Tel. 04193/9663988, **13.900 €**, (H), PLZ 25486,
Inserat AB07833952



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

BMW 635 CSI, Group A, EZ 01/85, Tel. 05139957666, **59.900 €**, (H), PLZ 30916, Inserat AB13594536

BMW 507 Serie I, classic driver, 52000 km, Tel. 049071316454630, **Preis auf Anfrage**, (H), PLZ 74076,
Inserat AB32792449



BMW 730i, Autom., EZ03/88, TÜV 10/13, 188 PS, 234 tkm, 8fach bereift, lachssilbermet., innen Stoff blau, SD, Euro2, grüne Plakette, Zust.3, techn. 2, **1.500,- €**, Tel. 0 97 21/476 30 30, mobil 0160/90766974.

BMW 1600-2 Cabriolet, EZ 10/69, 86 PS/63 KW, Tel. 023014247, **34.000 €**, Inserat AB61489040

AUTO BILD KLASSIK
Zeitschriften-Anzeigen
 Ab 10 Euro – garantiert im Heft!
091 22-9852 21



BMW 323i (E21) Baur TC Cabriolet, EZ 08/81, 143 PS/105 KW, 147000 km, Radio, Tel. 01729032323, **12.500 €**, Inserat AB05247766

BMW 635 CSi, GARAGE 11, Autom., EZ 02/86, 185 PS/136 KW, 105447 km, AHK, Leder, Scheckheft, SD, Tel. 040/43179390, **15.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB94799474



BMW 1802, Rundleuchte, EZ 04/73, 90 PS/66 KW, 190000 km, Radio, SD, Tel. 02513796859, **5.900 €**, Inserat AB72707649



BMW 320, EZ 05/80, 122 PS/90 KW, 95000 km, Radio, CD, Tel. 0306936838, **5.900 €**, Inserat AB29538069



BMW 3.3 L, Autom., EZ 07/75, 190 PS/140 KW, 73000 km, Radio, Leder, SD, Tel. 044882314, **13.900 €**, PLZ 26655, Inserat AB82993183

BMW 316i Baur TC, EZ 07/87, 101 PS/74 KW, 142000 km, Radio, Tel. 01727576911, **4.350 €**, Inserat AB00829202

BMW 735 i Highline, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/85, 200 PS/147 KW, 86000 km, Radio, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 0031/475534113, **12.750 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB87323557




BMW 2002, EZ 06/74, 101 PS/74 KW, 125000 km, Radio, **9.900 €**, Inserat AB98231063



BMW 2002 tii, rostfrei, H-Kennz., EZ 11/74, 131 PS/96 KW, 12800 km, Tel. 01704130331, **12.900 €**, Inserat AB37842632



BMW E23, Autom., EZ 07/79, 170 PS/125 KW, 71000 km, Scheckheft, Tel. 01735385077, **50 €**, Inserat AB07187213

Der perfekte Schutz für Old- & Youngtimer!

www.otto-mathe.de



BMW 2000, Autom., EZ 05/66, 101 PS/74 KW, 150000 km, Radio, Tel. 01712338523, **5.000 €**, Inserat AB40963827



BMW Classic
shop.bmw-classic.de

 Freude am Fahren

STIMMT, ES IST EXTREM AUFWENDIG, ORIGINAL ERSATZTEILE ZU BEKOMMEN. MAN MUSS ONLINE GEHEN.

Es ist tatsächlich ganz schön mühsam, ein Original BMW Teil zu bekommen. PC einschalten, bei www.shop.bmw-classic.de das fehlende Teil bestellen, dem Kurier schon kurz danach die Tür öffnen, um das gewünschte Stück aus unseren 40.000 Positionen entgegenzunehmen. Ihre größte Anstrengung wird die Freude sein. Über das perfekt passende Original BMW Teil. Mehr unter: www.shop.bmw-classic.de

FREUDE HÖRT NIE AUF.



BMW 3er E30 M3, EZ 07/87, 194 PS/143 KW, 152428 km, Radio, Leder, **7.299 €**, Inserat AB85449361



BMW 524td, EZ 05/87, 116 PS/85 KW, 251500 km, Radio, SD, Tel. 01795313907, **2.900 €**, Inserat AB75930703



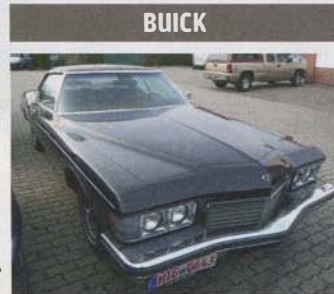
BMW 525iA, Autom., EZ 02/89, 231 PS/170 KW, 187784 km, Radio, Scheckheft, **3.200 €**, Inserat AB87531984



BMW 320i, EZ 05/90, 129 PS/95 KW, 135000 km, Radio, **5.500 €**, Inserat AB73847526



BMW 3.0 CSI, EZ 07/73, 200 PS/147 KW, 150000 km, Tel. 01728287997, **20.000 €**, Inserat AB61616552



Buick Riviera Boattail, Autom., EZ 07/73, 253 PS/186 KW, 74000 km, Leder, Klima, Tel. 03606602700, **16.899 €**, (H), PLZ 37308, Inserat AB34123136

CADILLAC

Cadillac Eldorado Biarritz, EZ 01/76, classic driver, 43200 km, Tel. 028712393020, **9.500 €**, (H), PLZ 46397, Inserat AB24497348



Cadillac Seville Elegance, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/84, 137 PS/101 KW, 60000 km, Radio, Scheckheft, Tempomat, Tel. 0031475534113, **9.500 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB41133273

CHEVROLET



Chevrolet Independence Six Sport Coupé, EZ 01/31, 50 PS/37 KW, 41659 km, Tel. 021596786919, **25.900 €**, Inserat AB96665017



Chevrolet Bel Air Super Custom, EZ 01/58, 125 PS/92 KW, 90146 km, Tel. 07008353544, **28.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB12710220

CHRYSLER



Chrysler AMC Ambassador Coupé, Autom., EZ 07/67, 280 PS/206 KW, 95000 km, Radio, Tel. 04418006808, **10.500 €**, Inserat AB17329477



Chrysler Windsor Business Coupé, Autom., EZ 07/48, 95 PS/70 KW, 9999999 km, Tel. 0177/3240953, **38.900 €**, Inserat AB01599382



Chrysler C6, EZ 01/29, 8218 km, Tel. 0700/83533544, **26.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB77443547

CITROËN



Citroën 2CV Acadiane AKDY Reiseente, EZ 03/82, 29 PS/21 KW, 124000 km, AHK, Scheckheft, Tel. 05768941177, **6.850 €**, Inserat AB15239795



Citroën 2 CV 6 Charleston, EZ 05/89, 27 PS/20 KW, 67000 km, Scheckheft, Tel. 05768941177, **9.850 €**, Inserat AB27920518



Citroën HY, EZ 09/79, 52 PS/38 KW, 95000 km, Tel. 07125937676, **12.900 €**, Inserat AB28452051

CORVETTE



Corvette C1 Cabriolet, DLS Automobile, EZ 07/61, 272 PS/200 KW, 100 km, Leder, Tel. 0711512536, **65.000 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB69726954

Corvette C3, Zeitlos Automobile, EZ 01/68, 300 PS/221 KW, 61500 km, Tel. 017623379414, **32.800 €**, (H), PLZ 09114, Inserat AB08919099



Corvette C3, H-Kennz., Autom., EZ 07/80, 230 PS/169 KW, 113442 km, Tel. 08945226666, **19.900 €**, (H), PLZ 81827, Inserat AB82695540



Corvette C1, voll restauriert, Classic Cars Dornstetten, EZ 07/59, 650 km, Tel. 074431734704, **84.900 €**, (H), PLZ 72280, Inserat AB87942082

DE TOMASO



De Tomaso Pantera, 68100 km, Tel. 0041/0719441311, **Preis auf Anfrage**, (H), Schweiz, Inserat AB31281924

CLASSIC DRIVER
WWW.CLASSICDRIVER.COM

DKW / AUTO UNION



DKW F8 Luxuscabriolet, EZ 07/39, 20 PS/15 KW, 100000 km, Tel. 067140607, **29.000 €**, Inserat AB42181211



DKW AU 1000 Sp, EZ 06/65, 54 PS/40 KW, 101010 km, Radio, Tel. 0928855415, **17.500 €**, Inserat AB10060735



DODGE

Dodge Charger 383, Autom., EZ 07/68, 209 PS/154 KW, 53060 km, Tel. 040/43179390, **42.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB72196677



Dodge Dart 270 Sedan 318 V8 LA 5.2, Autom., EZ 07/68, 230 PS/169 KW, 55000 km, Tel. 0360/602700, **6.900 €**, (H), PLZ 37308, Inserat AB99974296



Dodge WC 26 1/2 Ton, Seltenheit aus WK2, EZ 01/42, 90 PS/66 KW, 1000000 km, Tel. 0031/264278322, **26.500 €**, (H), PLZ 46446, Inserat AB79474756

FACEL VEGA



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Facel Vega Facel II, 355 PS/261 KW, 85195 km, Tel. 080519677920, **239.000 €**, (H), PLZ 83233, Inserat AB66438396

www.autobild-sportscars.de



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Facel Vega HK500, EZ 01/60, Tel. 0044/02086/147888, **Preis auf Anfrage**, (H), United Kingdom, Inserat AB17702533

FERRARI

Ferrari 328 GTS, Schuster Automobile, EZ 07/88, 269 PS/198 KW, 31700 km, Leder, Tel. 0853197800, **44.490 €**, (H), PLZ 94099, Inserat AB96922833



Ferrari Testarossa, autogalerie, EZ 03/88, 390 PS/287 KW, 9100 km, Leder, Navi, Klima, Tel. 02633475550, **69.900 €**, (H), PLZ 53498, Inserat AB90776105

FIAT



Fiat 500, EZ 03/73, 33 PS/24 KW, 4500 km, Tel. 0627177433, **7.999 €**, Inserat AB89323687

Oh Schreck,
 ein Fleck!

DropStop
 UNIVERSAL

Das Dichtungs-Additiv
www.dropstop-universal.de



Fiat 500, EZ 01/72, 29 PS/21 KW, 44000 km, Tel. 017630301789, **3.990 €**, Inserat AB01069508

Fiat X 1/9, 1. Serie, rostfrei, H-Zul., DLS Automobile, EZ 04/78, 73 PS/54 KW, 84720 km, Tel. 0711/512536, **11.950 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB72580960



Fiat 132, EZ 12/77, 111 PS/82 KW, 248000 km, AHK, Radio, CD, Tel. 020525482, **3.700 €**, Inserat AB10049273

Seit 1982
www.kleissler-automobile.de



- Sie sind auf der Suche nach einem ganz speziellen Automobil?
- Sie sind Sammler und immer auf der Suche nach Raritäten?
- Sie möchten Ihre Sammlung auflösen?
- Sie haben vor, Ihren gepflegten Klassiker zu verkaufen?

Nutzen Sie unsere langjährige Erfahrung in der Vermittlung und dem Handel mit exklusiven Fahrzeugen. Profitieren Sie von unseren internationalen Kontakten!

Fairness, Seriosität und absolute Diskretion sind unsere obersten Gebote.

Seit 1982 sind wir Ihr kompetenter Ansprechpartner für Classic-Cars.

Oldtimer fallen auf und ihr Sympathiewert ist sehr hoch. Daher sind sie auch für Unternehmen ideale Imagerträger. Als Firmenwagen im täglichen Gebrauch oder als Werbefahrzeug im Rahmen von Events.

So setzen Sie sich und Ihren Betrieb nachhaltig und gekonnt in Szene.

Wir beraten Sie gerne bei der Auswahl eines Klassikers mit den besten Chancen auf potentielle Wertsteigerungen.

Ihr Spezialist für
 exklusives Fahrvergnügen:

Reinhard Kleibler
 - Automobile -

Industriestraße 17
 79194 Gundelfingen/Freiburg
 Tel. 0761 - 70 34 00 • Fax 70 25 85
 Mobil 0172 - 768 46 00



Stand der Preisforderungen: Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Fiat 127 900 CL, EZ 04/78, 45 PS/33 KW, 104000 km, AHK, Radio, Tel. 0407224453, **3.500 €**, Inserat AB33391972



Fiat Regata 75 i.e. Adria, EZ 04/88, 75 PS/55 KW, 76000 km, Tel. 0834289866, **1.500 €**, Inserat AB46037004



Fiat Pininfarina Spider i.e., EZ 07/85, 105 PS/77 KW, 68000 km, Radio, Tel. 09834647, **12.900 €**, PLZ 91723, Inserat AB14481628



Fiat X1/9, EZ 04/76, 73 PS/54 KW, 16000 km, Radio, Leder, **11.000 €**, Inserat AB01978953



Fiat 2300 B, EZ 06/67, 105 PS/77 KW, 36000 km, Tel. 069510048, **3.999 €**, PLZ 60431, Inserat AB94040562



Fiat Dino Spider, EZ 01/69, 14500 km, Tel. 040/54801770, **72.000 €** (H), PLZ 22525, Inserat AB17251325

Fiat 128, EZ 03/72, 82 PS/60 KW, 73000 km, Tel. 062101622073869, **8.000 €**, Inserat AB28571764



Ford Sierra 2.0 GL, Autom., 2.Hd., EZ 1991, 100 PS/74 KW, 52 tkm, Scheckheft, SD, **3.900,- €**, Tel. 0171/9914212, E-Mail: u.zimmermann1@gmx.de, PLZ 72135.

Ford Mustang Fastback, Jürgen Swoboda, EZ 07/65, 175 PS/129 KW, 6862 km, Tel. 046321543, 29.500 € (H), PLZ 24972, Inserat AB29599905



Ford Mustang V8 Cabrio, Youngtimer, Bj. 1987, 54.000 Meilen, rostfreier Originalzustand, seit 20 Jahren in jetziger Hand, Euro2, grüne Plakette, TÜV/ASU neu, **6.800,- €**, Tel. 0160-7024260.



Ford Orion 1.6i, KAT, EZ 11/88, 90 PS/66 KW, 136754 km, AHK, Radio, SD, Tel. 0821419135, **888 €**, Inserat AB59739669



Ford Escort MK3, EZ 03/82, 54 PS/40 KW, 32700 km, Radio, Tel. 01623734848, **899 €**, Inserat AB15339283



Ford Transit, EZ 10/76, 69 PS/51 KW, 180000 km, AHK, Radio, Tel. 06438837383, **4.500 €**, Inserat AB96903776



Ford A, EZ 10/31, 39 PS/29 KW, 5500 km, Tel. 02026976252, **19.500 €**, Inserat AB14116134

Ford Mustang Fastback 289 GT, GARAGE 11, Autom., EZ 07/67, 224 PS/165 KW, 54443 km, Tel. 040/43179390, **32.900 €** (H), PLZ 22767, Inserat AB57166162



Ford Jackal (G.B.), EZ 01/80, 75 PS/55 KW, 42000 km, AHK, Radio, SD, Tel. 046241868, **18.700 €**, Inserat AB3014107

Probe gefahren: Borgward Isabella



Das Nachkriegsidyll ist vollkommen. Der beige Borgward wartet in der Garage eines stilreinen 50er-Jahre-Eigenheims bei Frankfurt. Gleich gegenüber: ein alteingesessener VW-Händler, in dessen Hof ein Rudel Ovale nicht auffallen würde. Fehlt nur noch Papa Hesselbach, doch der Verkäufer stammt aus dem Hier und Jetzt: „Ich träume schon lange von einem Hansa 1100, deswegen muss die Isabella weg“, sagt er. Ein Freund des Feilschens ist er auch nicht: 9500 Euro gibt der Mittvierziger als untere Preisgrenze an. Ein Karosseriecheck muss zeigen, ob sie ihr Geld wert ist. Auch ohne kosmetische Eingriffe hat sich Borgwards Beste gut gehalten: Unterboden und Schweller ohne Befund. Den Erstlack hat ein Vorbesitzer hier und damit dem Lackstift ausgebessert. Und die Kotflügel sind nicht aus Kunststoff wie so oft bei günstigen Isabellen, sondern aus Blech – zu erkennen an Rostblasen um den linken Lampentopf. Hier wartet

Arbeit, aber auch nur hier: Selbst die Scheiben- und Türdichtungen sind nach 51 Jahren nicht am Ende. Freunde der dezenten Patina werden so viel Authentizität schätzen, zumal die Isabella auch innen proper wirkt. Dass ein 60-PS-Borgward-Motor nach etwas über 170 000 Kilometern nicht schwächelt, passt ins stimmige Bild: Der kleine Vierzylinder läuft rund, brummt trocken vorsich hin und hat keine Not mit 1000 Kilogramm Leergewicht. Die Lenkradschaltung könnte allerdings etwas präziser arbeiten, und die Synchronisation des zweiten Gangs legt einen Blick ins Getriebe nahe. Wirklich schlimm ist das nicht: Kurz nach unserem Besuch war die 50er-Jahre-Garage leer – ein jugendlicher Liebhaber hatte Isabella heimgeführt.

Preis: 9800 Euro VB
 Laufleistung: 176 000 Kilometer
 Standort: Friedberg (Hessen)
 Privatanbieter

AUTO BILD KLASSIK
Zeitschriften-Anzeigen
 Ab 10 Euro – garantiert im Heft!
091 22-985221



Ford Mustang Coupé V8, H-Kennz., Dresdner Klassiker Handel GmbH, Autom., EZ 07/65, 200 PS/147 KW, 52320 km, Tel. 03516524748, **29.900 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB96005649 7



Ford Granada MK1 2600 GXL, stuurman classic cars, EZ 08/73, 140 PS/103 KW, 64000 km, Radio, Scheckheft, SD, Tel. 0031475534113, **8.950 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB30796291



Ford Capri, EZ 10/71, 75 PS/55 KW, 92000 km, Radio, Tel. 061644274, **8.500 €**, Inserat AB36144136



Ford Crestline Skyliner Coupé V8, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/54, 131 PS/96 KW, 65000 km, Radio, Tel. 0031475534113, **15.500 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB93218192



Ford Taunus 17M, EZ 06/65, 69 PS/51 KW, 99900 km, Tel. 01777616528, **2.700 €**, Inserat AB07233794



Ford Thunderbird Landau Sedan, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/68, 360 PS/265 KW, 130000 km, Radio, Scheckheft, Tel. 0031475534113, **12.950 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB47647317



Ford Taunus 17M P3, Badewanne TÜV neu, H-Zul., EZ 10/62, 54 PS/40 KW, 85600 km, Tel. 01735775627, **6.850 €**, Inserat AB18215291



Ford Mustang Fastback GT 289, Autopark Automobilhandelsges. beim Verkersamt mbh, EZ 07/67, 179 PS/132 KW, Leder, Tel. 040/256089, **34.950 €**, (H), PLZ 20537, Inserat AB09479934



Ford GT 40, EZ 01/79, 200 PS/147 KW, 703 km, Tel. 070083533544, **65.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB56098717



Ford Falcon Sprint Convertible, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/64, 166 PS/122 KW, 50000 km, Tel. 0031475534113, **27.500 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB56114571



Ford Mustang 3.3, Autom., EZ 07/65, 120 PS/88 KW, 27900 km, 6 Zyl., Leder, Tel. 03606602700, **8.999 €**, (H), PLZ 37308, Inserat AB47899332

waschen & wachsen **JETZT** ohne wasser **NEU**
KEIN WASSER - KEINE SORGEN - SET

34.90€
~~UVP 45.90€~~

Meguiar's

Nur im ausgesuchten Fachhandel erhältlich
 Teilnehmende Fachhändler auf www.meguiars.de

EINEN KOSTENLOSEN KATALOG ODER EINE PRODUKTPROBE ERHALTEN SIE AUCH UNTER 0800-6348427



Ford V8 Super deLuxe Convertible, CLASSICON Automobilmarketing KG, EZ 12/41, 86 PS/63 KW, 82700 km, Leder, SD, Tel. 040/39870570, 49.900 €, (H), PLZ 22457, Inserat AB7139246

Ford Thunderbird, Sammlerfahrzeug, ALLCARS-EU GmbH, Autom., EZ 07/57, 245 PS/180 KW, 45160 km, Leder, Tel. 022556026, **39.980 €**, (H), PLZ 53881, Inserat AB62684365



Ford Mustang V8 Cabrio, Koch Klassik Automobil GmbH, Autom., EZ 07/66, Tel. 07066941100, **39.000 €**, (H), PLZ 74078, Inserat AB68356119



Ford Mustang Fastback GT, Meilenwerk Düsseldorf, Autom., EZ 07/68, 349 PS/257 KW, 5000 km, Tel. 02272905935, **69.450 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB76711772

Ford Granada, Bauer-Automobile, EZ 04/84, 105 PS/77 KW, 40795 km, SD, Tel. 06201599088, **5.985 €**, (H), PLZ 69493, Inserat AB61940053

GLAS / GOGGOMOBIL

Uwe Staufenberg

www.goggomobil.com

FABRIKNEUE ERSATZTEILE SEIT 1984
 Tel. 071 95 / 92 05 43 - Fax 92 05 44
 Im Gollenhof 8 · 71397 Weiler zum Stein



GMC Suburban, Autom., EZ 07/60, 224 PS/165 KW, 200000 km, AHK, Tel. 01732910871, **15.500 €**, Inserat AB05839873

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss: Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Auf **Limora.com** finden Sie diese Anzeige mit Bestellfunktion:

Anklicken, Bestellen - Click and go !

Transportroller: Ein 2,5-Tonnen-Auto

- kinderleicht
 - millimetergenau
 - auf engstem Raum
 - bequem rangieren
- bis 225er Reifen
bis 305er Reifen
bis 330er Reifen

680 kg Tragkraft
79,-
89,-
99,-



mit Hebe-Hydraulik

Transport- und Aufbewahrungsständer für 4 Transportroller

- Transportroller „Solides Stahlblech“ geschweißt + geschraubt, 1/2 Tonne Tragkraft
- Fahrzeug lupfen
- Fahrzeug absetzen
- fertig

39,-
29,-



Elektronische Zündanlage

- Für fast alle Fahrzeuge
- mit spark balancing
- Formel 1 Technik für Ihr Fahrzeug
- einfache Installation
- nahezu wartungsfrei
- 4-, 6- und 8 Zylinder

ab 299,-

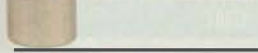


Neu frei programmierbare Zündanlage per USB für 6 und 12 Volt

Hochleistungszündspule

- mit gestecktem Zündkabel-Anschluß und ca. 2,8 Ohm Primärwiderstand

original Lucas 39,-
Nachbau 29,-



Moto-Lita-Holzlenkräder

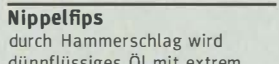
- MK3 Holzlenkrad 13", 14" und 15" je 189,-
- MK4 Lederlenkrad 13", 14" und 15" je 189,-



Die passenden Lenkradnarben für Ihr Fahrzeug finden Sie in unserem Online Shop

Der Ventilteufel (Ende der Steinzeit)

Oszillierender Ventil-Läpper 38,50
Bohrmaschine treibt den Ventilteufel an raus kommt die typische Einschiefbewegung



Nippelfips

durch Hammerschlag wird dünnflüssiges Öl mit extrem hohem Druck eingepresst. Löst jeden verklemmten, verharzten, verrosteten Schmiernippel und macht das Lager wieder gängig. **GARANTIER!** 75,-



LÜGENDETEKTOR

Kopfdichtung okay? Haarriss im Zylinderkopf? Das zeigt keine Probefahrt! Verbrennungsgase, die durch ein Leck in das Kühlsystem gelangen, sind in 1 Minute bei kaltem oder warmem Motor nachweisbar, auch kleinste und sporadisch auftretende Undichtigkeiten. Präzisionspipette, Indikatorflüssigkeit in solider Holzkiste, mit Anleitung 66,-



DAS Original-MWS-Dunlop-Speichenrad

aufwendig hartverchromt, Edelstahlspeichen

Austin Healey, MG, Triumph

- 4.5j x 14", 60 Speichen 198,-
- 5.5j x 14", 72 Speichen 249,-
- 4.0j x 15", 48 Speichen 225,-
- 4.5j x 15", 60 Speichen 229,-
- 5.5j x 15", 72 Speichen 258,-
- 5.0j x 15", Curly Hub 298,-
- 6.0j x 16", 72 Speichen 398,-



Das passende Speichenrad für Ihr Fahrzeug finden Sie in unserem Online Shop

Zoll-Sätze: Schrauben, Muttern, U-Scheiben, Federscheiben, 1/4", 5/16", 3/8"

- UNF, 800 Teile, Blechkassette, weiß verzinkt 70,-
- gelb verzinkt 70,-
- UNC, 400 Teile (lose), weiß 58,-
- BSF, 200 Teile (lose), weiß 68,-



Abgastester

Meßgenauigkeit +/- 0,5%, digitales Analysegerät zum Ermitteln des CO-Wertes bzw. zur Gemisch-Einstellung. 139,-



Nur 800 Gramm - sofort einsatzbereit, wird mit Bordspannung betrieben.

Limora pocket wrench

Absolutes Must-Have in jeder Hosentasche. Alle gängigen Schlüsselgrößen in EINEM Werkzeug, metrisch oder zöllig. 29,90



weitere Werkzeuge finden Sie in unserem Online Shop auf www.Limora.com

Nebelscheinwerfer oder Zusatzscheinwerfer

5.3/4" (13 cm) verchromt Befestigung hinten 98,-



Befestigung unten original style 98,-



Neu: große 7"-Brüder (18 cm) 148,-



Kompaktes Batterieladegerät

Für alle Typen 12 Volt-Batterien (4 bis 120 Ah) Erhaltungspuls-Ladung bewahrt die Batterieleistung und kann dauerhaft angeschlossen bleiben 29,-



Drehmomtaufsatz für gewöhnliche 1/2"-Ratsche

40-200 Nm, Speicher für 50 Werte, Anzeige: Nm - kg/cm - kg/m - ln/lb - Ft/lb, akustisches und optische Signal bei Erreichen des Messwerts (Lieferung inkl. Batterie ohne Ratsche) Präzise und justierbar 139,-



Digitales Infrarot-Thermometer

mit integriertem Laserpointer. 49,-



Temperaturbereich von -20 bis 520°C (-4 - 968°F), 9 Volt Batterie wird mitgeliefert. 49,-

Ultraleichtes Starthilfegerät

Unglaublicher Kraftprotz - macht sogar großen Dieseln Beine; autonom: ist kein Stecker dran; Lithium-Ionen Das ewige Gewürge mit Starthilfe und Kabeln, die Schlepperei von Batterien oder schweren Starthilfegeräten kann entfallen.

12 Volt, 800 Ampere Kaltstartleistung, integrierte Kabel mit Polzangen und LED-Beleuchtung, kleine Abmessung, nur 2,6 kg 236,90



Ratschenkasten

- metrisch/zöllig 41-teilig, 1/2" Antrieb 129,-
- 40-teilig, 3/8" Antrieb 83,-
- 75-teilig, 1/4" Antrieb 80,-



Inspiziersatz

5-teilig in Etui, mit Teleskoparm, starkem Magnet, LED-Leuchte und zwei Spiegeln 34,50



Die 3 Penrite Motoröl Klassiker



- Classic Light (HPR30) eines der wenigen 20W/60 Klassik-Öle 5-L-Kanister 39,- (Literpreis 7,80)
- Classic Medium (HPR40) entspricht 25W/70 5-L-Kanister 39,- (Literpreis 7,80)
- Classic 20W/50 Speziell für Fahrzeuge der 60er und 70er Jahre entwickelt 5-L-Kanister 29,80 (Literpreis 5,96)

Wir haben sie noch

- Castrol Einbereichs-Öle XL30 5 Liter 45,- (1 Literpreis 9,-)
- XXL40 4,5 Liter 45,- (1 Literpreis 10,-)
- Castrol Classic XL20W/50 Mehrbereichs-Motoröl. 4,5-L-Kanister 36,- (Literpreis 8,-)



Feinblech-Ölkannen

- 0,3 L 10,- sehen gut aus
- 0,5 L 13,- und schlabbern
- 1,2 L 15,- nicht

**Unsere neuen Kataloge !
Jetzt auch online mit
Bestellfunktion !**

Für Jaguar X300, X308 und XK8



Und hier marktführende Kataloge
für englische Klassiker bestellen:



**Brunox® Epoxy Rost-sanierung
und Grundierung mit Epoxy-
harz in EINEM Produkt**

- einfache Verarbeitung
- 7-10 mal tieferes Eindringen in die Rostporen
- Einfaches Auftragen mit dem Pinsel, der Spraydose oder Airless- oder Druckluftpistolen



30 ml Pinselflaschen	6,60 <small>22,- pro 100 ml</small>
150 ml Sprühdose	12,40 <small>8,27 pro 100 ml</small>
400 ml Sprühdose	17,40 <small>4,35 pro 100 ml</small>
100 ml Dose	11,20
250 ml Dose	18,30 <small>7,32 pro 100 ml</small>
1 Liter Dose	36,60

Victoria Gummipflege
einigt und pflegt Gummiteile
und Kunststoffober-
flächen, Reifen
etc.

65-ml-Flasche	17,- <small>26,15 pro 100ml</small>
---------------	---



Polierbänder

- „Narrow“
14 Bänder, 12 mm breit **14,-**
- „Combo“
4 Bänder, 12 mm,
3 Bänder, 20 mm und
2 Bänder, 30 mm breit **14,-**
- „Wide“
6 Bänder, 30 mm breit **15,-**

**Mehr Luster Lace
Produkte online**



Reisetasche mit MG Logo

Stabile Tasche aus synthetischem
Wildleder in braun/grün. Funktioneller
Innenausstattung mit stabilen
Reißverschlüssen, ein echter Weekender



Mit
Trolley-
funktion

59,-



Flaschenverschluss
in Schaltknüppelform.

Ein „Must Have“ für jeden
Weinliebhaber !



14,50

Feuerlöscherspray

„Auto & Bike“,
für Löschklassen
3A & 21B
580 ml



29,95

(Literpreis 51,64)

**Gehört definitiv
in jeden Klassiker!**

Picknickkorb

für 2 Personen, aus Vollweide
und Maisblatt
und Ledergriff,
Innenaus-
kleidung in
blau, Ab-
messungen:
30 x 30 x
20 cm



55,-

**Auch erhältlich:
Für 4 Personen **79,-****

Computer „Mini-Mäuse“

Mini Fahren:
• Jeden Tag
• New oder old
• Jetzt auch bei der Arbeit ...
ein MUST HAVE nicht nur für
Mini-Freaks! kabellos

NEU



als New Mini
in Weiß/Schwarz,
Rot/Schwarz
oder
Schwarz
je 44,50

als klassischen Mini
Weiß, Rot/Weiß
oder Blau/Weiß



...dazu passend
Aufklebersätze **je 3,50**

Parkschilder, 45 x 30 cm

Motiv in Metall geprägt,
verschiedene Aufschriften und
Farbkombinationen

für fast alle Fahrzeuge
erhältlich **35,-**



NEU

LIMORA

Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge

Hammerite Waxoyl - der Klassiker!

Durch seine dauerhafte Versiegelung wird Waxoyl vor allem von
Besitzern klassischer Automobile geschätzt.

Hohlraumschutzwachs

- 400 ml Sprühdose **12,-**
- (Literpreis 30,-)
- 1 Liter Kartusche **13,-**
- 2,5 Liter Patrone **29,-**
(Literpreis 11,60)
- 5 Liter Kanister **39,-**
(Literpreis 7,80)

Waxoyl Starter-Satz

Inhalt: 2,5l Patrone Hohlraumver-
siegelung, 1 Spezialschlauch,
1 Pump Sprayer,
diverse Adapter **59,-**



**Vollständige Auswahl aller Waxoyl Produkte finden Sie online
auf www.Limora.com**

Fertan Rostumwandler

Rost wird nicht überdeckt, son-
dern chemisch aufgelöst und
pulverisiert. Kann auf trockene
und nasse Flächen aufgetragen
werden und ist
unschädlich
für Kunststoff,
Gummi, Chrom
und bereits
lackierte
Flächen.

**DER Rost
„Killer“**

1-l-Flasche
30,95



Staubwedel

aus 100% extra weicher Baum-
wolle. Durch eine spezielle
Wachsbehandlung wird der
Staub aufgenommen ohne den
Lack zu verkratzen. Bezug kann
abgenommen und gewaschen
werden. Mit stabilem Holzgriff.

27,50



Auch
erhältlich
mit ein-
klappbarem
Kunststoffgriff
24,80

Flüssigwachs

für Staubwedel, 100ml **4,75**

Halbschalenhelm

im Klassik Design. Material:
Fiberglas-Composite.
Verstellbar.

NEU

Größe S
bis XXL
silbern lackiert
oder bezogen mit:
schwarzem Leder **145,-**
grünem Leder **239,-**
198,-



**Alte
Liebe
rostet
nicht!**

- Zubehör
- Werkzeug
- Öl und Fett
- Accessoires
- Bücher
- Pflege
- Verbrauchsmaterial
- Sicherheitsgurte

**438
Seiten**

Oldtimer Rallye

Das Handbuch für Fahrer und
Beifahrer, von Rolf Blaschke,
ca. 300 Seiten, ca. 150
Abbildungen, 170 x 240 mm,
gebunden, **29,90**
Sprache: Deutsch



LimoraHauptsitz

Industriepark Nord 19-21
D - 53567 Buchholz

- Jaguar: +49 (0) 26 83 - 70 61
- Triumph: 70 62
- Mini: 70 63
- MG: 70 64
- Austin Healey: 70 65

Limora Hamburg

Hauptstraße 49 /
Bl. Chaussee
22869 Hamburg-Schenefeld
Tel: +49 (0) 40 - 55 35 315

Limora Aachen

Feldstraße 41
D - 52070 Aachen
Tel: +49 (0) 241 - 55 939 0

Limora Berlin

MEILENWERK
Wiebestraße 36-37
D - 10553 Berlin
Tel: +49 (0) 30 - 25 93 92 30

Limora Düsseldorf

MEILENWERK
Harffstraße 110a
D - 40591 Düsseldorf
Tel: +49 (0) 211 - 98 471 01

Limora Stuttgart

MEILENWERK
Graf-Zeppelin-Platz 1
(Wolfgang-Brumme-Allee 55)
D - 71034 Böblingen
Tel: +49 (0) 70 31 - 306 95 10

Jaguar

Autor: Marco Guidetti, 188
Seiten mit 280 Abbildungen,
Format: 125 x 190 mm,
gebundene Ausgabe,
Sprache: Deutsch **9,94**



**weitere Bücher finden Sie
in unserem Online Shop auf
www.Limora.com**

Traumgaragen Deutschland 2.0

Mit diesem Buch ist es dem
Traumgaragen-Team ein zweites
Mal gelungen 16 private
Sammler aufzuspüren und sie
zu überzeugen, ihre Schätze
und spannenden Geschichten
für andere Menschen erlebbar
zu machen. Autor: Fritz Schmidt
jr. 240 Seiten mit 320 farbigen
Abbildungen, Format: 315 x
245 mm, gebundene Ausgabe
mit Schutzumschlag,
Sprache: Deutsch **49,89**



**„Jede Sekunde zählt“
Verbandkasten**

in nostalgischer Metalldose,
mit schönem Dekodruck, Inhalt
entspricht DIN 13164 und der
StVZO

14,95



ISO GRIFO



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Iso Grifo GL, Coachwork by Bertone., Tel. 0211/7888016, **Preis auf Anfrage**, (H), PLZ 40591, Inserat AB3470343



CLASSIC DRIVER
www.classicdriver.com

Iso Grifo Baldwin Motion LT1, EZ 01/66, 20277 km, Tel. 0044/01621879579, **Preis auf Anfrage**, (H), United Kingdom, Inserat AB76362432

JAGUAR

Jaguar 420, Autom., EZ 10/68, 186 PS/137 KW, 123000 km, Radio, Leder, SD, Tel. 0233362738, **9.000 €**, Inserat AB46075717



Jaguar MK9, Autom., EZ 07/61, 223 PS/164 KW, 100000 km, Radio, Leder, SD, Tel. 040/478830, **25.500 €**, Inserat AB25938565



Jaguar E-Type 53 V12, Meilenwerk Düsseldorf, Autom., EZ 07/73, 268 PS/197 KW, Tel. 02272905935, **69.450 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB99601967



Jaguar E-Type V12 Coupé 2+2, Classic Cars GmbH, Autom., EZ 07/71, 268 PS/197 KW, 45000 km, Leder, Tel. 04818557500, **42.000 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB88543756

Jaguar 420G RHD, Rechtslenker, CLASSICON Automobilmarketing KG, Autom., EZ 09/70, 265 PS/195 KW, 34800 km, Leder, Tel. 040/39870570, **22.900 €**, (H), PLZ 22457, Inserat AB61725691



Jaguar E-Type 52 Cabrio, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/70, 265 PS/195 KW, 10000 km, Tel. 02272905935, **63.950 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB10289231



Jaguar XJ12 Sovereign, Classic Cars GmbH, Autom., EZ 06/86, 295 PS/217 KW, 90000 km, Leder, Scheckheft, Tempomat, Tel. 04818557500, **11.500 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB11209975

Jaguar MK II 3.8, Autom., Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/61, Tel. 040/55503839, **49.900 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB08477410



Jaguar MK II 3.4, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/66, Tel. 040/55503839, **46.800 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB34453728



Jaguar E-Type Serie 3, Pyritz Classics GmbH, Autom., EZ 07/73, 272 PS/200 KW, 49600 km, Leder, Tel. 06940895518, **42.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB12397645



Jaguar E-Type S1 4.2, unrestaurierter Originalzustand, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/66, 80000 km, Tel. 03516524748, **89.000 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB78869841



Jaguar MK V 3.5 DHC, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/50, 125 PS/92 KW, Leder, Tel. 06940895518, **118.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB41812459



Jaguar MK II, Pyritz Classics GmbH, EZ 09/68, 209 PS/154 KW, 132800 km, Leder, Tel. 06940/895518, **28.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB83299307



Jaguar Mk1, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 02/59, Tel. 02272905935, **16.450 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB37565741

Probe gefahren: Mercedes 200 (W 123)



„Falls der Anbieter die Kiste loswerde ich mich mal mit dem Käufer in Verbindung setzen – vielleicht kauft der dann auch ein wenig Rost vom Werkstattboden.“ Sätze wie dieser treiben dem Verkäufer des gelben Mercedes 200 noch immer die Zornesröte ins Gesicht. Sein W 123 des Jahrgangs 1984 hat 171 000 Langstrecken-Kilometer auf dem Zähler, er besitzt ein Schiebedach, vier Kopfstützen und Wurm-Kat, und vor allem: Er ist dank pedantischer Pflege durch den Erstbesitzer in neuwertigem Zustand. „Gebt's nicht!“, maulten die Ferndiagnostiker eines W 123-Internetforums. Sie richteten Anbieter und Fahrzeug öffentlich hin (Zitat siehe oben) – und lagen daneben. Beim Besichtigungstermin ist der Werkstattboden blitzsauber: Der Benz riecht, bremsst und fährt wie 1984. Rost war dank Hohlraumkonservierung nie ein Thema. Ein paar ausgebesserte, bleistiftkopfgroße Macken fallen kaum auf;

nur die Unterkante des Heckblechs ist oberhalb des Auspuffs leicht deformiert – der einzige echte Mangel. „Ich habe das erst mal so gelassen, damit man es sieht“, sagt der Verkäufer, und bietet eine Begutachtung auf der Hebebühne an. Ansonsten zeugt das Auto von hingebungsvoller Pflege: Die Teppiche etwa hielt der Rentner zum Schutz vor Abnutzung dreifach (!) verpackt, und natürlich parkte er den Mercedes nie im Freien. Sämtliche Rechnungen seit 1984 sind vorhanden, inklusive handschriftlicher Anweisungen an die Werkstätten. Ach ja: 9900 Euro ist der Preis für Ferndiagnostiker. Alle anderen Interessenten dürfen, so sagt der Anbieter, ganz gern mit ihm verhandeln.

