



AutoClassic

4,80 €
Deutschland

Österreich 5,50 €
BelLux 5,70 €
Griechenland 7,20 €
Spanien 6,70 €
Finnland 7,40 €
Italien 6,70 €
Schweiz 8,20 Sfr



www.autoclassic.de

MERCEDES-S-KLASSE
Kaufberatung für die Kultlimousine

Seite 58



Reise-Oldies

Die besten Klassiker für den Urlaub

Seite 14



Vergleich Shooting Brakes

Wer ist der schönste

Lancia H.P. und Volvo 1800 ES

Seite 40



10x Powerkombis der 90er

Seite 32

Exotischer Kombi
Paul Newman und sein Volvo 740 Turbo

Seite 54



Reportage



OST-CAMPING

Wir sind so frei

Seite 48



Seite 26

Brasilien T2 und Chevrolet Greenbrier

GÜNSTIGE CAMPER

Alfa Giulia Giardinetta

Eleganter Italo-Kombi



Seite 108

Traumklassiker

SERVICE & WERKSTATT



Abgestellt
Wie lagert mein Oldie sicher?

Seite 96

Eingepackt
Welches Werkzeug gehört an Bord?



Seite 98

Umgebaut
Teil 1: Neues im VW T2 Camper

Seite 102



Z
ZEPPELIN
100 Jahre



Chronograph Automatic
 Sellita SW510
 Sapphire Crystal
 Ref. 8618-4



www.pointtec.de
 #PioneersOfTheSky

Entdecken Sie hier unsere
 100 Jahre Serie mit
 weiteren Modellen



Reisen unter Freunden

Lieber Oldtimerfreund,

schon im Urlaub gewesen? Mit dem Oldtimer oder doch lieber auf Nummer sicher mit dem Alltagsneuwagen? Doch warum nicht mal mit dem Oldie? Zu wenig Platz für das Gepäck? Kein Problem. Wir haben Oldtimer-typen auf ihre Reisetauglichkeit geprüft. Wenn Sie gerne mit dem Roadster reisen, genügt kleines Gepäck, den Rest schicken Sie voraus oder lassen ihn weg. Noch besser eignen sich die beiden Shooting Brakes Volvo 1800 ES und Lancia H.P. Exekutive. So viel Stil beim Reisen hat sonst niemand. Nur halten Sie sich bitte an den Style Guide für Koffer und Taschen – man sieht sie.

Sie reisen mit Kind und Kegel? Dafür haben wir zehn Youngtimer-Classics-Kombis ausgesucht, die Sie schnell ans Ziel bringen. Die gibt es zum Bruchteil eines neuen Passat, plus positiver Rendite beim Wiederverkauf. Sollte die Gemahlin meckern, erzählen Sie ihr einfach, dass Paul Newman auf schnelle Kombis stand. Den Beweis tritt sein individueller Volvo 740er turbo an.

Sie wollen doch lieber campen, Ihnen sind aber die 111.000 Euro für den neuen VW California zu viel?

Dann bauen Sie den Camper doch selbst. Wie, zeigen wir Ihnen in unserer Serie zum Upcycling eines T2. Oder Sie schauen bei den Ost-Campers nach Inspiration. Ein Klappfix-Wohnwagen hat am Strand von Usedom auch seine Reize. Wollen Sie nicht basteln, aber trotzdem sparen, dann sind der T2 als Brasilien-Import und der Chevrolet Greenbrier als Camper eventuell etwas für Sie? Beide haben wir verglichen – uns haben die sonderbaren Findlinge gut gefallen.

Und wohin soll die Reise gehen? Zur Eingewöhnung in den Oldie-Urlaub bleiben Sie erst mal in Deutschland und wandeln auf den Spuren von Bertha Benz. Wenn Sie aus dieser Region Wein mitnehmen wollen, empfehlen wir den Traumklassiker Alfa Romeo Giulia Giardinetta. Der funktioniert auch nördlich des Brenners als elegantes Transportgefährt. Ein wenig Platz sollten Sie im Kofferraum allerdings freihalten, denn Reisewerkzeug muss auch noch mit. Wie das geht und was Sie alles brauchen? Wir verraten es. Für eine sichere Fahrt, fürs Ankommen und für den Fahrspaß. Gute Reise!