Preis: 9900 Euro
Laufleistung: 171000 km
Standort: Ludwigshafen am Rhein
Anbieter: H. Müller
Kontakt: 0 15 77-7 57 43 25



Jaguar XK 140 FHC RHD, DLS Automobile, EZ 02/56, 193 PS/142 KW, 30000 km, Leder, Tel. 0711512536, **64.500 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB65188146



Jaguar XK 120 FHC, Bj.54 Reference-Class, DLS Automobile, EZ 07/54, 165 PS/121 KW, 1400 km, Leder, Tel. 0711512536, **89.000 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB27188452



Jaguar XK 150 OTS Roadster, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/59, 215 PS/158 KW, 37000 km, Tel. 03516524748, **99.000 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB98154704



Jaguar E-Type 511 4.2 Coupé, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/69, Tel. 040/55503839, **39.900 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB72464279



Jaguar E-Type 511 2+2 Coupé, DLS Automobile, Autom., EZ 01/69, 265 PS/195 KW, 60850 km, Leder, Tel. 0711512536, **37.950 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB47559071



Willy's Jeep M38, Bj. 1958, H-Kennz., TÜV frei, zerlegt, restauriert, aufgebaut, Originalzust., ungeschweißt, ohne Rost, wie neu, vom Liebhaber, **15.500 €**, Tel. 0 67 03/30 07 61.



Jaguar E-Type 511 4.2 Roadster, DLS Automobile, EZ 07/71, 209 PS/154 KW, 13250 km, Leder, Tel. 0711512536, **68.900 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB98844957



Lagonda LG 45 DHC, Koch Klassik Automobil GmbH, EZ 10/36, Leder, Tel. 07066941100, **235.000 €**, (H), PLZ 74078, Inserat AB37089384



Jaguar E-Type S1 Lightweight Race, Straßen/H-Zul., DLS Automobile, EZ 12/62, 300 PS/221 KW, 2150 km, Tel. 0711512536, **99.950 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB99379551



Lamborghini Miura P400, EZ 01/73, Tel. 0037/793502270, **440.000 €**, (H), Monaco, Inserat AB46980124

AUSGEZEICHNET!

★★★★★ Testsieger Ausgabe 44/2011
 Testsieger Klassik Ausgabe 3/2012
 OLDTIMER MARKT getestet! Ausgabe 10/2011
 Testsieger MOTORRAD SEHR GUT Ausgabe 11/2010
 Ausgabe 25/2010 Räder -URTEIL- SEHR GUT Ausgabe 2/2011
 TEST-SIEGER GTÜ

DIE SPEZIALISTEN FÜR BATTERIESERVICE

... und Ihre Batterie hat mehr Leistung und ein längeres Leben

Kontakt
 Tel 0 81 21 / 22 00
 Info@kunzer.de
 www.kunzer.de

CTEK 12V
 www.ctek.com

Lamborghini Countach 25th Anniversary, autogalerie, EZ 07/90, 455 PS/335 KW, Leder, Tel. 02633475550, **146.900 €**, (H), PLZ 53498, Inserat AB29429140



Lamborghini Countach 5000 525 Anniversary, 5000 km, Tel. 02117888016, **144.500 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB63007770



Lamborghini Countach 25th Anniversary, Classic Cars GmbH, EZ 06/89, 455 PS/335 KW, 5314 km, Leder, Scheckheft, Tel. 04818557500, **138.500 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB49770925

LANCIA
Lancia Beta 2000 Spider II FL, NFK Nutzfahrzeuge, EZ 05/82, 116 PS/85 KW, Scheckheft, Tel. 04412480787, **8.750 €**, (H), PLZ 26209, Inserat AB86630892



Lancia Stratos Stradale, EZ 01/76, Tel. 0044/02078517070 + 15193524575, **Preis auf Anfrage**, (H), Großbritannien, Inserat AB73841613



Lancia Fulvia 1.3 Coupé, EZ 05/75, 87 PS/64 KW, 165500 km, **5.700 €**, Inserat AB55675628

Lancia Fulvia 1.35, Zeitlos Automobile, EZ 01/73, 90 PS/66 KW, 13920 km, Leder, Tel. 017623379414, **6.900 €**, (H), PLZ 09114, Inserat AB45325407

Stand der Preisforderungen - Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Lancia Delta HF Turbo, EZ 05/89, 132 PS/97 KW, 143200 km, SD, Tel. 01708112649, **3.000 €**, Inserat AB66820497

Lancia A112 JUNIOR, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/84, 58100 km, Tel. 040/55503839, **6.900 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB10958258

LAND ROVER



Land Rover Light, EZ 03/82, 102 PS/75 KW, 4000 km, AHK, Leder, Tel. 015773524269, **9.800 €**, Inserat AB87071543

LINCOLN



Lincoln Mark 6 Coupé, stuurman classic cars, Autom., EZ 06/81, 177 PS/130 KW, 73 km, Radio, Leder, Tempomat, Tel. 0031475534113, **29.750 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB68993062



Lincoln Continental Cabriolet, Classic Cars GmbH, Autom., EZ 05/62, 349 PS/257 KW, 67000 km, Navi, Scheckh., Temp., Tel. 04818/557500, **25.900 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB02134339

LOTUS



Lotus Elan 52 Roadster, EZ 01/73, 9868 km, Tel. 07008353544, **29.000 €**, (H), PLZ 80997, Inserat AB12883218

Lotus Elan 52, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 01/65, 140 PS/103 KW, 6000 km, Tel. 02272905935, **44.850 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB41092028

MASERATI



Maserati Ghibli Coupé, EZ 01/68, Tel. 0044/02078517070 + 15193524575, **Preis auf Anfrage**, (H), Großbritannien, Inserat AB82878919



Maserati quattroporte 4900, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/81, 280 PS/206 KW, 65000 km, Radio, Leder, Tel. 0031475534113, **12.950 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB27728777

MATRA



Matra M 530 LX, 75 PS/55 KW, 54101 km, Tel. 0031/0575564055, **9.950 €**, (H), Niederlande, Inserat AB28717766

MAZDA



Mazda RX7, EZ 04/82, 116 PS/85 KW, 220000 km, Radio, SD, Tel. 0355287840, **2.300 €**, Inserat AB36482343



Mazda RX-7Targa SA 2, TÜV/AU, EZ 07/84, 113 PS/83 KW, 106000 km, SD, Tel. 01724188983, **3.500 €**, Inserat AB96772515

MERCEDES-BENZ

„GRÜNE PLAKETTE“ für MERCEDES-BENZ W124, W201, W202, W210

Partikelminderungssystem MA 078



= kein Fahrverbot in Umweltzonen

www.sauberfahren.de / 06261-936080
Kfz- und Umwelttechnik Deißler - 74834 Elztal-Dallau

Mercedes-Benz 300 SL W107, CLASSICON Automobilmarketing KG, Autom., EZ 08/87, 179 PS/132 KW, 180400 km, Leder, Tempomat, Tel. 040/39870570, **22.900 €**, (H), PLZ 22457, Inserat AB85831050



Mercedes-Benz 319 B, Wohnmobil, EZ 11/64, 68 PS 1,9 ltr. Benzin, TÜV 08/12, Umbau 1975 Fa. Tüschler/Zürich, Schiebetüren, Dusche mit WW, Kühlschrank, 2-fl. Gaskocher etc., **VB 8.000 €**, Tel. 07525/7455.



MERCEDES 220 Cabriolet A, restauriertes Fahrzeug 2+, technisch immer perfekt da Rallyeinsätze, Farbe steinweiss, Leder blau, **135.000 €**, Tel. 0178/9099101.



Mercedes Benz 250, Autom., EZ 10/79, 140 PS, 195 tkm, SD, COL., RD/Cass., Rep. Hecksch., H-Zul., Gutachten, **VB 6.400 €**, Tel. 0172/2426238.



Mercedes 420 SEL, EZ 03/87, 3.Hd., Euro2, 204 PS, rauchsilber-met., scheckheftgepflegt, kein Wartungsstau, Classic Data-WGA, 24 Optionen, u.a. Klimaautomatik, Leder, Schiebedach, Airbag, Becker Mexico Kurier, **5.900,- €**, Tel. 0179-6309828, PLZ 91126.



Verkaufe Mercedes-Benz 300 (Adenauer), Bj. 1952, 2008/09 restauriert, Motor überholt, lt. Gutachten Note 1-2, **Preis VHS, 29.900 €**, Tel. 0175/5777020.



Mercedes Benz 1.8, Automatik, EZ 05/90, 109 PS, 94 tkm, **VB 2.900 €**, Tel. 0151/50537694.



MB 280 SE W 116, Bj. 03/73, silbergrün-met., grüne Verglasung, 2.Hd. aus Südfrankr., original & unrest. Pflegezust., ungeschw., 151 Tkm, SSD, Schalter, H-Zul., **€ 10.950,-**, Tel. 0511/3889933.



Mercedes-Benz 220 SEb Coupé, Bj. 1963, 96 tkm (Motor 0 km), TÜV neu, SSD, 4-Gang, 1983 Grundüberh., 26 Jahre „gepf. Ruhest.“ 2010/11 detaill. Wiederbeleg. u.a. mit Motor-Koplettrev., ESP erneuert, Zust. 2., **€ 23.950,- VB**, Tel. 0171/6908669.



Mercedes-Benz Coupé 500 SEC, Bj. 1990, 2-Hd., TÜV 04/13, schwarz, Leder grau, Vollausstattung, schicker und gepf. Zust., **4.500,- €**, Tel. 02925/2129, mobil 0170/2472129.



ARTHUR BECHTEL
 Classic Motors



Erfahrung und Kompetenz - Verkauf von exklusiven Oldtimern

Arthur Bechtel · Meilenwerk Region Stuttgart · www.arthur-bechtel.com · +49 (0) 70 31-30 69 52 2



Mercedes 420 SEC, EZ 03/86, TÜV 04/14, 225 tkm, 204 PS, zypressengrün-met., Olditax-WGA, **5.500,- €**, Tel. 0179 - 6 30 98 28, PLZ 91126.



Mercedes-Benz 560 SEC, 1.Hd., Autom., EZ 02/89, 279 PS/205 KW, 154000 km, org. Kühlbox, Radio, Leder, Scheckheft, SD, Sthzng., Tempomat, Tel. 017622636321, **18.900 €**,

Inserat AB65921179



Mercedes-Benz 560 SEC (C126), Autom., EZ 11/87, 279 PS/205 KW, 155000 km, Radio, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 01729032323, **12.900 €**,

Inserat AB11803304



Mercedes-Benz 190 D Kombi (Marbach), EZ 01/62, 54 PS/40 KW, 26300 km, Radio, CD, Leder, Tel. 015156900481, **22.900 €**,

Inserat AB69359355



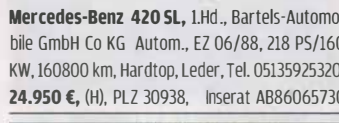
Mercedes-Benz S 500 Stretchlimousine (126), Autom., EZ 08/84, 231 PS/170 KW, 110000 km, Radio, Leder, **31.000 €**,

Inserat AB73084079



Mercedes-Benz W123 230 TE, EZ 06/85, 136 PS/100 KW, 204000 km, Radio, CD, **6.999 €**,

Inserat AB83684998



Mercedes-Benz 420 SL, 1.Hd., Bartels-Automobile GmbH Co KG Autom., EZ 06/88, 218 PS/160 KW, 160800 km, Hardtop, Leder, Tel. 05135925320, **24.950 € (H)**, PLZ 30938, Inserat AB86065730



Mercedes-Benz 230 TE, Autom., EZ 07/81, 139 PS/102 KW, 230000 km, AHK, Radio, Tel. 01719386824, **11.200 €**,

Inserat AB10847294



Mercedes-Benz 250 CE/8, EZ 08/71, 150 PS/110 KW, 190000 km, AHK, Radio, Leder, Scheckheft, Tel. 01722347255, **9.999 €**, Inserat AB86301586

Mercedes-Benz 500 SL, FineClassicCars GmbH, Autom., EZ 07/81, 241 PS/177 KW, 65900 km, Leder, Scheckheft, Tel. 02222978043, **33.900 € (H)**, PLZ 53332, Inserat AB62088485



Mercedes-Benz 300 SL W198 Flügeltürer, Classic Cars GmbH, EZ 04/56, 215 PS/158 KW, 67000 km, Leder, Tel. 04818557500, **589.000 € (H)**, PLZ 25746, Inserat AB52753481



Mercedes-Benz 220 S Ponton, EZ 06/57, 109 PS/80 KW, 175000 km, Radio, Tel. 028234198020, **17.950 €**,

Inserat AB31296113



Mercedes-Benz 319, EZ 11/64, 68 PS/50 KW, 52200 km, Tel. 075257455, **8.500 €**,

Inserat AB20621272



Mercedes-Benz 380SE, Autom., EZ 02/82, 204 PS/150 KW, 200000 km, Radio, Leder, SD, Tel. 0891571426, **3.330 €**,

Inserat AB35580466

Mercedes-Benz 280 SE W 116, Classic Cars GmbH, EZ 03/77, 185 PS/136 KW, 59000 km, Leder, SD, Tel. 04818557500, **19.500 € (H)**, PLZ 25746, Inserat AB27280960



Mercedes-Benz O 319, Jürgen Swoboda, EZ 05/65, 54 PS/40 KW, 65000 km, Tel. 046321543, **55.000 € (H)**, PLZ 24972, Inserat AB55405324

Mercedes-Benz 300 SL Typ 107, EZ 04/86, autogalerie, Autom., EZ 04/86, 179 PS/132 KW, 91500 km, weiß, Leder blau, Tempomat, Tel. 02633475550, **29.899 € (H)**, PLZ 53498, Inserat AB13369274



Mercedes-Benz 220Sb W111, EZ 07/64, 110 PS/81 KW, 79000 km, Tel. 01602638785, **12.500 €**,

Inserat AB80032015

Stand der Preisfindungen: Redaktionsabschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



Mercedes-Benz 280 SE/8, Autom., EZ 07/69, 160 PS/118 KW, 181500 km, Radio, Scheckheft, Tel. 061871603, **8.500 €**, Inserat AB05979219



Mercedes-Benz 170 V, Faltdach, Classic Cars GmbH, EZ 05/52, 52 PS/38 KW, 56000 km, Tel. 04818557500, **29.500 €** (H), PLZ 25746, Inserat AB78300446



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabrio, Autom., Leiseberg Automobile GmbH, EZ 11/70, 200 PS/147 KW, Klima, Leder, Tel. 040/8009040, **111.000 €** (H), PLZ 22549, Inserat AB87426771

Mercedes-Benz 190 SL, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/57, 105 PS/77 KW, Leder, Tel. 06940895518, **125.000 €** (H), PLZ 60386, Inserat AB35672014



Mercedes-Benz 250, Autom., EZ 04/72, 131 PS/96 KW, 144400 km, Radio, Leder, **6.400 €**, Inserat AB16439326



Mercedes-Benz 300SE Coupé W112, Autom., EZ 03/63, 155 PS/114 KW, Radio, Leder, SD, Tel. 0236268202, **38.000 €**, Inserat AB43570651



Mercedes-Benz 450 SE, Autom., EZ 04/78, 224 PS/165 KW, 138500 km, Radio, Leder, Scheckheft, SD, Tel. 015114478660, **9.999 €**, Inserat AB04025444



Mercedes-Benz 280 SE/8, Autom., EZ 07/70, 160 PS/118 KW, 180000 km, Radio, Tel. 04023880917, **9.900 €**, PLZ 20097, Inserat AB24489870



Mercedes-Benz 300TD, EZ 06/79, 80 PS/59 KW, 189000 km, AHK, Tel. 01771428990, **5.950 €**, Inserat AB13009015



Mercedes-Benz 200 D Universal, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 03/65, 54 PS/40 KW, 2000 km, Tel. 03516524748, **29.000 €** (H), PLZ 01099, Inserat AB72574667



Mercedes-Benz Ponton 220 S Coupé, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/59, Tel. 040/55503839, **49.900 €** (H), PLZ 22529, Inserat AB73047828



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 W 111 Cabriolet, Classic Cars GmbH, Autom., EZ 05/71, 200 PS/147 KW, 99000 km, Leder, Tel. 04818557500, **85.000 €** (H), PLZ 25746, Inserat AB61470118



Mercedes-Benz Ponton 220a Limousine, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/56, Tel. 040/55503839, **36.800 €** (H), PLZ 22529, Inserat AB16659871



Mercedes-Benz 170 SD Pick up, Pyritz Classics GmbH, EZ 12/53, 39 PS/29 KW, Tel. 06940895518, **56.000 €** (H), PLZ 60386, Inserat AB47627896



Mercedes-Benz 220 Cabriolet A, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/52, 80 PS/59 KW, 27626 km, Tel. 03516524748, **110.000 €** (H), PLZ 01099, Inserat AB11891989



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Cabriolet, Classic Cars Dornstetten, Autom., EZ 07/71, 200 PS/147 KW, 72000 km, Leder, Tel. 074431734704, **149.900 €** (H), PLZ 72280, Inserat AB97171770



Mercedes-Benz 280 SEL 4.5, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/72, 197 PS/145 KW, 95150 km, Radio, Tel. 0031475534113, **12.500 €** (H), PLZ 41334, Inserat AB26473958



Mercedes-Benz 280 SE 6.3, Einzelstück, Koch Klassik Automobil GmbH, Autom., EZ 09/70, Leder, Tel. 07066941100, **111.630 €** (H), PLZ 74078, Inserat AB07318658



Mercedes-Benz 240 TD, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/84, Tel. 040/55503839, **14.900 €** (H), PLZ 22529, Inserat AB37730950



Mercedes-Benz 300d Adenauer, Pyritz Classics GmbH, EZ 01/59, 160 PS/118 KW, Tel. 06940895518, **59.000 €** (H), PLZ 60386, Inserat AB44807967



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 W 111 Coupé, Classic Cars GmbH, Autom., EZ 04/71, 200 PS/147 KW, 13000 km, Leder, SD, Tel. 04818557500, **39.500 €** (H), PLZ 25746, Inserat AB58661489



Mercedes-Benz 280 C, Autom., EZ 01/78, 2.Hd., 115 kW, 128 tkm, Scheckh., ZV, SD, Velours, Radio Mexico, Nichtraucher, TÜV, H-Kennz., 4 Alu extra, **8.600 €**, Tel. 0211/74 48 48, PLZ 40599.



Mercedes-Benz 350 SE W116, H-Kennz., Autom., EZ 03/74, 200 PS/147 KW, 150000 km, Radio, SD, Tel. 01773764446, **12.350 €**, Inserat AB55439306



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé, Autom., EZ 08/70, 200 PS/147 KW, 117000 km, Radio, Leder, Scheckheft, **39.500 €**, Inserat AB81645351

AUTO BILD KLASSIK
Zeitschriften-Anzeigen
 Ab 10 Euro – garantiert im Heft!
091 22-985221



Mercedes-Benz 250 SE W 108, Bauer-Automobile, EZ 06/67, 150 PS/110 KW, 85400 km, Tel. 06201599088, **14.985 €**, (H), PLZ 69493, Inserat AB02953862



Mercedes-Benz 220 SE Cabriolet, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/64, 120 PS/88 KW, 90000 km, Radio, Tel. 0031475534113, **47.500 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB5565087



Mercedes-Benz 230 SL, Pyritz Classics GmbH, Autom., EZ 10/64, 150 PS/110 KW, Tel. 06940/895518, **59.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB05704418

Mercedes-Benz 280 SL, Leseberg Automobile GmbH, Autom., EZ 09/68, 170 PS/125 KW, Tel. 040/8009040, **42.500 €**, (H), PLZ 22549, Inserat AB87265419



Mercedes-Benz 250 SE Coupé, stuurman classic cars, Autom., EZ 06/67, 150 PS/110 KW, 70000 km, Radio, CD, Leder, SD, Tel. 0031475534113, **22.500 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB97462657



Mercedes-Benz 280SE/Cabrio, Leseberg Automobile GmbH, Autom., EZ 10/69, 177 PS/130 KW, 97204 km, Leder, Tel. 040/8009040, **105.000 €**, (H), PLZ 22549, Inserat AB36381312



MG GT, EZ 05/72, 95 PS/70 KW, 172000 km, Radio, CD, SD, Tel. 07056927581, **7.800 €**, Inserat AB40876309



MG B GT, EZ 07/69, 95 PS/70 KW, 90000 km, Tel. 091838370, **11.600 €**, Inserat AB82863479



MG B Roadster, EZ 06/77, 82 PS/60 KW, 105000 km, **9.250 €**, Inserat AB06634129



MGA 1500, EZ 07/56, 68 PS/50 KW, 77000 km, Tel. 01735664602, **23.500 €**, Inserat AB31034171



MG A Kompressor, EZ 01/60, 122 PS/90 KW, Tempomat, **38.950 €**, Inserat AB12668381



MG B, EZ 07/80, 63 PS/46 KW, 49700 km, Radio, Tel. 015118747059, **12.000 €**, Inserat AB08050780

Wenn auch Ihr Fahrzeug bestehend ist:

STIELOW 60 years DRY YOUR CAR

Sorgen Sie dafür, dass es so bleibt.

Investieren Sie zur Verhütung von Rost und Korrosion in einen STIELOW-Luftentfeuchter ab € 497,- frei Haus. Mit dieser Maßnahme erreichen Sie, was keine noch so gute Rostschutzmaßnahme auf Dauer alleine sichern kann – **Sie verhindern das Rosten.** Korrosionen entstehen nicht nur durch Feuchtigkeit auf der Straße, sondern hauptsächlich durch Feuchtigkeit in der Luft – die jeden noch so kleinen Hohlraum erreicht und dort zerstörerisches Schwitzwasser bildet. STIELOW-Luftentfeuchter sind in 25 verschiedenen Gerätetypen für jede Raumgröße lieferbar – alu-frame-tec-Ausführungen sind Standard **Aufbewahrung im Sack erledigt sich! Keine Importware – keine Kunststoffgehäuse!** STIELOW das heißt: 60 Jahre feinste Maschinenbautradition. **Made in Germany** **Setzen Sie einen STIELOW-Luftentfeuchter ein, sorgen Sie dafür dass Ihr "Klassiker" auch in 20 Jahren noch der Schönste sein wird, wo immer man Sie mit ihm sieht.**

STIELOW GMBH
 Maschinen- und Apparatebau
 Geschäftsbereich Luftentfeuchtung
 Werk Limburg, Industriestr. 2 - 4
 65614 Beselich - Obertiefenbach
 Tel. 06484 / 91210 Fax / 912150

e-mail: info@stielow.net
www.stielow.net

STIELOW

BUNDESWEIT VOR ORT!
 Für 60 Jahre Vertrauen danken wir unseren Kunden.



MG YB Saloon, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 11/52, Tel. 040/55503839, **22.900 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB57296105



MG B Roadster, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/72, Tel. 040/55503839, **16.500 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB68665395

Das Urgestein unter den Additiven!

MATHE

www.otto-mathe.de



MG GT MK3, www.alltagsklassiker.de, EZ 09/74, 101 PS/74 KW, 92062 km, Tel. 015123525252, **13.900 €**, (H), PLZ 53113, Inserat AB94117660



MG TC, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 05/47, 54 PS/40 KW, 82543 km, Tel. 02272905935, **34.850 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB16171006

MG B, Jürgen Swoboda, EZ 07/73, 95 PS/70 KW, Tel. 046321543, **12.500 €**, (H), PLZ 24972, Inserat AB81956667



MGA Cabrio Mk1, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/61, 86 PS/63 KW, 30000 km, Tel. 02272905935, **31.800 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB70049263



MG Midget, stuurman classic cars, EZ 06/68, 65 PS/48 KW, 12000 km, Radio, Leder, Tel. 0031/475534113, **8.950 €**, (H), PLZ 41334, Inserat AB66513879

Stand der Preisforderungen - Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



MG TD MkII Special Brooklands Racer, DLS Automobile, EZ 07/53, 75 PS/55 KW, 500 km, Scheckheft, Tel. 0711512536, **49.950 €** (H), PLZ 70736, Inserat AB15149542



MG TC Roadster, DLS Automobile, EZ 07/48, 54 PS/40 KW, 2550 km, Leder, Tel. 0711512536, **39.900 €** (H), PLZ 70736, Inserat AB55671329

MINI



Mini 1100 Special, EZ 01/76, 45 PS/33 KW, 150000 km, Tel. 0302153685, **3.500 €**, Inserat AB42135232

Mini Clubman Estate, EZ 05/77, 41 PS/30 KW, Tel. 01708112649, **1.500 €**, Inserat AB10246977



Mini Cooper S, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 03/65, 77 PS/57 KW, 10000 km, Tel. 02272905935, **30.650 €** (H), PLZ 40591, Inserat AB86507341



Mini Cooper 5 Original Mark 1, vollrestauriert, Classic Cars Dornstetten, EZ 04/67, 77 PS/57 KW, 4000 km, Tel. 074431734704, **24.900 €** (H), PLZ 72280, Inserat AB17857828

MITSUBISHI



Mitsubishi L300, Wohnmobil, EZ 10/83, 65 PS/48 KW, 135000 km, Radio, CD, Stzhg., Tel. 0208372560, **4.950 €**, Inserat AB23868962

MORGAN

Morgan Plus 8, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 03/70, 156 PS/115 KW, 2500 km, Tel. 02272905935, **54.450 €** (H), PLZ 40591, Inserat AB12088597



Morgan 4/4, sehr gepflegt, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 12/89, 97 PS/71 KW, 49590 km, Tel. 03516524748, **33.900 €** (H), PLZ 01099, Inserat AB65015145

MORRIS



Morris Minor Sports 1932, Vorkriegs-Roadster, H-Kennz., EZ 01/33, 20 PS/15 KW, 9999 km, Leder, Tel. 01735797797, **16.900 €**, Inserat AB70300967

NISSAN / DATSUN



Nissan 280 ZX Targa, EZ 01/81, 147 PS/108 KW, 108945 km, Tel. 01622387848, **8.490 €**, PLZ 64319, Inserat AB97121490



Datsun 240Z, www.alltagsklassiker.de, EZ 06/73, 131 PS/96 KW, 95500 km, Tel. 0151/23525252, **22.900 €** (H), PLZ 53113, Inserat AB85281271



Datsun 240 Z, www.alltagsklassiker.de, Autom., EZ 07/73, 131 PS/96 KW, 83900 km, Tel. 0151/23525252, **17.900 €** (H), PLZ 53113, Inserat AB06741551

Nissan Bluebird SLX, Carracho Classics, EZ 03/90, 105 PS/77 KW, 108000 km, Tel. 04131/9952214, **1.390 €** (H), PLZ 21339, Inserat AB03310582

NSU



NSU 1200 C Typ 77, EZ 06/71, 54 PS/40 KW, Tel. 01721765693, **1.900 €**, Inserat AB33452433



NSU Brixner Spider, EZ 01/72, 131 PS/96 KW, Tel. 004316160456, **49.800 €** (H), Österreich(H), Inserat AB71807073

CLASSIC DRIVER

WWW.CLASSICDRIVER.COM

OPEL

POWERPLUS TOOLS

PP-T 0009
MOBILES SANDSTRAHLGERÄT 45 LITER

inkl. Maske, Trichter, Pistole (Kugelhahn) und Düsen

€ 139,-

inkl. MwSt.



POWERPLUSTOOLS GmbH
Wildeshauser Straße 83, 26197 Ahlhorn
Tel. 04435 91 606 77, Fax 04435 91 606 81
www.powerplustools.de



Opel Kadett B Caravan, EZ 02/73, 50 PS/37 KW, 169000 km, Tel. 01706026119, **3.200 €**, Inserat AB75591747



Opel Rekord L, Autom., EZ 04/77, 75 PS/55 KW, 96000 km, Tel. 015112505148, **3.400 €**, Inserat AB74526507



Opel Kadett A, EZ 06/65, 54 PS/40 KW, 65000 km, Tel. 01718311085, **7.000 €**, Inserat AB93650975



Opel Kadett C-City, EZ 05/79, 54 PS/40 KW, Tel. 047041627, **4.400 €**, Inserat AB31996139



Opel Manta, EZ 12/77, 90 PS/66 KW, 54591 km, Radio, Scheckheft, Tel. 053347176, **12.500 €**, Inserat AB21686269



Opel Manta B, EZ 07/86, 184 PS/135 KW, 3000 km, Radio, Leder, Navi, Scheckheft, **42.000 €**, Inserat AB23011798



Opel Rekord Olympia P2, EZ 02/63, 50 PS/37 KW, Tel. 046023359890, **999 €**, Inserat AB80935377

Gestohlen oder unterschlagen?

GPS - Satellitenortung / GSM - Ortung

- weltweite GPS - Satellitenortung: Kfz, LKW, Motorrad, Boot, Wohnmobil, Baumaschine uvm., auch in Tiefgaragen oder Containern
- doppelte Sicherheit durch zwei unabhängig voneinander laufenden Ortungsverfahren (GPS - / GSM - Sendemast)
- GSM - Ortung ohne Satellitenempfang möglich
- internationale GSM - Karte
- integrierter Bewegungssensor
- eingebauter Lithium-Ion Akku
- Installation vor Ort oder in einer unserer Vertragswerkstätten
- eingebauter Speicher zur Aufzeichnung der letzten Fahrtstrecke
- eigenes Trackingportal zur Erfassung der Route, Ruhezeiten und Standorte (für LKW und Baumaschinen)
- nicht sichtbarer Einbau, da Streichholzschachtelgröße
- nach Diebstahl und Sicherstellung werden wir Ihr Fahrzeug rückerufen
- **Service rufnr.:** +49 172 1855116



**Vertriebspartner
gesucht !**

**Schützen Sie
Ihre Wertgegenstände,
bevor es zu spät ist!**



Baden-Württemberg
RSL GmbH
72770 Reutlingen
Tel.: 07121-970911
info@rsl-gmbh.com

Bayern
Fa. Schürer
81829 München - Trudering
Tel.: 089-42 45 77
info@schuller-muenchen.de

Bayern
HK-Engineering GmbH
82398 Polling
Tel.: 0881-9256090
info@hk-engineering.com

Hamburg
Intratec Warenhandels GmbH
22339 Hamburg
Tel.: 040-538092-919
info@intratec-hh.de

Hessen
MW Sportive GmbH
60596 Frankfurt
Tel.: 069-9622100
info@autoweiland.de

Koblenz/Montabaur
Michael Menke
56249 Herschbach
Tel.: 02626 - 9267216
michaelmenke1@aol.com

Niedersachsen / Sachsen-Anhalt
Kasoerek s Security Concept
38458 Velpke
Tel.: 05361-7021205
mk@ksc-concept.de

Nordrhein-Westfalen
Automobil-Museum Dortmund
44265 Dortmund - Wellinghofen
Tel.: 0231 - 4756979
info@oldiemuseum.de

Schleswig-Holstein
Classic Cars GmbH
25746 Heide
Tel.: 0481-8557500
vogt@motorwagen.com

Thüringen
Expert Media Mobil
99096 Erfurt
Tel.: 0361- 340730
info@mediamobil.expert.de

Vertrieb: Limora Oldtimer GmbH & Co. KG, www.limora.com, limora@limora.com



Schweiz
Österreich
Spanien
Niederlande

IMBU Security GmbH,
Unterweger Ortungstechnik,
IMBU Security SL,
Zorin Holding B.V.,

8542 Wiesendangen,
8753 Fohnsdorf,
07015 Palma de Mallorca,
6135 KH Sittard,

+41 (0)52 338 20 14,
+43 (0)664 45 00 402,
+34 682 787 077,
+31 .46 .420 4900,

www.imbu-security.ch
www.imbu-protect.at
www.imbu.es
mart.zelissen@t-online.de



Opel Kadett B, EZ 10/72, 60 PS/44 kW, 106700 km, Radio, Tel. 021813926, **5.500 €**,
Inserat AB69368165



Opel Ascona, EZ 11/83, 75 PS/55 kW, 158000 km, Radio, Tel. 05131455220, **1.250 €**,
Inserat AB03397796

Opel Commodore B 2.5S, Carracho Classics, EZ 09/73, 116 PS/85 kW, 127700 km, Tel. 04131/9952214, **2.990 €**, (H), PLZ 21339,
Inserat AB97874837



CLASSIC DRIVER
WWW.CLASSICDRIVER.COM

Opel Admiral A 2.6, EZ 01/65, Tel. 049040/4503430, **9.500 €**, (H), PLZ 20148,
Inserat AB86080913

Opel Ascona CLS, EZ 12/88, 75 PS/55 kW, 105280 km, Radio, Tel. 01745449908, **1.500 €**,
Inserat AB05175999



Bitter SC 3.9, EZ 01/85, 209 PS/154 kW, 56000 km, Radio, Leder, **27.500 €**, Inserat AB48900161



Opel Ascona CLS, KATO mobile 24 GmbH, Autom., EZ 11/86, 82 PS/60 kW, 186500 km, Tel. 06201/259030, **950 €**, (H), PLZ 69469,
Inserat AB89863294

Bitter SC, Pritz Classics GmbH, Autom., EZ 09/82, 179 PS/132 kW, 134000 km, Tel. 06940895518, 27.500 €, (H), PLZ 60386, Inserat AB40613771



Opel Kadett A L, GARAGE 11, EZ 12/64, 39 PS/29 kW, 31821 km, Tel. 040/43179390, **8.900 €**, (H), PLZ 22767,
Inserat AB83209886

Opel Manta A, EZ 08/71, 68 PS/50 kW, 43300 km, Radio, Tel. 09314676998, **6.000 €**,
Inserat AB95860762

OLDSMOBILE

Oldsmobile Cutlass 2 door Hardtop, Autom., EZ 07/65, 276 PS/203 kW, Leder, Tel. 040/256089, **23.950 €**, (H), PLZ 20537, Inserat AB35457288



Oldsmobile Cutlass, stuurman classic cars, Autom., EZ 02/72, 245 PS/180 kW, 86000 km, Radio, CD, Tel. 0031475534113, **22.500 €**, (H), PLZ 41334,
Inserat AB69392374

PEUGEOT



Peugeot 203 Limousine SSD, DLS Automobile, EZ 12/51, 42 PS/31 kW, SD, Tel. 0711512536, **14.950 €**, (H), PLZ 70736,
Inserat AB17864044



Peugeot 504 V6 Cabriolet, Classic Cars Dornstetten, EZ 12/75, 136 PS/100 kW, 132000 km, Tel. 074431734704, **28.900 €**, (H), PLZ 72280,
Inserat AB32929928

PLYMOUTH



Plymouth Cuda/Barracuda, EZ 02/74, 303 PS/223 kW, 41112 km, **27.500 €**,
Inserat AB40538520

PONTIAC

Pontiac Catalina, Autom., EZ 07/64, 265 PS/195 kW, 67000 km, Tel. 017624667640, **16.990 €**,
Inserat AB06234796

PORSCHE

Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé, Sammlerfahrzeug, Fine Classic Cars GmbH, EZ 08/88, 56900 km, Leder, Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 02222978043, **56.500 €**, (H), PLZ 53332,
Inserat AB20588739



Porsche 911 Carrera Cabrio, American and German Classic Cars, EZ 05/89, 218 PS/160 kW, 136539 km, Leder, Tempomat, Tel. 04343605474, **38.911 €**, (H), PLZ 24321,
Inserat AB86496582

Porsche 924 S Targa, DLS Automobile, EZ 03/86, 150 PS/110 kW, 128500 km, Servo, G-Kat, AHK, SD, Tel. 0711512536, **9.950 €**, (H), PLZ 70736,
Inserat AB44213096

Probe gefahren: Toyota Celica Supra



■ Obwohl die Preise für seinen Nachfolger mit Turbo-Motor anziehen, spielt der Celica Supra immer noch die Rolle des Underdogs. Nahe Hamburg finden wir ein Exemplar von 1985, den Typ mit stylischem Fließheck und zeitgeistigen Schlaufen – ohne TÜV, ein Schweden-Reimport für nur 3000 Euro. Echt supra, das Angebot?

Erster Schock: Die Sushi-Corvette hat 285 000 Kilometer auf dem Tacho und musste schon die ein oder andere Nachlackierung über sich ergehen lassen. „Für 500 Euro bekommt der ne Plakette. Können wir machen“, bietet der Händler an. Mal sehen, wie er fährt. Unter der langen Haube arbeitet der kettengetriebene 2,5-Liter-V6, ein alter Bekannter aus dem Land Cruiser. Der ist zwar kein Athlet wie der 30 PS stärkere Doppelnocker, dafür aber robuster. Fast 200 000 Kilometer hat das Austauschaggregat runter, sein Leben aber längst nicht ausgehaucht. Wei-

teres Plus für den Toyota: kein Rost am Unterboden – dank Zusatzkonservierung. Die war Standard in Schweden. Trotzdem blüht es um die Tankklappe heftig. Auch die Heckklappe ist porös. Und die Motorhaube ist vermutlich aufgrund eines Politurunfalls ermattet. Pluspunkte sammelt der Supra-Innenraum im Science-Fiction-Stil der 80er: Der skurrile Blinkbirnen-Drehzahlmesser funktioniert ebenso gut wie das kurzweilige LCD-Mäusekino, außerdem surren E-Schiebedach und E-Fenster wie vor 27 Jahren. Nichts ist gerissen oder abgelebt. Als hätte jemand den Tacho gedreht – nach oben. Ein leckerer Anblick, der über die anstehenden Karosseriearbeiten hinweghilft.

Preis: 2999 Euro
Laufleistung: 285 000 km
Standort: Lüneburg (Niedersachsen)
Anbieter: Fa. Carracho Classics
Kontakt: 01 78-5 22 01 00

AUTO BILD KLASSIK Zeitschriften-Anzeigen

Ab 10 Euro – garantiert im Heft!

091 22-985221



Porsche 928 54, GARAGE 11, Autom., EZ 05/90, 320 PS/235 KW, SD, Tempomat, Tel. 040/43179390, **28.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB63714420



Porsche 911 Turbo (930), EZ 01/79, 300 PS/221 KW, 97940 km, Leder, SD, Tel. 040/43179390, **45.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB7110471



Porsche 964 C2 Targa, EZ 05/90, 250 PS/184 KW, 219000 km, Radio, CD, Leder, Schekheft, Tempomat, Tel. 01777558268, **27.000 €**, PLZ 50739, Inserat AB09507194



Porsche 914/6 2.8 RSR TwinSpark, Rennfzg., Straßenzul./H, DLS Automobile, EZ 07/70, 292 PS/215 KW, 36000 km, Tel. 0711512536, **74.900 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB34237986



Porsche 911 RSR, Rennwagen Gruppe H, American and German Classic Cars, EZ 07/79, 359 PS/264 KW, 5000 km, Tel. 04343605474, **125.000 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB11331562



Porsche 928 Automatik 54, A. Fein Automobile, EZ 02/90, 320 PS/235 KW, 82700 km, Tempomat, Tel. 06203181494, **23.900 €**, (H), PLZ 68526, Inserat AB01289738



Porsche 911 T, vollrestauriert, Fine Classic Cars GmbH, EZ 10/73, 131 PS/96 KW, 4500 km, Leder, Tel. 02222978043, **56.500 €**, (H), PLZ 53332, Inserat AB73858731



Porsche 356 C Coupé, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/65, 75 PS/55 KW, Leder, Tel. 06940895518, **58.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB27315851



Porsche 911 2.4 T Coupé, DLS Automobile, EZ 07/73, 131 PS/96 KW, Tel. 0711512536, **42.911 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB86486744



Porsche 911 SC Coupé, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/79, 179 PS/132 KW, 137000 km, SD, Tel. 03516524748, **25.900 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB30598956



Porsche 911 Turbo (930), H-Zul., Classic Cars GmbH, EZ 02/80, 300 PS/221 KW, 68000 km, Leder, Tel. 04818557500, **34.500 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB40276742



Porsche 911 S 2.7, Chrommodell, H-Kennz., autogalerie, EZ 07/75, 175 PS/129 KW, 140000 km, Leder, Tel. 02633475550, **32.900 €**, (H), PLZ 53498, Inserat AB47833171

BRUNOX[®] epoxy

pat. **Roststopp + Grundierer** in Einem!

Kein Abwaschen mit Wasser! Kein Anschleifen!

- Hervorragendes Kriechvermögen in die Rostporen! ➤ Keine Pinselspuren!
- Enthält Epoxyharze, kein zusätzlicher Primer erforderlich ➤ Unbeschränkt lagerbar!

Club-Vorstand kann ein kostenloses Muster anfordern bei:
BRUNOX Korrosionsschutz GmbH, 85001 Ingolstadt, Tel. 0841/96129-04, Fax -13 oder
BRUNOX AG, CH-8732 Neuhaus / SG, Tel. +41 / 055 285 80 80, Fax -81, Info: www.brunox.com

erhältlich bei: **CONRAD, CARLOFON, Seifo, Limora, Wessels + Müller AG**



Porsche 356 C Coupé 64 Disk Brake, DLS Automobile, EZ 07/64, 125 PS/92 KW, 7000 km, Tel. 0711512536, **74.356 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB62597825

Porsche 356 BT 6 1600 S, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/63, 90 PS/66 KW, Leder, Tel. 06940895518, **100.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB23107677

Porsche 928, Kultmobile mit Stern, Autom., EZ 12/89, 320 PS/235 KW, 89000 km, Leder, Schekheft, Tel. 04298959500, **19.900 €**, (H), PLZ 28865, Inserat AB61002946



Porsche 911 Carrera Coupé, letztes Produktionsjahr, American and German Classic Cars, EZ 06/89, 218 PS/160 KW, 131954 km, Leder, Schekheft, SD, Tempomat, Tel. 04343605474, **44.911 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB92337000

Einzelfertigung von Fahrwerkskomponenten für Young- und Oldtimer

Fahrwerksfedern

Wir fertigen für Sie alle Teile der nebenstehenden 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.

Fahrwerksstabilisatoren

Fahrwerke und Stoßdämpfer

Kontakt und Anfragen per e-mail an:
info@h-r.com

H&R Spezialfedern GmbH & Co.KG
Elsser Straße 36 - D-57368 Lennestadt

Stand der Preisänderungen: Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.

Porsche 911S 2.4 Targa, H-Kennz., Motor revidiert, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 07/72, 190 PS/140 KW, 138500 km, Tel. 03516524748, **79.500 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB27860705



Porsche 911 Carrera Speedster, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 04/89, 218 PS/160 KW, 68000 km, Scheckheft, Tel. 03516524748, **79.000 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB85076007



Porsche 911 Carrera Targa, Sammlerzustand, American and German Classic Cars, EZ 06/75, 175 PS/129 KW, 100000 km, Leder, Tel. 04343605474, **49.911 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB07958406



Porsche 356 B T6 1600 Super 90, Pyritz Classics GmbH, EZ 05/61, 90 PS/66 KW, Leder, Tel. 06940895518, **97.580 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB14089727

Porsche 911 Carrera 2.7, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 05/74, 142000 km, Tel. 02272905935, **34.650 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB99542236



Porsche 911 T Coupé, American and German Classic Cars, EZ 01/73, 140 PS/103 KW, 17477 km, Leder, Tel. 04343605474, **45.911 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB20937895



Porsche 356 B Coupé, American and German Classic Cars, EZ 07/62, 60 PS/44 KW, 43891 km, Leder, Tel. 04343605474, **72.356 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB35800954

Porsche 356 b Coupé, der Autojäger, EZ 01/60, 60 PS/44 KW, 138050 km, SD, Tel. 040/18034466, **46.500 €**, (H), PLZ 22045, Inserat AB98736504



Porsche 924 Turbo Carrera GT-L, DLS Automobile, EZ 06/79, 170 PS/125 KW, 6180 km, Tel. 0711512536, **37.500 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB84687487



Porsche 911 T Coupé, Ölklappenmodell., American and German Classic Cars, EZ 01/72, 140 PS/103 KW, 38043 km, Leder, Tel. 04343605474, **47.911 €**, (H), PLZ 24321, Inserat AB90933871

Porsche 911 S, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/77, 165 PS/121 KW, 22000 km, Tel. 06940895518, **46.500 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB25824731

Probe gefahren: VW Passat GL



■ Mittlerweile gibt es ja schon Feingeister, die den kartoffeligen Nasenbär-Passat (ab 1988) zum Phaeton-Vorläufer hochjubeln wollen. Nun ja. Sein kantiger Vorgänger, gebaut von 1980 bis 1988, spricht uns mehr an - auch deshalb, weil er in leckerem Zustand richtig selten geworden ist. Bei einem Händler in Heidelberg steht ein typisches Rentnergaragen-Exemplar, genauer: ein 1985er Fließheck mit vier Türen, GL-Paket, 90-PS-Benziner und 116 000 belegten Kilometern auf dem Zählwerk. Schon das originale Mexikobeige (Code LE1M) verrät uns mit mildem Glanz, in welch geordneten Verhältnissen der Passat gelebt hat. Ein pedantisch sauberes Interieur ist daher keine Überraschung. Der Dachhimmel ist genauso makellos wie der Rest des VW-Wohnzimmers, lässt sich aber ein bisschen hängen. Wahrscheinlich hat der Kleber vor der nachgerüsteten Standheizung kapituliert.

Technisch ist Opas gerade eingefahrener Passat fit. Er startet trotz längerer Standzeit nach dem ersten Schlüssel Dreh. Auch die Automatik schaltet so sanft, wie es sein soll, allerdings ist sie mit ihren drei Fahrstufen etwas unterbesetzt. Noch kaufentscheidender, selbst im Nice-Price-Bereich: Wie sieht's mit Rost aus? Ein Blick unter die Kofferraummatte zeigt neuwertiges Blech. Schweller, Radläufe und Federbeindomes sind so gesund wie die Türunterkanten und der Heckklappenbereich. Und wer weiß, vielleicht wird Strickjacken-Beige ja der Modifarbtone des Jahres 2013? AUTO BILD KLASSIK rät: verhandeln, kaufen, wegstellen.

Preis: 2500 Euro
Laufleistung: 116 000 km
Standort: Heidelberg
Anbieter: Fa. C. Stier Kraftfahrzeuge
Kontakt: 0 62 21-18 32 16

RENAULT



Renault R6, EZ 03/73, 34 PS/25 KW, 84000 km, Tel. 01703404545, **1.500 €**, Inserat AB38218764



Alpine A110 1600, 92 PS/68 KW, 45500 km, 0041/0228843444, **Preis auf Anfrage**, (H), Switzerland, Inserat AB76233650



Renault R5 Turbo 2, Motor revidiert, 2.Hd., 240 PS, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 05/84, 239 PS/176 KW, 109000 km, Tel. 03516524748, **52.000 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB39522112



Renault R5 Turbo Maxi, Koch Klassik Automobile GmbH, EZ 04/83, Tel. 07066941100, **135.000 €**, (H), PLZ 74078, Inserat AB95347161



Alpine GT519, EZ 01/85, Tel. 0035224873460, **62.500 €**, (H), Luxembourg, Inserat AB01707827

ROLLS ROYCE

Rolls-Royce Silver Spirit, DLS Automobile, Autom., EZ 02/84, 235 PS/173 KW, 7600 km, Leder, Scheckheft, Tempomat, Tel. 0711512536, **24.950 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB89448669

AUTO BILD KLASSIK
Online-Anzeigen
 Für Privatleute gratis!
autobild-klassik.de/markt



SUZUKI

Suzuki LJ80, EZ 04/81, 39 PS/29 KW, 61000 km,
 Tel. 065814456, **2.500 €**, Inserat AB32982212

TOYOTA

Toyota Camry V2 2.0 16V, Erstbes., Autom., EZ
 07/88, 121 PS/89 KW, 56500 km, Klima, Radio,
 Scheckheft, SD, Tempomat, Tel. 015773643842,
3.500 €, Inserat AB42359138



Toyota Celica TA6, EZ 02/85, 88 PS/65 KW,
 148000 km, Tel. 09651917052, **3.000 €**,
 Inserat AB15410332

Toyota Celica Supra 2.8, Carracho Classics, EZ
 06/85, 140 PS/103 KW, 285000 km, SD, Tempo-
 mat, Tel. 041319952214, **2.990 €**, (H), PLZ 21339,
 Inserat AB76543951



Toyota Tercel, Allrad, EZ 08/86, 71 PS/52 KW,
 304000 km, AHK, Radio, CD, Scheckheft, **2.950 €**,
 Inserat AB50684093

TRABANT



Trabant Wartburg, Tuning, Top Chop, EZ 07/88,
 67 PS/49 KW, 4500 km, CD, Tel. 01782370086,
8.500 €, Inserat AB63097127



Trabant 601 Cabrio, EZ 07/69, 31 PS/23 KW,
 50000 km, Tel. 0250195280, **4.300 €**,
 Inserat AB08035746

SAAB

Saab 900i16 Cabrio, HU/AU neu, Autohaus Heu-
 schmid GmbH, EZ 10/89, 126 PS/93 KW, 299914
 km, Leder, Tel. 0833112369, **19.900 €**, (H), PLZ
 87734, Inserat AB15656943



Saab 900i16 Sedan, EZ 12/91, 100 KW, 149.800
 km, TÜV 01/2014, einige Neuteile, gepflegter Zu-
 stand, absolut zuverlässig, **VHB3599 €**, Tel. 0171-
 3201855.

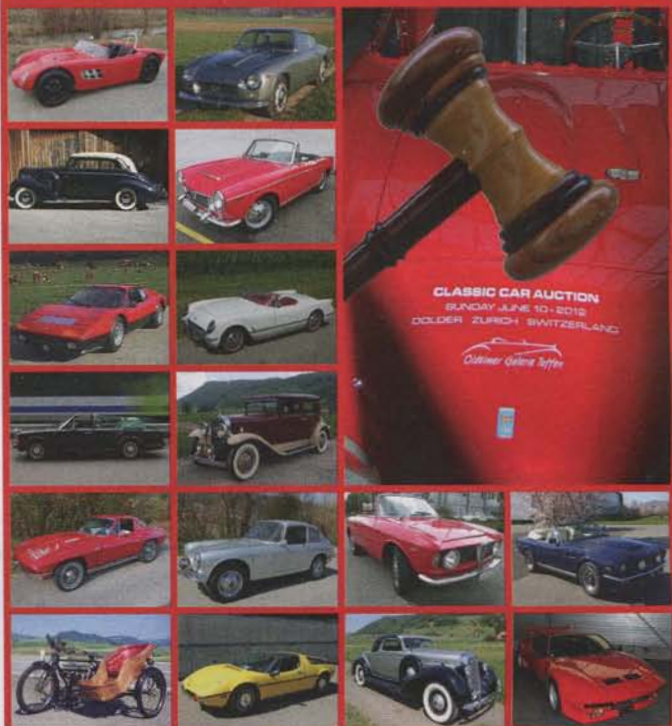
EFG Bank

Oldtimer Galerie Toffen @
THE AUCTIONEERS DolderClassics

CLASSIC CAR AUCTION

rund 40 ausgewählte klassische Fahrzeuge
 Sonntag 10. Juni 2012 - ab 14.00 Uhr
 Kunsteisbahn Dolder Sports - Zürich - Schweiz
 Vorbesichtigung ab 7. Juni 2012 täglich in Zürich!

Nachfolgend ein Überblick geplanter Fahrzeuge



Weitere Auktionen:

Samstag 15. September 2012
 13.30 Uhr - Toffen
 NO-LIMIT-AUCTION
 alle Fahrzeuge ohne Mindestpreis

Samstag 1. Dezember 2012
 13.30 Uhr - Toffen
 Klassische Automobile & Motorräder

Samstag 9. März 2013
 RETRO CLASSICS - Stuttgart
 Klassische Automobile & Motorräder



Fahrzeugeinlieferungen sind jetzt noch möglich!
 Katalog (EUR 20.00) und Info bei:

THE AUCTIONEERS
 Oldtimer Galerie Toffen - Auktion
 Gürbestrasse 1 - CH-3125 Toffen
 Tel. +41-(0)31 819 61 61
www.oldtimergalerie.ch info@oldtimergalerie.ch

Stand der Preisforderungen: Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.

TRIUMPH



Triumph TR3, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/56, 90 PS/66 KW, Leder, Tel. 06940895518, **32.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB38477254



Triumph TR4, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/63, 101 PS/74 KW, 65000 km, Tel. 02272905935, **21.450 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB81206565



Triumph TR 6 Roadster, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/75, Tel. 040/55503839, **32.500 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB99763227



Triumph TR 3A, Classic Cars Dornstetten, EZ 07/61, 101 PS/74 KW, 12400 km, Leder, Tel. 074431734704, **38.900 €**, (H), PLZ 72280, Inserat AB18032351



Triumph TR4, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/64, 101 PS/74 KW, Tel. 06940895518, **25.500 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB69079856



Triumph TR 250, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 09/68, 97 PS/71 KW, 10000 km, Tel. 02272905935, **32.850 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB74612297

TVR



TVR 5000 M, GARAGE 11, EZ 06/78, 235 PS/173 KW, 2095 km, Tel. 040/43179390, **39.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB97697230



TVR 3000S Convertible, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 07/80, 136 PS/100 KW, 55500 km, Tel. 0227/2905935, **24.650 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB16962564

VOLVO



Volvo PV 544 Buckelvolvo, www.alltagsklassiker.de, EZ 05/65, 68 PS/50 KW, 98700 km, Tel. 0151/23525252, **13.900 €**, (H), PLZ 53113, Inserat AB45528312



Volvo 544 Buckelvolvo B18, der Autojäger, EZ 09/61, 75 PS/55 KW, 1121 km, Tel. 040/18034466, **13.900 €**, (H), PLZ 22045, Inserat AB86907042



Volvo Amazon P121, B18, Dresdner Klassiker Handel GmbH, EZ 03/64, 75 PS/55 KW, 65000 km, Tel. 03516524748, **11.500 €**, (H), PLZ 01099, Inserat AB66027915



Volvo 245 DL, GARAGE 11, EZ 07/81, 106 PS/78 KW, Tel. 040/43179390, **9.900 €**, (H), PLZ 22767, Inserat AB78417166

VW



VW T3 California, 1.Hd., Autom., Scheckheft, 2,1 ltr., G-Kat, Vollausst., Berlin, **8.500,- €**, Tel. 0172/3006414.



VW Karmann Ghia 1500, 44 PS/32 KW, 150 km, Tel. 02117888016, **24.900 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB13300428



VW Golf 1 Cabriolet, EZ 07/84, 95 PS/70 KW, 73500 km, Radio, CD, Leder, Tel. 083216755660, **6.000 €**, Inserat AB85242582



VW T2, EZ 08/78, 69 PS/51 KW, 106600 km, Radio, Stzhg., Tel. 015156900481, **17.500 €**, Inserat AB08591317



VW Käfer Cabriolet, EZ 04/79, 50 PS/37 KW, 90000 km, Radio, CD, Leder, Tel. 053716369666, **21.950 €**, Inserat AB29544738



VW Käfer 1302S, EZ 03/72, 50 PS/37 KW, 130000 km, Tel. 074451322, **6.500 €**, Inserat AB34129904



VW Golf CL, EZ 11/89, 54 PS/40 KW, 55000 km, Radio, Tel. 044161854, **1.990 €**, Inserat AB28531758



VW Käfer, EZ 10/66, 39 PS/29 KW, 97000 km, Radio, Leder, Tel. 01786768966, **9.000 €**, Inserat AB69012092



VW Käfer, EZ 04/56, 30 PS/22 KW, 91010 km, Tel. 01724427092, **15.000 €**, Inserat AB29411600



VW Käfer 1300, EZ 05/66, 46 PS/34 KW, 200000 km, Tel. 08920183736, **3.800 €**, Inserat AB49655153



VW Golf 1 LX, Claus Mirbach Feine Mobile GmbH, EZ 01/83, Tel. 040/55503839, **4.444 €**, (H), PLZ 22529, Inserat AB43391390

AUTO BILD KLASSIK
Zeitschriften-Anzeigen
 Ab 10 Euro – garantiert im Heft!
091 22-985221



VW Käfer 1303 LS Cabrio, EZ 03/78, 50 PS/37 KW, 26500 km, Radio, Tel. 0817161519, **22.500 €**, Inserat AB75768461



VW T1 Kombi, restauriert, EZ 01/64, 50 PS/37 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **34.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB21797389



VW Käfer Cabriolet, der Autojäger, EZ 06/65, 34 PS/25 KW, 35513 km, Tel. 040/18034466, **26.850 €**, (H), PLZ 22045, Inserat AB01838514



VW T1 Westfalia 50 23 Camper, restauriert, EZ 02/61, 34 PS/25 KW, 120000 km, Tel. 0031/624278322, **37.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB86835509



VW T113 Fenster deluxe, EZ 01/65, 50 PS/37 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **35.000 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB43452988



VW T1, Sickenstossstangen und Winker, EZ 07/56, 200000 km, Tel. 0031624278322, **29.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB80851461



VW Typ 82 Kübelwagen, restauriert, EZ 04/43, 34 PS/25 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **39.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB87926468



VW T1 5042 Westfalia, restauriert, wie neu, EZ 02/65, 44 PS/32 KW, 50000 km, Tel. 0031/624278322, **36.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB33155825



VW T2b Westfalia Berlin, Autom., EZ 01/76, 68 PS/50 KW, 120000 km, Tel. 0031624278322, **27.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB47503591



VW T1 Microbus, EZ 02/58, 30 PS/22 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **27.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB43933169

Wonach Sie sonst lange suchen, haben wir auf Lager.

MICHELIN Firestone **Coker CLASSIC** **DUNLOP**
WAYMASTER EXCELSIOR **VREDESTEIN**
AVON TYRES

Reifen, Räder, Zubehör.
Münchener Oldtimer Reifen GmbH
 Gewerbering 14 · D-83607 Holzkirchen / Obb.
 Tel.: 0049(0)8024-6794 · Fax: 0049(0)8024-49634
 E-Mail: Info@oldtimer-reifen.com · www.oldtimer-reifen.com

REIFEN
 Reifen ab 1888



VW T1 Wohnmobil, unrestauriert und original, EZ 03/66, 44 PS/32 KW, 150000 km, Tel. 0031/624278322, **19.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB83408472



VW T2b Westfalia Berlin, EZ 01/78, 69 PS/51 KW, 150000 km, Tel. 0031624278322, **10.950 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB67130976



VW T2 Westfalia Berlin Luxus, EZ 01/78, 69 PS/51 KW, 125000 km, Tel. 0031624278322, **19.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB45174897



VW Käfer 1302 LS, OLDTIMER, autogalerie, EZ 05/71, 50 PS/37 KW, 152000 km, ATS Felgen, TÜV+AU neu, Tel. 02633475550, **7.900 €**, (H), PLZ 53498, Inserat AB63107547



VW T1 Kombi, frisch restauriert, EZ 01/64, 44 PS/32 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **29.500 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB35340355

POWERPLUS TOOLS

PP-T 0601
PKW RANGIERER
 Kap. max. 450 kg pro Stk.

€ 69,-
 inkl. MwSt. Pro Satz – 2 Stück

POWERPLUSTOOLS GmbH
 Wildeshäuser Straße 83, 26197 Ahlhorn
 Tel. 04435 91 60677, Fax 04435 91 60681
www.powerplustools.de



VW Typ 82 Kübelwagen, Replica, EZ 02/44, 39 PS/29 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **5.950 €**, (H), PLZ 46446 Inserat AB27812222



VW Polo Coupé Bel-Ami, A.E. Autohaus Mastholte GmbH, EZ 11/88, 45 PS/33 KW, 198780 km, SD, Tel. 0294497110, **390 €**, (H), PLZ 33397, Inserat AB44665992

VW Typ3 1600L, EZ 07/70, 60 PS/44 KW, 70000 km, Tel. 01716023149, **6.950 €**, Inserat AB29877583

Stand der Preisförderungen: Redaktionsschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



VW T2 Luxur, EZ 01/76, 50 PS/37 KW, 175000 km, SSD, Tel. 0031624278322, **17.500 €**, (H), PLZ 46446
Inserat AB48812339



VW T1 Westfalia, Jürgen Swoboda, EZ 07/65, 42 PS/31 KW, 27890 km, Tel. 046321543, **42.500 €**, (H), PLZ 24972, Inserat AB98725426



VW Käfer 1200, CLASSICON Automobilmarketing KG, EZ 10/63, 34 PS/25 KW, Tel. 040/39870570, **16.900 €**, (H), PLZ 22457, Inserat AB91653896

VW 411 E, EZ 03/70, 80 PS/59 KW, 92478 km, Tel. 017632071785, **3.400 €**, Inserat AB25723711

VW Golf Madison, Carcenter-0, EZ 08/90, 54 PS/40 KW, 108600 km, Tel. 02086206014, **1.300 €**, (H), PLZ 46045, Inserat AB59291867

WARTBURG



Wartburg 353, EZ 07/81, 50 PS/37 KW, 45000 km, Tel. 068949299646, **2.500 €**, Inserat AB47997815



VW T1 Pritsche, Erstlack, technikgeprüft, EZ 01/62, 44 PS/32 KW, 100000 km, Tel. 0031/624278322, **15.950 €**, (H), PLZ 46446
Inserat AB47343620



VW T1 Westfalia 5042, Meilenwerk Düsseldorf, EZ 05/67, 44 PS/32 KW, 60000 km, Tel. 0227/2905935, **49.450 €**, (H), PLZ 40591, Inserat AB27061907



VW Karmann Ghia Typ 14, Auto Salon Autohof-Gotha GbR Anders Ceglarek, EZ 10/71, 44 PS/32 KW, 56443 km, Tel. 03621409940, **9.590 €**, (H), PLZ 99867, Inserat AB39600791



Wartburg Barkas B1000 KLF, EZ 07/81, 46 PS/34 KW, 88720 km, AHK, Radio, Tel. 0173/8766224, **2.850 €**, Inserat AB84588852



VW T2 Karmann Gypsy Mobil, EZ 01/79, 69 PS/51 KW, 100000 km, Tel. 0031624278322, **14.950 €**, (H), PLZ 46446, Inserat AB14188242



VW Käfer Cabrio, Kultmobile mit Stern, EZ 04/78, 50 PS/37 KW, 98000 km, Tel. 04298959500, **19.900 €**, (H), PLZ 28865, Inserat AB33136490



VW Jetta LS, sehr guter Zustand, NFK Nutzfahrzeuge, Autom., EZ 07/80, 69 PS/51 KW, 34236 km, Scheckheft, Tel. 04412480787, **3.950 €**, (H), PLZ 26209, Inserat AB95568164

BOOTE



Riva Junior, sehr guter gepflegter Zustand technisch u. optisch, nur 2 Wochen pro Jahr Gardasee, sonst dunkler Hallenlagerplatz, daher Holz im Bestzustand. Baunummer 336. Historie im Internet einsehbar. **VB 37.500 €**, Tel. 01578/679 5473.



VW T1 Samba-Bus 21-Fenster, DLS Automobile, EZ 05/66, 110 PS/81 KW, 4500 km, Tel. 0711512536, **74.500 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB56037411



VW Käfer 1303 LS Oettinger, Pyritz Classics GmbH, EZ 07/79, 86 PS/63 KW, 118489 km, Tel. 06940895518, **27.000 €**, (H), PLZ 60386, Inserat AB97318899



VW Käfer, Classic Cars GmbH, EZ 04/58, 30 PS/22 KW, 61000 km, Scheckheft, Tel. 04818557500, **12.900 €**, (H), PLZ 25746, Inserat AB31985108

SONSTIGES



Suche für Fiat 600, Bj. 1955 eine Firmenplakette, Schrift u. Farbe wie im Bild, Höhe ohne Sockel = 54 mm, Breite oben = ca. 30 mm, Breite unten = ca. 25 mm, Plakette könnte auch ohne Sockel sein, Tel. 09 11/41 58 77, ernst-sieber@t-online.de



VW T3 Doka Pritsche, 6-Sitzer, 1.Bes., World-Car Design Tuning GmbH Co. KG, EZ 02/87, 50 PS/37 KW, 155000 km, AHK, Tel. 0265170010, **2.999 €**, (H), PLZ 56727, Inserat AB72617377



VW Käfer 1303 LS Cabriolet 2.4 Wilke, DLS Automobile, EZ 04/73, 177 PS/130 KW, 21538 km, Tel. 0711512536, **27.950 €**, (H), PLZ 70736, Inserat AB33579694



VW Golf 1.6 GL, Carcenter-0, EZ 03/89, 69 PS/51 KW, 154000 km, Tel. 02086206014, **1.150 €**, (H), PLZ 46045, Inserat AB92112709

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss: Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.



TRANSPORTE

USA Transporte & Verschiffungen

-inkl. aller Abwicklungen-
 Door to Door Service
 Fahrzeug Import, Fahrzeugfinder
 Ihr kompetenter Ansprechpartner!
 Tel: 0441-3091962
www.agentur-tn.com

www.autobild-sportscars.de

VERMIETUNG



Ihr Partner für innovative
 Langzeitmiete und steueroptimierte
 Investition in Old- & Youngtimer
 036082-90295/info@klassicars.de
www.klassicars.de



DKW Hummel Super, vollrestaurierter Bestzu-
 stand, wie neu oder besser. **VB 2.200,- €**, Tel.
 01578/6795473.



Seltene UT, Bj. 1928. Technik top, außen un-
 berührter originaler Zustand mit wertvoller Patina,
 fahrbereit, **Preis auf Anfrage**, Tel. 0 1578/
 679 5473.



Imme Riedel, vollrestaurierter Bestzustand, **VB**
8.700,- €, Tel. 0 1578/679 5473.



Lambretta C, vollrestaurierter Bestzustand, wie
 neu, **VB 6.200,- €**, Tel. 0 1578/679 5473.

ZWEIRÄDER



Triumph Tigress Roller, schöner Zustand, voll
 fahrbereit, **VB 4.700,- €**, Tel. 0 1578/679 5473.

Ihr Partner im
 Anzeigenmarketing:



Telefon 091 22/985221
www.bm-marketing.net
info@bm-marketing.net

15.000 Quadratmeter.
100 Einstellboxen.
30 Werkstätten, Händler,
 Shops und Restaurants.
Eine Leidenschaft.



KLASSIKSTADT

**Das Klassiker-Zentrum
 im Rhein-Main-Gebiet.**

Orber Strasse 4a, 60386 Frankfurt am Main
 Telefon: +49 (0) 69 4089698-0 www.klassikstadt.de

Werben bringt Erfolg!

Sie wollen sich trennen?

Inserieren Sie
 Ihr Fahrzeug
 im:



Fließtext- / Fotoanzeigen

gewerblich: 5-zeiliger Eintrag (pro Zeile ca. 40 Zeichen*)
 mit/ohne Foto 30,- € + MwSt.
 jede weitere Zeile 5,- € + MwSt.

privat: 5-zeiliger Eintrag (pro Zeile ca. 40 Zeichen*)
 mit/ohne Foto 10,- € + MwSt.
 jede weitere Zeile 5,- € + MwSt.

* incl. Satzzeichen und Zwischenräume
Veröffentlichung nur gegen Vorkasse

AUTO BILD KLASSIK-ANZEIGEN-HOTLINE
09122-985221 - info@bm-marketing.net

Stand der Preisforderungen: Redaktionschluss. Wegen Währungsschwankungen können sich Preise für Autos aus dem Nicht-Euro-Raum ändern.

3000 Old- und Youngtimerpreise

Die Preise der wichtigsten tausend Klassiker auf acht Seiten. Das reicht Ihnen nicht? Kein Problem: Unser Sonderheft mit 25 000 Preisen liegt im Handel. Und die Preisfinder-App bringt 25 000 Preise tagesaktuell aufs iPhone - jetzt im App Store



Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
ABARTH								
Fiat 595 SS	Lim.	32	594	1964	1971	17000	10000	6500
Fiat 1000 TC	Lim.	68	982	1963	1967	20000	12500	5800
Fiat OT 1000	Cpé.	68	982	1965	1970	18000	10000	6500
Fiat 124 Rally	Cab.	128	1756	1972	1975	29700	21500	15000
AC								
Ace	Rdstr.	87	1971	1953	1963	160000	125000	75000
Aceca	Cpé.	86	1991	1954	1962	79500	58500	33000
Cobra 427	Rdstr.	395	6989	1965	1967	530000	390000	220000
ALFA ROMEO								
1900	Lim.	80	1884	1950	1954	19400	13200	7300
1900 C Super Sprint	Cpé.	115	1975	1956	1958	87000	60000	31000
Giulietta Sprint	Cpé.	80	1290	1959	1962	28300	19500	11200
Giulietta Sprint Speciale	Cpé.	100	1290	1957	1962	45000	30000	16000
Giulietta	Lim.	50	1290	1955	1959	18200	10900	4600
Giulietta TI	Lim.	74	1290	1961	1963	14800	9700	3900
Giulietta Spider	Cab.	65	1290	1955	1958	32200	23800	11900
Giulietta Spider Veloce	Cab.	90	1290	1960	1962	34000	26200	10900
2600	Lim.	130	2584	1964	1969	14800	8500	4900
2000	Lim.	132	1962	1971	1977	12000	6900	3600
2000 Spider	Cab.	115	1975	1958	1961	39000	29900	13000
2600 Spider	Cab.	145	2584	1962	1965	47600	33000	18300
Giulia TI	Lim.	92	1570	1963	1967	13400	8300	3100
Giulia 1300	Lim.	78	1290	1964	1971	11500	7000	2500
Giulia 1300 TI	Lim.	82	1290	1965	1972	11800	7000	2800
Giulia Super 1.3	Lim.	89	1290	1972	1974	11900	7300	3100
Giulia Nuova Super 1.6	Lim.	102	1570	1974	1977	12000	6900	2300
1300 Sprint	Cpé.	80	1290	1963	1965	21800	13400	7000
Giulia Sprint GT Veloce	Cpé.	109	1570	1966	1968	21600	14600	7300
Giulia Spider	Cab.	92	1570	1962	1965	34200	24800	12400
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1966	1970	19100	12200	6100
GT 1300 Junior	Cpé.	89	1290	1970	1975	17100	10400	5400
GT 1600 Junior	Cpé.	109	1570	1972	1975	17800	11200	5200
1750 GT Veloce	Cpé.	118	1779	1967	1969	22500	15500	7800
2000 GT Veloce	Cpé.	132	1975	1971	1977	21100	14600	7400
Montreal	Cpé.	200	2593	1970	1977	34000	21300	10800
Alfetta	Lim.	122	1779	1972	1975	7200	4700	1800
Alfetta GTV 2000	Cpé.	121	1962	1976	1978	8500	5200	1600
Alfetta GTV 6	Cpé.	158	2464	1979	1986	9500	5400	1700
Alfasud	Lim.	63	1186	1971	1973	4900	2900	900
Alfasud Sprint	Cpé.	76	1286	1976	1979	5800	3900	1000
Alfasud Sprint 1,5	Cpé.	105	1490	1983	1987	4900	3400	800
1600 Spider (Duetto)	Rdstr.	109	1570	1966	1967	20600	14800	7900
Spider 1300 Junior	Rdstr.	89	1290	1968	1970	18600	13100	6900
1750 Spider Veloce (Fastb.)	Rdstr.	118	1779	1969	1972	17000	12100	5900
2000 Spider Veloce	Rdstr.	132	1962	1971	1975	18000	12900	6300
Spider 1600 Junior	Rdstr.	109	1570	1972	1977	13900	10200	5100
2000 Spider Veloce	Rdstr.	127	1962	1975	1983	14200	9000	4200
Spider 1600	Rdstr.	103	1570	1978	1982	12400	8900	4500
Spider 1.6	Rdstr.	104	1570	1983	1990	10100	5200	2200
Spider 2.0	Rdstr.	128	1962	1983	1989	10800	6300	3200
Spider 2.0	Rdstr.	120	1962	1990	1993	12500	8000	4000
Spider 2.0 (Kat)	Rdstr.	115	1948	1987	1989	11000	6500	3200
75 2.5 V6	Lim.	150	2464	1986	1987	2200	1300	k.A.
RZ	Cab.	210	2959	1993	1994	45000	36000	k.A.

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
SZ	Cpé.	207	2959	1989	1991	35700	29000	k.A.
ALPINE								
A110 (1300 S)	Cpé.	115	1296	1966	1971	46000	30000	19000
A110 (1400 FASA)	Cpé.	86	1397	1977	1978	41000	33000	16000
A110 (1600 SC/SI)	Cpé.	127	1600	1974	1975	53000	40000	22000
A310 injection (1600 VF)	Cpé.	127	1605	1973	1976	16300	9000	5900
V6 Turbo (GTA)	Cpé.	200	2458	1985	1989	18000	10100	5600
AUDI								
Audi	Lim.	72	1696	1965	1968	7500	4800	1100
60	Lim.	55	1496	1968	1970	6100	4200	1100
100	Lim.	100	1760	1968	1976	8100	5400	1300
100	Lim.	85	1760	1971	1976	6800	4500	900
100 Coupé S	Cpé.	112	1871	1971	1976	12900	9200	2600
80	Lim.	55	1297	1973	1976	4300	2700	600
80	Lim.	55	1297	1976	1978	4300	2700	600
80	Lim.	75	1588	1976	1978	3500	2200	500
80 GT	Lim.	100	1588	1973	1975	6500	4900	1200
50	Lim.	50	1093	1974	1975	8500	5000	2700
100 (Typ 43)	Lim.	115	1960	1976	1978	5200	3000	1000
100 Avant (C43)	Kbi.-Lim.	115	2144	1978	1982	5800	4100	1200
200 5E	Lim.	136	2119	1980	1982	6500	4200	1300
80 (Typ 81)	Lim.	75	1577	1979	1981	3600	2100	400
80 Kat (Typ 89)	Lim.	90	1970	1986	1991	1700	1000	500
90 quattro (Typ 85)	Lim.	136	2226	1984	1986	3600	2200	800
90 Kat (Typ 89)	Lim.	136	2309	1987	1990	2900	1800	700
quattro	Cpé.	200	2144	1984	1987	22800	12400	6200
quattro 20V	Cpé.	220	2226	1989	1991	31100	16100	8100
Coupé (Typ 81/85)	Cpé.	115	1897	1980	1981	6500	4400	1300
Coupé quattro (Typ 81/85)	Cpé.	136	2200	1984	1987	5100	3300	1000
100 Kat (Typ 44)	Lim.	113	1970	1986	1988	1900	1200	500
100 Avant Kat (Typ 44)	Kbi.	136	2309	1986	1988	1800	1200	400
100 quattro Kat (Typ 44)	Lim.	136	2309	1986	1988	2400	1600	700
200 quattro 20V (Kat)	Lim.	220	2226	1989	1991	6900	4400	1900
V8 quattro (Kat)	Lim.	280	4172	1991	1994	6100	4000	2200
Coupé (Typ 89)	Cpé.	136	2309	1988	1990	3900	2100	600
Coupé quattro 52 (Typ 89)	Cpé.	220	2226	1990	1992	12500	7100	3000
Super 90	Lim.	90	1770	1966	1970	8100	5700	1500
80 Avant RS2	Kbi.	315	2226	1994	1995	21000	13000	9300
AUSTIN								
7	Lim.	34	848	1959	1967	12800	7000	2500
Mini Countryman Mk I	Kbi.	34	848	1960	1967	13700	8200	3100
Mini Cooper 997	Lim.	55	997	1961	1964	21900	11600	k.A.
Mini 1000 Mk II	Lim.	38	998	1967	1969	9900	5800	2700
AUSTIN-HEALEY								
100/4 (BN1)	Rdstr.	90	2660	1953	1955	48600	33000	22000
100/4 (BN2)	Rdstr.	90	2660	1955	1956	52800	35600	23700
100-Six (BN4)	Rdstr.	102	2639	1956	1957	39500	26900	17800
100-Six (BN6)	Rdstr.	117	2639	1958	1959	41100	28200	19000
3000 Mark I (BN7)	Rdstr.	124	2912	1959	1961	48600	31400	19800
3000 Mark I (BT7)	Rdstr.	124	2912	1959	1961	45000	29200	18300
3000 Mark II (BJ7)	Rdstr.	131	2912	1962	1963	51700	33400	21100
3000 Mark II (BN7)	Rdstr.	131	2912	1961	1962	50800	32900	20700
3000 Mark II (BT7)	Rdstr.	131	2912	1961	1962	43400	28700	17500
3000 Mark III (BJ8)	Rdstr.	148	2912	1963	1967	53000	33800	19400
Sprite Mark I (Frogeye)	Rdstr.	43	948	1958	1961	18800	10600	5600

* 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, fahrerem 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

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Sprite Mark II (HAN6)	Rdstr.	47	948	1961	1962	11100	7500	4100
Sprite Mark II (HAN7)	Rdstr.	55	1098	1962	1964	11500	8100	4500
Sprite Mark III	Rdstr.	59	1098	1964	1966	10300	7100	3800
Sprite Mark IV	Rdstr.	65	1275	1966	1969	8700	6000	3400
Sprite Mark IV (HAN10)	Rdstr.	65	1275	1969	1971	9500	6600	3700
AUTOBIANCHI								
Bianchina Cabriolet	Cab.	21	499	1960	1969	17000	12000	5000
A112	Lim.	44	903	1969	1978	3000	1700	600
AWZ								
P 70	Lim.	22	684	1955	1959	4600	2300	1000
BMW								
501	Lim.	65	1971	1952	1954	28800	17500	7700
501/6	Lim.	72	2077	1955	1958	27700	16600	7000
501 V8	Lim.	95	2580	1955	1958	34600	20700	8800
502	Lim.	100	2580	1954	1958	40200	23500	9500
502 - 3.2 Liter Super	Lim.	140	3168	1957	1961	44800	28900	10900
503	Cpé.	140	3168	1956	1959	110000	74000	36000
507	Rdstr.	150	3168	1956	1959	720000	605000	350000
3200 CS	Cpé.	160	3168	1962	1965	47500	27500	17500
Isetta	Motocpé.	12	245	1956	1962	15900	8300	4900
Isetta	Motocpé.	13	298	1956	1962	15400	8100	4800
600	Motocpé.	19,5	582	1957	1959	16500	8800	4800
700	Lim.	30	697	1959	1962	7500	4800	2600
700 Cabriolet	Cab.	40	697	1961	1964	16500	11000	6000
700 Coupé	Cpé.	30	697	1959	1963	9500	6000	3300
1500	Lim.	80	1499	1962	1964	8900	4000	1700
1600	Lim.	83	1573	1964	1966	9600	4200	1900
1800	Lim.	90	1773	1963	1968	9800	5300	2200
2000	Lim.	100	1990	1966	1972	10800	5700	2300
1800 TI	Lim.	110	1773	1964	1968	14600	12000	7600
2000TI	Lim.	120	1990	1966	1968	15500	9300	4000
1600 Cabriolet	Cab.	85	1573	1967	1971	20000	12500	7500
2002 Cabriolet	Cab.	100	1990	1971	1971	21000	13500	7900
2002 Baur	Targa	100	1990	1971	1975	13800	8900	4200
1502	Lim.	75	1573	1975	1977	6100	3700	1800
1600-2	Lim.	85	1573	1966	1971	8500	5100	2400
1602	Lim.	85	1573	1971	1975	8000	4800	2400
1802	Lim.	90	1766	1971	1973	8800	5300	2600
1802	Lim.	90	1766	1973	1975	8300	5100	2600
2002	Lim.	100	1990	1968	1973	11600	5900	2900
2002 ti	Lim.	120	1990	1968	1971	17900	9600	5000
2002 turbo	Lim.	170	1990	1973	1974	30000	17000	10000
1600 Touring	Kbi.	85	1573	1971	1972	8100	5000	3300
2000 Touring	Kbi.	100	1990	1971	1973	10800	6900	4400
2.5 CS	Cpé.	150	2494	1974	1975	13000	8300	4200
3.0 CS	Cpé.	180	2985	1971	1975	18800	10700	4900
3.0 CSI	Cpé.	200	2985	1971	1975	23200	13600	6400
3.0 CSL	Cpé.	180	2985	1971	1972	49000	38000	16500
2.8 L	Lim.	170	2788	1975	1977	10200	6500	3400
3.0 S	Lim.	180	2895	1971	1977	12100	7300	4000
3.3 L	Lim.	190	3295	1974	1977	15400	8900	4700
316 (E21)	Lim.	90	1563	1975	1980	3700	2000	500
318 (E21)	Lim.	98	1754	1975	1980	3600	2000	500
320 (E21)	Lim.	109	1977	1975	1977	5000	2500	600
320i (E21)	Lim.	125	1977	1975	1977	8200	4100	1500
320/6 (E21)	Lim.	122	1990	1977	1982	4900	2500	700
323i (E21)	Lim.	143	2315	1978	1982	9900	5000	2800
323i (E21) Baur TC	Cab.-Lim.	143	2315	1977	1982	11900	7100	3000
318i (E30) Baur TC	Cab.-Lim.	105	1766	1983	1985	6700	3700	1700
316 (E30)	Lim.	90	1766	1983	1987	2000	1000	300
320i (E30)	Lim.	125	1977	1982	1985	3100	1600	500
325i (E30)	Lim.	170	2476	1985	1987	6600	3500	1100
318i Cabrio (E30)	Cab.	113	1796	1990	1993	7600	4300	2000
325i Cabrio (E30)	Cab.	170	2476	1987	1989	9900	5200	2200
520 (E12)	Lim.	115	1990	1972	1976	6100	3000	900
520i (E12)	Lim.	130	1990	1972	1976	7900	4500	1400
528i (E12)	Lim.	176	2788	1977	1981	8800	4800	2200
520i (E28)	Lim.	125	1990	1981	1986	3800	1900	600
535i (E28)	Lim.	218	3406	1985	1987	8600	5000	2100
633 CSI	Cpé.	197	3210	1976	1982	11800	6400	3100
635 CSI	Cpé.	218	3453	1978	1987	12800	6100	2900