Herzlichst Ihr Sven Jürsch

Besuchen Sie uns im Internet: www.autoclassic.de

frisst Rost schützt Eisen



www.brunox.de

Inhalt



12

TITELGESCHICHTE
Oldtimer für die Reise

TEST & TECHNIK

12 Reise im Oldtimer

TITEL Optimal reisen mit dem Klassiker. Welcher Autotyp bringt Fahrspaß, welcher Frust. Ein Konzeptvergleich

22 Französische Raumfahrt

PORTRÄT Der Renault Espace war ein Vorreiter in Sachen Minivan. Wir stellen die erste Generation vom Kunststoffbus vor und sagen, worauf es beim Kauf ankommt

26 Preiswert wohnen

PORTRÄT Klassische Wohnmobile einmal anders. Volkswagen Brasilien T2 und der Chevrolet Greenbrier sind zwei originelle Alternativen zu teuren Campern

32 Große Auswahl

TOP-TEN Schnelle Familienkombis waren in den 90ern der Renner. Heute sind sie preiswert zu haben und bieten neben Raum auch Fahrfreude pur

40 Elegant verreisen

VERGLEICH Shooting Brakes sind die stilvolle Alternative zum Kombi. Lancia Beta und Volvo 1800 ES buhlen um die Gunst der Käufer

58 Großes Kino

KAUFBERATUNG Der W 126 von Mercedes ist die Kultlimousine der 80er. Die Schwächen und Stärken der V8-Modelle führt die Kaufberatung vor

40

VERGLEICH
Shooting Brakes





26

CAMPER
Ungewöhnliche Alternativen



54 **LESERAUTO**
Volvo 740 turbo



22 **PORTRÄT**
Renault Espace



REPORTAGE
Ost-Camping 48



58 **KAUFBERATUNG**
Mercedes W126

Fahrzeuge in dieser Ausgabe

Alfa Romeo Giulia Giardinetta	108
Audi S6	32
Audi NSU Ro80	12
BMW M5 touring	32
BMC MGB Roadster	12
Citroën XM 3,0	32
Chevrolet Greenbrier	26
Fiat Multipla	11
Lancia Beta H.P.	40
Mercedes-Benz 230 CE	12
Mercedes-Benz 560 SE	58
Mitsubishi Sigma	32
Opel Omega 24V	32
Opel Kadett Caravan	12
Pontiac TransSport.....	11
Renault R4	12
Renault Espace	22
Renault Avantime	11
Volkswagen T2	26
Volkswagen T1	12
Volvo 740 turbo	54
Volvo 850 T5 R	33
Volvo 1800 ES	40

MENSCHEN & MOTOREN

46 Exotische Rallye

REPORTAGE Aus einer fixen Idee eine Rallye machen. So entstand Prag-Istanbul auf den Spuren des Orient Express

48 Ungezwungene Ferien

REPORTAGE Camping hatte im Osten Deutschlands einen besonderen Stellenwert. Wir besuchten das Campingtreffen von Klappfix und Co.

54 Eiliger Paul

LESERAUTO Ein ungewöhnliches Leserauto ist der Volvo 740 turbo Kombi von Paul Newman. Der vom Motorsport begeisterte Mega-Star ließ den Schweden nach seinen Vorstellungen umbauen

86 Auf ein Neues

EVENT Nach der Pandemie trafen sich VW-Bus-Fans in Hannover zum Bulli Festival. Wie mischten uns unters Volk

88 Damenwahl

REISE Im klassischen Mercedes Roadster geht es auf den Spuren von Bertha Benz durch Rheinland-Pfalz

108 Warum nicht?

TRAUMKLASSIKER Der Alfa Romeo Giulia Giardinetta war der erste Kombinationskraftwagen der Italiener. Der Kombi ist rar und unser Traumklassiker

114 Wahrheitsfindung

BENZINGESPRÄCH Restaurator Klaus Kienle nimmt im Interview Stellung zu den aktuellen Betrugsvorwürfen um angebliche Fahrzeugdoubletten

AutoClassic-Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf www.mykiosk.com

RUBRIKEN

3 Editorial	106 Shop
6 Auftakt	115 Impressum
8 Panorama	113 Vorschau
63 Markt	114 Interview
80 Termine	

SERVICE & WERKSTATT

96 Ruhiggestellt

SERVICE Wohin mit dem Oldie in der Winterpause? Tipps zum richtigen Einlagern und wie man Stress mit den Behörden vermeidet

98 Ausgepackt

SERVICE Werkzeug und Hilfsmittel für die große Urlaubsfahrt. Was muss mit und auf was kann man verzichten?