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
728i (E23)	Lim.	184	2788	1979	1986	8300	3400	1600
745i (E23)	Lim.	252	3430	1983	1986	10000	5200	2200
850i	Cpé.	300	4988	1989	1994	19100	9900	4800
M3 (E30)	Lim.	200	2266	1987	1987	20400	12500	7100
M3 Cabrio (E30)	Cab.	215	2266	1988	1991	25000	15700	8500
M 535i (E12)	Lim.	218	3453	1979	1981	16000	9300	3700
M 635 CSI	Cpé.	286	3453	1984	1986	25000	12200	5400
M1	Cpé.	277	3453	1978	1981	130000	83000	45000
Z1	Rdstr.	170	2494	1988	1991	26500	16900	10500
BORGWARD								
Isabella	Lim.	60	1493	1954	1958	16100	11400	4100
Isabella	Lim.	60	1493	1958	1961	14400	10500	3900
Isabella Coupé	Cpé.	75	1493	1958	1961	28700	14100	7700
2.3 Liter (P 100)	Lim.	100	2238	1960	1961	25600	15300	7500
CADILLAC								
Eldorado Biarritz	Cab.	345	6390	1959	1959	105000	64500	27000
Eldorado	Cab.	190	8080	1974	1976	22000	11000	6000
Fleetwood Sixty Special	Lim.	285	5981	1956	1956	30900	20700	8900
Sedan DeVille	Lim.	310	5981	1958	1958	22200	12300	5900
Coupe DeVille	Cpé.	285	5981	1956	1956	30000	18900	8500
Coupe DeVille	Cpé.	325	6390	1959	1959	33600	20100	10700
DeVille	Cab.	340	7035	1965	1968	24000	17000	9400
Seville	Lim.	180	5660	1976	1977	10700	6100	3000
CHEVROLET								
Bel Air	Cab.	116	3703	1953	1953	33300	19600	9500
Bel Air	Cab.	162	4343	1957	1957	65000	43000	18600
Bel Air	Lim.	120	3859	1955	1955	21000	12500	5600
Bel Air Hardtop	Cpé.	170	4314	1955	1955	30000	18600	8800
Impala	Cpé.	224	4637	1961	1961	25500	16200	7100
Caprice Classic	Cpé.	170	5657	1977	1977	10200	5900	3200
Corvette	Cab.	210	4343	1956	1957	70600	45200	25300
Corvette	Cab.	230	4637	1958	1960	68900	44100	24700
Corvette	Cab.	230	4637	1961	1962	63800	40800	22900
Corvette Sting Ray	Cab.	250	5359	1963	1966	58800	37600	21100
Corvette Sting Ray	Cpé.	250	5359	1964	1966	54600	35000	19600
Corvette Stingray	Cab.	300	5359	1968	1969	32100	20600	11500
Corvette Stingray	Cpé.	300	5359	1968	1969	26700	17100	9600
Corvette Stingray	Cpé.	300	5735	1970	1972	27800	17800	10000
Corvette Stingray	Cab.	300	5735	1970	1972	33500	21500	12000
Corvette Stingray	Cpé.	190	5735	1973	1973	24200	15500	9900
Corvette Stingray	Cab.	190	5735	1973	1973	27900	17800	10000
Corvette Stingray	Cab.	250	5735	1974	1975	25900	16600	9300
Corvette Stingray	Cpé.	250	5735	1974	1977	20500	13100	7300
Corvette	Cpé.	185	5735	1978	1978	24300	15600	8700
Corvette	Cpé.	195	5735	1979	1979	18000	11500	6500
Corvette	Cpé.	190	5735	1980	1980	18000	11500	6500
Corvette	Cpé.	190	5735	1981	1981	16600	10600	5900
Corvette	Cpé.	200	5735	1982	1982	17400	11200	6200
Corvette (C4)	Cpé.	243	5657	1984	1990	14900	9500	k.A.
Camaro	Cab.	210	5359	1967	1969	25200	15400	7800
Camaro	Cpé.	210	5359	1967	1969	25200	15400	7800
Camaro SS	Cpé.	295	5700	1967	1969	28200	17300	9100
Camaro	Cpé.	155	4097	1970	1973	14500	9000	4300
Camaro	Cpé.	101	4093	1974	1977	11300	7300	3200
Camaro Berlinetta	Cpé.	170	5735	1978	1979	12100	6600	3100
El Camino	Pick-up	115	5031	1973	1977	13800	7200	3900
Apache 10	Pick-up	160	4637	1960	1961	21500	12100	6100
C 10	Pick-up	100	4097	1973	1980	18500	10100	5000
CITROËN								
11 B	Lim.	46	1911	1947	1952	17000	11300	5400
11 BL	Lim.	46	1911	1947	1952	15200	9900	4400
11 B (Koffer)	Lim.	56	1898	1952	1955	16000	10000	5200
11 BL (Koffer)	Lim.	56	1911	1952	1955	16000	9400	4100
11 Commerciale	Kbi.	60	1911	1955	1957	17500	11500	5300
15 Six (H)	Lim.	80	2866	1954	1955	24200	15300	6100
2 CV	Lim.	18	425	1963	1970	7800	4100	1200
2 CV 6	Lim.	29	602	1979	1990	7000	3500	1300
Acadiane	Kst.-Wgn.	33	602	1978	1986	5200	3000	900
HY	Kst.-Wgn.	42	1911	1958	1981	17300	8500	4100
Dyane 6	Lim.	33	602	1969	1984	5000	2600	800
Ami 6	Lim.	22	602	1961	1968	6600	3900	1400

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Ami 6 Break	Kbi.	35	602	1968	1969	6600	3900	1400
ID 19	Lim.	84	1985	1967	1969	14500	8100	3900
ID 20	Lim.	103	1985	1968	1969	15100	8500	4200
DS 19	Lim.	83	1911	1962	1965	19000	11700	5500
DS 19 Usine	Cab.	83	1911	1961	1965	125000	79500	42900
DS 20 Pallas	Lim.	95	1985	1971	1973	17400	10800	5400
DS 21 Pallas	Lim.	109	2175	1967	1968	19800	12700	5800
DS 23 IE	Lim.	141	2347	1972	1975	24000	15000	7500
DS 23 Pallas	Lim.	124	2347	1972	1975	23200	14400	7100
CX 2200	Lim.	112	2175	1975	1978	8600	5600	1700
CX 25 GTI Turbo 2 Prestige	Lim.	156	2482	1988	1988	8400	5700	1800
CX 25 Prestige	Lim.	100	2482	1983	1985	7500	4500	1300
SM	Cpé.	170	2670	1970	1972	23000	16000	5900
GS	Lim.	54	1015	1971	1977	4100	2100	900
DAF								
55	Lim.	45	1108	1967	1972	3000	2200	800
66 Marathon	Cpé.	63	1108	1972	1973	3900	2000	600
66 1300 Marathon	Lim.	57	1289	1973	1976	4300	2400	700
DATSUN								
240Z	Cpé.	150	2393	1969	1974	16900	10500	3800
260Z	Cpé.	139	2565	1974	1979	10800	7400	2900
280Z	Cpé.	149	2753	1975	1979	11000	5800	3000
DKW								
F 93 (3=6)	Lim.	40	906	1957	1959	9600	6100	3000
AU 1000	Lim.	44	981	1958	1963	9900	6000	2900
AU 1000 Sp	Cpé.	55	981	1958	1965	15900	9400	4000
AU 1000 Sp Roadster	Cab.	55	981	1961	1965	26500	17500	6100
Junior	Lim.	34	741	1959	1962	7600	5300	1300
Munga (F91/4)	Gel.-Wgn.	38	896	1954	1968	8500	4900	2100
DODGE								
Dart	Cpé.	239	5506	1973	1973	15000	11000	4400
Challenger R/T	Cpé.	375	7206	1969	1969	39000	22500	11200
Challenger	Cab.	220	5561	1970	1971	24700	15800	7000
EMW								
327-2	Cab.	55	1957	1949	1956	81000	55000	29000
327-3	Cpé.	55	1971	1952	1955	54000	36000	21000
340-2	Lim.	55	1971	1952	1955	22500	13600	6800
FACEL VEGA								
HK 500	Cpé.	360	5907	1958	1961	83500	58100	24900
Facel II	Cpé.	355	6286	1961	1964	120000	75500	36000
FERRARI								
365 GTB/4 Daytona	Cpé.	352	4390	1968	1973	250000	190000	125000
246 Dino GT	Cpé.	195	2418	1971	1974	120000	85000	40000
246 Dino GTS	Targa	195	2418	1972	1974	126000	91000	46000
308 GTB	Cpé.	255	2926	1975	1980	46400	32500	16700
308 GTS	Targa	255	2926	1977	1980	54700	40000	22600
328 GTB	Cpé.	270	3185	1985	1989	43800	30100	18900
328 GTS	Targa	270	3185	1985	1989	48000	33500	20300
Mondial QV	Cpé.	240	2926	1982	1985	31000	23000	15500
512 BB	Cpé.	340	4942	1976	1981	110000	72000	40500
512 BBi	Cpé.	340	4942	1981	1984	94000	65000	34000
F 40	Cpé.	479	2916	1991	1991	330000	200000	k.A.
FIAT								
500 A Topolino	Cab.Lim.	13	569	1936	1948	16800	10500	5700
500 B Topolino	Cab.Lim.	16,5	570	1948	1949	13700	9400	4000
500 C Topolino	Cab.Lim.	16,5	569	1949	1955	10400	6900	3000
500 Nuova	Lim.	13	499	1957	1959	13600	8300	3800
500 D	Lim.	17,5	499	1960	1965	9000	4700	1700
500 F	Lim.	22	499	1965	1972	7400	4000	1400
600 D	Lim.	29	767	1960	1964	7200	4300	1700
1100 D (103)	Lim.	50	1221	1962	1966	5400	2800	1000
1200 Cabriolet	Cab.	58	1221	1959	1963	14500	10300	4700
1500	Cab.	72	1481	1963	1965	13500	10100	4700
2300 Coupé	Cpé.	105	2279	1961	1964	20200	13500	6000
1300	Lim.	65	1295	1961	1967	6500	3900	1300
Dino Coupé	Cpé.	160	1987	1967	1969	26000	19000	9800
Dino Spider	Cab.	160	1987	1966	1969	41500	31500	16600
Dino 2400 Coupé	Cpé.	180	2418	1969	1972	26800	20200	9000
Dino 2400 Spider	Cab.	180	2418	1969	1972	45700	33600	17800
130 / 2800	Lim.	140	2866	1969	1971	8000	5800	1700
130 Coupé	Cpé.	165	3235	1972	1977	13700	9400	3000

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
850	Lim.	40	843	1964	1968	3900	2100	700
850 Coupé	Cpé.	52	843	1965	1968	7000	4200	1300
850 Siata Spring	Rdstr.	37	843	1967	1970	12000	8000	4300
850 Sport Spider	Cab.	52	903	1968	1972	9600	7200	3400
124	Lim.	60	1197	1966	1970	3100	1300	450
124 Speciale	Lim.	70	1438	1968	1970	4400	2800	1000
124 Spider (AS)	Cab.	90	1438	1966	1970	13000	9100	4700
124 Spider (BS)	Cab.	110	1608	1969	1972	12900	9100	4600
124 Spider (CS1)	Cab.	118	1756	1973	1978	11600	8500	4300
124 Spider (CS2)	Cab.	81	1995	1978	1979	10500	7200	3900
124 Spider (CS0)	Cab.	105	1995	1979	1982	9900	6700	3700
124 Spider (DS)	Cab.	105	1995	1982	1984	9400	5700	2800
124 Spidreuropa (Kat)	Cab.	103	1995	1984	1985	13200	9200	4800
124 Sport Coupé	Cpé.	90	1438	1967	1969	8300	5100	2300
124 Sport Coupé	Cpé.	109	1756	1972	1975	6100	4000	1700
125	Lim.	90	1608	1967	1968	4500	3000	1100
125 Special	Lim.	100	1438	1968	1972	5600	3300	1200
126	Lim.	23	594	1972	1977	3000	1900	400
128	Lim.	55	1116	1969	1976	4200	2200	700
128 Sport Coupé	Cpé.	75	1283	1971	1975	6900	3500	1200
132	Lim.	105	1789	1972	1974	4900	2600	1000
131	Lim.	55	1288	1974	1978	3900	2200	600
X 1/9	Targa	75	1290	1972	1978	7900	4600	2200
Ritmo 75	Lim.	75	1465	1983	1987	2400	1100	300
Ritmo 130 TC Abarth	Lim.	130	1981	1983	1986	6200	3500	1200
Panda	Lim.	30	652	1980	1985	1400	700	300
FORD (D)								
Taurus	Lim.	34	1172	1948	1952	14600	9800	4000
Taurus 12M	Lim.	38	1172	1952	1959	9400	6000	2600
12M P4 (1200)	Lim.	40	1183	1962	1966	5500	2900	1200
12M P6 (1300)	Lim.	50	1288	1966	1970	5200	2700	800
15M P6 (1500)	Lim.	55	1498	1966	1970	4900	3000	1000
Taurus 20M P5	Cpé.	85	1998	1964	1967	8100	5000	2000
17M P7a (1500)	Lim.	60	1498	1967	1968	3600	1700	600
17M P7a (1700)	Cpé.	65	1699	1967	1968	7200	4200	1600
17M P7b (2000S)	Cpé.	90	1998	1968	1971	7400	4400	1700
26M P7b	Cpé.	125	2550	1969	1971	8800	4900	1800
OSI 2000 S	Cpé.	90	1998	1967	1968	14800	9700	4200
Escort (1100)	Lim.	40	1098	1969	1974	5000	3800	1500
Granada 2,3	Cpé.	108	2293	1972	1974	7500	4100	1700
Granada Turnier 2,6	Kbi.	125	2550	1975	1977	5700	2900	1200
Capri 1500	Cpé.	60	1498	1969	1972	7100	5000	1800
Capri 1600 GT	Cpé.	88	1592	1972	1973	7300	5100	1700
Capri 2300 GT	Cpé.	108	2293	1970	1972	8600	6300	1900
Capri II 2,3	Cpé.	108	2293	1974	1977	6800	3400	1400
Fiesta I	Lim.	66	1087	1977	1983	2800	1500	700
Escort II	Lim.	73	1263	1975	1980	4100	2400	800
Escort II RS 2000	Lim.	100	1993	1973	1974	11000	6000	2800
Escort II Turnier	Kbi.	54	1297	1975	1980	4500	1900	800
Taurus	Lim.	90	1981	1976	1979	4000	2700	700
Granada II Turnier	Kbi.	160	2772	1978	1981	4600	2400	1200
Capri III 2,8i	Cpé.	160	2772	1981	1984	7500	4900	2000
Escort III Cabrio	Cab.	79	1567	1983	1986	2300	1200	300
Escort IV XR3i	Lim.	105	1567	1986	1989	2500	1500	200
FORD (USA)								
Fairlane Skyliner	Cab.	190	4457	1957	1959	34500	21800	10400
Galaxie 500 FBk	Cpé.	137	4739	1967	1967	17400	9900	4600
Mustang	Cab.	210	4735	1964	1966	31600	18000	11700
Mustang	Cpé.	210	4735	1964	1966	25100	17100	12000
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735	1965	1966	34400	23400	16400
Mustang	Cpé.	200	4735	1967	1968	29400	16800	10900
Mustang	Cab.	200	4735	1967	1968	24000	16300	11400
Mustang Fastback	Cpé.	200	4735	1967	1968	31900	21700	15200
Mustang	Cab.	220	4950	1969	1970	27500	15600	10200
Mustang	Cpé.	220	4950	1969	1970	21000	14300	10000
Mustang	Cpé.	210	4950	1971	1973	18200	12400	8700
Mustang	Cab.	210	4950	1971	1973	23800	13600	8800
Mustang II	Cpé.	97	2799	1974	1979	8200	5000	2000
Mustang III	Cpé.	109	2799	1979	1986	5500	3000	1300
Thunderbird	Cab.	193	4785	1955	1957	46400	32500	16500
Thunderbird	Cab.	300	5768	1958	1960	30600	20400	9700

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Thunderbird	Cpé.	300	5768	1958	1960	20100	14000	6100
Thunderbird	Cab.	300	6390	1961	1963	30500	22000	9600
Thunderbird	Cpé.	300	6390	1961	1963	19200	13500	7300
Thunderbird	Cpé.	300	6391	1964	1965	18800	10700	6100
GLAS								
Goggomobil T 250	Lim.	14	247	1955	1969	8000	4900	2200
Goggomobil TS 300	Cpé.	15	293	1957	1965	8300	5400	2300
Isar T 700	Lim.	30	688	1958	1965	7500	5300	2000
1004 TS	Cab.	64	992	1963	1967	16000	10000	5700
1300 GT	Cpé.	75	1290	1964	1967	22000	16100	6300
1700 GT	Cpé.	100	1682	1965	1967	22800	15200	6500
2600 V8	Cpé.	150	2580	1966	1967	39000	24000	10000
HEINKEL								
Kabine 200	Lim.	10	204	1956	1958	12000	6500	4000
HONDA								
N600	Lim.	42	599	1967	1970	3700	1900	800
S600	Cpé.	57	606	1965	1966	13500	9200	4700
Z600	Cpé.	40	594	1970	1974	4600	2500	1000
S800	Cab.	67	791	1965	1970	18700	13300	6700
IFA								
F 8	Lim.	20	684	1949	1955	7800	4400	2000
F 8 Luxus-Cabriolet	Cab.	20	684	1949	1955	20000	12600	5700
ISO								
Grifo GL 300	Cpé.	304	5354	1964	1971	115000	73000	39000
Grifo GL 365	Cpé.	365	5354	1964	1971	115000	75500	41000
Rivolta 300	Cpé.	304	5354	1963	1970	36800	26000	13400
Lele	Cpé.	355	5733	1969	1974	28400	21500	11000
JAGUAR								
Mk IX	Lim.	220	3781	1958	1961	39400	26100	12200
420 G	Lim.	265	4235	1966	1970	17600	11700	4600
2.4-Litre (Mk I)	Lim.	112	2483	1955	1959	30000	18000	8000
3.4-Litre (Mk I)	Lim.	210	3442	1957	1959	37400	24000	11000
Mk II 2.4	Lim.	120	2483	1959	1967	38000	24500	11000
Mk II 3.4	Lim.	210	3442	1959	1967	42000	27100	12600
Mk II 3.8	Lim.	220	3781	1959	1967	43800	29800	13500
S-Type 3.8	Lim.	220	3781	1963	1968	24600	14300	6500
XJ6 4.2 Series 1	Lim.	245	4235	1968	1973	14200	8600	3900
XJ6 3.4 Series 2	Lim.	161	3442	1975	1979	10800	6200	3000
XJ6 4.2 Series 2	Lim.	245	4235	1973	1974	12400	7100	3200
XJ6 L 4.2 Series 2	Lim.	245	4235	1973	1979	12600	7300	3400
XJ6 C 4.2 Series 2	Cpé.	245	4235	1973	1977	20500	11400	5600
XJ6 4.2 Series 3	Lim.	170	4235	1979	1986	10800	5900	2000
XJ12 Series 1	Lim.	253	5343	1972	1973	16200	10600	3500
XJ12 L Series 2	Lim.	285	5343	1973	1979	14800	8500	3900
XJ12 C (5.3 C)	Cpé.	285	5343	1975	1977	21700	11800	4200
XJ12 Series 3	Lim.	287	5343	1979	1992	14500	8000	2900
XK120 OTS	Rdstr.	160	3442	1949	1954	75800	52000	28000
XK120 DHC	Cab.	160	3442	1953	1954	73000	50700	27500
XK120 FHC	Cpé.	180	3442	1951	1954	64700	43600	23900
XK140 DHC	Cab.	190	3442	1954	1957	88200	60900	32200
XK140 FHC	Cpé.	190	3442	1954	1957	65500	44500	24600
XK140 OTS	Rdstr.	190	3442	1954	1957	78500	54800	30000
XK150 DHC	Cab.	210	3442	1957	1960	78000	53300	35000
XK150 FHC	Cpé.	210	3442	1957	1960	51500	36300	20600
XK150 OTS	Rdstr.	210	3442	1958	1960	76500	51500	34200
XK150 S DHC	Cab.	265	3781	1959	1960	101000	70000	38800
E-Type 3.8 Series 1	Cab.	265	3781	1962	1964	68500	48700	23500
E-Type 3.8 Series 1	Cpé.	265	3781	1962	1964	53700	34200	17400
E-Type 4.2 Series 1	Cab.	265	4235	1964	1967	70400	49400	20800
E-Type 4.2 Series 1	Cpé.	265	4235	1964	1967	50900	31700	16100
E-Type Series 1 (2+2)	Cpé.	265	4235	1966	1967	42700	27800	14300
E-Type Series 1.5	Cab.	265	4235	1967	1968	66000	43000	19100
E-Type Series 1.5	Cpé.	265	4235	1967	1968	45400	30400	16000
E-Type Series 1.5 (2+2)	Cpé.	265	4235	1967	1968	38500	27800	12100
E-Type Series 2	Cab.	265	4235	1968	1970	61600	40400	17900
E-Type Series 2	Cpé.	265	4235	1968	1970	42700	27800	14300
E-Type Series 2 (2+2)	Cpé.	265	4235	1968	1970	35700	24000	11600
E-Type 5.3 Series 3	Cpé.	272	5343	1971	1973	45200	26600	14400
E-Type 5.3 Series 3	Cab.	272	5343	1971	1975	68500	47500	19800
XJ-S	Cpé.	287	5343	1975	1981	13600	7900	3200
XJ-S HE	Cpé.	287	5343	1981	1988	13600	7900	3200

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
XJ-SC 5.3	Cab.	295	5343	1985	1988	16600	9800	6200
XJ-SC 3.6	Cab.	228	3590	1983	1988	13200	7700	3500
XJS 4.0	Cab.	222	3980	1991	1995	23000	16000	k.A.
JEEP								
MB	Gel.-Wgn.	60	2199	1941	1949	18200	12300	7800
MC / M-38	Gel.-Wgn.	60	2199	1949	1952	15800	10700	6600
CJ-3A	Gel.-Wgn.	60	2199	1949	1953	12900	8000	4100
CJ-5	Gel.-Wgn.	70	2199	1954	1963	12100	7700	3900
CJ-5	Gel.-Wgn.	75	2199	1963	1970	11700	7300	3700
CJ-7	Gel.-Wgn.	110	4181	1979	1983	13400	9300	4800
JENSEN								
541 R	Cpé.	150	3993	1957	1960	39800	28000	12500
C-V8 Mark III	Cpé.	330	6276	1965	1966	33900	20000	9800
Interceptor Mark I	Cpé.	335	6276	1966	1970	26000	17000	7600
Interceptor Mark II	Cpé.	330	6276	1970	1972	26000	17000	7600
Interceptor Mark III	Cpé.	385	7212	1971	1973	26400	16500	7700
Healey	Cab.	140	1973	1972	1976	12600	7900	3200
LAMBORGHINI								
350 GT	Cpé.	280	3464	1964	1967	180000	120000	60000
400 GT	Cpé.	320	3929	1965	1967	140000	100000	67000
Miura P400	Cpé.	350	3929	1966	1970	360000	280000	165000
Islero 400 GT (2+2)	Cpé.	320	3929	1968	1969	62000	39000	16500
Espada 400 GT (1. Serie)	Cpé.	325	3929	1968	1969	78000	52000	36000
Jarama 400 GTS (2+2)	Cpé.	365	3929	1972	1978	43100	26000	12600
Diablo SV	Cpé.	520	5707	1990	1999	125000	95000	k.A.
Couctach LP400 S	Cpé.	375	3929	1978	1982	120000	75000	35000
Urraco P300	Cpé.	250	2996	1974	1979	36500	23000	10600
LANCIA								
Aurelia B20 GT	Cpé.	75	1991	1951	1953	95000	66000	38500
Appia 3. Serie	Lim.	48	1090	1959	1963	10800	5900	2300
Flaminia Berlina 2.8	Lim.	125	2775	1963	1970	21900	15200	6600
Flaminia Coupé Pininfarina	Cpé.	119	2458	1959	1963	50000	27600	15400
Flaminia GT 2.8 Touring	Cpé.	146	2775	1963	1965	45000	28000	16500
Flaminia Sport Zagato	Cpé.	119	2458	1959	1963	120000	75000	k.A.
Flavia	Lim.	78	1488	1960	1966	7600	5000	2000
Flavia Sport 1.8 (Zagato)	Cpé.	105	1800	1963	1967	34000	24000	15000
Fulvia	Lim.	58	1091	1963	1969	6900	4700	2100
Fulvia Coupé	Cpé.	80	1216	1965	1967	11700	7100	4200
Fulvia Coupé Rallye	Cpé.	87	1298	1967	1970	12400	7000	4200
Fulvia Sport 1.6 (Zagato)	Cpé.	115	1584	1970	1972	25000	19000	9500
Stratos	Cpé.	190	2418	1974	1975	185000	130000	70000
Beta 1600	Lim.	100	1585	1975	1979	3900	2300	700
Beta Coupé 1600	Cpé.	100	1585	1976	1978	6300	3600	1600
Beta HPE 1600	Cpé.	100	1585	1975	1981	5800	3200	1400
Beta Montecarlo 1. Serie	Cpé.	118	1995	1975	1979	14500	8300	4400
Gamma Coupé 2000	Cpé.	120	1999	1976	1979	10600	5300	2800
Delta HF Integrale	Lim.	185	1981	1987	1989	14700	8100	3900
Thema 8.32	Lim.	205	2972	1989	1991	15000	9200	3900
Thema Station Wagon 16V	Kbi.	141	1995	1990	1992	2300	1200	500
LAND ROVER								
86 Series I	Gel.-Wgn.	52	1997	1954	1956	14900	9900	5200
88 Series II	Gel.-Wgn.	77	2286	1958	1961	13000	8200	4300
109 Series IIA	Gel.-Wgn.	77	2286	1961	1971	13900	8700	4500
88 Lightweight	Gel.-Wgn.	77	2286	1968	1984	11800	7300	3800
109 Series III	Gel.-Wgn.	62	2286	1971	1984	11900	7400	3900
Defender 110	Gel.-Wgn.	133	3528	1983	1987	10500	5900	2400
Range Rover	Gel.-Wgn.	132	3528	1979	1981	13000	8000	3500
LLOYD								
LP 400 (Vollstahl)	Lim.	13	386	1954	1957	4900	3400	1700
Alexander TS	Lim.	25	596	1958	1961	7600	4600	2000
Arabella	Lim.	38	897	1959	1963	7300	4600	2000
LOTUS								
Seven Series 4	Rdstr.	84	1599	1970	1973	27000	16200	8400
Elite	Cpé.	83	1216	1957	1963	60000	37700	21600
Elan Series 2	Cab.	106	1558	1964	1966	27000	16700	8200
Europa Series 2	Cpé.	80	1470	1968	1971	16500	9100	4200
Esprit Series 1	Cpé.	160	1973	1976	1977	22100	13800	6000
MASERATI								
3500 GT (Touring)	Cpé.	220	3485	1957	1964	87000	61000	35000
3500 GT (Vignale)	Cab.	220	3485	1959	1964	200000	140000	k.A.

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Quattroporte 4700	Lim.	290	4719	1966	1970	51500	29600	16700
Mexico 4200	Cpé.	260	4136	1966	1971	52200	32900	18900
Ghibli 4700	Cab.	330	4719	1968	1972	200000	150000	k.A.
Indy 4200	Cpé.	260	4136	1969	1973	44500	28100	14400
Merak	Cpé.	190	2965	1972	1975	32000	21500	10300
Khamsin	Cpé.	320	4855	1972	1982	61000	39000	21000
Quattroporte III 4900	Lim.	280	4930	1979	1986	20800	13200	7100
Biturbo 2.0	Lim.	180	1995	1981	1986	9500	5800	2500
MATRA								
Murena	Cpé.	90	1592	1980	1983	8500	5700	2200
MAZDA								
RX-7	Cpé.	115	1146	1981	1986	6500	4100	1700
MX-5	Rdstr.	115	1597	1990	1994	4900	2900	1400
MERCEDES								
170 V (W 136)	Lim.	38	1697	1947	1950	22800	15000	6200
170 S (W 136)	Lim.	52	1767	1949	1952	27500	16100	8200
170 S Cabriolet A	Cab.	52	1767	1949	1951	88000	70000	31500
220 (W 187)	Lim.	80	2195	1951	1954	33500	19000	8500
220 Cabriolet A (W 187)	Cab.	80	2195	1951	1955	112000	75000	38000
220 Cabriolet B (W 187)	Cab.	80	2195	1951	1954	90500	66700	40100
300 (W 186)	Lim.	115	2996	1951	1954	61400	37700	23500
300 b (W 186)	Lim.	125	2996	1954	1955	62400	38500	23500
300 d (W 189)	Lim.	160	2996	1957	1962	73500	48000	24000
300 Cabriolet D (W 186)	Cab.	115	2996	1951	1954	165000	120000	67000
300 b Cabriolet D (W 186)	Cab.	125	2996	1954	1955	169000	122000	69000
300 d Cabriolet D (W 189)	Cab.	160	2996	1958	1962	200000	150000	90000
300 S (W 188)	Cpé.	150	2996	1951	1955	220000	150000	80000
300 Sc Cabriolet A (W 188)	Cab.	175	2996	1955	1958	355000	230000	145000
300 SL Roadster (W 198)	Rdstr.	215	2996	1957	1961	450000	335000	264000
300 SL (W 198)	Cpé.	215	2996	1954	1957	500000	375000	290000
180 (W 120)	Lim.	52	1767	1953	1957	17500	10200	3800
190 (W 121)	Lim.	75	1897	1956	1959	17200	10500	3800
190 D (W 121)	Lim.	50	1897	1958	1959	15700	9700	3800
190 SL	Cab.	105	1897	1955	1963	72000	43500	20900
220 A (W 180)	Lim.	85	2195	1954	1956	30300	17700	8100
220 S (W 180)	Lim.	100	2195	1956	1959	32700	17500	8300
220 S (W 180)	Cpé.	100	2195	1956	1959	72600	45800	20700
220 SE (W 128)	Lim.	115	2195	1958	1959	34500	18100	8800
190 c (W 110)	Lim.	80	1897	1961	1965	14600	7900	3400
200 (W 110)	Lim.	95	1988	1965	1968	15500	9500	3500
200 D (W 110)	Lim.	55	1988	1965	1968	15400	9500	3500
200 D Universal (W 110)	Kbi.	55	1988	1966	1967	22900	14000	7000
220 b (W 111)	Lim.	95	2195	1959	1965	20200	10300	4300
220 SEb (W 111)	Lim.	120	2195	1959	1965	24200	12400	5200
250 SEb (W 111)	Cpé.	150	2496	1965	1967	34900	18100	8200
250 SE (W 111)	Cab.	150	2496	1965	1967	69000	38100	17800
280 SE (W 111)	Cpé.	160	2778	1967	1971	35900	20000	9200
280 SE (W 111)	Cab.	160	2778	1967	1971	82800	44000	20000
280 SE 3.5 (W 111)	Cab.	200	3499	1969	1971	105000	61000	28500
280 SE 3.5 (W 111)	Cpé.	200	3499	1969	1971	46400	25500	13400
230 (W 110)	Lim.	105	2281	1965	1966	17900	9800	4200
300 SE (W 112)	Lim.	160	2996	1961	1965	34500	16400	7800
300 SE (W 112)	Cpé.	160	2996	1962	1967	45600	24300	13100
300 SE (W 112)	Cab.	160	2996	1962	1967	94200	53500	27300
250 SL (W 113)	Rdstr.	150	2496	1966	1968	51700	28000	16500
280 SL (W 113)	Rdstr.	170	2778	1968	1971	57600	32200	19800
600 (W 100)	Lim.	250	6330	1964	1981	90000	59000	35000
250 S (W 108)	Lim.	130	2496	1965	1969	13000	8100	3300
250 SE (W 108)	Lim.	150	2496	1965	1968	13800	8500	3200
280 S (W 108)	Lim.	140	2778	1967	1972	15900	9700	3600
280 SE (W 108)	Lim.	160	2778	1967	1972	17100	9800	4200
280 SE 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1971	1972	20900	11300	4700
280 SEL 3.5 (W 108)	Lim.	200	3499	1970	1972	22300	12000	5000
280 SEL 4.5 (W 108)	Lim.	196	4489	1971	1972	24500	13800	6200
300 SEb (W 108)	Lim.	170	2996	1965	1967	21000	12300	5800
300 SEL (W 109)	Lim.	170	2996	1966	1967	21400	12800	5900
300 SEL 3.5 (W 109)	Lim.	200	3499	1969	1972	25600	13700	6300
300 SEL 4.5 (W 109)	Lim.	200	4520	1971	1972	24500	12800	6500
300 SEL 6.3 (W 109)	Lim.	250	6330	1967	1972	42000	23000	9400
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1968	1973	9800	5000	1900
200 (W 115)	Lim.	95	1988	1973	1976	9400	4500	1800

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
220 (W 115)	Lim.	105	2197	1968	1973	10200	4900	2000
230 (W 114)	Lim.	120	2292	1968	1973	11100	5600	2100
230/4 (W 115)	Lim.	110	2277	1973	1976	8800	4700	1900
230/6 (W 114)	Lim.	120	2292	1973	1976	10200	5300	1800
250 (W 114)	Lim.	130	2496	1967	1973	11400	5600	2100
250 C (W 114)	Cpé.	130	2496	1968	1973	14000	7400	3200
250 CE (W 114)	Cpé.	150	2496	1968	1973	15600	8000	3400
280 (W 114)	Lim.	160	2746	1972	1973	12300	7800	2900
280 E (W 114)	Lim.	185	2746	1972	1973	13700	8800	2900
280 C (W 114)	Cpé.	160	2746	1972	1973	14000	7700	3200
280 CE (W 114)	Cpé.	185	2746	1972	1973	14800	7700	3300
200 D (W 115)	Lim.	55	1988	1968	1973	9400	5100	1900
220 D (W 115)	Lim.	60	2197	1968	1973	9600	5300	2100
240 D (W 115)	Lim.	65	2376	1973	1976	9000	5300	1900
300 D (W 115)	Lim.	80	2971	1974	1976	10700	5800	2200
280 S (W 116)	Lim.	160	2746	1972	1980	9200	5400	1900
280 SE (W 116)	Lim.	185	2746	1972	1980	10300	5900	2000
280 SEL (W 116)	Lim.	185	2746	1974	1980	13700	8500	3000
350 SE (W 116)	Lim.	200	3499	1972	1980	12500	7500	2600
450 SE (W 116)	Lim.	225	4520	1972	1980	12900	8800	2800
450 SEL 6.9 (W 116)	Lim.	286	6834	1975	1980	32500	22000	9500
280 SL (R 107)	Rdstr.	185	2746	1974	1980	21900	15000	8700
350 SL (R 107)	Rdstr.	200	3499	1971	1980	20200	13100	7300
450 SL (R 107)	Rdstr.	225	4520	1973	1980	19700	13800	7000
380 SL (R 107)	Rdstr.	218	3818	1980	1985	20700	13400	7500
500 SL (R 107)	Rdstr.	240	4973	1980	1985	28000	17200	9900
300 SL (R 107)	Rdstr.	188	2932	1985	1989	26900	16400	9400
420 SL Kat (R 107)	Rdstr.	204	4196	1985	1989	30000	18700	11000
280 SLC (C 107)	Cpé.	185	2746	1974	1981	16500	9200	4000
350 SLC (C 107)	Cpé.	200	3499	1971	1980	17300	9800	4500
450 SLC (C 107)	Cpé.	225	4520	1973	1980	18000	10400	5000
280 SLC (C 107)	Cpé.	218	3818	1980	1981	18500	10700	5400
500 SLC (C 107)	Cpé.	240	4973	1980	1981	20500	13700	6900
200 (W 123)	Lim.	94	1988	1976	1980	6300	3400	1100
230 (W 123)	Lim.	109	2307	1976	1980	7000	3600	1200
230 E (W 123)	Lim.	136	2299	1980	1982	7400	3900	1300
250 (W 123)	Lim.	129	2525	1976	1982	7800	4000	1200
280 (W 123)	Lim.	156	2746	1976	1981	7500	3900	1300
280 E (W 123)	Lim.	177	2746	1976	1985	8300	4400	1400
200 D (W 123)	Lim.	60	1988	1982	1985	5100	2400	900
220 D (W 123)	Lim.	60	2197	1976	1979	6400	3400	900
240 D (W 123)	Lim.	65	2404	1976	1982	6400	3500	1200
300 D (W 123)	Lim.	80	3005	1976	1985	7800	3900	1300
230 C (W 123)	Cpé.	109	2307	1977	1980	8800	4800	1400
230 CE (W 123)	Cpé.	136	2299	1980	1985	8700	4500	1300
280 C (W 123)	Cpé.	156	2746	1977	1980	10600	5800	1800
280 CE (W 123)	Cpé.	177	2746	1977	1985	12400	6700	2000
230 TE (W 123)	Kbi.	136	2276	1982	1985	9100	4900	1600
250 T (W 123)	Kbi.	140	2525	1982	1985	8000	4600	1200
280 TE (W 123)	Kbi.	185	2746	1978	1985	10600	6500	2400
240 TD (W 123)	Kbi.	65	2404	1978	1982	8200	4700	1800
300 TD (W 123)	Kbi.	88	3005	1978	1985	9000	4500	1300
280 S (W 126)	Lim.	156	2746	1979	1985	6900	4100	2100
280 SE (W 126)	Lim.	185	2746	1979	1985	7800	4900	2300
260 SE KAT (W 126)	Lim.	160	2597	1986	1991	8000	4600	2500
300 SE (W 126)	Lim.	188	2962	1985	1987	9200	4900	2700
420 SE Kat (W 126)	Lim.	204	4196	1985	1991	9900	6000	2800
500 SEC (C 126)	Cpé.	231	4973	1981	1985	14300	8300	3800
230 G	Gel.-Wgn.	90	2277	1979	1982	12900	8700	5500
280 GE	Gel.-Wgn.	156	2717	1980	1984	14700	9200	5800
250 GD	Gel.-Wgn.	84	2497	1987	1992	15000	9500	6000
190 E 2.3-16V Kat (W 201)	Lim.	170	2276	1986	1988	10500	5900	3400
190 E Evolution II (W 201)	Lim.	235	2463	1990	1990	46000	29000	13200
190 D (W 201)	Lim.	72	1983	1982	1988	3200	1500	800

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
300 SL-24 (R 129)	Rdstr.	231	2960	1989	1993	14500	11900	6900
500 SL (R 129)	Rdstr.	326	4973	1989	1993	16900	12500	7300
MESSERSCHMITT								
KR 200	Kab-Rol.	10,2	191	1955	1964	15400	10500	4900
Tg 500	Kab-Rol.	19,5	493	1958	1961	62000	47000	28000
MG								
TD	Rdstr.	54	1250	1949	1953	33200	23500	11900
TF 1500	Rdstr.	63	1466	1954	1955	36000	22000	11500
MGA 1500	Rdstr.	68	1489	1955	1959	24400	14700	8200
MGA Twin Cam	Rdstr.	108	1588	1958	1960	43500	30100	15800
MGA 1600 Mk I	Rdstr.	79	1588	1959	1961	25000	15300	8500
MGA 1600 Mk II	Rdstr.	86	1622	1961	1962	25600	15800	9000
MGA 1600 Mk II	Cpé.	86	1622	1961	1962	19800	12300	6800
MGB Mk I	Cab.	95	1798	1962	1964	16200	10800	5600
MGB Mk I	Cab.	95	1798	1964	1967	16200	10800	5600
MGB Mk II	Cab.	95	1798	1967	1971	15200	10100	5200
MGB Mk III	Cab.	95	1798	1971	1974	14800	10000	4900
MGB	Cab.	95	1798	1974	1980	13000	8200	3700
MGC	Cab.	145	2912	1967	1969	21700	14300	7200
MGB GT Mk I	Cpé.	95	1798	1965	1967	14300	8900	4400
MGB GT Mk II	Cpé.	95	1798	1967	1971	13300	8600	4300
MGB GT Mk III	Cpé.	95	1798	1971	1974	12900	8500	4100
MGBGT	Cpé.	95	1798	1974	1980	9900	6300	2800
MGCGT	Cpé.	145	2912	1967	1969	17500	11300	5500
MGB GTV8	Cpé.	137	3528	1973	1974	18900	12600	6500
MGBGTV8	Cpé.	137	3528	1974	1976	14700	9200	4800
Midget Mk I	Rdstr.	46	948	1961	1962	13000	8800	4700
Midget Mk II	Cab.	59	1098	1964	1966	12000	8200	4400
Midget Mk III	Cab.	65	1275	1966	1969	11000	7900	4300
Midget 1500	Cab.	69	1493	1974	1979	7800	5400	2400

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
MINI								
1000	Lim.	39	998	1969	1976	6100	3100	1500
1100 Special	Lim.	45	1098	1977	1981	6300	3800	1600
Mini Kat	Lim.	63	1256	1991	1996	6900	4200	1900
Cooper 1.3i	Lim.	61	1273	1996	2000	6400	3200	1400
1275 GT	Lim.	60	1275	1969	1980	6300	3900	1500
Clubman	Kbi.	41	998	1969	1982	10500	5900	2700
Estate	Kbi.	45	1098	1974	1980	10500	5900	2700
Moke	Tourer	39	998	1969	1982	10400	6600	3000
Mk II Cabrio (Kat)	Cab.	63	1273	1993	1996	11900	8100	3300
MORGAN								
4/4 Series IV	Rdstr.	54	1340	1961	1963	21100	15200	8200
4/4 Series V	Rdstr.	83	1498	1963	1968	21400	15500	8500
Plus 4	Rdstr.	104	2138	1962	1969	36400	26500	12600
Plus 4	Rdstr.	122	1995	1985	1988	35000	27500	15000
Plus 8 (Moss-Getriebe)	Rdstr.	168	3529	1968	1972	43000	29000	18900
Plus 8 (4-Gang)	Rdstr.	168	3529	1972	1976	40900	27600	18000
Plus 8 Inj.	Rdstr.	190	3529	1984	1990	43000	29000	17200
MORRIS								
Minor 1000 Series V	Lim.	48	1098	1962	1970	10900	6000	3400
Minor 1000 Tourer Series V	Cab.	48	1098	1962	1969	14900	8600	4600
Minor 1000 Traveller Series V	Kbi.	48	1098	1962	1971	14000	7200	4300
NISSAN								
300ZX	Cpé.	170	2940	1984	1989	7500	4600	1500
NSU								
1000	Lim.	40	996	1967	1972	6900	3900	1500
Prinz 4 L	Lim.	30	598	1965	1973	5000	2900	1100
TT	Lim.	65	1177	1967	1972	18000	12000	4000
TTS	Lim.	70	996	1967	1971	19800	13500	5000
Ro 80	Lim.	115	995	1967	1969	10600	5800	2100



Classic Data

Sachverstand für klassische Fahrzeuge

Classic Data - Kurzgutachten und -Bewertungen bieten Ihnen Sicherheit für klassische Fahrzeuge. Bundesweit mit mit einem flächendeckenden Netz von Partnerbüros. Auch in Ihrer Nähe!