102 Aus alt mach neu

WERKSTATT Das Wohnmobil zum Selberbauen. 1. Teil der Serie zum Umbau des T2 auf einen aktuellen Standard





Alles, was ihr wollt

Text: Sven Jürisch ♦ Foto: Hersteller

Die Autohersteller ziehen die Zügel an. Immer mehr Modellreihen werden aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Mercedes etwa will nur noch Margenstarke Top-Baureihen produzieren, bei VW und Ford fallen die Butter-und-Brot-Autos weg. Einen Volkswagen Polo oder einen Ford Fiesta werden wir künftig nicht mehr als Neuwagen kaufen können. Einen Golf bald nur noch in einer Karosserieversion und mit zwei Ausstattungslinien. Der Konfigurator verkommt zum Alibiprogramm.

Was bleibt, sind preiswerte Importmodelle aus Fernost, über deren Gesamt-Ökobilanz der Mantel des Schweigens gebreitet wird.

Wie es einmal war, zeigt uns Opel. Das Modellprogramm zu Beginn der 1970er-Jahre bot für jeden etwas. Vom einfachen Kadett als preiswertes Transportmittel für jedermann über die Ascona- und Rekord-Modelle bis hin zum Luxusliner der KAD-Baureihe. Ein Modellprogramm, so fein auf die Wünsche der Kunden abgestimmt, dass beinahe jeder seinen Traumwagen finden konnte. Zu erschwinglichen Preisen und mit der Möglichkeit der individuellen Ausstattung. Selbst für Sonderlinge wie den Ascona Voyage oder einen zweitürigen Rekord war Raum. Überhaupt hatten Zweitürer Hochkonjunktur, wenn man sich das Portfolio der Rüsselsheimer ansieht. Immerhin zehn Modelle konnten bestellt werden.

Heutzutage dürfte eine solche Vielfalt den Controlleuren den Schweiß auf die Stirn treiben. Inzwischen gilt schon der Wunsch nach einem Schiebedach als exotisch und andere Farbwünsche als Schwarz und Silber werden mit hohen Aufpreisen geahndet. Persönliche Note an einem modernen Auto? Fehlanzeige.

Dann lieber einen Klassiker wählen, wo sich die Vorbesitzer des Kadett Coupé noch bei der Bestellung mit schwarzen Rallyestreifen auf zartem lila Lack austoben konnten und so bekamen, was sie wollten.



Mit einer gigantischen Skulptur ehrt Porsche seine Historie

› PORSCHE - FESTIVAL OF SPEED

Für die Ewigkeit

Porsche nimmt bei der 30. Auflage des „Goodwood Festival of Speed“ eine besondere Rolle ein. Anlass ist das Jubiläumsjahr „75 Jahre Porsche Sportwagen“.

Bereits zum vierten Mal wurde Porsche als Marke beim Festival of Speed gewürdigt, wozu auch der Bau einer eigens angefertigten Skulptur vor dem Goodwood House gehört. Die von dem Londoner Designer Gerry

Judah entworfenen Plastik, die aus insgesamt 50 Tonnen Stahl besteht, präsentiert sechs Fahrzeuge aus 75 Jahren Porsche-Historie. Dabei handelt es sich um einen 356 von 1951, den 718 Formel 2 von 1960, den 962C von 1990, den 911 Typ 997 Sport Classic von 2009, den 963 und den neuesten 911 Typ 992. „Die Inspiration kam von dem Wunsch, etwas Feierliches zu schaffen“, sagte Judah über die

Form seines Kunstwerks. „Als würde man ein Feuerwerk entzünden, um die Freude an einem Stück zu steigern.“

Das Modell erhebt sich mit einer Höhe von 28 Metern und einer Breite von 26 Metern über das Festivalgelände. Die aus Stahl gefertigte und 40 Tonnen schwere Struktur wird von einem 290 Tonnen schweren Betonfundament getragen.

Hotel California

› RETROSPEKTIVE - 35 JAHRE VW CALIFORNIA

Die Geschichte des California beginnt 1988 mit einem Reisemobil-Sondermodell auf Basis der Transporter-Generation T3. Im Spätsommer des Jahres wird dieser erste California auf dem Essener Caravan Salon präsentiert. Zwei Farben sind lieferbar: „Pastellweiß“ und „Marsalarot“. 39.900 DM kostet das Reisemobil, bereits im ersten Jahr sind 5.000 Exemplare verkauft. Bald entwickelt sich der California zur eigenen Modellreihe und in nur drei Jahren greifen 22.000 Reisemobilisten zu. Im August 1990 dann der Wechsel zum T4. Nach vier Jahrzehnten heckgetriebener Transporter mit Vierzylinder-Boxermotoren dreht VW den Spieß um: Der Motor sitzt nun vorn und treibt die Vorderräder an. Damit gibt es nun auch deutlich mehr Platz im Heck, weswegen die Volkswagen-Werbung als Slogan der Anzeigenmotive zur Markteinführung vom „Hotel California“ spricht. „Ruhige Lage, komfortable Ausstattung, Panorama garantiert.“ Eine Anspielung an den Song der Eagles und das Hotel in West-Hollywood. Bis 2003 verkauft er sich rund 39.000 Mal.



So schön war
Camping in den
90ern: Einsam
am Strand

Fotos: Hersteller

BMW-Flussleiche

› MUSS MAN SICH LEISTEN KÖNNEN

W eil eine Zierleiste an seinem restaurierten Fünfer BMW fehlte, ersteigerte ein Bayer ein Spenderfahrzeug der besonderen Art, eine Wasserleiche. Der BMW 520 der Baureihe E 12, den das Wasserwirtschaftsamt Landshut aus der Isar barg, war seit über 35 Jahren tief im Schlamm versunken, so zumindest die Vermutung aufgrund des 1988 abgelaufenen TÜV: Für exakt 520 Euro bekam ein Werkstattbesitzer den Zuschlag. Der BMW wird allerdings nicht restauriert. Der Käufer benötigte lediglich eine hintere Stoßstangenleiste für ein bereits restauriertes Modell gleicher Bauart, die nirgendwo mehr aufzutreiben war. So wird der BMW aus der Isar möglicherweise noch einmal angeboten werden – nur ohne die Leiste am Heck.



Der Fünfer BMW war trotz unsachgemäßer Lagerung noch in einem Stück

Über 20 Millionen

Ford Fiesta wurden in 47 Jahren gebaut. Mehrmals war der Kleinwagen das meistverkaufte Auto seiner Klasse, die Ford mit dem Fiesta quasi miterfunden hat. Klein und günstig, so der gute Ruf des Autos. Am 7.7.2023 lief im Kölner Werk nun der letzte Fiesta vom Band. 1976 kostete das erste Modell mit 40 PS 8.440 D-Mark. Ein Auto für junge Menschen und Familien mit kleinem Budget und ein beliebtes Anfänger-Auto, das auch als Gebrauchtwagen Karriere machte. Über die Jahrzehnte wuchs der Fiesta und nahm immer anspruchsvollere Technik an Bord. Das ließ die Preise emporschnellen, im Kleinwagen-Segment kaum mehr durchsetzbar. Künftig soll in Köln ein Elektromodell gebaut werden.



Nach der siebten Modellgeneration ist nun Schluss

Bitterer Abschied

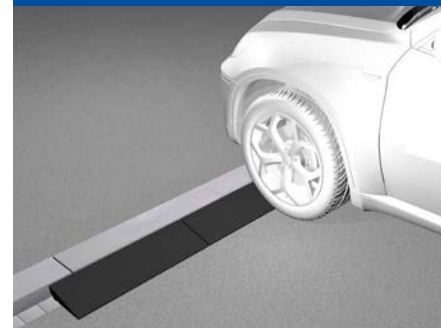
› ERICH BITTER GESTORBEN

Als ehemaliger Rad- und Autorennfahrer folgte Erich Bitter 1971 seiner Vision vom eigenen Fahrzeug und stellte auf der IAA 1973 ein erstes Modell vor: den BITTER CD auf der Basis des Opel Diplomat V8. Das bildschöne Coupé wurde schnell zum Statussymbol vieler Promis, Ski- und Fußballstars sowie von Motorsportlern. Insgesamt fanden 395 Exemplare des rund 60.000 D-Mark (30.000 Euro) teuren Bitter CD ihre stolzen Besitzer, darunter Showstars wie Howard Carpendale, Ireen Sheer oder Heino, Auch Walter Röhrl und Stefan Bellof legten sich einen Bitter zu. Es folgten weitere exklusive, in Kleinserie gefertigte Fahrzeuge wie der BITTER Kadett Aero, BITTER SC, die Konzeptstudie CD2,



BITTER Vero und der Insignia A by BITTER. Seine letzten Jahre verbrachte Erich Bitter meist zu Hause oder aber für ein paar Tage im Schwarzwald auf einen Bauernhof aus dem 16. Jahrhundert. Sein Erbe führt seit 2016 der Neffe von Erich Bitter mit der Bitter Automotive GmbH weiter.