Sichern Sie sich Ihre Vorteile mit Classic Data!

- Preiswerte Classic Data-Kurzgutachten zur Versicherungseinstufung
- Einheitliches Classic Data-Bewertungsschema

Classic Data ist anerkannt von führenden Klassiker-Versicherungen, z.B. ADAC, AXA, Belmot, OCC, Württembergische, Zurich, uvm.

Ein Höchstmaß an Objektivität. Ihr Classic Data-Sachverständigenbüro kennt die Klassiker-Feinheiten – die wahren Werte Ihres Fahrzeuges!

Classic Data GmbH & Co. KG

Harpener Straße 56

D-44791 Bochum

Tel.: 0234-239590-0

Fax: 0234-239590-99

info@classic-data.de

www.classic-data.de

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
NSU-Fiat								
Neckar 1100	Lim.	36	1089	1953	1956	6600	3700	1100
Neckar 1100	Lim.	50	1221	1962	1966	5500	3400	1400
OLDSMOBILE								
Toronado	Cpé.	390	6965	1966	1967	21400	12100	6000
OPEL								
Olympia	Cab.-Lim.	37	1488	1950	1951	19000	10500	4500
Kapitän	Lim.	55	2473	1948	1951	28000	14900	7400
Olympia Rekord	Lim.	40	1488	1953	1954	13300	8200	3800
Olympia Rekord P1	Lim.	45	1488	1957	1959	12600	7000	3400
Olympia Rekord Car. P1	Kbi.	45	1488	1957	1959	12800	8800	3400
Kapitän P	Lim.	80	2473	1958	1959	19700	13400	4800
Kapitän P-LV	Lim.	90	2605	1959	1963	16700	9600	3900
Kadett A	Lim.	40	993	1962	1965	7400	4400	1900
Kadett A	Cpé.	48	993	1963	1965	8100	5300	2100
Rekord A (1500)	Lim.	55	1488	1963	1965	6800	3900	1800
Rekord B (1500)	Lim.	60	1492	1965	1966	6000	3700	1700
Kapitän A	Lim.	100	2605	1964	1965	15800	9600	3300
Admiral A	Lim.	100	2605	1964	1965	16400	10000	3400
Admiral A (V8)	Lim.	190	4638	1965	1968	17500	10700	4000
Diplomat A (V8)	Lim.	190	4638	1964	1968	17000	10200	4500
Kadett B (1100 S)	Lim.	55	1078	1965	1971	4600	2700	1200
Kadett B (1100 S)	Cpé.	55	1078	1965	1971	6600	4100	1900
Kadett B Caravan (1100)	Kbi.	55	1100	1965	1971	6200	3400	1000
GT-AL (1900)	Cpé.	90	1897	1968	1973	16600	10100	4600
Rekord C (1700)	Lim.	60	1698	1966	1971	5900	4000	1400
Rekord C Caravan (1900 S)	Kbi.	90	1897	1966	1971	7500	5600	1900
Commodore A (2500 H)	Lim.	130	2490	1967	1971	7500	5500	1900
Kapitän B (2800 H)	Lim.	145	2784	1969	1970	11000	6500	2600
Admiral B (2800 E)	Lim.	165	2784	1969	1976	10500	6600	2700
Diplomat B V8	Lim.	230	5354	1969	1977	13200	7200	2900
Kadett C (1000)	Lim.	40	993	1974	1979	3000	1700	800
Kadett C Aero	Targa	60	1196	1976	1978	10000	5700	2800
Kadett C GT/E	Cpé.	105	1897	1975	1977	11100	6000	2300
Ascona A (1200 S)	Lim.	60	1196	1972	1975	4400	2600	700
Manta A (1600)	Cpé.	68	1584	1970	1975	7600	4300	1900
Rekord D (1700)	Lim.	66	1689	1972	1977	3700	2100	1000
Rekord D (1900 S)	Lim.	97	1897	1972	1977	4100	2300	1000
Rekord D Caravan (1900 S)	Kbi.	97	1897	1972	1977	4000	2400	1100
Commodore B (2800 SC)	Lim.	130	2748	1973	1975	5400	3600	1500
Commodore B GS/E (2800 EC)	Lim.	160	2784	1972	1977	6300	4200	1800
Ascona B	Lim.	60	1566	1976	1981	4000	1800	800
Manta B	Cpé.	75	1281	1980	1986	5000	3000	700
Manta B GT/E	Cpé.	110	1956	1978	1984	6600	3100	1000
Manta B CC	Cpé.	110	1956	1978	1983	4800	2800	700
Rekord E 2,0 E (E1)	Lim.	110	1979	1977	1982	4300	2500	500
Rekord E 2,0 E (E1)	Kbi.	110	1979	1977	1982	4700	2100	900
Rekord E (E2)	Lim.	90	1771	1982	1986	2900	1700	300
Rekord E (E2) Caravan	Kbi.	90	1771	1982	1986	4000	1800	700
Senator A 2,8 S	Lim.	140	2784	1978	1982	4700	2200	800
Monza A 3.0 E	Cpé.	180	2968	1978	1982	6600	3900	1300
Monza 3.0 E (A2)	Cpé.	180	2968	1983	1986	4600	1700	1000
PEUGEOT								
203	Lim.	42	1290	1948	1954	12600	8900	3800
204	Lim.	55	1130	1969	1976	4400	2700	1000
204 Cabriolet	Cab.	53	1130	1966	1970	9900	6500	2400
204 Coupé	Cpé.	53	1130	1966	1970	6200	3900	1600
304	Lim.	65	1288	1969	1972	4400	2700	1200
304 Cabriolet	Cab.	65	1288	1970	1975	10100	6800	2900
404	Lim.	76	1618	1965	1968	6400	3700	1200
404 Coupé	Cpé.	70	1618	1964	1966	12900	8700	3500
504	Lim.	82	1796	1968	1970	6200	3600	1500
504 Cabriolet	Cab.	97	1796	1969	1971	16300	9800	3500
504 Cabriolet	Cab.	104	1971	1971	1974	16900	10200	3900
504 Cabriolet	Cab.	106	1971	1978	1983	17500	9800	3800
504 Coupé	Cpé.	104	1971	1971	1974	11900	7000	2700
504 V6 Coupé	Cpé.	136	2664	1975	1977	10800	7300	2900
504 V6 Coupé	Cpé.	144	2664	1978	1983	10600	6900	2500
PONTIAC								
Fiero GT	Cpé.	126	2817	1987	1987	6900	4100	1900
Firebird	Cpé.	200	6558	1972	1973	16400	9700	4600

Modell	Var.	PS	cm ³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Firebird Trans Am	Cpé.	165	6555	1977	1978	13900	8800	4200
PORSCHE								
356 A 1600	Cpé.	60	1582	1955	1957	77500	50500	22400
356 A 1600	Cab.	60	1582	1955	1957	54400	35800	14900
356 A 1600 (HT)	Cpé.	60	1582	1957	1959	12100	6700	2900
356 A 1600 Convertible D	Cab.	60	1582	1958	1959	108000	78000	35000
356 B 1600 Super	Cpé.	75	1582	1959	1963	77500	50200	23400
356 B 1600 Super	Cab.	75	1582	1959	1963	47600	31900	14400
356 B 1600 Super (HT)	Cpé.	75	1582	1959	1963	45000	28000	13500
356 C 1600 SC	Cpé.	95	1582	1963	1965	59900	39500	18000
356 C 1600 SC	Cab.	95	1582	1963	1965	84900	55400	25400
912	Cpé.	90	1582	1965	1969	21600	15000	7900
911 S	Targa	160	1991	1966	1968	56000	37800	21000
911 E	Cpé.	140	1991	1968	1969	39800	29500	15000
911 S	Cpé.	180	2195	1970	1971	61000	40000	24000
911 T	Cpé.	130	2341	1971	1973	42800	33500	14600
911	Cpé.	150	2687	1973	1975	32000	19500	10500
911	Targa	165	2687	1975	1977	33400	20600	10500
911 Carrera	Cpé.	210	2687	1973	1975	83200	58500	32500
911 SC	Cpé.	180	2994	1977	1983	28900	20000	11600
911 Carrera	Cpé.	231	3164	1983	1985	30700	19800	10200
911 Carrera	Cab.	231	3164	1983	1985	35000	24400	12100
911 Carrera 2 (964)	Cpé.	250	3600	1989	1993	34000	24500	14500
924	Cpé.	125	1984	1976	1979	10200	5900	2800
944	Cpé.	163	2449	1984	1987	8300	4800	2200
944 S2	Cab.	211	2990	1988	1991	19500	12000	7000
928	Cpé.	240	4474	1977	1982	19700	9800	4500
928 S	Cpé.	310	4608	1983	1986	19000	9300	4200
RENAULT								
4 CV	Lim.	18	747	1947	1961	8500	6200	2300
Dauphine	Lim.	27	845	1956	1965	5200	3200	1100
Floriade S	Cab.	46	956	1962	1963	14800	9800	4500
R4	Lim.	34	845	1975	1983	4800	2600	900
Caravelle 1100 S	Cab.	52	1108	1965	1968	15500	9900	4600
R8	Lim.	40	956	1962	1967	3800	2600	1000
R8 Gordini	Lim.	86	1255	1964	1970	29000	18000	9000
R10 Major	Lim.	43	1108	1965	1969	3500	2100	900
R16	Lim.	55	1470	1965	1970	4500	3400	1000
R6	Lim.	34	900	1968	1975	3100	2500	700
R12 TL	Lim.	54	1289	1969	1975	2800	1600	500
R15 TL	Cpé.	60	1300	1971	1979	3000	1700	700
R17 TL	Cpé.	90	1600	1971	1976	3400	1900	700
RS Alpine	Lim.	93	1397	1976	1979	6400	4000	1500
RS Turbo 1	Lim.	160	1397	1980	1983	35000	16000	7000
R14 TL	Lim.	57	1200	1976	1982	2500	1100	300
ROLLS-ROYCE								
Silver Wraith	Lim.	142	4566	1951	1955	62000	44000	25000
Silver Wraith II	Lim.	201	6750	1977	1980	29500	17400	8000
Silver Dawn	Lim.	122	4257	1949	1951	46600	31100	16700
Silver Cloud I	Lim.	180	4887	1955	1959	51700	33900	15500
Silver Cloud II (4-türig)	Cab.	200	6230	1959	1962	66500	56200	k.A.
Silver Shadow I	Lim.	132	6230	1965	1970	30000	17900	8000
Silver Shadow II	Lim.	295	6750	1977	1981	28600	17000	7800
Corniche	Cpé.	173	6750	1971	1987	42000	28000	12300
Corniche	Cab.	173	6750	1971	1987	60000	41500	25000
Camargue	Cpé.	156	6750	1975	1986	49000	31000	20000
Silver Spirit	Lim.	250	6750	1981	1989	24800	14900	6900
ROVER								
100 (P4)	Lim.	104	2625	1960	1962	11600	7200	3000
3 Litre Mk I (P5)	Lim.	115	2995	1958	1961	10400	6600	2600
3.5 Litre Coupé (P5B)	Cpé.	184	3528	1967	1973	18600	9500	3500
3500 (SD1)	Lim.	155	3528	1977	1980	5600	3100	1100
3500 Vitesse (SD1)	Lim.	210	3528	1982	1986	7400	3900	1700
SAAB								
96 (Langnase)	Lim.	40	841	1964	1967	8800	5200	2000
96 V4	Lim.	65	1498	1966	1969	8300	4900	1800
99 Turbo	Lim.	145	1985	1977	1982	8000	4000	1500
900	Cpé.	175	1971	1984	1989	8500	4800	2900
SIMCA								
1000 GLS	Lim.	54	1118	1965	1976	4100	2300	1000
1100 LS	Lim.	54	1118	1967	1972	3400	1600	900

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
SKODA								
Felicia	Cab.	50	1089	1959	1962	14000	7200	2900
Octavia	Lim.	43	1089	1960	1964	4500	2700	1100
TATRA								
603	Lim.	100	2472	1957	1961	19400	10500	3400
T 613	Lim.	165	3495	1969	1983	10600	6500	2800
TOYOTA								
2000 GT	Cpé.	150	1988	1967	1970	230000	180000	k.A.
Celica LT	Cpé.	79	1588	1970	1975	6600	4000	1700
Celica ST	Cpé.	86	1588	1976	1978	6700	3700	1400
Celica GT 2000 Liftback	Cpé.	120	1968	1976	1978	8400	5500	2700
Land Cruiser BJ 40	Gel.-Wgn.	76	2975	1977	1981	11700	7500	3200
Land Cruiser FJ 55	Gel.-Wgn.	135	4197	1978	1981	11900	7700	3200
TRABANT								
500 (P 50)	Lim.	18	496	1957	1962	3800	1900	700
601 Universal	Kbi.	26	594	1964	1990	3000	1700	400
601 (P 65/66)	Lim.	26	594	1974	1990	2800	1600	400
TRIUMPH								
TR2	Rdstr.	90	1991	1953	1955	27500	17700	9000
TR250	Cab.	104	2498	1967	1968	24000	14500	8100
TR3	Rdstr.	95	1991	1955	1957	26900	17400	8700
TR3A	Rdstr.	100	1991	1957	1961	26000	17200	8500
TR4	Cab.	100	2138	1961	1965	22900	14800	7700
TR4A IRS	Cab.	104	2138	1965	1967	23200	14900	7800
TR5 PI	Cab.	150	2498	1967	1968	29600	17800	9000
TR6 (USA)	Cab.	104	2498	1969	1972	21200	13200	6900
TR7 (Europa)	Cpé.	105	1998	1976	1981	6800	4500	2100
TR7 (Europa)	Cab.	105	1998	1980	1981	8200	5100	2300
Spitfire 4 (Mk I)	Cab.	63	1147	1962	1964	11700	6900	3600
Spitfire Mk II	Cab.	67	1147	1964	1967	11300	6600	3300
Spitfire Mk III	Cab.	75	1296	1967	1970	11200	6500	3200
Spitfire Mk IV	Cab.	64	1296	1970	1974	10200	6000	2800
Spitfire 1500	Cab.	69	1493	1974	1980	10300	6100	2900
GT6 Mk I	Cpé.	95	1998	1966	1968	12900	7500	4000
GT6 Mk II	Cpé.	105	1998	1968	1970	12300	7000	3800
GT6 Mk III	Cpé.	105	1998	1970	1973	11200	6900	3300
VOLVO								
PV444	Lim.	40	1414	1945	1950	15600	10000	4800
PV445	Kbi.	44	1414	1953	1960	15800	8000	3600
PV544 (A-B)	Lim.	75	1583	1958	1961	12600	7900	3100
PV544 Sport (G)	Lim.	85	1778	1965	1965	14700	9100	4100
P121 (A-F)	Lim.	75	1778	1961	1966	8900	5400	2500
P121 (M-P)	Lim.	85	1778	1966	1968	12700	7100	2900
P123 GT (M-P)	Lim.	115	1778	1967	1968	14900	9500	5400
P1800 (A)	Cpé.	90	1778	1961	1963	20200	11800	6000
P1800 ES (W-Y)	Kbi.	124	1986	1971	1973	21400	12500	6400
P142 (M-P)	Lim.	75	1778	1967	1974	5100	3000	1400
P145 S	Kbi.	100	1986	1969	1974	6000	3700	1800
P164 E (Y-A)	Lim.	160	2978	1972	1974	8000	4300	1900
262 C Bertone	Cpé.	148	2664	1977	1981	15200	8900	4000
66	Lim.	53	1108	1975	1980	3000	1600	600
VOLKSWAGEN								
Käfer Export (Oval)	Lim.	30	1192	1954	1957	13700	8400	4200
Käfer Export	Lim.	34	1192	1960	1965	12100	7100	3300
Käfer 1200	Lim.	34	1192	1967	1973	7500	3800	1700
Käfer 1200	Lim.	44	1285	1973	1975	7000	3600	1600
Käfer 1300	Lim.	40	1285	1965	1967	9200	5200	1800
Käfer 1500	Lim.	44	1493	1966	1967	9600	5500	2000

Modell	Var.	PS	cm³	Baujahr		Zustand		
				von	bis	2	3	4
Käfer 1303 S	Lim.	50	1584	1972	1975	9500	5500	2000
Käfer 1200 „Mexico“	Lim.	34	1192	1978	1985	6000	3400	1500
Käfer 1200 Cabriolet	Cab.	30	1192	1954	1960	22500	15900	6800
Käfer 1500 Cabriolet	Cab.	44	1493	1966	1970	15000	7200	3300
Käfer 1302 LS Cabriolet	Cab.	50	1584	1970	1972	15200	9100	3900
Käfer 1303 LS Cabriolet	Cab.	50	1584	1972	1980	16800	9700	4300
Karmann-Ghia 1200	Cab.	30	1131	1957	1960	23400	13700	6500
Karmann-Ghia 1200	Cpé.	30	1131	1955	1960	15100	10000	5600
Karmann-Ghia 1200	Cab.	34	1192	1960	1965	21700	12500	6000
Karmann-Ghia 1200	Cpé.	34	1192	1960	1965	14000	9000	3900
Karmann-Ghia 1300	Cab.	40	1285	1965	1966	22500	12700	6100
Karmann-Ghia 1300	Cpé.	40	1285	1965	1966	13800	8100	3400
Karmann-Ghia 1500	Cab.	44	1493	1966	1970	22200	11200	5900
Karmann-Ghia 1500	Cpé.	44	1493	1966	1970	14200	9600	5400
Karmann-Ghia 1500 (34)	Cpé.	45	1493	1961	1963	13800	8100	3400
Imp Buggy	Buggy	100	1483	1970	1970	8100	4800	2300
Kübel (18-63)	Tourer	48	1584	1974	1979	6400	3700	2100
Illtis	Gel.-Wgn.	75	1714	1978	1982	7800	4400	1800
1500 (Typ 3)	Lim.	45	1493	1961	1963	8000	4500	2000
1500 Variant (Typ 3)	Kbi.	45	1493	1962	1963	9000	5500	2200
1600 TL (Typ 3)	Lim.	54	1584	1965	1969	8000	4500	1800
411 (Typ 4)	Lim.	68	1679	1968	1969	7000	3600	900
411 E Variant (Typ 4)	Kbi.	80	1679	1969	1972	7700	4600	1400
K 70	Lim.	90	1594	1970	1973	4800	2800	900
Polo (86)	Lim.	40	889	1975	1979	3600	1700	800
Derby (86)	Lim.	50	1085	1977	1979	2700	1700	600
Golf 1	Lim.	50	1093	1975	1978	4600	2300	600
Golf 1	Lim.	69	1439	1981	1983	4200	2100	800
Golf 1 GTI Pirelli	Lim.	112	1781	1982	1983	7900	4300	1200
Golf Cabrio	Cab.	70	1457	1979	1983	6500	3300	1100
Golf Cabrio	Cab.	90	1781	1984	1988	3700	2000	900
Golf Cabrio (Kat)	Cab.	98	1781	1987	1993	4500	2400	1200
Scirocco 1	Cpé.	70	1460	1974	1975	6500	2500	1600
Scirocco 1 GTI	Cpé.	110	1577	1976	1977	7500	5500	1100
Passat	Lim.	55	1281	1973	1977	3900	1900	600
Passat Variant	Kbi.	55	1281	1973	1977	4400	2400	1000
Scirocco II (Kat)	Cpé.	95	1760	1985	1992	3200	1900	500
Scirocco 2 16V (Kat)	Cpé.	129	1781	1985	1989	6300	3500	900
Santana	Lim.	75	1577	1982	1985	1800	900	300
Bus (T1)	Bus	30	1192	1955	1960	27700	15300	8200
Bus (T1)	Bus	42	1473	1963	1967	27700	15300	8200
Bus (T1) Samba	Bus	42	1493	1963	1967	38000	21000	13200
Bus (T2)	Bus	50	1570	1967	1971	15600	8300	3700
Bus Westfalia (T2)	W.Mbl.	69	1957	1975	1979	16100	9600	4500
Bus (T3)	Bus	70	1957	1979	1982	5500	2900	900
Bus Caravelle Kat (T3)	Bus	95	2095	1985	1988	5700	2300	1500
VW-PORSCHE								
914 1.7	Targa	80	1679	1969	1973	13800	9500	3600
914 1.8	Targa	85	1795	1973	1976	13300	9300	3600
914 2.0	Targa	100	1971	1972	1976	14800	10100	4300
914/6	Targa	110	1991	1969	1972	40600	27100	14100
WARTBURG								
311	Lim.	37	900	1956	1961	5100	2900	1200
1000 (312)	Lim.	45	992	1962	1965	5100	2400	1100
1000 (312)	Cpé.	45	992	1962	1964	9500	5000	3500
353	Lim.	45	992	1966	1975	3400	1500	600
353 Tourist	Kbi.	45	992	1968	1975	3800	1800	700

Dies ist ein Auszug aus dem **AUTO BILD KLASSIK-Sonderheft mit 25 000 Preisen.**



Classic Data

Quelle:

Classic Data GmbH und Co. KG, Sachverständige für klassische Fahrzeuge,
44803 Bochum, Harpener Straße 56

Telefon 02 34-23 95 90-0, Fax 02 34-2 39 59-99;

info@classic-data.de; www.classic-data.de

FAHR' WAS RARES!

by FREESE



Oliver Freese aus Hannover-Münden ist der Erfinder der „Schreck-Schrauber“. Der Cartoonist und Oldtimer-Fan ist aktives Mitglied der Szene und fährt privat einen Opel Rekord C

Inhalt

- Kunststoff-Reparaturen Seite 130
- Dauertest Seite 134
- Fuhrpark Seite 137
- Termine Seite 140
- Modellautos und Bücher Seite 142



Seite
130

HEILENDE HÄNDE besitzt unser „Plastik-Doktor“ Bernd Volkens. Er zeigt, wie man kaputte Kunststoffteile im Do-it-yourself-Verfahren repariert



Seite
142

LIEBE ZUM DETAIL beweist True Scale Miniatures beim Porsche 936 im Maßstab 1:18. Wir stellen den Le-Mans-Renner und weitere Modellneuheiten vor

EIN HERZ FÜR MINDERHEITEN hat Audi-Fan Maic Hachenberg. Er restauriert gerade einen 100 Avant. Unseren Dauertestwagen hätte er zuvor schon kaufen können, lehnte aber ab: zu schlecht

Seite
134



FOTOS: BERSE & DIECKERT, G. VON STERNENHELS, MAIC HACHENBERG, R. TIMM

WERDEN SIE Plastik-Doktor

Ob fiese Schraubenlöcher im Armaturenbrett, ausgeblichene Stoßfänger oder ein zerbrochener Kühlergrill: Wir zeigen, wie Sie tiefe Wunden im Kunststoff heilen

Herr Doktor, Herr Doktor, mir tut's weh! Anschauen reicht schon, dann kommt der Schmerz. O weh, mein Scirocco hat Karies am Kühlergrill, Lochfraß im Armaturenbrett und Pigmentschwäche am Stoßfänger. Ist da noch was zu machen? Aber klar: eine Kunststoffkur. Auch wenn das selbst für versierte Hobby-schrauber keine Routinebehandlung ist. Denn wer Mechanik, Blech und Elektrik heilt, ist längst noch kein geeigneter Plastik-Praktiker. Klar, für Privatpatienten ist die Chefarztbehandlung gerade

gut genug: Neuteile her – oder die heilenden Hände des Smart-Repair-Spezialisten stopfen Löcher im Kunststoff, reparieren Stoßfänger und flicken noch viel mehr zusammen. Aber geht das nicht auch mit Hausmitteln? Zumal der Fachhandel mit Notfallsets für alle möglichen Plastik-Wehwechen hilft (Adressen siehe Seite 133). Ob Löcher in den Polstern, eingerissene Türtafeln, aufgeschlitzte Cabriovertende oder eine fiese Wunde im Fahrzeughimmel, für vieles gibt es die passenden Heilmittel samt detailliertem Beipackzettel. Nur nicht für die größte Wunde des Scirocco, den zerbrochenen Kunststoffgrill. Da mussten wir experimentelle Methoden anwenden. Erfolgreich – und kostengünstig. Lesen Sie weiter!



WERTUNG

- ++++ Nur für Ärzte
- +++++ Für geübte Pfleger
- +++++ Mit Geduld klappt es
- +++++ Kinderleicht





FOTOS: R. THAM (10)

Was tropft denn da?
Nichts, was hier weiterhilft.
Intravenös lässt sich der Kunststoff-Grill leider nicht reparieren



Gussform für den gebrochenen Grill

■ Der Kunststoff-Grill des Scirocco ist zerbrochen, es fehlen viele Streben. Zwar gibt es Ersatz im spezialisierten Handel, allerdings zu teilweise schockierend hohen Preisen – oder in bescheidenem Zustand. Das weckte den Ehrgeiz, einen Reparaturversuch zu starten. Die Idee: Erst einen Gipsabdruck von einem heilen Gitter machen, um dann mit der Negativform das defekte Netz mithilfe von Epoxidharz zu flicken. Schön gedacht, doch der erste Versuch ging daneben. Der Gipsabdruck ließ sich nicht unversehrte aus dem engen Gitter lösen. Dass am Ende doch noch alles klappte, lag an einem Zufallsfund: Formaform, eine gummielastische Formbaumassee aus einem Geschäft für Künstlerbedarf.

FAZIT

■ Am Ende hat die Reparatur überraschend gut geklappt, ist kaum zu erkennen. Jedoch nicht ganz gratis: 16 Euro für Formaform, 17 für Epoxidharz und sechs Euro für Farbe.

Schwierigkeitsgrad
++++
Dauer: 3 Stunden

1 Eine großzügige Menge Formaform-schnitzel mit der beiliegenden Flüssigkeit vermischen. **2** Die Mischung erhitzen und verrühren, bis sich die Schnitzel möglichst blasenfrei auflösen. **3** Ein heiles Gitter so abkleben, dass die Formbaumassee mindestens einen Zentimeter hoch über die Abdruckstelle aufgefüllt werden kann. Nach dem Aushärten die Form aus dem heilen Gitter lösen und entsprechend in die Reparaturstelle am kaputten Grill einlegen. **4** Epoxidharz nach Bedienungsanleitung mit Härter verrühren und in die Form gießen. **5** Möglichst plan auffüllen, überschüssiges Harz entfernen. **6** Über Nacht aushärten lassen, dann die Form vorsichtig aus dem reparierten Grill drücken. **7** Überflüssiges Material wegfeilen. **8** Reparaturstelle reinigen, entfetten und lackieren. **9** Fertig, die Reparaturstelle ist kaum zu sehen.



Löcher stopfen

■ Kleingeldspender, Minikompass oder Handyhalter: Im Laufe eines Autolebens müssen Armaturenbretter viele Macken einstecken. Ärgerlich, wenn Kunststoff wie Schweizer Käse aussieht! Auch den Scirocco hat es erwischt. Der Vorbesitzer hat den Innenraum mit einer Blumenvase verschandelt, zur Befestigung zwei Schrauben ins Plastik gedreht. Raus damit, das Sportcoupé ist doch kein Brezelkäfer! Aber was passiert mit den Löchern? Der Wechsel des Armaturenbretts ist, wenn es im Handel überhaupt ein Ersatzteil gibt, teuer und aufwendig. Viel billiger: selbst reparieren. Nachteil beim Löcherstopfen: Es braucht für angehende Kunststoff-Doktoren viel Übung, die hässlichen Krater völlig spurlos aus dem Cockpit verschwinden zu lassen. Preis für das Reparaturset von ATG: 34,95 Euro.

FAZIT

■ **Völlig spurlos verschwinden unsere Löcher nicht – daher: vorher üben, üben, üben.**

Schwierigkeitsgrad



Dauer: 1 Stunde



Abgebrochene Plastiknase

■ Ob zerbrochene Verteilerkappe, abgerissener Motorhaubenhebel oder Loch im Wasserkühler – mit Power-Knete (gibt es von verschiedenen Herstellern) lassen sich die unglaublichsten Dinge reparieren. Das Wunderzeug lässt sich ausgehärtet sogar schleifen, bohren oder sägen. Aus diesem Grund gehört die Knete auch ins Pannenset im Oldtimer-Kofferraum. Natürlich lässt sich auch Kunststoff mit dem All-round-Produkt flicken. Und zwar immer dann, wenn Optik keine Rolle spielt: Denn schön sieht die geflickte Stelle in der Regel nicht aus. In unserem Reparaturbeispiel ist die Befestigungsöse am Seitendeckel eines BMW-Motorradsabgebrochen. Die Power-Knete kostet circa acht Euro, erhältlich in jedem Baumarkt.

FAZIT

■ **Sieht zwar nicht schön aus, aber die Reparatur mit der Knete hält in vielen Fällen ewig.**

Schwierigkeitsgrad



Dauer: 15 Minuten





So wird der Stoßfänger schön

1 Ärgerlich: Die unansehnlichen Löcher stammen von einer Auto-blumenvase. **2** Durch die Schrauben ist ein kleiner Grat entstanden, überstehendes Material entfernt ein Teppichmesser. **3** Den Zwei-Komponenten-Spachtel kneten, bis eine graue Masse entsteht. **4** Den Spachtel in das Schraubenloch drücken, bis kurz unter die Oberkante füllen. **5** Den Rest bündig bis zur Oberkante mit farbiger Spachtelmasse auffüllen. **6** Um das passende Muster auf die Füllmasse zu bekommen, wird eine geeignete Abdruckform ausgewählt und auf die Reparaturstelle geklebt. **7** Der beiliegende Metallstempel wird an einem Heißluftföhn oder an einem Bügeleisen erhitzt. **8** Anschließend den warmen Stempel auf die Reparaturstelle drücken. Vorsicht! Ist der Stempel zu heiß, kann der Kunststoff beschädigt werden. **9** Fertig - aber nicht unsichtbar: Die Reparaturstelle lässt sich mit scharfem Auge erkennen.

■ Kunststoff-Stoßfänger haben einen üblen Job: Warten auf den großen Knall, zwischendurch an Hausecken anschrappen oder beim Einparken die Anhängerkuppelung des Vordermanns spüren. Am Ende tragen die Kunststoffschürzen tiefe Narben, sind eingerissen oder haben zumindest Schürfwunden an den Ecken - wie unser Scirocco. Selbst wenn Stoßstangen von mechanischen Beschädigungen verschont bleiben, Sonnenlicht bleicht im Laufe der Jahre das Material aus. Noch ein Tipp: Ist eine seltene Stoßstange gebrochen - Splitter einsammeln. Spezialisten können das Teil oft retten.

FAZIT
 ■ Der Stoßfänger sieht zwar nicht wie neu aus, doch nach dem Färben ist das Ergebnis okay.

Schwierigkeitsgrad
 +++
 ⌚
 Dauer: 1 Stunde



Tiefe Kratzer in Stoßfängern lassen sich mit Reparatur-Knete (unten, Dash Ribbon) auffüllen, bei der Scirocco-Stoßstange ist das nicht nötig. **1** Überstehendes Material mit einem Cutter abschaben, die Bewegung des Messers im Bild 1 geht nach oben, um nicht ins Plastik zu schneiden. **2** Feine Kratzer werden mit Schleifpapier geglättet. **3** Den Kunststoff reinigen und entfetten, anschließend mit einem Schwamm Farbe auf die ausgebleichte Stoßstange auftragen. Das ATG-Reparaturset kostet 34,95 Euro (Adresse unten).



Kunststoffpflege

■ Auch Kunststoff altert, UV-Strahlung und Ozon sind schlecht fürs Plastik. Weichmacher verschwinden, Kunststoff wird spröde, die Oberflächen bleichen aus. Gummidichtungen reißen ein. Wichtig: Bevor es ans Kunststoffpflegen geht, sollte der Wagen gründlich gereinigt werden. Rund 30 Euro kostet die Pflegemittelkur aus dem Zubehörhandel.

FAZIT
 ■ Nach der Kunststoffkur strahlen die Plastikteile am Wagen. Der Aufwand lohnt sich.

Schwierigkeitsgrad
 +
 ⌚
 Dauer: 1 Stunde

Adressen

■ Anbieter für die verwendeten Reparaturhilfsmittel: ATG-GmbH (Telefon 0 86 62-66 08-0, www.atggmbh.de) bietet Reparatursets zum Schließen von Löchern im Armaturenbrett und zum Instandsetzen von beschädigten Stoßstangen an. Kühlergrill: Epoxidharz gibt es beim Bootsaurüster, die Formbaumasse Formform bietet Glorex an (Telefon 0 76 23-72 3335, www.glorex.com). Alle anderen Pflegeprodukte aus dem Zubehörhandel.



1 Gummidichtung: Mit Pflegestift schützen. **2** Armaturenbrett: Ein matter Glanz verringert Spiegelungen. **3** Himmel: Bei Reinigen auf die Materialverträglichkeit achten. **4** Reifen: Das Spray dient nur der Optik.

Fazit

■ Als Hobbyschrauber hat man selten mit Kunststoffen zu tun. Gut zu wissen, dass sich auch Schäden an Plastikteilen reparieren lassen. Allerdings ist etwas Übung nötig, um die Bauteile so zu behandeln, dass die Reparaturstelle anschließend nicht zu sehen ist. Und keine Angst vorm Improvisieren: Ungewöhnliche Schäden verlangen ungewöhnliche Reparaturen, sogar Mittel aus dem Künstlerbedarf können dabei zum Erfolg führen.

Bernd Volkens



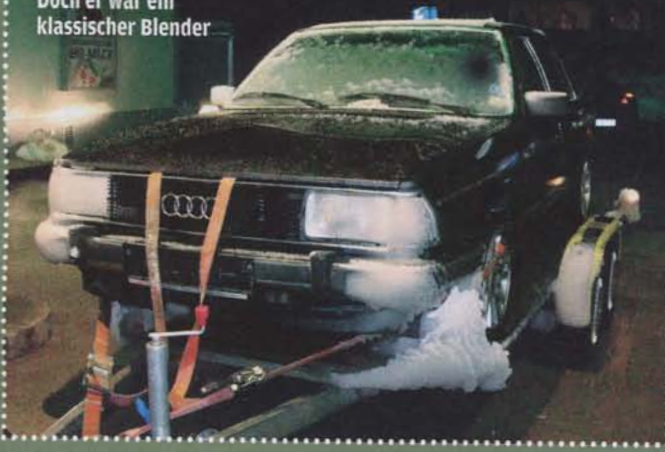
FOTOS: R. TIMM (2/3), M. MEINERS



Das wird schon wieder
So sieht Maic Hachenbergs Projekt aktuell aus. Elektrik ist für den Ingenieur kein Angstthema - zum Glück

DAUERTEST MIT DEM AUDI 100
Maic Hachenberg restauriert einen Avant. Da müssen wir vorbeischaun

Sah zunächst ganz fein aus, der Avant. Doch er war ein klassischer Blender



Solche hässlichen Roststellen zeigen schnell, dass mit leichter Hand nicht mehr viel zu retten ist. Die Entscheidung, seinen alten Audi 100 grundlegend zu restaurieren, traf Maic Hachenberg dann ganz bewusst und aus reiner Lust am Thema



Der Avantgardist

Ein früher Audi 100 Avant ist selten. Doch noch rarer sind rundum restaurierte Avant. Gibt es aber: Maic Hachenberg macht so etwas

Keine Frage, es ist idyllisch in diesem Teil Bayerns. Schon Neuburg an der Donau ist ein barockes Gedicht, und ein paar Kilometer außerhalb ist es, sagen wir mal: recht bäuerlich.

Wo Bauern sind, sind Scheunen. Bauern und Schrauber, sie machen gern Geschäfte. Glück für Maic Hachenberg, der hier einen Platz für seine alten Autos fand. „Kommt gern mal mit eurem Audi vorbei“, hatte Maic geschrieben, „ich restauriere hier gerade einen Avant.“

Was Audi nicht mehr hat - bei Maic liegt's im Regal

Ach so. Einen Avant. Restaurieren. Das ist, drücken wir es vorsichtig aus, ungewöhnlich. Maic steckt tief drin im Audi-Typ-43-Thema, das wussten wir. Schließlich war er es, der uns Teflonspray empfahl, um die milchigen Altersschleier von den Kunststoffteilen zu entfernen. Hat bestens funktioniert. Dann hatte Maic uns Ersatz für den durchgekohten Lenkstockschalter geschickt (Heft 5/2012). So etwas führen

Audi-Händler schon lange nicht mehr, bei Maic Hachenberg liegen die Teile im Lager. Klar, wir mussten ihn treffen.

Maic hat sich einen Tag Urlaub genommen. Er ist 40, hat Frau und zwei kleine Kinder und drückt uns eine Visitenkarte mit dem schönen Titel „Director Purchasing“ und dem Logo eines Automobilzulieferers in die Hand. Maic steht also mitten im Leben, und dazu passt, dass vor der Tür ein schicker, makellos weißer Audi 200 parkt. Ein Typ 43, mit vier quadratischen Scheinwerfern. Das Einzige, was nicht passt, ist das Jahr: Wir schreiben 2012. Und nicht 1982.

„Die 200er haben mich schon früh fasziniert“, sagt er. Als auf dem Lieblingsbolzplatz des jungen Maic ein Haus gebaut werden sollte, fuhr dort eine dynamische Jungmanagerin in ihrem dunkelblauen 200 T vor. Ihre Pläne waren grob. Doch ihr Auto...

Fünf, sechs 200er hatte Maic selbst in den 1990er-Jahren. „Als Schüler hatte ich zeitweise drei Stück angemeldet“, sagt Maic, „und ich hab' mit den Dingen Zeitungen ausgefahren, damit

wieder etwas Geld in die Kasse kommt.“ Es war, so stellte er schnell fest, kein rentables Geschäftsmodell.