PROFIMAT® Bordsteinrampe



Schutz von Reifen und Felgen



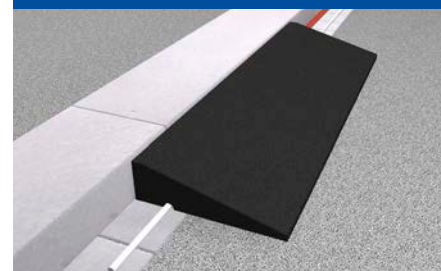
Integrierte Kabelkanäle



Barrierefreiheit



Frost- und wetterbeständig



EINFACH NACHHALTIG

- ✓ Lange Haltbarkeit durch hochwertigen Wertstoff
- ✓ CO₂ Einsparung durch kurze Transportwege
- ✓ Recycling nach Lebensende möglich

Made in
Germany

www.profimat.com

> SONDERAUSSTELLUNG 25 JAHRE AUDI TT

Kurz vor Schluss

Mit seinem Seriendebüt vor 25 Jahren schrieb der Audi TT Designgeschichte. Audi Tradition nimmt ein Vierteljahrhundert Audi TT zum Anlass, den Sportwagen in der Ausstellung „State of the ArTT“ zu zelebrieren. Zu sehen ist die Sonderschau vom 24. Juli bis zum 24. September im Audi museum mobile in Ingolstadt.

„Bringt dieses Auto in Serie – aber bitte exakt so!“, lautete die Publikums-Reaktion auf die erste Studie des Audi TT. Ende 1995 fällt dann die Entscheidung: Das Audi TT Coupé wird gebaut und kommt 1998 auf die Straße. Für Designer Torsten Wenzel, der am TT mitwirkte, ist das Auto bis heute unverändert „eine fahrende Skulptur, höchste Qualität in Flächen und Linien“. Zwei Generationen hält die Liebe der Ingolstädter zu ihrer Ikone. Generation drei wird dann voraussichtlich die letzte sein und der TT damit endgültig zur automobilen Ikone werden.



Am Design des TT änderte Audi in drei Generationen nur wenig

Stecker gezogen

> KEIN ELEKTROKÄFER

Wie Volkswagen-Markenchef Thomas Schäfer in einem Interview mit der britischen Autozeitung „Autocar“ verkündet, steht Volkswagen nicht der Sinn nach einer Neuauflage des Klassikers Käfer als Elektromodell. Laut Schäfer hätte das Modell seine Zeit gehabt und nun müsse es weitergehen. Er sei stolz auf das Erbe der Vergangenheit, aber dies sei nicht das, was uns ausmacht, so Schäfer. Noch 2019 war Volkswagen anderer Ansicht und präsentierte sich stolz mit zwei E-Käfern bei der „Mille Miglia Green“.



Den E-Käfer wird es von VW nie geben

Alte Werte, neu entdeckt

> LANCIA KONZEPTFAHRZEUG

Das Oldtimer-Treffen „Le Mans Classic“ feierte nicht nur den 100. Geburtstag des 24-Stunden-Rennens, sondern auch die Auferstehung einer tot geglaubten Marke. Lancia präsentierte das Konzeptfahrzeug Pu+Ra HPE, das einen Ausblick auf zukünftige Serienmodelle gibt. Seite an Seite mit der Lancia Aurelia B20S aus dem Jahr 1956 zog das Konzeptfahrzeug die Blicke auf sich. Mit seiner Coupé-Form und fließenden Linien zitiert es das Design der Lancia Aurelia oder der Lancia Flaminia, zwei der Oldtimer der Marke. Der Lancia Pu+Ra HPE, ein elektrisch angetriebenes, fahrbares Konzeptfahrzeug, gibt einen Ausblick auf die zukünftigen

Fahrzeugmodelle von Lancia. Der Lancia Pu+Ra HPE verkörpert die Vision in Bezug auf Design und innovative Technologie. Die Buchstaben-Kombination Pu+Ra steht als Abkürzung für Pur und Radikal, zwei Synonyme für die neue Designsprache. Sie folgt künftig dem Prinzip, Fahrzeugvolumina aus der Schnittmenge elementarer geometrischer Formen wie Kreis und Dreieck entstehen zu lassen. Details von historischen Fahrzeugen der Marke, darunter die an den Lancia Stratos erinnernden Rückleuchten oder die Schattierungen auf der Heckscheibe, die an die Jalousien des Lancia Beta HPE erinnern, schaffen Erinnerungen an die Ikonen des Autobauers.



Ob der Lancia jemals so in Serie geht?

Kompetenz

> TÜV CLASSIC CENTER



Kompetenz für Oldtimer: TÜV Süd Classic-Center

Am 25. Juni fiel der Startschuss für das neue TÜV Süd Classic-Center in Schwäbisch Gmünd. In der gleichzeitig eröffneten Manufaktur B26 im alten Ritz-Pumpenwerk steht so die gesamte Service-Palette rund um historische Fahrzeuge zur Verfügung.

„Wir freuen uns riesig, dass wir hier an diesem historischen Ort und inmitten der Fangemeinde unser neues Classic-Center eröffnen können“, sagt Michael Wendt, Leiter der Niederlassung Aalen bei TÜV Süd Auto Service. Die Services in der B26 umfassen Oldtimer-Gutachten zur Erlangung eines H-Kennzeichens, Haupt- und Abgasuntersuchung, Änderungs- und Vollgutachten sowie Versicherungs- und Wiederaufbauwertgutachten, Schaden- und Wertgutachten. Außerdem begleiten die TÜV-Profis ihre Kunden umfassend in Sachen Reparatur und Restauration.

Die Experten verfügen zudem über einen Datenblatt-Service für über 90 Prozent aller Pkw-Serienfahrzeuge und viele Motorradmarken.

Wunschwagen

So einen hätte ich auch gern

Drei Wünsche frei, so heißt die neue Serie in AutoClassic. Old- und Youngtimer für kleines Geld, mit dem gewissen Etwas. Autos, die man schon immer mal besitzen wollte, sei es aus Nostalgie oder weil sie gerade in den Lifestyle passen. Lassen Sie sich inspirieren. Diesmal: Vans der Extraklasse. Nicht immer dem maximalen Nutzwert folgend, bieten die drei Vans Aufmerksamkeitswert besonderer Art und ein spezielles Fahrvergnügen ohne hohe Kosten. Text: Sven Jürisch

PONTIAC TRANS SPORT GT 3,8 V6 >

Ab 1990 versuchte sich Pontiac mit einem speziellen Raumgleiter auf dem Markt der Soccer Mum Cars. Die Optik war bestechend, dafür sorgten die Flugzeugnase samt schmaler Scheinwerfer und das reichlich verbaute dunkel getönte Glas. Der Trans Sport gab sich komplett anders als der Marktführer Chrysler Voyager und das zog bei den Kunden – zumindest in Übersee. Hierzulande blieb das Mobil ein Außenseiter, wohl auch wegen seines bescheidenen Raumangebots. Sechs Personen fanden in dem 5-Meter-Auto Platz, nur durften sie kein Gepäck mitnehmen. Dabei wäre Wechselwäsche angeraten gewesen, denn wegen der vielen Glasflächen kämpfte die serienmäßige Klimaanlage schon bei milden Außentemperaturen oft auf verlorenem Posten. Neben seinem sportlichen Look bot der Van eine besondere Konstruktionsform. Die Karosserie besteht aus Kunststoff und ist auf einen Spaceframe-Rahmen aus Stahlblech gesetzt.