Der Avant ist seine Therapie gegen zu viel Theorie

Ein paar Jahre später war er die Lust auf den alten Luxuswagen los. Dachte er. Bis 2007: „Ich brauchte etwas“, sagt der gelernte Werkzeugmacher und studierte Wirtschaftsingenieur, „um einen Ausgleich zu meinem Job zu finden.“ Sein Arbeitgeber betreibt Werke in Brasilien, Indien und China, er ist ständig unterwegs. „Nach einer Zwölf-Stunden-Sitzung hast du vielleicht ein Ergebnis ausgehandelt“, sagt er, „aber du kannst es nicht greifen.“ Deswegen restauriert er.

Und zwar einen Avant, sehr ähnlich unserem Exemplar. Vor vier Jahren hat er ihn von einem Österreicher gekauft, 2000 Euro bezahlt. „Das war ein Blender“, sagt Maic, und man kann nicht sicher sein, ob er das wirklich bedauert. Irgendwie klingt da ein wenig Genugtuung mit, viel-



Der Mann, sein Werk

Maic Hachenberg ist ein Macher. Was zu Hause klappt, wird zu Hause gemacht. Eigenhändigsschweißte er über 50 Bleche in die Avant-Karosserie ein. Um besser arbeiten zu können, hat er sich einen - wie er es nennt - „Drehspieß“ gebaut. Da blitzt der gelernte Werkzeugmacher durch, so ein handfester Beruf hilft beim Restaurieren enorm. Nur seinen Projektplan hat der Wirtschaftsingenieur korrigiert: Eigentlich wollte Maic dieses Jahr mit dem 100 Avant bei der Creme 21 starten. Wir drücken ihm die Daumen für 2013.



Passt, sitzt, wackelt und hat Luft: Maic gönnte dem Avant eine neue Heckklappe



Unwissende vermuten Schrott, für den Besitzer ist es ein Avant im Werden



Auweiã: Am Schweller gab es große Löcher. Maic schweißte sie zu



Für halbgare Kompromisse ist schon zu viel Herzblut geflossen. So musste sich auch der Lackierer mächtig ins Zeug legen

Eigens für seinen Audi baute Maic einen über-großen Drehspieß. Enorm praktisch, versichert er





Neuburg an der Donau ist schön, keine Frage. Unser Dauertest-Avant und Maic Hachenbergs weißer Audi 200 wirken hier fast schockierend modern

112640 – 116848 **TEIL 13**

Dauertest-Tagebuch

115 525 Die Klassikersaison beginnt, unser Audi ist ein beliebter Wochenend-Begleiter. Dieses Mal führt sein sonn-täglicher Weg nach Dithmarschen. Das liegt an der Nordsee und lockt gestresste Jung-Städter mit schnurgeraden Straßen, ei-



Easy, Alter: Fünf junge Städter gehen mit dem Audi 100 auf Nordseefahrt

ner Landschaft wie in der russischen Tundra und Wattenmeer. Der Avant profiliert sich also mal wieder als Cruiser - und Blickfang. Fahrgast Steffi: „Erstaunlich, wie viele Männer sich nach dem Auto umdrehen.“ Das allerdings könnte auch am Leerlaufverhalten des Audi liegen, das sich neuerdings bei kaltem Motor anfühlt, als habe er zwischen Westerdeichstrich und Trennewurth seinen fünften Zylinder abgeschüttelt.

Überhaupt setzt ihm das Gewicht von fünf Passagieren spürbar zu (nix für ungut, Mädels!). Die 136 PS zerran verzweifelt an den Vorder-rädern, die Tanknadel bewegt sich hektisch in Richtung „R“. Macht nichts. Der Weg durch Dithmarschen ist gesäumt von weitläufigen Kohl-Kulturen und Schafherden, aus den Boxen scheppern die Stones: „We used to ride, baby, ride around in limousines“. Ein Trip wie aus einem Roadmovie.

Durchschnittsverbrauch auf Testdistanz (22 096 km)

Super plus (inkl. Korrekturfaktor Tachoabweichung) 13,2 Liter/100 km
Ölverbrauch 0,5 Liter/1000 km



Vollbesetzt hängt der Avant sichtlich in den Federn

leicht, weil ihm die schlechte Substanz bereits jede Menge Ausgleich zu seinem Job beschert hat.

„Über 50 Bleche habe ich einschweißen müssen“, sagt Maic, als er uns seine kleine Sammlung vorführt. Eine Handvoll Schlacht-Typ-43 wartet vor der Scheune auf ihre fachgerechte Demontage, und innen beweist sein reichhaltiges Teilelager, dass Maic das nicht zum ersten Mal macht.

Rentabel restaurieren? Maic weiß, dass das nicht klappt

Auch zwei rare Audi 5000 parken hier, er hat sie beide (blind!) in den USA gekauft und verschiffen lassen. Zum Abholen nach Rotterdam fuhr er – mit seinem 200. Der darf nämlich zwei Tonnen ziehen.

Dann zeigt Maic uns seinen Avant, der inzwischen lackiert ist, dunkelblau wie das Auto, das

die Jungmanagerin einst fuhr. Dass sich das alles, trotz der vielen Eigenleistung, finanziell nie lohnen wird, weiß er. Der Mann kann ja rechnen. Doch die Bilanz ist ihm egal: „Das ist doch Hobby, kein Geschäft.“

Inzwischen sind alle Hohlräume seines Avant mit Fett geflutet. Auch das hat er selbst gemacht. Unser Avant war ihm übrigens einst auch angeboten worden – er lehnte damals ab. Der alte Audi schien ihm zu schlecht.

Immerhin, Maic, wir haben in unseren keine 50 Bleche eingeschweißt. Er wird denken: noch nicht.

Thomas Wirth

Und was für Oldtimer sammeln Sie so? Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 3910, 20350 Hamburg
Fax: 0 18 05-01 52 96
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: Audi 100 Avant



TV-Held der 80er: Typ-43-Fans wissen, dass Robin Masters in „Magnum“ Audi fuhr

Was macht das Team von AUTO BILD KLASSIK eigentlich privat? Das Gleiche wie die Leser: mit alten Autos spielen. Storys aus den Garagen der Redakteure - jeden Monat neu



Roland Bunke, MB190 E

Der steckt was weg

170815 km Richten oder vernichten - das war die Frage, nachdem ein hier nicht näher zu outendes Mitglied meines Clans den Mercedes 190 E (122 PS, EZ 92), seit 2004 in meinem Besitz, durch tempo- plus nässebedingten Kontrollverlust in einer Kurve blechmäßig schwerst derangierte. Der Schaden war wirtschaftlich total, geschätzte 4000 Euro. Das ist mehr, als ich einst zahlte. Doch technisch durchaus zu beheben. So sprach ich als den Klassiker: „DEN KRIEGE ICH DOCH SO NIE WIEDER!“ - und entschied mich für die Do-it-yourself-Reparatur mit gebrauchten Teilen. Zum Glück kennt ein Kollege einen, der einen kennt, der sich mit so was auskennt und aus Passion für den Stern gern hilft. Also ab mit dem Gebeutelten auf einen Miet-Trailer (Tipp für Nordlichter: www.miet-fix.de in Hamburg, tiefenentspannte Jungs und zudem Mercedes-Freunde), und auf in die Car-Klinik. Und nun steht er wieder da, fast wie zuvor. Richten statt vernichten, das ist doch die wahre Kunst - und eine große Freude!

Vorn rechts, da schlug es ein. Zum Glück gibt es den Ersatz gebraucht



Frank B. Meyer, Volvo 780

Lob des rechten Winkels

53486 km Es begann auf der Youngtimerrallye Creme 21 vorigen September: Ein Volvo 780 fuhr mit. Ich bekam eckige Augen. Sapperlot, das seltene Bertone-Coupé! Sieht fast aus wie die Limousine 760 - und doch in jedem der vielen rechten Karosseriewinkel anders. Noch subtil oder schon krass? Oder beides? Dann diese Sitze im Playmobil-Design! Schockverliebt suchte ich das Internet nach Inseraten ab - alle zu teuer oder zu gebraucht. Bei einer Plauderei erfuhr ich, dass gerade zwei gute 780 aus Japan importiert worden sind - einen Tag später war der Bessere meiner.



FOTOS: H. SCHÄFER, R. BUNKE - PRIVAT



Mehr AUTO BILD KLASSIK

In Echtzeit bei Ihrer Lieblingsrallyedabei sein, besonders eilige Neuigkeiten aus der Welt der Oldtimereisofort lesen oder über die vielen Randnotizen rund ums Altblech schmunzeln: Das alles bietet Ihnen unsere Internetseite www.autobild-klassik.de zusätzlich zu der Reichhaltigkeit, die Sie aus dem Heft kennen. Und

das ist noch lange nicht alles. Unser Klassik-Newsletter zum Beispiel liefert Ihnen die aktuellsten Informationen aus der Szene automatisch in Ihr Postfach. Im Klassik-Terminkalender finden Sie Ausfahrten, Teilemärkte, Messen und vieles mehr.

www.autobild-klassik.de

*Nicht vergessen
Am 30. Juni
endet die
Neufrist für die
H&K 2012!!!*



Bloß nichts von der Stange!

Ob Tuning-Fan oder Profi, ob Schrauber oder Neuling, ob tief und breit oder schrill: Edelblech lässt Tuner-Hezen höherschlagen

Sie sind professioneller Tuner? Oder Sie basteln mit vielen Ideen in der Freizeit am eigenen Auto? Interessieren Sie sich für High-End-Umbauten und die neuesten Trends der Tuning-Szene? edelblech.de bringt alle zusammen, für die ein Auto von der Stange nur der Aus-

gangspunkt für etwas Neues ist. Neben aktuellen Berichten, Bildern und Videos bietet die Community von www.edelblech.de allen Nutzern die Chance, selbst aktiv zu werden. edelblech.de, das neue Portal rund um Tuning, entsteht in Zusammenarbeit mit autobild.de



EDELBLECH
getuned. gezeigt. geliked.

Wer Autos erst verfeinertgut findet, sollte edelblech.de kennen

Weitere Themen aus unserem Angebot



Luxus-Limousine mit 420-PS-V8
Im Sommer kommt der Audi S7 auf den Markt. Der schnelle Viertürer lockt mit einem 420 PS starken Vierliter-V8 und edlem Ambiente. Erster Fahrbericht.
www.autobild-sportscars.de



Kangoo von Daimler
Mercedes zeigt erste Bilder des neuen Transporters Citan. Der kompakte Stadtlieferwagen wurde gemeinsam mit dem Renault Kangoo entwickelt.
www.autobild.de/news



So viel Zeit kostet Start-Stopp
Ein Start-Stopp-System spart Sprit. Aber es raubt Zeit. Wie viel, wollten wir genau wissen und haben bei 13 Fahrzeugmodellen nachgemessen.
www.autobild.de/tests



So will Skoda die Koreaner stoppen
Hyundai und Kia gewinnen Marktanteile in Europa. Mit neuer Technik und neuen Modellen will Skoda kontern. Unter anderem mit dem neuen Roomster.
www.autobild.de/news

FOTOS: HEISTELLER/ELI, ROGOTZKI, S. KRIBGER; FOTOMONTAGE: LARSON



Holen Sie sich die Sterne vom Himmel – Mit SONAX PremiumClass SaphirPowerPolish.

Teilen Sie Ihre schönsten Augenblicke mit einem traumhaft gepflegten Fahrzeug! SONAX PremiumClass SaphirPowerPolish verleiht jeder Lackoberfläche brillanten Glanz, spiegelnde Glätte und vollendete Farbauffrischung – egal ob stark verwittert oder nur leicht beansprucht. Eine Lackpflege-Innovation der Premiumklasse für Ergebnisse, von denen andere nur träumen ...

Weitere Informationen zu allen SONAX-Produkten unter: www.sonax.de

SONAX[®]



Hier trifft sich die Szene

Die Termine zu den spannendsten Treffen, Messen und Rallyes

JUNI

- 1.-3.: Wolfgangsee-Classic,** Salzburg (Österreich), Tel. 00 43 (0) 6 64-35 44 89, www.wolfgangsee-classic.at
- 2.: ADAC Klingberg Historic,** Sülfeld, Tel. 0 45 37-1 83 97 08, www.muscselfeld.de
- 3.: Münster Classics,** Münster (Westfalen), Tel. 02 51-21 63 93, www.muensterclassics.de
- 3.: Enten Classic Day,** Essen-Borbeck, Tel. 02 01-63 00 70, www.enten-classic-day.de
- 3.: CCB-Rallye,** Hamburg-Bergedorf, Tel. 0 40-6 1170 80, www.motorevival.de
- 7.-9.: ADAC Bavaria Historic,** Bad Aibling, Tel. 0 89-5 19 51 16, www.bavaria-historic.de
- 7.-9.: Stromburg Classic,** Stromburg, Tel. 0 67 64-30 13 80, www.stromburg-classic.de
- 8.-10.: Retro Classics meets Barock,** Ludwigsburg, Tel. 0 71 59-92 78 09, www.retro-classics-meets-barock.de
- 8.-10.: Bockhorner Oldtimermarkt,** Bockhorn, Tel. 0 44 53-73 33, www.bockhorner-oldtimermarkt.de
- 8.-10.: VW-Cabrio-Treffen der CIG,** Nürburgring, Tel. 01 70-4 10 08 99, www.cig-vw.de

- 8.-10.: Eifelrennen,** Nürburg, Tel. 0 21 65-1 71 46 92, www.classicdriverclub.de
- 9.-10.: Musikbox- und Straßenkreuzer-Festival,** Verl-Kaunitz, Tel. 0 52 57-9 80 99 75, www.thejukin50s.de
- 9.-17.: Austria Historic,** Bregenz (Österreich), Tel. 00 43 (0) 6 99-17 11 77 12, www.avca.at
- 10.: Oldtimertreffen mit Ausfahrt,** Rodenbach, Tel. 0 63 74-68 02, www.oldtimer-astra.de
- 10.: Sunday Classic Car Auction,** Toffen (Schweiz), Tel. 00 41 (0) 31-8 19 61 61, www.oldtimergalerie.ch
- 10.: Friesland Rallye,** Bockhorn, Tel. 0 44 53-98 86 00, www.bockhorner-oldtimermarkt.de
- 10.: Oldtimer Rallye,** Delmenhorst, Tel. 0 42 22-17 81, www.oc-delmenhorst.de
- 10.: Klassikstadt Sonntagstreff,** Frankfurt am Main, Tel. 0 69-40 89 69 80, www.klassikstadt.de
- 15.-17.: Viva Italia Classic Rallye,** Eggenburg (Österreich), Tel. 00 43 (0) 29 84-45 64, www.vivaitalia.at
- 15.-17.: Oldtimer-Treffen,** Bad Kreuznach, Tel. 06 71-8 96 20 85
- 16.-17.: Jahrestreffen der Elferliste,** Herzogenaurach, www.elferliste.de

- 16.-17.: Kulmbacher Oldtimertreffen,** Kulmbach, Tel. 0 92 21-6 47 67, www.osk-kulmbach.de
- 21.-23.: Donau Classic Rallye,** Ingolstadt, Tel. 08 41-8 85 99 40, www.donau-classic.de
- 22.-23.: Sechsaemterland Classic,** Wunsiedel, Tel. 0 92 85-91 31 91, www.sechsaemterland-classic.de
- 22.-24.: Edelweiß Classic,** Berchtesgaden, Tel. 01 72-8 90 02 86, www.edelweiss-classic.de
- 23.: Seefahrt Historic,** Kierspe, Tel. 0 23 59-39 29, www.kiersper-rallye-club.de
- 23.: Internat. Sonnenwend Rallye,** Ennstal (Österreich), Tel. 00 43 (0) 72 52-4 61 07, www.msc-steyr.at
- 23.-24.: Old- und Youngtimer-Messe,** Uster (Schweiz), Tel. 00 41 (0) 55-2 40 81 73, www.oldtimermesse.ch
- 24.: Oldtimertreffen,** Sülfeld, Tel. 0 45 37-1 83 97 08, www.muscselfeld.de
- 24.: Treffen an den Opel-Villen,** Rüsselsheim, Tel. 0 61 42-76 61 65
- 25.-29.: Int. Jahrestreffen der Seven-IG,** Suhl, Tel. 0 62 51-9 89 08 38, www.seven-ig.de
- 28.-30.: Schwausland Klassik,** Freiburg, Tel. 07 61-3 68 82 41, www.schwausland-klassik.de

- 28.6.-1.7.: ADAC Deutschland Klassik,** Stralsund, Tel. 0 89-76 76 22 27, www.adac.de/oldtimer
- 29.6.-1.7.: Bosch Boxberg Klassik,** Boxberg, Tel. 07 21-9 42 16 91, www.bosch-boxberg-klassik.de

JULI

- 1.: Oldtimertreffen,** Lübeck, Tel. 0 46 24-18 78, www.oldtimerfreunde.org
- 1.: Trittauer Oldtimertreffen,** Trittau, Tel. 0 41 54-8 10 90, www.ocsh.de
- 3.-8.: Amsterdam Classics,** Moers, Tel. 0 22 02-2 93 48 74, www.amsterdam-classics.de
- 3.-8.: Kultur- & Oldtimertage,** Stockheim, Tel. 0 97 76-54 72, www.gemeinde-stockheim.de
- 5.-8.: Württembergische Classic,** Berchtesgaden, Tel. 07 11-6 62 72 33 66, www.wuerttembergische-classic.de
- 6.-8.: Schnaufferl Treffen,** Ibbenbüren, Tel. 0 54 51-7 43 08, www.amc-ibb.de
- 6.-8.: Le Mans Classic,** Le Mans (Frankreich), Tel. 00 33 (0) 1 41-9 40 40, www.lemansclassic.com
- 6.-8.: Internat. Oldtimertreffen,** Pfronten, Tel. 083 63-6 98 88, www.pfronten.de

29. Juni-1. Juli:
Bosch Boxberg
Klassik,
Boxberg

 **TERMINE SELBST EINTRAGEN**
www.autobild-klassik.de/go/termine



28.-29. Juli:
Street Mag Show,
Hannover

9.-10. Juni:
Musikbox- &
Straßenkreuzer-
Festival, Verl-Kaunitz



21.-22. Juli:
Regensburger Classic
Rallye, Regensburg

FOTOS: HERSTELLER GB, THORSTEN WIECKE

7.-8.: Ladenburger Oldtimertage,
 Ladenburg, Tel. 0 62 03-1817 86,
www.carl-benz-classic.de

7.-8.: Moto Technica,
 Ansbach, Tel. 09 08-79 92 39,
www.mototechnica.de

7.-8.: Oldtimersternfahrt,
 Forchheim, Tel. 0 91 94-72 57 80,
www.ffw-forchheim.de

7.-8.: Curbici Veterano,
 Zörbig, Tel. 03 49 56-2 02 35,
www.curbiciveterano.de

8.: Sommerfest am Automuseum ,
 Ladenburg, Tel. 0 62 03-18 17 86,
www.automuseum-ladenburg.de

8.: Klassikstadt Sonntagstreff,
 Frankfurt am Main, Tel. 00 69-40 89 69 80,
www.klassikstadt.de

8.-15.: Südtirol Classic Rallye,
 Schenna (Italien), Tel. 00 39 04 73-
 94 56 69, www.suedtirolclassic.com

11.-14.: Ennstal Classic,
 Gröbming (Österreich), Tel. 00 43 (0) 36 85-
 2 32 70, www.ennstal-classic.at

12.-14.: Heidelberg Historic,
 Heidelberg, Tel. 0 62 21-80 98 48,
www.heidelberg-historic.de

13.-15.: Internat. Oldtimer Meeting,
 Baden-Baden, Tel. 0 72 23-80 12 90,
www.oldtimer-meeting.de

13.-15.: Rheinbach Classics,
 Rheinbach, Tel. 01 72-2 03 95 00,
www.rheinbach-classics.de

14.-15.: Babonen Rallye Classic,
 Abensberg, Tel. 0 94 43-12 67,
www.babonen-rallye-classic.de

14.: Oldtimertreffen,
 Boppard, Tel. 0 67 42-38 88,
www.boppard-tourismus.de

15.: Wadholz Classic,
 Taufkirchen (Österreich), Tel. 00 43 (0)
 66 44-33 13 66, www.wadholz-classic.at

21.: Drostei Classic,
 Pinneberg, Tel. 0 40-5 11 86 26,
www.acpinneberg.de

21.-22.: Regensburger Classic Rallye,
 Regensburg,
www.amc-deuerling.de

26.-28.: Rallye Avus Classic,
 Berlin, Tel. 0 30-8 68 60,
www.rallye-avus-classic.com

26.-29.: Allgäu Bodensee Classics,
 Oberstaufen, Tel. 0 22 02-2 93 48 74,
www.allgaeu-bodensee-classics.de

27.-29.: Golden Oldies,
 Wettenberg, Tel. 06 41-8 04 62,
www.golden-oldies.de

27.-30.: Int. Sternfahrt für Oldtimer,
 Veldenz, Tel. 0 65 34-12 03,
www.veldenz.de

28.: Internat. VFM Heide-Histo,
 Amelinghausen, Tel. 0 40-7 24 38 94,
www.heide-histo.de

28.-29.: Street MagShow,
 Hannover, Tel. 05 11-32 80 61,
www.street-magazine.de

FLUGPLATZ

Hildesheim 08./09.09.


19. Oldtimer-Teilemarkt & Vergleichsläufe


über 300 internationale Aussteller

über 200 Rennfahrer

ca. 12.000 Besucher

2,7 km Rundstrecke





Öffnungszeiten: Samstag 9–18 Uhr, Sonntag 9–16 Uhr
 Tel. +49 (0) 731 18968-0, info@technorama.de

Technorama

Der Oldtimermarkt in Europa www.technorama.de

DAS *Topmodell* DES MONATS

Renn-Legende im Kleinformat



Porsche 936 Die ganzgroßen Rennen hater längst gefahren, jetzt geht es für den dreifachen Le-Mans-Sieger Porsche 936 in die nächste Runde. Als Hommage an seine Rennerfolge legt True Scale Miniatures eine auf 3000 Einheiten limitierte Serie des Sport-Spiders auf. Obwohl es sich hier noch um ein Handmuster handelt, zeigt die 1:18-Miniatur bereits perfekte Proportionen. Der Feinschliff wird bis zur Premiere im Spätherbst folgen, etwa eine detailliertere Instrumentierung. Vorderer und hinterer Teil der Karosserie lassen sich abnehmen und geben schon jetzt tiefe Einblicke in die Renntechnik. Zum Beispiel auf den bis zu 620 PS starken Motor mit umfangreicher Verkabelung. Der Preis dürfte bei rund 190 Euro liegen.



Besuch bei den Großen im Porsche-Museum: Rad-aufhängung, Motor und filigrane Renntechnik sind exzellent nachempfunden, das präzise Cockpit folgt später. Der Renner mit der Nummer 4 schleifte sich übrigens beim Le-Mans-Sieg 1977 mit rauchendem Motor und im Schnecken-tempo über die Ziellinie



TOP TEN DES MONATS



1 Ferrari Dino 308 GT4
 Hersteller: Mattel Elite,
 Maßstab: 1:18, Metall/Kunststoff,
 Fertigmodell, Preis: **89,95 Euro**



2 Cadillac Series 62, Sondermodell MCW L.E. 300
 Hersteller: Spark,
 Maßstab: 1:43, Resin, Fertigmodell,
 Preis: **55,95 Euro**



3 Opel Kapitän
 Hersteller: WhiteBox,
 Maßstab: 1:43, Metall/Kunststoff
 Fertigmodell, Preis: **21,95 Euro**



4 Imperial Le Baron
 Hersteller: American Excellence,
 Maßstab: 1:43, Resin,
 Fertigmodell, Preis: **59,95 Euro**

5 Opel Senator B 3.0i 24V

Hersteller: Neo Limited 300, Maßstab:
 1:43, Resin, Fertigmodell,
 auf 300 Exemplare limi-
 tiert, schöne Werksalus
 im Speichendesign,
 hochwertiges Interieur
 Preis: **54,95 Euro**



6 Opel Rekord P1
 Hersteller: WhiteBox,
 Maßstab: 1:43, Metall/Kunststoff,
 Fertigmodell, Preis: **21,95 Euro**



7 VW Scirocco II GTX 16V
 Hersteller: Ottomobile,
 Maßstab: 1:18,
 Resin, Fertigmodell,
 Preis: **69,95 Euro**



8 Ferrari 212 Inter Vignale
 Hersteller: Mattel Elite,
 Maßstab: 1:43,
 Metall/Kunststoff, Fertigmodell,
 Preis: **34,95 Euro**



9 Buick Electra Sedan
 Hersteller: American
 Excellence, Maßstab: 1:43,
 Resin, Fertigmodell,
 Preis: **59,95 Euro**



10 Cadillac Commercial, „Ghostbusters“
 Hersteller: Mattel Elite, Maßstab:
 1:18, Metall/Kunststoff, Fertig-
 modell, Preis: **127,95 Euro**

* Die beliebtesten Klassik-Modelle privater Sammler basieren auf den monatlichen Verkäufen von www.modelcarworld.de

Ein Freund, ein kleiner Freund ...



Maßstab
1:87

Citroën Ami 6 Break Klein, aber fein. Herpa schrumpft die Kombiversion des Ami 6 von 1964 aufs MiniFormat 1:87. Trotzdem sind die Details très chic: viel Chrom, gut getroffene Scheinwerfer, Schiebefenster angedeutet, schmale Reifen mit beigen Rädern. **9 Euro**



Maßstab
1:43

Austin Allegro Zwischen 1973 und 1983 rund 650000-mal gebaut, jetzt von Corgi in schrillum Taragrün als Viertürer für **27 Euro**



Maßstab
1:87

Mercedes W 196 Wikings-Wieder-
 auflage des Stromlinien-Renners, gefertigt aus
 uralter Originalform, inklusive Pin. **14,95 Euro**



Maßstab
1:12

Moris Mini Estate in Lackierung
 des Royal Automobile Club RAC, Spitzenmodell
 von Sunstar, viele Finessen. **159,95 Euro**



Maßstab
1:18

BMW M1 Straßenversion von Norev.
 Schöner Innenraum, bewegliche Hauben und Tü-
 ren, lenkbar. In Weiß, Orange oder Rot. **54 Euro**

DIE Meldung DES MONATS

Ostalgie der kleinen Laster

Maßstab
1:87

■ Zu DDR-Zeiten galten die 1:87-Modelle von Espewe als Maß der Dinge. Jetzt feiern die Brummis und Traktoren eine klassische Wiedergeburt – nur 50 Kilometer weiter westlich vom ursprünglichen Standort Schönheide. Bei der Firma Busch rollt nun zum Beispiel eine ganze Palette der legendären IFA W50-LKW vom Band (siehe Foto). In bester Qualität, mit stimmigen Proportionen und klasse Dekoration. Preis: 20 bis 24 Euro



FOTOS: HERSE & DIECKERT (10); HERSTELLER/CO

Maßstab
1:24



Krupp Titan Der König der Landstraße ist ein wahres Arbeitstier. 324 Teile wollen zunächst zusammengepuzzelt werden, bevor der Pritschenlaster Titan (Bj. 1951) von Revell läuft. Fast 40 Zentimeter lang, aber schön detailliert. **44,99 Euro**

Maßstab
1:43



Maserat Kyalami
Kantig wie das 82er Original, das eigentlich ein De Tomaso Longchamp war. Mit viel Gefühl von Minichamps verkleinert. **44,95 Euro**

Maßstab
1:87



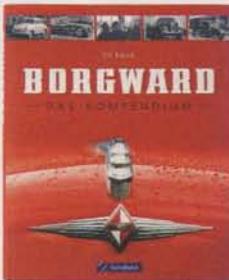
Mercedes C-3500
Busch fährt mit dem nostalgischen Fernmeldebetriebsbus der Polizei Hessenvor. Inklusive filigranem Dachaufbau mit Lautsprechern. **16,99 Euro**

Maßstab
1:18



■ **Talbot Sunbeam Lotus**
1981 holte der Sunbeam für Talbot die Rallye-Marken-WM. Ottomobile aus Frankreich (otto-models.com) bringt den Sportler jetzt in voller Rallyemontur für **54 Euro** oder in Zivil für **39 Euro**.

Neue Bücher



Borgwards Randnotizen

■ Wirktein wenig wirr, diese Melange aus Borgward-Typenkunde, Anekdoten und Randnotizen der Geschichte: Freunde des Bremer Konzerns kennen vielesschon, anderes liefert Spezialwissen, das nur Hardcore-Borgwardianer haben müssen. Doch der Autor hat aufwendig recherchiert und stieß auf viele bisher unbekannte Bilder aus Borgwards großem Einst.

Ulf Kaack: Borgward. Das Kompendium,
Geramond,
250 Abbildungen,
160 Seiten,
Preis: **29,95 Euro**



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★



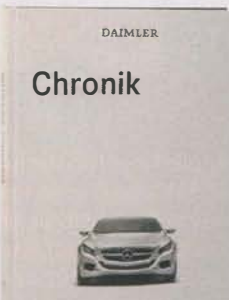
Gesammelte Werbe-Werke

■ Keine Neuheit, sondern eine aktualisierte Neuauflage: Martin Häußermann zeigt alle wichtigen Elfer-Broschüren seit 1964 und stellt ihre Botschaften den zeitgenössischen Pressestimmen gegenüber. Leider sind die Prospekte teilweise so klein abgebildet, dass ihre Inhalte fast unlesbar werden. Dennoch ein Buch, das in jede Porsche-Bibliothek gehört.

Martin Häußermann: Porsche 911. Die Prospekte seit 1964,
Delius Klasing,
141 Abb., 168 Seiten,
Preis: **29,90 Euro**



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★



Chronologie zum Genießen

■ Hier erzählt die Daimler AG ihre offizielle Geschichte. In chronologischen Häppchen und mit den wichtigsten Daten, Modellen und Ereignissen. Klar, dass es an kritischer Distanz fehlt. Zum Durchlesen ungeeignet, zum Nachschlagen perfekt - und zum Riechen, Fühlen, Blättern: Handwerklich und ästhetisch hat der Steidl Verlag ein Glanzstück abgeliefert.

Daimler AG (Hg.): Daimler Chronik,
Steidl,
circa 1800 Abbildungen,
429 Seiten,
Preis: **35,00 Euro**



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★



Schweizer Enten-Panorama

■ „Alle Päss' mit 2 PS!": Sprüche wie dieser machten die Ente in der Schweiz populär. Was umso erstaunlicher ist, da ihre ursprüngliche Zielgruppe im Alpen-Staat eigentlich nicht existierte. Doch die Eidgenossen schlossen den „Döschwo" ins Herz und machten ihn zu einem von ihnen: eine vielseitige Geschichte, aufgeschrieben in einem sympathischen Buch.

Räto Graf: Citroën 2 CV. Der Döschwo in der Schweiz,
Edition Garage 2 CV,
circa 300 Abb., 144 Seiten,
Preis: **29,95 Euro**



Tiefgang ★★★★★ Lesevergnügen ★★★★★ Optik ★★★★★

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



Die Rallye im Norden für Oldtimer und Youngtimer

Starten Sie durch zu einer unvergesslichen Rallye
 durch Norddeutschland vom 20. bis 22. September 2012!
 Jetzt mehr erfahren und direkt anmelden bis zum 30. Juni 2012
 unter www.hamburg-berlin-klassik.de



See UND GESEHEN



Große Kulisse: Start und Ziel führen über die Seebühne der Bregenzer Festspiele

Rallye-Premiere im Dreiländereck: 140 Klassiker verwandelten die Bodensee-Region in ein Freiluft-Automuseum. Die schönsten Autos und besten Storys der ersten Bodensee-Klassik

Der Start ist ein Tatort. Da liegt einer im Wasser und hat ein Messer in der Brust, trotzdem sind alle gut gelaunt und lassen fröhlich die Kameras klicken. Alles nur Show auf höchstem Niveau: Start und Ziel der ersten Bodensee-Klassik führen über die Seebühne der Bregenzer Festspiele, und das Bühnenbild ist inspiriert von jenem berühm-

ten Gemälde, das den gemeichelten Revoluzzer Jean Paul Marat († 1793) zeigt. Ansonsten ist das Einst bei der AUTO BILD KLASSIK-Rallye im Süden höchst lebendig. Nur fünf Oldies kommen nicht ins Ziel. Alle anderen fahren über die schönsten Straßen und Sträß-

570 Rallye-Kilometer - und nur fünf Ausfälle

chen der Bodensee-Region. Dorthin, wo Dörfer Moser oder Witzigmann heißen, wo Huuschääs und Pouletbrüstli auf den Speisekarten stehen und die 60er-Jahre-Zapfsäulen der Dorftankstelle noch in Betrieb sind. Manchmal kreuzen Traktoren die Strecke, heißen Bautz und

Deutz und sind älter als viele Rallye-Autos. Und jedes Mal, wenn der Bodensee am Horizont auftaucht, spiegelt er sich in neuem Licht und anderem Glanz.

„Wir haben gerade erst angefangen, diese Gegend zu entdecken“, strahlt ein Team nach 570 Rallye-Kilometern. Das geht uns von AUTO BILD KLASSIK auch so. Deshalb: Fortsetzung folgt.

WERDEN

VW Käfer 1500 und Triumph TR3, Audi 100 LS und Porsche 911: Nicht nur die Strecke macht den Reiz der Rallye aus, sondern auch die Auswahl der Autos. Seltenheit und Originalität gehen vor Kraft und Marktwert



1. IN MEMORIAM FRITZ B. BUSCH

BODENSEE

Auto bild klassik 2012

3.-5.5.



Überflieger, Gentlemen und Superweiber



BENTLEY-MÄNNER Claus Heinrich und Jürgen Klensang, stilecht gekleidet, im 4,5-Liter-Blower, Baujahr 1931



SCHRAUBERLEHRLING Am 1982er Fiat Ritmo Abarth lernte Christian Härmlle die ersten Schraubertricks



SUPERWEIB Rallye-Premiere für Schauspielerin Veronica Ferres im schnittigen Audi 100 Coupé S, Baujahr 1973



ÜBERFLIEGER Im Samba-Bus von 1964 boxerte das Team vom Dornier Museum mit 30 PS auf Reiseflughöhe

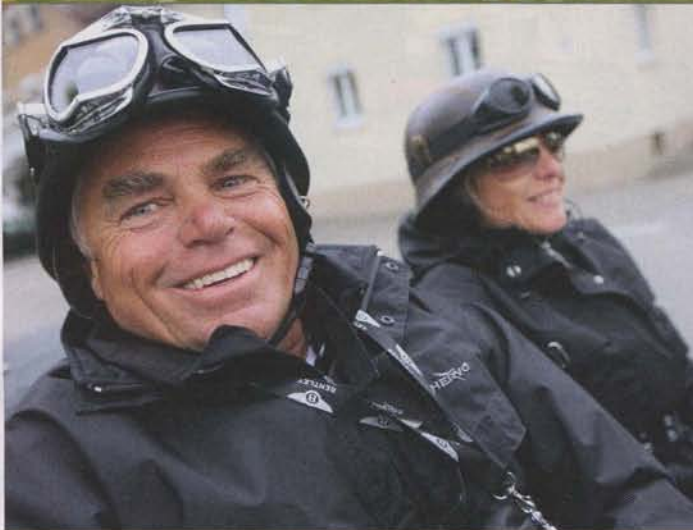


GENTLEMEN AUF GIPFELKURS Jochen Fischer und Gerd Kamps brachten einen Rolls-Royce ins Rollen

FOTOS: S. KRUEGER (4), U. SONNTHAS (4), M. HEIMBACH (2)

BENTLEY SPEED SIX

Ein Bentley Boy auf Woolf Barnatos Spuren



■ Sebastian Schmid gehört zu jener Sorte Männer, die man „echte Kerle“ nennt: markiger Händedruck, breites Kreuz und starke Oberarme. Letztere braucht er auch, denn einen Vorkriegs-Bentley zwingt man nicht mit zarten Fingern um die Kurve. Dass sein 31er Speed Six im Look von Woolf Barnatos Le-Mans-Racer „Old Number One“ nicht zu 100 Prozent dem Werkzustand entspricht, ist dem Architekten wurscht: „Original oder nicht? Darüber können andere streiten“, winkt er ab. „Ich fahre lieber.“ Die meisten Alpenpässe hat der Bentley Boy mit seiner Gattin Erika bereits bezwungen. 10 000 Kilometer kommen pro Jahr zusammen. Klar, dass dieser Mann kein Fitness-Studio braucht.

Hart im Nehmen: Sebastian Schmid und Gattin Erika sind wetterfest

AUDI 50 GLS

Ein Chefredakteur im Kleinwagen

■ Klares Design, wenig Gewicht, genug Leistung (60 PS) – solche unterschätzten Klassiker sind ganz nach dem Geschmack von Bernd Wieland. Nicht der einzige Grund, dass der Chefredakteur von AUTO BILD KLASSIK und sein Sohn Alan Hadjio bester Laune mit dem Audi 50 fahren – schließlich erinnert die Bodensee-Klassik ja an Fritz B. Busch. Der große Autotester und Kleinwagen-Freund schrieb: „Nur die einfachen Dinge enttäuschen nicht.“ Auf den Serpentinaen zeigte sich, wie recht Busch auch mit diesem Satz hatte: „Genug ist besser als zu viel.“



Alan Hadjio und Bernd Wieland genießen die Fahrt im 700-Kilo-Renner von 1978 bei offenem Schiebedach

SKODA 130 RS

Ein Neuling im Profi-Rallyewagen

■ Der RS Baujahr 77 war richtig heiß. Sein 1,3-Liter-Motor produzierte 136 PS und viiiel Wärme. AUTO BILD KLASSIK-Volontär und Rallye-Novize Michael Struve wurde zum Schwitzensportler, freute sich im Schalensitz über jeden Luftzug durch die Schiebefensterchen. Ins Schwitzen wäre er auch bei den Wertungsprüfungen gekommen, hätte sein Fahrer nicht Matthias Kahle geheißen. Der siebenfache Deutsche Rallye-Meister blieb cool, war so der Garant für den fünften Platz im Gesamtklassement.



Hingucker: So ein Skoda im Trainingszug ist seltener als jeder Ferrari

Hingucker: So ein Skoda im Trainingszug ist seltener als jeder Ferrari



Sieger, Racer und eine eiserne Lady



SO SEHEN SIEGER AUS Das Team Wirth/Ranft fuhr im Opel Moonlight Roadster, Baujahr 1933, auf Platz eins



KERNIGE TYPEN Dag Rogge und Bernhard Weinbacher (AUTO BILD ALLRAD) im 1949er Land Rover Series I



NIE OHNE KOPFHÖRER David Dornier, Chef des Berliner Radiosenders Star FM, fuhr einen Volvo 122 S von 1967



HEIMSPIEL Stefan Sommer, Vorstandschef von ZF Friedrichshafen, im 73 Jahre alten BMW 328 Roadster



VORN SPIELT DIE MUSIK Startnummer 1 für Rallye-Lady Heidi Hetzer im 1921er Hispano-Suiza



CITROËN DS 19

Erwartungsfrohe Eltern in der gallischen Göttin

■ Kaum zu glauben, aber der jüngste Rallye-Teilnehmer war nicht Julian Frey (10 Monate) im Mazda Wankel-Pick-up (S. 151), sondern das ebenso ungeboren wie (noch) namenlose Söhnchen von Bernd Schürmann und Christiane Keßler. Im hydropneumatisch gefeder-ten Citroën – kann es eine bessere Wiege geben? – ließ sich der Kleine durch den Süden schaukeln. Vati und seine Göttin plagten der- weil technische Probleme: Die Zündung zickte. Halb so wild. Haupt-

sache, bei der Geburt läuft alles glatt. **AUTO BILD KLASSIK** wünscht alles Gute!



Oldie-Glück in anderen Umständen: Christine und Bernd im Citroën von 1967

AUDI 100 CD 5E

Zwei Klassik-Schreiber im Redaktions-Avant

■ Eine **AUTO BILD KLASSIK**-Rallye ohne Dauertest-Audi, da s geht natürlich nicht. Also macht sich der Redaktions-Avant auf den 800 Kilometer langen Weg nach Süden. Seit einem Jahr ist er bei uns, zum ersten Mal bemerken wir ein kleines Detail seiner Ausstattung: Die VDO-Quarzuhr hat einen Sekundenzeiger – wer weiß, wofür er gedacht war, in den Wertungsprüfungen finden ihn Frank B. Meyer und Christian Steiger zum präzisen Peilen ziemlich praktisch. Je nachdem, wer fahren muss. Oder aus dem Fenster gucken darf. Auf den Bodensee im silbernen Mittagsglanz und auf Wirtshäuser, die in jedem Dorf „Ochsen“ heißen. Auf Schilder, die nach Schwellbrunn und Ritzenhüsli führen. Und auf den 300 SL Flügeltürer, der an einer kleinen Straße in Appenzell steht. Davorseine Besitzer auf Campingstühlen. Sie strahlen und winkendem Audi zu. Schon dafür hat sich der Weg gelohnt.

In Widnau (Österreich) hatte einer weniger Glück als der Avant: Das Kunstwerk heißt „Totem Pole of Traffic“



FOTOS: U. SONNTAG (11), S. KRIEGER (6), M. HEINBACH

Mehr zur Rallye und die Fotos aller Autos zum Gratis-Download: www.bodensee-klassik.de



REIFE LEISTUNG Dunlop-Chef Rainer Landwehr (Mitte) landete im BMW 2002 tii von 1971 auf Rang zwölf



DIE HESSE KOMME Christian und Steffen Wighardt aus Fulda ebneten im MGB GT mit V8-Power die Berge ein



LOKALTERMIN ZF-Technik-Boss Peter Ottenbruch trat mit Frau Monika im Porsche 914/6 von 1970 an



PASSENDEN FARBE Jörg Walz (Schaeffler) und Stephan Fritz (**AUTO BILD**) im himmelblauen Giulia Spider



FREUNDLICHER GRUSS Camping-Pionier Erwin Hymer lud vor sein sehenswertes Museum



JAGUAR XJ-SC V12,
Ex-Auto von Prinzessin Diana



Ein lustiger Vogel im königlichen Cabrio

■ Schweizer Zöllner nehmen ihren Job sehr ernst. Kein Wunder, dass der Schlagbaum runtergeht, als sich zwei komische Vögel im grünen Jaguar nähern. Als der Uniformierte erkennt, wem vorsich hat, weicht die Amts-

miene jedoch sofort einem Freudestrahlen - und Schauspieler Jürgen Vogel muss statt seiner Papiere einen Stift zum Autogrammeschreiben zücken. Eishockeyspieler Jan Broer von den Kölner Haien versteckt sich derweil

hinter einer Diana-Maske. Ein Gag mit Hintersinn, denn der XJ-SC gehörte von 1987 bis 1991 der Prinzessin, die für William und Harry hinten eigens Sitze einbauen ließ.

Traumhaftes Trio:
Jürgen, Jan und der royale Jag mit 295 PS starkem V12



MERCEDES 240 TD

Ein Geburtstagskind im Kurzurlaub

■ Sie plant ihren 30. Geburtstag, er eröffnet ihr: „Ach, weißt du, Party geht nicht, ich habe uns für eine Oldtimerrallye angemeldet.“ So eine Ansage gibt in vielen Teams dem Haussegen einen Tritt. Nicht bei Tina Bialas und Philipp von Witzendorff: Sie kam fröhlich mit zur Bodensee-Klassik und hat am Samstag einfach ihr Handy ausgeschaltet. Der saharagelbe Mercedes W 123 brachte die beiden von Rheinbach bei Bonn in die Alpen und zurück, zuverlässig und - logisch bei 72 PS - ohne Hektik.

Philipp von Witzendorff und Tina Bialas ließen die Handys aus

„Dann fährt man halt im zweiten Gang auf den Säntis“, sagt von Witzendorff entspannt. „Das 123er-T-Modell war für mich immer *das* Auto!“ Er hatte den 240 TD in Freiburg entdeckt; erst Jahre später, 2008, verkaufte der Erstbesitzer. Jetzt hat der gepflegte Wagen 102 000 Kilometer runter. Zu beglückwünschen sind also Fahrer und Beifahrerin.



Regisseure, Racer, Routiniers und rote Renner



EIN MANN TRÄGT KARO
Organisationschef Helge E. Jost beim Rallyestart an der Seebühne in Bregenz



EIN REGISSEUR IM RANGE
Sönke Wortmann („Der bewegte Mann“) und AUTO BILD-Autor Georg Kacher



DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN
Bertone-Design und Ami-V8 rocken beim 74er Iso Grifo vom Team Schulte aus Essen



EIN PLATZ AN DER SONNE
Rallye-Legende Christian Geistdörfer und Sohn Florian im Aero-Kadett von 1978



SCHÖN IN SCHWUNG Andreas Wiele (Vorstand Axel Springer AG) mit Eltern im 55er Barockengel-Cabrio

MAZDA ROTARY PICK-UP ABSCHLEPPWAGEN

Familien-Trio in der Rotarier-Rarität



Enger geht's kaum. Seltener auch nicht: die Freys im Mazda Pick-up

■ Das Gelbe da hinten auf der Pritsche des Abschleppwagens, das ist der Kinderwagen von Julian (zehn Monate). Auch als Wickeltisch eignet sich die Arbeitsfläche des Mazda, denn der Sohn musste mit zur Bodensee-Klassik, das war ausgemacht zwischen Markus Frey und seiner Frau Daniela. „Man muss, hmm, schon sehr vertraut miteinander sein“, sagt Frey zur kuscheligen Enge in der Kabine seines 1974er Abschleppwagens. Der Kfz-Kaufmann aus Augsburg sammelt Wankel- und Mazda-Klassiker, der Rotary Pick-up ist eines seiner seltensten Stücke: „Den gab es nur etwa 600-mal. Mazda hat ihn für seine US-Händler gebaut.“ In Europa gibt es genau einen: den mit dem gelben Kinderwagen im Genick.

BMW ISETTA 250

Zwei Genießer im Blauen

■ Per Isetta durch die Alpen? Mit 12 PS Berge bezwingen? „Klar“, sagt Bernd Schiller (rechts) entspannt, „ich hab in 23 Jahren diverse Alpenpässe gefahren. Man muss nur bergauf daran denken, dass es auch wieder bergab geht.“ Vorher hatte die 1958er Isetta gut 20 Jahre trocken in einem Container gestanden, das Blech war wohl durch Bleimennige geschützt. Schiller aus Neu-Ulm und Kopilot Helge Petersen aus Hamburg freuten sich an den vielen Zuschauern und ihren Sprüchen: „Darf der schon Benzin, oder kriegt der noch Milch?“

Moin moin: im Ravensburger Spieleland grüßt Käpt'n Blaubär



PORSCHE 911 SC

Ein Gewinner im Kilometerfresser

■ Eine kleine Meldung in diesem Heft brachte Sascha Keilwerth aus Berlin zur Bodensee-Klassik: AUTO BILD KLASSIK und das Porsche-Museum suchten den 911 mit der höchsten Laufleistung (Heft 4/2012). Keilwerth schickte Unterlagen von seinem 1978er Coupé - mit damals 674 000 Kilometern auf dem Zähler! Und das mit dem zweiten Getriebe und dem ersten, gleichwohl mehrfach revidierten Motor. Der Kfz-Meister und Ingenieur hat den Kilometerkönig restauriert, nutzt ihn jetzt wieder im Alltag. Außer im Winter. Da fährt er Käfer. **Tiefer, breiter, haltbarer: Der Elfer hat 674 000 Kilometer runter**



KÖLSCHE JUNGS Ford-Team Laufer/Gerstenmayer im A-Modell von 1930 mit 3,3 Liter Hubraum und 40 PS



ITALIENISCHE MOMENTE Hans H. Hamer (AUTO BILD KLASSIK) und Margit Sinnen im Alfa Giulia Spider von 1965



FEINES SPIELZEUG IN 1:1 Das Schuco/Dickie-Team Sieber/Hindelang im raren 911 Speedster, Baujahr 88



CELICA UND IHRE MÄNNER Joachim R. Walther (AUTO BILD KLASSIK, links) und Jürgen Stolze (Toyota)



HAPPY ENT' Team Weingärtner/Knoblauch (Citroën Deutschland) im Kasten-2 CV von AUTO BILD KLASSIK



NSU 1200 TT

Ein tollkühner Till im TT

■ Die schwarz-weiß karierte Flagge auf dem Heck muss für Till Demtröder so etwas wie ein Schlüsselreiz gewesen sein. Zwar kommt es bei der Bodensee-Klassik nicht auf Tempo an. Trotzdem tobte der beliebte TV-Star („Verbotene Liebe“, „Großstadtrevier“) im 40 Jahre alten

NSU TT tollkühn um die Kurven. „Ich fühle mich an meine Gokart-Zeit erinnert“, schwärmte Demtröder, der indes nicht nur Gas gab, sondern auch Geschick bewies: Mit Kopilot Michael Renz (Leiter Audi Vertrieb) fuhr er auf Platz acht.

Kleinvieh macht auch Mist – erst recht, wenn 65 PS auf schlanke 700 Kilo treffen



HYMERMobil 520D

Zwei Rallyefahrer im Wohnzimmer

■ Das 1976er Hymermobil war mit 60 PS nicht gerade das schnellste Auto im Feld. Aber das luxuriöseste. Die Konkurrenz schielte neidisch auf den serienmäßigen Kühlschrank und die Nasszelle. Große Augen machten auch die Zuschauer beim Anblick des größten

Fahrzeugs der Rallye. Susanne Rauss-Dangel und Kopilot Markus Böhm übernachteten zwar nicht im Hymermobil, waren aber ausgeschlafen unterwegs. Getreu ihrem Motto „Bloß nicht Letzter werden“ landeten sie auf dem 17. Platz.

Technik und Gesicht vom Harburger Transporter, aber mit Goldkante



Futuristischer Schauplatz des Fahrerabends: Luxus-Dampfer „Sonnenkönigin“ in Bregenz



Parc fermé in Bregenz (rechts), große Auto-Geschichte(n) in den Museen von Fritz B. Busch in Wolfegg und Hymer in Bad Waldsee



Routen-Profi, Uhren-Macher, Preis-Experten



GESPÜR FÜR STRECKEN
Peter Göbel, sportlicher Leiter und Roadbook-Titan, entwarf die Rallyeroute



EINE HUPT IMMER Anka Busch vom Automuseum, Team Gabel/Richter (Sinn Spezialuhren) auf 220 SE



COOLER CAMARO Seibert/Koch starteten für Chevrolet Deutschland im auffälligen US-Coupé von 1976



KENNEN ALLE OLDIE-PREISE Marius Brune und Dirk Bärens von Classic Data im Triumph TR3, Baujahr 59



AUCH SCHON ALT GENUG MX-5 mit Jochen Münzinger (Mazda) und T. Hirschberger (AUTO BILD KLASSIK)

Höhepunkte DER STRECKE



Die Autos blieben unten, auf den Gipfel des Säntis führt eine Schwebbahn mit Mega-Ausblick

■ Es ist kein Bugatti, und doch - es ist eine echte Gangloff-Karosserie: Sie gehört zur Säntis-Schwebbahn und brachte die Rallyeteams auf den 2501 Meter hohen Berggipfel. An-

dere Entdeckungen am Streckenrand der Rallye: In Friedrichshafen gibt's nagelneue Zeppeline (die Rallye führte durch ihre Werfthalle), Bregenz hat ein feines Festspielhaus,

Bad Waldsee das nagelneue Hymer-Museum rund um die Geschichte des Campens und Wolfegg das bezaubernde Oldtimer-Museum des großen Automobil-Poeten Fritz B. Busch.



Flügeltüren und Fluggerät, das passt: Fahrt durch die Zeppelin-Werft in Friedrichshafen

Die Ergebnisse



Erste! Team Wirth/Ranft (Mitte), li. H. Jost, re. B. Wieland

■ Nicht der Schnellstegewinn. Natürlich nicht - ein Fiat 500 mit 18 PS soll bei der Bodensee-Klassik schließlich die gleichen Chancen haben wie ein Audi Sport quattro (306 PS). Daher entscheiden Gleichmäßigkeit und Fahrzeugbeherrschung, zu beweisen bei diversen Wertungsprüfungen. Auch die Stempel der Durchfahrtskontrollen zählen. Wer es ganz lässig angehen lässt, hat am Ende etwa 10 000 Strafpunkte kassiert. Wer nach ganz vorn will, muss weniger als 1000 Minuspunkte sammeln. Die Erstplatzierten der Bodensee-Klassik gewannen das mit nur 33 PS unter der Opel-Haube.

1. Hanns-Werner Wirth, Thomas Ranft
Opel 1,8 Liter Moonlight Roadster, Baujahr 1933, 855 Strafpunkte
2. Andreas Teichmann, Babette Teichmann
Jaguar E-Type 4.2 Series 1, Baujahr 1965, 887 Strafpunkte
3. Axel Ernst, Johannes Bitter-Suermann
Datsun 240Z, Baujahr 1969, 962 Strafpunkte
4. Ralf Baumann, Jörg Beck
BMW 635 CSI, Baujahr 1984, 1324 Strafpunkte
5. Matthias Kahle, Michael Struve
Skoda 130 RS, Baujahr 1977, 1374 Strafpunkte

FOTOS: S. KRIEGER (11), U. SONNITAG (4), M. HEIMBACH (1)



VOLLE CHECKUNG Das Team Konopka vom AvD prüft vor dem Start die Verkehrssicherheit der Oldies



LÄSSIGER LASTER Dunlop brachte den Mercedes 319 im Werbelok der frühen 60er mit an den Bodensee



FRÖHLICHE FORD-FAHRER Capri-Team mit Sonax-Sprecher André Preiß und B. Volkens von AUTO BILD KLASSIK



PRITSCHEN AUF PASSFAHRT Die 1966er T1-Doppelkabine von VW Nutzfahrzeuge fuhr trotz 44 PS flott bergauf



DEN GIBT'S ZU GEWINNEN Mercedes 300 SL (R107) mit Schade/Gorschlüter von der Oldtimer-Spendenaktion

BESUCHEN SIE

WOLFSBURG



Zum 50. Geburtstag machen wir dem Opel Kadett eine zweifelhafte Freude: Wir fahren in die Stadt seines Erzfeindes, allerdings rein touristisch. Eine beeindruckende Tour. Doch, wirklich

Wolfsburg steht auf der Liste der Touristenziele nicht gerade auf der Poleposition, aber unterschätzt diese kleine Großstadt in der norddeutschen Kartoffelzone nicht! Denn sie hat ja von allem etwas zu bieten: Die höchste Erhebung weit und breit heißt zwar nicht Corcovado, sondern nur Klieversberg, doch Aussicht bietet sie auch. Als Eiffelturm stehen vier Fabrikschornsteine herum, das Colosseum nennt sich VIL-Arena, statt Neuschwanstein

gibt's Schloss Wolfsburg, der Mississippi wäre der Mittelkanal, der Louvre heißt schlicht Kunstmuseum, die Scala noch schlichter Theater, und Lyon hat zwar seinen Bocuse, Wolfsburg aber Sven Elverfeld. Und dann wäre da noch die Fabrik, wo täglich 50 000 Menschen das Brutto-sozialprodukt steigern. Angeschlossen ist eine Extra-Stadt, die Auto heißt. Schon deswegen ist das ja ein geradezu ideales Reiseziel für uns.

Aber womit reisen wir? In einer der Legenden dieses Wolfsburger Werkes? Also im VW Käfer? 411? Golf? Phaeton? Nix da, im Opel Kadett natürlich, dem Typ A wie Angriff gegen Volkswagen!

Unser Angreifer sieht sehr schüchtern und harmlos aus. Kaum vorstellbar, dass ganz Wolfsburg einst vor diesem niedlichen Wagen im Kühlschranksdesign erzitterte. Nach amerikanischem Erfolgsrezept gebacken, war er 1962 viel praktischer als

der Käfer. Er hatte einen riesigen Kofferraum, eine richtig funktionierende Heizung, er war schneller, fahrsicherer, er war tatsächlich so etwas wie ein Käfer-Killer. Aber heute hofft er insgeheim, an Wolfsburg vorbeifahren zu dürfen, denn seine einst so glorreiche Sippe hat ein Problem. Sie wird in der deutschen Auto-Hauptstadt inzwischen, nun ja, belächelt. Und das ist noch die gnädige Version der Ablehnung. ▶



Reisetipps: Wolfsburg

Sehenswertes in der deutschen Auto-Hauptstadt

Dass die Großindustrie mal einen Standort mit gehobener Lebensqualität zustande bringt, ist eher die Ausnahme. Negativbeispiele wären Norilsk, Changchun, Detroit, Kawasaki, Rüsselsheim, wobei jetzt die Rüsselsheimer protestieren werden. Aber im Vergleich mit Wolfsburg stimmt das schon. Hier also eine Liste der Höhepunkte der spannenden Stadt am Mittellandkanal. Sollten Sie einen ICE-Lokführer kennen: Bitte an ihn weiterreichen, damit er in Wolfsburg anhält. Denn das kommt nicht immer vor.

1 AUTOSTADT

1- Autostadt: Kein wirkliche Stadt, eher ein Anhängsel ans VW-Werk, bestehend aus imposanten Glas-Stahl-Beton-Gebäuden. Unser Favorit ist das ZeitHaus als generelles Automobilmuseum. Außerdem: Konzern-Forum mit Ausstellungen, Markenpavillons von VW, Audi, Skoda, Seat, Lamborghini sowie das Premium Clubhouse für Bugatti und Bentley, in Kürze noch der Porsche-Pavillon (gegenwärtig im Bau), dazu Restaurants, Läden, das wenig volkstümliche High-End-Hotel Ritz-Carlton samt Edelrestaurant und schließlich der Bereich Neuwagenabholung. Zwei Millionen Besucher jährlich strömen in diesen Automobil-Themenpark. Besonders empfehlenswert: das Kulturfestival Movimentos mit Schwerpunkt Tanztheater im ehemaligen VW-Kraftwerk, meist zwischen April und Juni. www.autostadt.de. Tageskarte 15 Euro.

FOTOS: M. HEIMBACH (2)



2 SCHLOSS WOLFSBURG

2 - Schloss Wolfsburg: Namensgeber der Stadt, sie müsste also eigentlich Wolfsschloss heißen, aber im Deutschen werden Burgen und Schlösser nicht so klar getrennt. In diesem trutzigen Gebäude der Grafen von Schulenburg, erstmals 1302 erwähnt, finden regelmäßig Kulturveranstaltungen statt, und es sind zwei Museen untergebracht: in der Remise das Stadtmuseum, das über die Vorgeschichte Wolfsburgs, den Aufbau während der Nazizeit, über Zwangsarbeit und den schnellen Aufstieg in den 1950er-Jahren berichtet, sowie die Städtische Galerie, eine Kunstsammlung. www.staedtische-galerie-wolfsburg.de. Eintritt frei.

Wir hören von Passanten, die vor dem gewaltigen Kunstmuseum unseren Angreifer betrachten, dass einem lokalen Fotografen der Ford Fiesta demoliert wurde – auf dem Werksgelände. So etwas komme gelegentlich vor, bestätigen andere.

Ich seh's ihm schon an, unser schwächlicher Kadett fürchtet sich. Wir wollen ihm daher in der Höhle des Wolfs eine Freude bereiten und machen ihn in einer Waschanlage hübsch. Dort treffen wir einen Mann im dunklen Anzug mit dem neuesten Passat. Er freut sich merklich, mal wieder einen Kadett zu sehen, denn er ist ein ehemaliger Opelner.

„Ich arbeite erst ein paar Monate in Wolfsburg“, berichtet er, da es mit Opel ja ständig bergab gehe. Opel sei zu klein für den Weltmarkt. „In Zukunft sollen die Autos Chevrolet heißen.“ Wie bitte? Opel ade?

Unser Kadett beginnt spontan zu husten. Nach dem Waschen spottet und keucht er, als hätte sein letztes Stündlein geschlagen. Aber kurz vor dem Ende aller seiner sechs Volt berappelt er sich wieder. Zum Trost besuchen wir das Autohaus Dürkop, den lokalen Opel-Händler. Da stehen allerdings mehr Chevrolet herum, Vettern aus Korea, die den Kadett wirklich nicht trösten können.

Der Vierzylinder pflegt die Nähmaschinensprache

O.K. (das stand in der Werbung damals für Opel Kadett), erkunden wir nun endlich Wolfsburg. Und schnurren – der kleine Vierzylinder pflegt die Nähmaschinensprache – auf den Klieversberg, mit 109 Metern höchste Erhebung der Gemeinde. 1938 wollten die Nazis hier die „Stadtkrone“ hinsetzen, mit einschüchternden Parteibauten, dazu kam's aber zum Glück nicht mehr. Von hier haben wir einen prächtigen Blick auf das Urstromtal der Aller, das aber verdeckt wird von der Fabrik der Fabriken. Wir sehen die 1,2 Kilometer lange, backsteinerne „Schaufront“ des Werks, so hieß das damals in Architekt Peter Kollers Plänen.

Mitten im Wald am Klieversberg versteckt sich auch die Porsche-Hütte, eine Holzbaracke für die Planung des Werks in jener finsternen und fernen Zeit. Ferdinand Porsche, der Konstruk-

3 ALLERPARK



4 PLANETARIUM



6 WERKS BESICHTIGUNG



7 PORSCHE-HÜTTE



3 - Allerpark und kolumbianischer Pavillon der Expo in Hannover, heute ein gut besuchtes Café.

4 - Planetarium: Virtuelle Himmelfahrten, aber auch Konzerte und Vorträge. www.planetarium-wolfsburg.de. Eintritt 7 Euro.

5 - Stiftung AutoMuseum: Das in eine ehemalige Kleiderfabrik ausgelagerte Volkswagen-Museum und interne Konkurrenz zur Autostadt-Sammlung mit wichtigen und ganz raren Volkswagen, inklusive Prototypen. Der Bau ist kein Schmuckstück, aber die Ausstellung. Unbedingt angucken! <http://automuseum.volkswagen.de>. Eintritt 6 Euro.

6 - Werksbesichtigung für Neuwagenabholer: eine Stunde in der Werksbahn durch die größte Autofabrik Deutschlands und zuzucken, wie Golf, Touran und Tiguan entstehen. Danach Besuch des Neuwagensilos (Foto). Täglich zwischen 9.15 und 16.15 Uhr. Abfahrt in der Autostadt, ohne Anmeldung.

7 - Porsche-Hütte am Klieversberg (109 Meter über NN), daneben Aussichtspunkt über die Stadt.

8 - Hoffmann-von-Fallerleben-Museum in Fallerleben: derzeit wegen Umbau geschlossen.

9 - VfL-Arena: Arbeitsplatz von Felix Magath und seinen Jungs.

10 - Jahreswagen-Markt: samstags 9 bis 13 Uhr auf dem Parkplatz der Forschungs- und Entwicklungsabteilung, VW-Nordstraße.



11 SIEDLUNG STEIMKER BERG

11 - Siedlung Steimker Berg: Grüner und denkmalgeschützter Stadtteil mit gehobener Wohnbebauung im typischen Heimatschutzstil der 30er-Jahre. Größtes Anwesen ist die strahlend weiße **Heinrich-Nordhoff-Villa** (rechts).





teur des Käfers (Heft 1/2012), war wohl auch ein paarmal hier und guckte, was der Baufortschritt machte. Er kam meist in einem Fieseler-Storch-Hochdecker ange-reist und landete einfach auf der Wiese am Hang. Heute werkelt in der Porsche-Hütte ein Künstler-ehepaar. Sie geben zum Beispiel Kurse in meditativem Malen, was dem Auto-Entwickler vermutlich sehr fremd gewesen wäre.

Wolfsburg ist eine der jüngsten Städte Deutschlands. Vor 1938 gab's hier bloß Sumpf, der Mittel-landkanal war noch im Bau, rechts lag das Schloss Wolfsburg, links das Städtchen Fallersleben, vor uns die kleinen Dörfer Heßlingen und Sandkamp. Dann aber kam Hitlers Plan, den „Kraft-durch-Freude-Wagen“ bauen zu lassen, und all das, was von hier oben zu sehen ist, begann lang-sam aus dem Boden zu wachsen.

Der offizielle Name der Indus-triegemeinde lautete „Stadt des KdF-Wagens bei Fallersleben“. Das ist kein böser Scherz, wie ältere Wolfsburger wissen, die

VW-Chef Nordhoff war eigentlich ein Opel-Mann

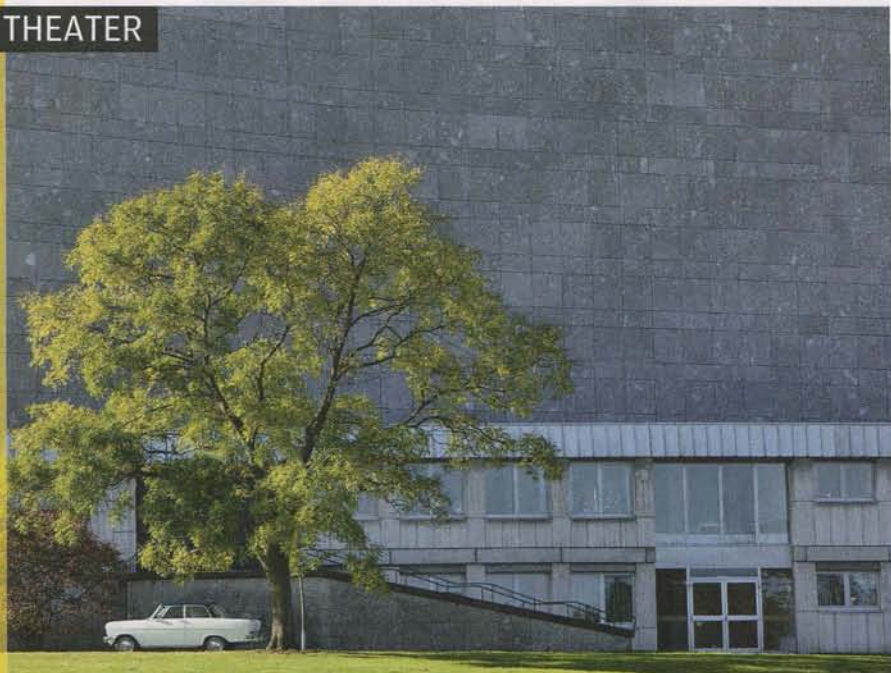
den Namen als Geburtsort im Pass tragen. Noch im Krieg ent-standen erste Behausungen für die Arbeiter und leitenden Ange-stellten, beispielsweise in Steim-ker Berg, einer Nazi-Mustersied-lung im Heimatstil.

Es ist ein irritierender Anblick in dieser künstlichen Stadt: eine Parklandschaft mit weißen Rei-henhäusern, Doppelhäusern, Mietshäusern und auch Villen, alle mit einheitlichen Fenstern und dunklen Fensterläden, als wär's zum Beispiel Österreich. In einer Villa wohnte Heinrich Nordhoff, der Vater des VW-Welt-erfolgs nach dem Krieg. Die Wolfsburger nannten ihn ehr-furchtsvoll „General“. Heute ist hier der Bürgermeister zu Hause. Unser Kadett quietscht mal kurz mit den Blattfedern, denn er freut sich. Nordhoff war mal einer der Seinigen. Er leitete im Krieg das Opel-Werk in Brandenburg.

Auch unten, in der eigentlichen „Stadt des KdF-Wagens bei Fal-lersleben“, zogen sie einige Mietshäuser im Heimatstil hoch, aber dann verzichteten die Nazis auf weitere architektonische Er-güsse. Der Krieg war zu teuer, Baracken mussten es tun. Das ▶

FOTOS: M. HEIMBACH (6)

12 THEATER



13 PORSCHESTRASSE



14 KUNSTMUSEUM



15 ALT HESSLINGEN



12 - Theater: Ohne festes Ensemble, trotzdem große Aufführungen im bemerkenswerten Scharoun-Bau. www.theater-wolfsburg.de

13 - Einkaufsstraße Porsche-straße (eher wenig Charme) mit Ferdinand-Porsche-Denkmal.

14 - Kunstmuseum: Ein Stahl-Glas-Palast mit Ausstellungen, von denen manch renommierte Groß-stadtträumt. Dazu ein authentischer Zen-Garten. www.kunstmuseum-wolfsburg.de. Eintritt: 8 Euro.

15 - Historischer Stadtteil Alt Heßlingen mit Cafés und Puppen-theater.

16 - Burg Neuhaus: Eine roman-tische Wasserburg aus dem 14. Jahr-hundert für Welfenherzog Magnus gebaut, drei Kilometer östlich von Wolfsburg. Kleines Museum, das nur sonntags geöffnet hat, außerdem mit Tagungs- und Wellnesshotel. www.burg-neuhaus.de

17 - Alvar-Aalto-Kulturhaus und Bücherei. Der finnische Stararchitekt der 50er und 60er hat nirgends so viel gebaut wie in Wolfsburg.

18 - Historische Esso-Tankstelle an der Braunschweiger Straße, zur-zeit im Umbau zur Elektrotankstelle.

19 - Heinrich-Büssing-Haus in Nordsteimke (5 Kilometer). Es ist die elterliche Schmiede und frühe Werkstatt des Lastwagen-Pioniers. Das kleine Museum wird von MAN unterhalten. Nur sonntags geöffnet. www.nordsteimke.de/buessing. Ein-tritt frei.

Opel Kadett - der ewige Zweite?

■ Anfang der 60er-Jahre boomte die Autobranche wie niemals zuvor. Der Deutschen liebste Auto war noch immer der VW Käfer. Doch Opels Antwort auf den bewährten Bestseller aus Wolfsburg war ein komplett neues Modell: der Kadett. Losging's mit dem Kadett A. Er war schneller, sparsamer und geräumiger als der Käfer - und hatte außerdem eine gut funktionierende Heizung. Die Basisversion mit 40PS kostete nur 95 Mark mehr als ein Export-Käfer mit 34 PS. Gut 649 000 Kadett A baute Opel bis 1965.

Der Kadett B basierte auf dem Kadett A. Er war größer, schwerer und endlich auch als Viertürer zu haben. Mit besonders guter Ausstattung verkaufte ihn Opel als Olympia. 2 610 650 Kadett B und 80 637 Olympia liefen bis 1973 vom Band.

Die dritte Kadett-Baureihe trat gegen den Golf an. Trotz großer Modellvielfalt und 1,7 Millionen verkaufter Exemplare konnte der Kadett C nur kurz an der VW-Vorherrschaft rütteln.

Revolution statt Evolution bot der Kadett D. Er war der erste Kadett mit Vorderradantrieb, mit Dieselmotor und ohne Stufenheckvariante. So viel Mut belohnten die Kunden mit über zwei Millionen verkauften D-Kadett in fünf Jahren.

Der Kadett E verkaufte sich am besten. Von 1984 bis 1993 baute Opel fast 3,8 Millionen Stück mit moderner, aerodynamischer Karosserie. Danach war der Kadett Geschichte, sein Nachfolger hieß Astra F. Insgesamt 10,7 Millionen Kadett sicherten Opel jahrelang vordere Plätze bei den Zulassungen und Marktanteile von über 21 Prozent. Der ewige Zweite war er aber nicht. Heute vergessen: Von 1980 bis 1983 war der Kadett die Nummer eins der Zulassungsstatistik, davor und danach



1962 bis 1965 Eckig statt rund: Der Kadett A war auch optisch völlig anders als der Käfer



1965 bis 1973 Lange Laufzeit: Der designierte Nachfolger des Kadett B kam 1970 als Ascona



1973 bis 1979 Große Vielfalt: Den Kadett C gab es als Limousine, Coupé, City, Aero und Caravan



1979 bis 1984 Alles neu: Der Kadett D näherte sich optisch und technisch dem VW Golf an



1984 bis 1991 Windschnittig: Der Kadett E hatte einen c_w -Wert von 0,32, der GSI sogar nur 0,30

verdrängten ihn immer wieder mal der Rekord, der Ascona und der Audi 80 von Platz zwei.

Werk stellte von Anfang an nur Rüstungsgerät her, Kübelwagen, Schwimmwagen, Teile der V1-Raketen, bis der Bombenhagel von 1944 alles verwüstete.

Die flugs in Wolfsburg umgebaute, zuvor nur rudimentär existierende Stadt wurde nach dem Krieg zunächst repariert und danach eigentlich erst aus dem Boden gestampft, angetrieben vom unvorhergesehenen Erfolg des Heckmotor-Wagens. Sie entstand dabei am Reißbrett und nicht in Zeitläufen - menschlichen Maßes. So bauten sie billig im typisch leichten Stil der 50er,

was eben so ging. Manches davon ist ansehnlich geblieben wie ein Oval-Käfer mit stratoblauem Einschicht-Metalliclack und Faltschiebedach.

Die Wolfsburger Architektur der Folgejahre: Besser wurde sie nicht. Mithilfe der guten Beziehungen Nordhoffs zum Papst kamen die ersten italienischen Arbeiter, alles Männer, nach Wolfsburg. Wieder reichte es nur für hastig errichtete Barackenlager; erst später wuchs die Stadt weiter im Brutalismus-Stil der 70er.

Es entstand ein Wolfsburg der Werk tätigen, für ästhetischen

Feinsinn war keine Zeit und offenbar auch kein Bewusstsein vorhanden. Doch eines lag den Stadtoberen am Herzen: Erholung für die VW-Werker, denn die sollten sich entspannen können. Wolfsburg war immer sehr grün, parkreich, wasserdurchwachsen, und dann besannen sich Stadt und Werk endlich auch auf solche Sachen wie Kultur.

Das Planetarium zum Beispiel, es trudelte ein, weil die DDR keine Devisen besaß, um die Lieferung von 10000 Golf I nach drüben zu zahlen. Also dealten Honeckers Strategen in Naturalien.

VW bekam einen Carl-Zeiss-Projektor aus Jena und reichte ihn gleich an die Stadt weiter, als Geschenk zum 40. Geburtstag.

Das kubische Theater des Architekten Hans Scharoun, 1973 eröffnet, ist eine wohlthuende Ausnahme in der architektonischen Einfallslosigkeit jener Zeit. Doch geschmacklicher Fortschritt ist im Grunde erst in den 90ern zu erkennen. Das gläserne Kunstmuseum mit bemerkenswerten Ausstellungen eröffnete 1994, und dann kam im Jahr 2000 das Piëch-Projekt Autostadt. Sie gehört zu den bestbesuchten Frei-

20 PHAENO

20 - phaeno, technisch-wissenschaftliches Experimentiermuseum von Star-Architektin Zaha Hadid. Da kann der Besucher viel selbst ausprobieren, ergo schneller verstehen. Ideal für Kinder. Das Gebäude selbst, ein Wunderbau aus Beton, ist höchst spektakulär. www.phaeno.de. Eintritt 12 Euro.





zeitparks Deutschlands. Hier geht es nur ums Auto, und zwar dankenswerterweise nicht nur um die aus dem VW-Konzern.

Zwei Millionen Besucher zählt die Autostadt pro Jahr. Ein großer Teil davon sind Abholer ihres neuen Autos, das aus den gläsernen Doppeltürmen, einem Hochregallager für Neuwagen, automatisch bis zum freudig erregten Kunden befördert wird. Die Türme sind für Nichtängstliche zu besichtigen.

Es gibt so viele schöne Sachen zu sehen in der Autostadt, dass es an einem Tag kaum zu schaffen

ist. Unser Liebling ist das Zeithaus mit den Ikonen der Autogeschichte. Aber auch diverse wechselnde Sonderausstellungen zum Thema Auto und Mobilität werden durchaus originell und hochwertig präsentiert, wenn auch manchmal ein bisschen abgehoben.

Im Museum der Autostadt ist Platz für viele Marken

ben. Am Ende des Besuchs in der Autostadt bleibt die überraschende Erkenntnis, wie angenehm sinnlich Autokultur sein kann.

Gut sind zudem der Buchladen, das Essen, das alljährliche Movimentos-Festival, und über das mondäne Ritz-Carlton-Hotel hab' ich auch noch nichts Schlechtes gehört. Sein Restaurant Aqua mit Koch Sven Elverfeld gehört zu den größten Gourmetadressen der Welt, jawohl. Kostet allerdings. Probesthalber steuern wir den Kadett mal hin, vorbei an den Glastürmen, Ententeichen und dem Dufttunnel, vor uns schmaucht das alte Kraftwerk malerisch in der Morgenkälte, und der kleine Opel ist schwer beeindruckt. So etwas gibt's in

Rüsselsheim nicht, und auch in seiner Geburtsstadt Bochum ist industrielle Eleganz Fehlangezei, wie überhaupt Wolfsburg einen blitzblanken, wohlstandsverwöhnten Eindruck macht.

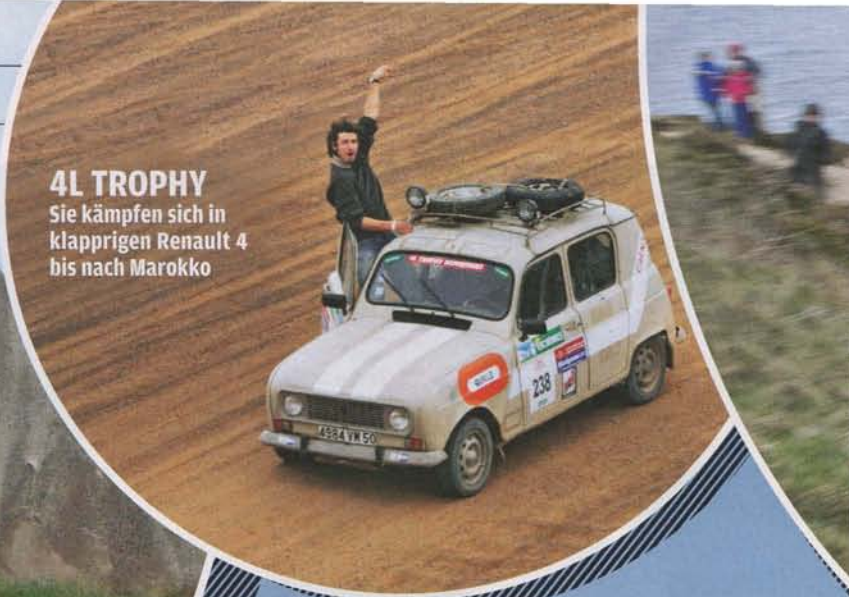
Daher bittet mich am Ende mein Kadett ganz inständig: „Fahr' jetzt bloß nicht als Gegen Geschichte mit einem Käfer nach Bochum. Ich müsste mich ja schämen. Dort heißt der Fußballklub auch VfL, aber der spielt inzwischen in der zweiten Liga. Du verstehst, was ich meine?“

Keine Angst, Kumpel, ich hab's begriffen. **Bernhard Schmidt**



ALLGÄU-ORIENT

Sie fahren in billigen Kisten
6000 Kilometer in den Nahen Osten
und lassen sie dort stehen



4L TROPHY

Sie kämpfen sich in
klapprigen Renault 4
bis nach Marokko



BANGER RACING

Sie rasen mit Schmacckes
gegeneinander, bis ihre Klassiker
nur noch Schrott sind



SALZSEE-RENNEN

Sie bollern mit Hot Rods und
seltsamen Eigenbauten über
die Bonneville Salt Flats

FOTOS: BERNHARD SCHMIDT (2), C. WAGGE, DINNIKE-TEAM CULTURE-CRUISER E.V., GETTY IMAGES, MAURITIUS IMAGES/ALAMY



TRIAL

Sie hopsen mit Klassikern, die mal für die Straße gedacht waren, gnadenlos über Offroad-Strecken

24 HOURS OF LEMONS

Sie racen mit Gurken, die aussehen wie beim Karnevalsanzug, und ertragen entwürdigende Rituale



DIE WOLLEN NUR SPIELEN

Historischer Motorsport - viele betreiben den sehr ernst, mit Lizenz und Protestfrist und so. Andere sehen den Spaß als Ziel. Und stellen mit ihren Klassikern rund um die Welt skurrile Dinge an. Teils mit, teils ohne Sinn

ZWISCHEN SALZ UND SONNE

SALZSEE-REKORDFAHRTEN Wer hat den Schnellsten? Bonneville wird's zeigen. Am Start jede Menge wild motorisierte Oldtimer, drumherum eine Art Hot-Rod- und Rat-Rod-Festival

Heller geht's nun nicht mehr, hier blendet das strahlendste Weiß, das es je gab, genau wie Grönland-Mitte, nur 60 Grad wärmer. Ich stehe mittendrin, schwitzend und mit zwei Sonnenbrillen übereinander, und wundere mich noch nach drei Tagen, dass dieses weiße Zeug nicht einfach wegschmilzt und eine Pfütze zurücklässt. Auch meinen Mietwagen, einen neuen Fiat 500, hat's erwischt. Untenrum dick verkrustet, ebenso meine Schuhe und somit auch der Innenraum. Es ist hoffnungslos. Das Salz ist überall, kriecht in jede Ritze, knirscht in der Computertastatur.

Also warum sollte man hierherkommen, auf dieses Meer, dem

das Wasser abhandengekommen ist? Wegen des perfekten 90-Grad-Winkels zur Gravitation. Die Gegend ist flach wie nur was. Von den Hügeln am Rand schaue ich über die Ebene nach Osten, wo sich die Autobahn Nummer 80 von Salt Lake City 40 Kilometer schnurgeradeaus herüberbiegt. Das Krümme ist die Krümmung der Erdkugel.

So eine Fläche ist natürlich der Traum zum schnellen Fahren. Im Idealfall genügt dazu zwar eine schmale, gerade Linie, etwa die Autobahn, doch ein Windpüfchen führt leicht zum Desaster, wie Bernd Rosemeyer 1938 zwischen Frankfurt und Darmstadt leider bewies. In Bonneville gibt's dagegen in alle Richtungen Platz

zum Auspendeln. Fauna habe ich keine entdeckt. Keine Fliege, keinen Moskito, keinen Vogel, keinen Wurm, nothing. Bonneville, französisch für gute Stadt, heißt das hier nur, weil der Entdecker der Salzebenen in Utahs Wüste Benjamin Louis Eulalie de Bonneville hieß.

Das Krümme hier ist die Krümmung der Erdkugel

Eine Stadt gab es damals nicht, heute dagegen schon, aber ob sie bonne ist, sei dahingestellt. Denn hier verläuft die Grenze zu Nevada, wo das Glücksspiel erlaubt ist und wo deshalb an der Autobahn 80 ein ganzer Schwung Spielka-

sinos aufgemacht hat. Das erste nennt sich Stateline Casino und steht genau auf der Grenze, um bloß keinen Millimeter Richtung Glück zu verschenken. Die Stadt heißt Wendover und wurde ansonsten fragwürdig berühmt durch den riesigen Militärflugplatz, auf dem die Piloten im Zweiten Weltkrieg zum Abwurf der Atombomben auf Japan trainiert wurden.

So, jetzt haben wir Geografie und Geschichte abgehakt, wir können die Motoren anlassen. Schon am Parkplatz an der Zufahrt zu den Salzebenen röhrert ein Belly Tank Racer, auch Lakester genannt, mit einem Flathead-Vierzylinder. Belly Tank Racer sind ausgerangierte Flugzeug- ▶

U.S. DEPARTMENT OF THE INTERIOR
Bureau of Land Management

Bonneville
Salt Flats

SPECIAL RECREATION MANAGEMENT AREA

Patina mit fließendem Übergang zu Vollrost ist hip



Aaah, die Franzö-
sinnen! Hier eine heiße
175cc Mobylette



Das Wahrzeichen
der Kasinostadt West
Wendover, Nevada

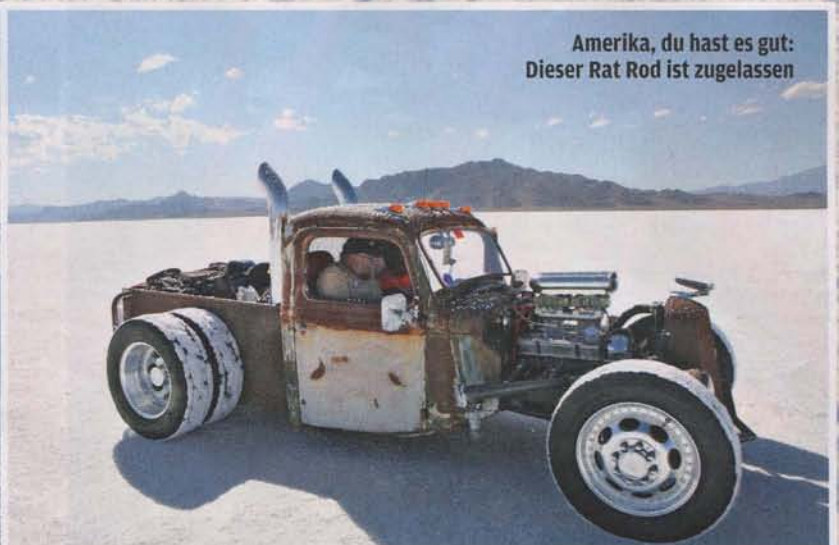
"Wendover Will"
Welcomes You To
WEST WENDOVER



Ein 1932er Ford Mo-
del B Coupé mit
jetzt 300 PS.
Nicht zum Re-
kordfahren,
nur zum Gondeln



Opel GT mit Chevy-Small-
Block: schafft 339 km/h



Amerika, du hast es gut:
Dieser Rat Rod ist zugelassen

FOTOS: BERNHARD SCHMIDT



zusatztanks aus dem Zweiten Weltkrieg. Die wurden oben aufgeschnitten, unten Achsen durchgesteckt, ein Motor reingehängt, und schon war ein winziger Rennwagen mit freistehenden Rädern und vermeintlich guter Aerodynamik fertig, schließlich stammte das Ding aus der Fliegerei. Der Fahrer muss allerdings biegsam sein wie ein Schlangenmensch. Die Stromlinien-Karosserie ist schön angerostet. Rost gehört zum Mikrokosmos der Rat-Rod-Folklore. Überall kurven patinierte Vehikel herum, meist gepchoppt, gehotroddet, gepimpt und customized. Drinnen sitzen mittelalte bis ältere Herren, meist allein, ja, Bonneville fühlt sich auch ein bisschen bluesig an.

Die Speed Week, jedes Jahr Anfang August, ist eine typisch amerikanische Sorte Motorsport.

Wenn wir die gängigen US-Racing-Wettbewerbe betrachten, geht es vorwiegend um simple Längsdynamik, während im alten Europa der heiklen Querdynamik der Vortritt gelassen wird. Längsdynamik heißt möglichst schnell geradeaus, geboren aus dem Ampelstart oder dem Schuss aus der Waffe. Die Voraussetzung des Piloten: stramme Wade. Der zugehörige klassische Wettbewerb: Drag Racing. Noch populärer ist Stock Car Racing, Rundstreckenrennen meist ohne Kurven auf überhöhten Ovalen. Ähnlich kurvenarm ist IndyCar.

Aber am geradeausesten geht es in Bonneville, die schnellsten Autos hier sind überhaupt nicht für Kurvenfahrt gebaut, sie würden rasch umkippen: Die Streamliner sind meist lang und schmal wie Bleistifte.

Kein bisschen Stromlinie hingegen besitzt der Ford A von 1932. Sein aerodynamisches Vorbild war ungefähr Neuschwanstein, trotzdem schafft er 176 km/h, was an seinem Dragster-Motor liegt, einem aufgebrelzten Flathead-Vierzylinder. Dieses Auto zeigt, dass auch Amerikas Provinz im Grunde demokratisch und tolerant ist. Jedem sei-

Vorsicht, wenn bei Tempo 400 die Räder durchdrehen

ne Chance auf einen Eintrag ins dicke Buch der Bonneville-Rekorde. Auf den Salzebenen gibt es für alles, was nur krecht und keucht, eine Rennklasse. Fahrräder, Mofas, Motorräder, Lkw, Straßen-Pkw, Benzinler, Diesel, Elektro, Gummimotoren (tat-

sächlich: ein mit vorgespannten Gummis betriebenes Vehikel), schließlich natürlich die genannten Speedmonster, die über 600 gehen, vor allem aber: Oldtimer.

Schwer motorisierte Oldies sind zum Rekordfahren am populärsten. So sieht die Speed Week auf den ersten Blick aus wie ein Oldtimer-Treffen in bizarrer Umgebung mit bizarrem Beiprogramm und bizarren Besuchern – tatsächlich starten die meisten Leute hier selbst, auch wenn sie aussehen wie Zuschauer. Der Zuschauerwert der Speed Trials ist allerdings gleich null. Denn gefahren wird irgendwo ganz weit da hinten Richtung Horizont, wo für alle Sperrzone ist, für den Fall, dass so ein bemanntes Projektil mal den Flipflop macht. Dennoch sitzen eine ganze Menge Leute an der Absperr-

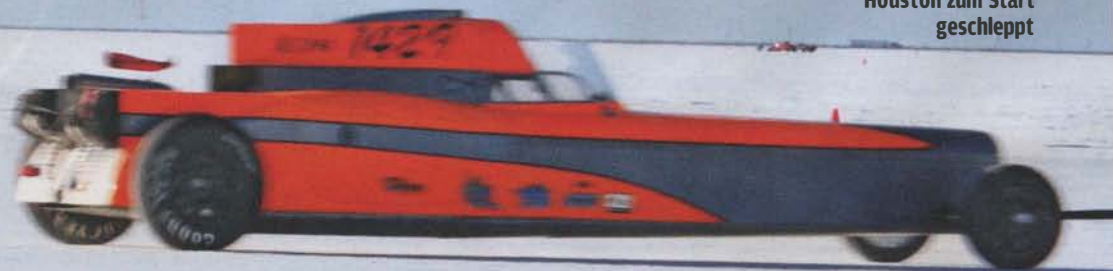


Selten sind neue Autos am Start. Dieser Skoda Octavia schaffte 365 km/h



Zach Burns fuhr mit seinem schwer getunten Karmann 230 km/h

1933er Ford Coupé als
Zuschauer; im Hintergrund
wird der Rennwagen
von Hot Rod Hoodlums aus
Houston zum Start
geschleppt



linie mit Bierdosen links und Ferngläsern rechts, und man hört sie sagen, wenn in der Ferne ein Renner wie eine Fata Morgana vorbeihuscht: „Wow, he is flying, you bet.“ Genauso gut ist aber auch das bloße Lauschen, wenn ein per Top Fuel gequälter, hochaufgeladener V8 heiser dahinbrüllt, oder wenn er gerade scheppert und winselt, denn dann ist etwas schiefgegangen. Die Geschwindigkeiten werden über das Speed-Week-Radio kundgetan, und ist es eine gute, dann nehmen sie einen extra Schluck, nicken lobend mit den Köpfen und sagen: „Wow, he was flying, you bet.“

So einfach Pedal to the Metal, nur Gas geben, ist die Sache dann doch nicht, denn die planierte und markierte Rennpiste hat immer noch ein paar zarte Wellen. Außerdem operieren die Antriebsräder der meist von bärenstarken Dragger-Maschinen angetriebenen Vehikel im Kampf gegen Luft- und Rollwiderstand an der Schlupfgrenze, und wenn bei, sagen wir, 400 Sachen die Hinterräder anfangen durchzudrehen, dann ist das auch hier kein Spaß, und der Fahrer muss höllisch aufpassen, sein Gerät nicht zu verlieren. Dreher kommen bei herkömmlichen Autos vor, bei den schmalen Streamlinern aber gibt es keine Dreher. Die rollen wie der Bleistift über den

Tisch. Zwischen den Armen der Fahrer wird eine Sicherheitschnur gespannt – wenn er ohnmächtig wird, geht der Motor aus. Manche erzählen aber, die Schnur soll die Arme festhalten, damit die beim endlosen Rollen nicht hinausbaumeln und abgequetscht werden. Unter den Zuschauern sind erstaunlich viele Einarmige, die aber, so klingt's aus den Gesprächen, jedes Jahr gern wiederkommen.

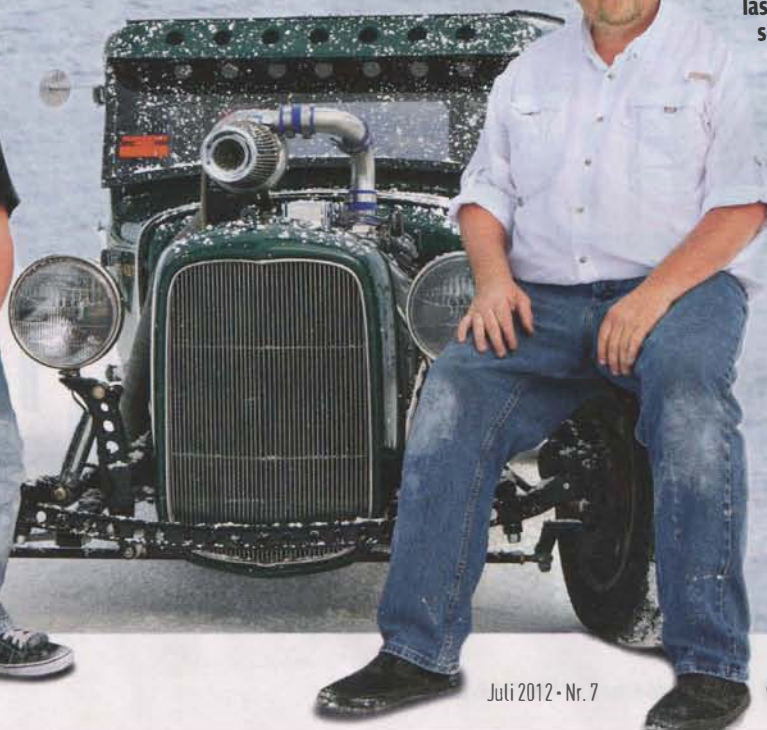
Bernhard Schmidt

INFO

Name Bonneville Speed Week
Nächster Termin 11. bis 17. August 2012
Web www.scta-bni.org

„Auf einer
feuchten Stelle
hab' ich
mich zwölfmal
gedreht“

Bob Stahl über seinen 500-PS-Käfer



Salzsee-Kinder
lernen die
lässige Pose
schon früh



Anhalten verboten:
Traktion ist hier der
Schlüssel



ÜBER STOCK UND STEIN

TRIAL Sie spinnen halt, die Engländer: Mit alten Straßenautos und Klassikern fahren, wo selbst Geländewagen ihre Mühe haben - das ist sie, die uralte Kunst des Trialing



Bescheidene Mittel:
Küchenuhr als Zeitgeber



Sportwagen fahren in ihrer eigenen Klasse



Mutti fährt, Vati hopst auf dem Rücksitz



Immer auf dem Stempel bleiben, auch wenn die Karre qualmt und bockt. Hier ein Kit Car vom Typ Marlin

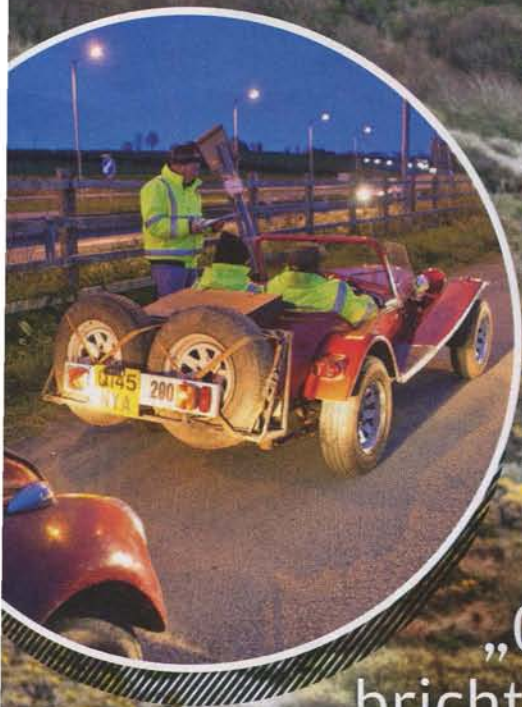
Fertig schauen sie aus, in Schlamm gebacken, ausgegert nach dieser langen, kalten Nacht. Und sie sprechen in Rätseln: „Fünfzehn? Zehn? Nein, mach zwölf!“ – so klingt das Ritual am Fuß jeder Bergprüfung. 16 davon haben sie hinter sich gebracht, nun die letzte, berühmteste: Blue Hills, eine vom Sturm umtoste Klippe an der Nordküste Cornwalls. Der Luftdruck ist es, den sie meinen, die psi (pound-force per square inch) in ihren Antriebsrädern. Ein paar psi weniger bedeuten mehr Grip, ein paar zu wenig, und es reißt ihnen die Reifen von den Rädern, wenn sie die mit Brocken über-

Schlamm und Felsbrocken pflastern ihren Weg

säte Steilstrecke hinaufpflügen. Bis zu 45 Grad Steigung, oben eine gemeine S-Kurve mit Senke und Kuppe, rechts der Abgrund, tief unten die raue See.

„Die Geheimwaffe ist hier ein Viersitzer mit einer dicken Frau auf dem Rücksitz“, verrät Graham Greenwell, seine Kopilotin Caroline sieht es ihm nach, und natürlich sein 1600er-Käfer, höhergelegt und frisiert. Dann gibt er ihm Saures. Gequältes Motorengeräusch, qualmende Reifen, während Caroline auf der Rücksitzbank herumhopst, hin und ▶

FOTOS: C. MANICE (3)



Bei Bedarf hüpft auch der Kopilot im Kit Car Liege RS

„Gut ist, wenn nichts bricht. Aber auch auf das Auto kommt es an“

Start am Abend zur nächtlichen Trialfahrt (oben); Austin 7 von 1929

her, wie von Sinnen und doch nur im Dienste der Traktion.

Stehenbleiben vermässelt die Wertung, dann schreit der Fahrer nach der antiken Seilwinde, oben, auf dem Berg. Ankommen, das ist der Erfolg, und wer immer und überall ankommt, dem gebührt der goldfarbene Pokal. So einfach sind die Regeln. Allradler sind beim Trial verboten. Die 320 Teilnehmer (davon 188 Motorräder) rastern sich in Klassen, ob Vorder- oder Hinterradantrieb zum Beispiel, Limousine oder Sportwagen, Vorkriegsauto oder eines dieser selbstgebauten, der Kit Cars. Entsprechend vielfältig das Feld: uralte MG und Morgan. Viele Käfer und Escort. Schräge Bausatz-Roadster, die Dellow, Marlin oder Ridge Cannon heißen. Und wer sich fragt, wo all die tragisch gescheiterten Triumph TR7 geblieben sind – hier findet er die Antwort.

Gestartet wird im Minutentakt. Im Prinzip ist alles wie 1908, als erstmals Kraftfahrer rund 100 Meilen nach Cornwall fuhren, um sich dort über Stock und Stein zu plagen. Ein leidensfähiges Gefährt, stählerne Bandscheiben und eine Versicherung genügen als Lizenz für einen der diversen Trials. „60 Pfund – die billigste Art, Motorsport zu treiben“, meint Lucy May, deren Gatte auch Rasenmäherrennen bestreitet.

Doch Presseoffizier John Aley hebt mahnend den Zeigefinger: „Motorsport can be dangerous“ – erst 2007 habe ein Zuschauer ins Hospital geflogen werden müssen – Hitzschlag. Und im Jahr darauf blies es das besetzte Klohäuschen über die Blue Hills.

Wolfgang König

INFO

Namen MCC Trials (Lands End Trial/Edinburgh Trial/Exeter Trial)

Termine Ostern/Okttober/Januar

Web www.themotorcyclingclub.org.uk

Zum 5-jährigen Jubiläum:

Exklusives Sammlermodell Jaguar E-Type 1962 GRATIS!



Jaguar E-Type Modell, Bj. 1962

- Begehrtes IXO Sammlermodell des von 1961 – 1975 gebauten legendären Sportwagens
- Weltweit limitiert auf 1.000 Stück
- Hochwertige Metall-Ausführung
- Detailreiche Einbauteile aus Kunststoff
- Maße (L x B x H): ca. 10,5 x 4 x 3 cm

Maßstab: 1:43



Jaguar E-Type Modell
GRATIS!

Originalgetreue Details



Ihre Jubiläums-Vorteile:

- Jaguar E-Type Modell **GRATIS** für Sie!
- **Kein Risiko** – jederzeit kündbar!
- Bei Bankeinzug zusätzlich **1 Monat GRATIS** lesen!



Inkl. Klarsichtbox-Vitrine mit AUTO BILD Logo und Modellkennzeichnung

Extra-Tipp: Schon 2 Tage vor Kiosk-Verkauf portofrei bei Ihnen!

Gleich bestellen!



Einfach anrufen:

01805 / 35 40 27

Nur 0,14 €/Min. aus dem dt. Festnetz, max. 0,42 €/Min. aus dem Mobilfunknetz.



Oder online sichern:

autobildklassik.de/abo-lesen

Coupon ausschneiden, ausfüllen und abschicken:

AUTO BILD KLASSIK Abonnenten-Service,
Brieffach 3 98 20 70 02, 20350 Hamburg

Ja, ich möchte AUTO BILD KLASSIK lesen!

Als Dankeschön erhalte ich das Jaguar E-Type Modell GRATIS.

Vorname		Name	
Straße, Nr.		PLZ, Wohnort	
Telefon		E-Mail	
<input type="checkbox"/> Ich bin damit einverstanden, dass Axel Springer AG/Ulstein GmbH (Verlag) mir weitere Medienangebote per Telefon/E-Mail/SMS unterbreitet. Freiwillige Angabe.			
<input type="checkbox"/> Ich zahle umweltfreundlich per Bankeinzug & lese zusätzlich 1 MONAT GRATIS!		<input type="checkbox"/> Ich zahle gegen Rechnung & lese KEINEN MONAT GRATIS!	
Konto-Nr.:		Geldinstitut	
BLZ:		Datum	
<input checked="" type="checkbox"/> Unterschrift			

Ich bestelle AUTO BILD KLASSIK zum Preis von zzt. € 3,90 pro Heft (12 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 1 Monat GRATIS! Ich gehe kein Risiko ein, denn das Abonnement kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen.

Vertrauensgarantie: Diese Bestellung kann ich innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt einer Auftragsbestätigung gegenüber AUTO BILD KLASSIK Brieffach 3 98 20 70 02, 20350 Hamburg, schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.





Da bluten Holländerherzen: Caravan Banger Racing

Schwund ist überall - hier besonders

Der Fahrerbereich ist beim Craschen tabu. Ansonsten ist alles erlaubt

ZWISCHEN SPASS UND SCHWACHSINN

BANGER RACING Endlich mal ein Motorsport, den sich jeder leisten kann. Und die Regeln sind so schön simpel. Hier fährt einfach jeder gegen jeden - im wahrsten Sinne des Wortes

Rempel, schleuder, bums, Krach - Banger Racing lässt sich auch mit wenigen Worten treffend beschreiben. Okay, vielleicht war das jetzt etwas schlecht und sinnfrei, aber so ist das nun mal bei dieser Art des Motorsports.

Banger Racing ist ein Oberbegriff für Rennen, die meist auf kleinen Ovalen stattfinden. In Deutschland spielt sich das materialmordende Spektakel in der Regel auf freiem Feld ab. Die Veranstaltungen heißen dann Stockcar-Rennen, Demolition-Derby, Stoppelfeld-Rennen oder Acker-Race. Einheitliche Regeln

gibt es nicht, aber grundsätzlich gilt: Wer die meisten Gegner abräumt und am längsten fährt, gewinnt. Rennen ohne Vollkontakt, bei denen es um gefährliche Runden geht, sind eher die Ausnahme. In den USA, England und Irland ist Banger Racing besonders beliebt. Auch in Holland und Belgien gibt es eine rege Szene. In Deutschland ist der Süden der Republik besonders aktiv.

Je nach Rennklasse ist so ziemlich alles am Start, was irgendwie fährt. Vom total verbrauchten Kleinwagen bis zum Eigenbau mit V8-Motor. Was fehlt, sind Innenausstattungen, zerbrechliche Teile und vor allem der tiefere Sinn des


Ganzen. Das gilt besonders für Rennen mit Wohnwagengespannen und mit Autos, die ein weiteres Auto auf dem Dach tragen.

Viele sind Schrottkisten. Aber einige haben durchaus Substanz und hätten mit etwas Aufwand noch als Alltagsauto getaugt. Traurig, aber wahr: In England gibt es sogar Banger Racing mit Oldtimern. Mag ja sein, dass die alten Karossen mit dicken Farbschichten besser aussehen, als sie sind. Aber es hat schon schlechtere Autos gegeben, die durch eine Restaurierung noch zu retten waren.

Den Teilnehmern ist das egal, den Zuschauern sowieso. Die johlen, wenn es die Fahrer krachen lassen - ohne Rücksicht auf Verluste. str

INFO

Oberbegriff Banger Racing
Termine ab April fast jedes Wochenende
Web www.spedeworth.co.uk/incarace/
www.stoppelfeldrennen.de
www.bscv.de



Start frei: Der erste Crash ist beim Banger Racing nur eine Frage von Sekunden

VOM ALLGÄU NACH ARABIEN

Bei der **ALLGÄU-ORIENT-RALLYE** geht es zwei Wochen lang in ferne, sandige Länder - und per Flugzeug zurück, denn die Autos bleiben da

Sie ist die wahre Camel Trophy. Denn die rund 550 Teilnehmer der Allgäu-Orient-Rallye erwartet jede Menge Abenteuer - und den Sieger ein echtes Kamel. Aber eigentlich geht es um etwas ganz anderes: um Hilfe für Arme.

Deshalb haben viele der etwa 280 Fahrzeuge nicht nur Ersatzteile und Proviant an Bord, sondern auch Hilfsgüter und Spenden. Das erklärt den hohen Anteil an Kombis. Die meisten Autos stammen aus den späten 80ern und 90ern, dieses Jahr sind aber auch ein Ford-Transit-Krankenwagen, Baujahr 1980, ein 1976er Mini und drei mattschwarze Mercedes-Heckflossen mitgefahren.

Von Oberstaufen aus legen die Teams mehr als 6000 Kilometer in zwei Wochen zurück. Bis 2011 hieß das Ziel immer Amman in Jordanien. Jetzt, im Mai, erschien die Route durch Syrien zu unsicher, deshalb fuhren die Männer und etwa 80

Frauen erstmals nach Baku in Aserbaidschan.

Dass die Reise ein Abenteuer wird, das garantiert das Reglement: Es erlaubt nur Autos, die weniger als 1111 Euro kosten oder mindestens 20 Jahre alt sind. Außerdem sind Autobahnen und Navi-Geräte ebenso verboten wie Hotelzimmer für mehr als 11,11 Euro pro Nacht.

Eine feste Rallye-Route gibt es nicht. Das würde die Sache nur unnötig erschweren. Bei Pannen ist gegenseitige Hilfe Eh-

rensache. Hauptsache, alle erreichen das Ziel. Dort heißt es Abschied nehmen - von den Fahrzeugen. Alle Teilnehmer spenden ihre Autos, Laster und Motorräder. Mit dem Erlös unterstützt die Allgäu-Orient-Rallye verschiedene Hilfsorganisationen und gemeinnützige Projekte.

Auch das Sieger-Kamel bleibt im Land und dient einem Bauern als Existenzgrundlage. str

INFO

Name Allgäu-Orient-Rallye
Nächster Termin Frühjahr 2013
Web www.allgaeu-orient.de



Gelebte Integration am Steuer



Gemeinsam unterwegs: In der Wüste ist das Fahren im Team sicherer - und spaßiger



Orientierung kommt von Orient: ohne Navi durch enge Gassen



Rallye der Kontraste: Hinter Istanbul sind die Straßen deutlich leerer



Befestigte Straßen sind keine Selbstverständlichkeit, oft rollt die Rallye auf Sand- und Geröllpisten

Packende Rad-
an-Rad-Duelle, doch
Unfälle sind verboten

Pirat Sparky ist der
wahre Chef an Bord



Playboy-Team:
mit auffälligem Mazda
unauffällig schnell



VON ZAUSELN UND ZITRONEN

24 HOURS OF LEMONS In den USA werden mit 500-Dollar-Autos echte Langstreckenrennen gefahren. Notorischer Sieger: der Spaß

Vollzitrone: vom
Schrottplatz geklaubte
Austin-Mini-Rost-
laube, auf 64,5 PS gepimpt
und sauer verkleidet



Hugh Hefner wird auch das überleben: Playboy-Nacke-deis kleben zur Dekoration auf einem verbeulten, 18 Jahre alten Mazda MX-5. Die frivole Crew, drei Männer (meist im Samtmorgenrock) und drei Frauen (mit Puschelhasenohren), hätte beinahe gewonnen. Sie wurden Zweite, doch sie mussten in der letzten Runde die schlimmste Erniedrigung erdulden: Die rollende Schikane des Feldes, ein schneckenhafter Simca 1100 in Pipigoldmetallic, schob den MX-5 über die Ziellinie. Zu dumm, der Sprit im Mazda war alle!

Schneller als der Mazda war nur ein Suzuki Swift, Baujahr 90. Der Kleinwagen klang so...

Ach, davon später. Wo sind wir hier eigentlich?

Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Thunderhill Raceway in Kalifornien, dem Arse-Sweat-Apaloosa (verzeihen Sie die Übersetzung: Arsch-abschwitz-Vergnügen). Es gehört zur Rennserie der 24 Hours of LeMons. Das ist kein Druckfehler. Statt Le Mans sind hier Lemons, Zitronen, gemeint, das 24-Stunden-Rennen für Auto-Schabracken.

Bei diesem Rat Race geht es nicht unbedingt puristisch zu. Die Autos sind selten original, aber immer originell. Möglich ist alles, solange es billig bleibt. Die ganze Schranze darf nicht mehr als 500 Dollar kosten, glaubhaft zu machen bei der technischen Abnahme. Wer offensichtlich darüber liegt, wird mit Strafrunden belegt. Also stöbern die Racer auf Schrottplätzen nach möglichst kostenlosen Zutaten für mehr Speed, zum Beispiel Motoren aus Unfall-Mopeds.

Jeder Wagen hat ein Thema, wie beim Karnevalsumzug. Den Playboy etwa. Oder ein Space Shuttle auf dem Dachgepäckträger. Oder der VW-Porsche 914/4, der unter einem Baum in Berkeley 15 Jahre lang vor sich hin kompostierte und jetzt im Look des Porsche 908/3 startet.

Interessant ist auch der giftgrüne Saturn SL2 mit Gummitauben auf dem Dach und dekorativen weißen Taubenflecken auf dem Lack. Sein Driver bohrte den unappetitlichen Wagen in einen kreiselnden Gegner, obwohl der Crash an sich – als naheliegende

Attraktion dieser Art Rennen – nicht vorgesehen ist. Weshalb auch kaum Zuschauer kommen. Jay Lamm, der Erfinder der Rennserie, sagt: „Wer will sich denn ein Rennen mit Schrottautos angucken, die nicht mal Unfälle bauen?“

Bei den LeMons-Rennen geht es gesittet zu. Jeder, der einen Crash verursacht oder auch nur mit einem Rad übers Gras räubert (!), wird per schwarzer Flagge zu den Stewards komplimentiert, die – in ein Scharfrichter-Gewand gekleidet – Urteile fällen, vor denen alle zittern. Auszug aus der Liste: Beim zweiten Ausrutscher pantomimisch und mit weiß getünchtem Gesicht einer Jury vorführen, was falsch gemacht wurde. Beim vierten Mal Wertungsausschluss. Rigoros! Den Feuerlöscher beim Tanken nicht parat in der Hand gehabt? Einmal Hinkelkästchen hüpfen. Zu schnell im Fahrerlager? Festgebunden auf dem Dach des Wagens herumgefahren werden und sich per Megafon bei allen entschuldigend. Für die Strafenfindung ist das Glücks-, Pardon: Unglücksrad zuständig, das der Delinquent drehen muss.

Basissport für jedermann, billiger geht es kaum

Das Ganze wird also nicht ganz ernst genommen, auch wenn die Teams mit vollem Ernst Gas geben. Die zivilisatorische Errungenschaft bei den LeMons ist, den Ehrgeiz mit Humor zu deckeln, ihm mit der Leichtigkeit der Kreativität in die Parade zu fahren, worauf sich alles in Heiterkeit auflöst. Die obskuren Strafen nehmen die Verbissenheit: LeMons-Rennen machen bessere Menschen aus uns!

Außerdem sind sie billiger Motorsport für jedermann. Lamm: „Das ist nicht nur für reiche Idioten, das ist für alle Idioten.“ Ach, was hätte man bei uns statt Abwrackprämie für herrliche Rennen fahren können.

Alle Läufe der Serie heißen zwar „24 Hours of...“, aber nur eines im Jahr wird nonstop gefahren. Die anderen gehen in der Regel von 9 bis 18 Uhr samstags und von 9 bis 16 sonntags. Die

20 Wettbewerbe liegen verteilt über die ganzen USA und nennen sich zum Beispiel Southern Discomfort, Pacific NorthWorst GrandPrix, Prairie Chicken Fricassee, Boston Tow Party (Abschlepp-Party statt Tea Party).

Der Suzuki Swift, wir erinnern uns an den Sieger, hatte anstelle des Beifahrersitzes den Motorrad-Motor einer Honda CBR 1000RR Fireblade mit enormen 159 PS eingebaut, der schon am Start so herzerreißend kreischte, als wollten die vier Kolben demnächst ausbrechen. Aber das Wundertriebwerk dieser Frankenstein'schen Kreation von Alex Vendler, einem Hollywood-Kameramann, überlebte die Tortur. Der Motor drehte echte 12200 Touren, und zwar ungefähr 50 Zentimeter vom Bauch des Fahrers entfernt. Siegerpreis: 1500 Dollar in Fünf-Cent-Stücken. Macht drei Zentner Münzgeld!

Dass nun ein Kleinwagen, der mit einer heißen Rennmaschine gepimpt wurde, in der Lage ist, so ein Rennen zu gewinnen, erscheint logisch – aber bei den LeMons ist nichts logisch. Denn es gibt ja noch den Hauptpreis für den wahren Helden, mit 1501 Dollar dotiert. Es ist der „Index of Effluency Award“ für das rennuntauglichste Auto, das eigentlich nie auf eine Rennstrecke gelassen werden dürfte, aber trotzdem Erstaunliches vollbringt. In diesem Falle holte den Gesamtsieg ein alter Bekannter, er wurde, das hätte niemand gedacht, dank gnadenloser Zuverlässigkeit 51. von 112 Teilnehmern: unser Freund, der pipimetalllicfarbene Simca. **bs**

INFO

Name 24 Hours of LeMons

Nächster Termin 9./10. Juni 2012, Autobahn Country Club, Joliet (Illinois)

Web www.24hoursoflemons.com

Typische Hutmode beim Lemon-Race: Team „Müdes Eisen“



Rollende Schikane: goldiger Simca 1100



Er vergaß beim Tanken den Löscher. Strafe: Hinkelkästchen hüpfen.



FOTOS: BERNHARD SCHMIDT (6)

Abfahrt in Paris: 900 R4 nehmen teil



„Franky“ aus Soest fährt immer wieder mit



Spaß muss sein: Dieser Student fährt auf dem Longboard hinterher

ZWISCHEN SOEST UND SAHARA

4L TROPHY Hunderte Renault 4 hetzen seit 1998 jedes Jahr von Paris bis nach Marokko. „Franky“ aus Deutschland war schon dreimal dabei. Zeit für eine Würdigung

Bravo, Franky, Du hast es erneut gepackt! Zum dritten Mal hast Du die 4L Trophy überlebt: Bist von Soest nach Paris gerast, quer durch Frankreich, hast Dich über die Pyrenäen gequält, bist mit Vollgas durch Spanien, mit dem Schiff rüber nach Afrika, im Zickzackkurs durch die Sahara, über holprige Steinpisten und haushohe Sanddünen bis nach Marrakesch in Marokko. Eine Tour de Torture.

Ganz ehrlich: Früher haben wir Dir das nicht mehr zugetraut. Excuse-moi, aber die Rostlöcher in Deinem Blech waren mal größer als die Sonntagsportionen in der Provence.

Natürlich: Du und Deine R4-Kollegen, ihr wurdet nie geschont. Früher fuhren 900 000 von Euch durch Deutschland,

heute sind es gerade noch 3000. Du, Franky, hast überlebt! In vier Jahren darfst Du Dir das H-Kennzeichen anheften.

Zu verdanken hast Du das dem „R4 Team Westfalen“. Die Soester Studenten machen Dich jedes Jahr aufs Neue fit. Sieben Jungs und ein Mädchen waren es zuletzt. Unter Tausenden Trophy-Fahrern sind sie die einzigen deutschen Teilnehmer. Zwölf Monate lang haben sie an Dir geschraubt und geschweißt, haben um Sponsoren gekämpft, die 9000 Euro Startgeld aufgetrieben und so manches Ersatzteil aus der eigenen, klammen Tasche bezahlt. Ge-

lohnt hat es sich, schließlich hast Du 60 Kilogramm Schulmaterialien und Lebensmittel für arme Kinder nach Afrika transportiert. Dass Du dafür so manchen Extraliter Oktansaft gesüffelt hast – es sei Dir gegönnt.

Zurzeit stehst Du an der Soester Fachhochschule, das neue „R4 Team Westfalen“ muss sich erst noch bilden. Franky, genieße die Langeweile! Denn spätestens im Februar geht die nächste Rei-

se für Dich los. Du weißt schon: von Soest nach Paris, quer durch Frankreich und so weiter – den Weg kennst Du ja. Wir wünschen Dir auch weiterhin: Viel Glück. Du packst das schon. Da sind wir uns ganz sicher. **dz**

INFO

Name 4L Trophy
Nächster Termin 13. bis 24. Februar 2013
Web www.4ltrrophy.com



Grenzerfahrung:
 Wer die 4L Trophy übersteht, kommt überall durch

Welcher ist Ihr liebster Motorsport?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 3910, 20350 Hamburg
 Fax: 018 05-0152 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: **Alternativer Motorsport**

1. IN MEMORIAM FRITZ B. BUSCH

BODENSEE

3.-5.5. **Auto Bild** klassik 2012



Fortsetzung folgt 2013!

Wir bedanken uns bei allen Sponsoren und Teilnehmern der ersten Bodensee-Klassik.



Audi



SONAX®

Sinn
SPEZIALUHREN



FESTSPIELHAUS
BREGENZ

Schuco

Mercedes W 111 Limousine und Coupé



Sechs berühmte Modell-Familien im Vergleich

Muss es immer ein Coupé sein?



BMW 2800 CS und 2800 Limousine



Die hilflosen Helfer

Großer Praxistest: Panne mit dem Oldie - was Autoklubs wirklich können

Die geheimen Prototypen aus Neckarsulm

NSU Prinz Kombi




Gefahren • Getestet • Gewertet


AMERIKAS

Ponycar-Legenden


★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★



★ Chevrolet Camaro



★ Ford Mustang



★ Dodge Challenger

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

Jetzt lesen & Reise-Set GRATIS!

Schnell bestellen:
 **01805/35 40 27**

 **autobildklassik.de/abo-lesen**



GRATIS für Sie!

• Jederzeit kündbar!
 • Bereits 2 Tage vor Verkauf portofrei im Briefkasten!

PLUS:
 4-tlg. Reise-Set GRATIS!
 Inkl. Trolley (ca. 36 x 50 x 19 cm), Reisetasche (ca. 49 x 30 x 36 cm), Dokumententasche (ca. 37 x 29 x 9 cm) & Kulturtasche (ca. 27 x 15,5 x 20 cm).

Ich bestelle AUTO BILD KLASSIK zum Preis von zzt. € 3,90 (12 Hefte/Jahr) ab der nächsterreichbaren Ausgabe. Bei Bankeinzug lese ich zusätzlich 1 Monat GRATIS! Ich gehe kein Risiko ein, denn das Abonnement kann ich jederzeit kündigen und erhalte zu viel gezahltes Geld zurück. Das Angebot gilt nur in Deutschland und solange der Vorrat reicht. Ich kann der Nutzung meiner Daten zu Werbezwecken jederzeit beim Verlag widersprechen. Vertrauensgarantie: Diese Bestellung kann ich innerhalb von zwei Wochen nach Erhalt einer Auftragsbestätigung gegenüber AUTO BILD KLASSIK, Brieffach 3 98 20 70 02, 20350 Hamburg, schriftlich widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Zwei, denen das Herz übergeht.
Zwei von uns.



www.golfhouse.de

Wir Golfer wissen, Golf ist mehr als nur ein Sport.

Es ist eine Lebenseinstellung, die Fairness, Freundschaft, das gemeinsame Erleben in der Natur und Entspannung verbindet. Wir teilen diese Einstellung und sind für die Golfgemeinschaft da. Mit Leidenschaft, Know-how, innovativen Produkten und professionellen Tipps für ein schönes Spiel.

Willkommen im Club – willkommen bei uns.

Golf House
Leidenschaft verbindet.

Concordia Oldtimer-Versicherung

**Für klassische Kurven,
die ihre Attraktivität
nie verlieren.**



Auch mit
umfassenden
MobilPlus
Leistungen.

**CONCORDIA.
EIN GUTER GRUND.**



CONCORDIA
Versicherungen