Fakten: Pontiac Trans Sport GT 3,8 V6, 1992-1993, 173 PS, Vmax: 173 km/h, Länge: 4.946 mm



FIAT MULTIPLA 1.6 16 V >

Schön war er, der Multipla von Fiat, zumindest die von Dante Giacosa entworfene „Multi-Space“-Version, die auf dem Autosalon in Brüssel 1956 ihr Debüt feierte. Der Multipla der 2000er hingegen verdient sich bestenfalls das Prädikat „sonderbar“, gelangte damit aber immerhin in das Museum of Modern Art in New York. Doch inzwischen ist der Fiat selten und man dreht sich nach ihm um, was in Zeiten von Instagram und Co. ja auch nicht schlecht ist. Sechs Leute können sich durch die großen Seitenfenster bestaunen lassen, und mit den Vierzylindern aus dem Fiat Bravo geht es sogar einigermaßen zügig vorwärts. Sogar eine Autogas-Version gab es ab Werk, doch der Kofferraum schrumpfte dann deutlich. Interessant ist auch die Einrichtung des Fiat, besteht sie doch im Wesentlichen aus sich verfärbenden Hartplastikteilen, für die es keine Ersatzteile mehr gibt. Also immer schön vorsichtig sein, wenn man etwas anfasst.

Fakten: Fiat Multipla 1.6 16 V, 1999-2004, 103 PS, Vmax: 170 km/h, Länge: 4.090 mm



RENAULT AVANTIME 3.0 V6-24V >

Wem ein Renault Espace zu langweilig war, dem bot der französische Staatskonzern ab Herbst 2001 eine elegante und gleichzeitig auffallende Alternative. Der Avantime versuchte den Spagat zwischen Coupé und Van. Platz gab es für vier, nun ja, eigentlich nur für zwei Erwachsene und zwei Kinder und reichlich Gepäck. Doch der Clou war das große Glas-Panoramadach und die fehlende B-Säule. Auf einen Knopfdruck führen alle Glaselemente (auch das aus 5 mm starkem Glas bestehende Schiebedach) beiseite und es entstand ein luftiges Kombi-Coupé-Cabrio. Ach egal, jedenfalls ein idealer Urlaubsbegleiter für zwei, vor allem, wenn der 207 PS starke V6-24V-Motor montiert ist. Mit dem geht der Renault gut auf der Autobahn und ist leise. Eigentlich ein tolles Auto, wenn nur die Ersatzteillage nicht so schlecht und die Wartung so teuer wäre. Doch wer einen besitzt, gibt ihn nicht wieder her.

Fakten: Renault Avantime 3.0 V6-24V, 2001-2003, 207 PS, Vmax: 220 km/h, Länge: 4.642 mm






Mit dem Oldtimer in den

Eine Urlaubsfahrt mit dem Oldtimer ist das Highlight des Jahres. Nur - welcher Oldie-Typ eignet sich und wie vermeidet man Frust? AutoClassic hat sechs Modelle hinsichtlich ihrer Reisetauglichkeit unter die Lupe genommen

Text: Sven Jürisch • Fotos: Jörg Wellmann

Nein, nicht schon wieder. Die Tage vor dem Urlaubsbeginn bieten jedes Mal das gleiche Streitpotenzial. Hatten wir uns vorab darauf geeinigt, dass jeder Mitfahrende nur einen Koffer und eine Tasche mitnehmen darf, so steht jetzt die Auslegung dieser Regel an. Denn wie groß und wie schwer diese Gepäckstücke sein dürfen, dar-



Der Urlaub mit dem
Oldtimer wird
zum Genuss, wenn
Fahrzeugtyp und
Lifestyle harmonieren

Traumurlaub

über wurde nicht gesprochen. Angesichts der Platznot im diesjährigen Oldtimer-Urlaubsauto sowie der begrenzten Zuladung ein echtes Problem, doch der Reihe nach.

Wir fahren mit dem Bus

Mit einem Oldtimer in die Ferien zu fahren, ist per se eine gute Sache. Der Spaß beginnt

schon mit der Anreise, mitunter nutzt man statt der langweiligen Autobahn vielleicht die Landstraße mit schönen Fotostopps und ist sich bewusst, dass es zwar länger dauert, man aber auch seinem Hobby fröhnen kann. Ist der Oldie einigermaßen standfest und liegt im Kofferraum ein gut sortierter Werkzeugkoffer (s. auch unsere Tipps ab S. 98),

kann ja auch kaum etwas schiefgehen. Und auf der Strecke schlägt einem eine Woge der Sympathie entgegen. Der meistgehörte Satz: „So einen hatten wir auch einmal.“ Passanten winken freundlich am Straßenrand, entgegenkommende Fahrzeuge grüßen. Nebenbei noch ein paar Bilder für Insta und Co. – Herz, was willst du mehr?



VW T1 Samba



Bis zu acht Personen fasst der Samba. Aber leider kaum Gepäck und am Berg wird geschoben

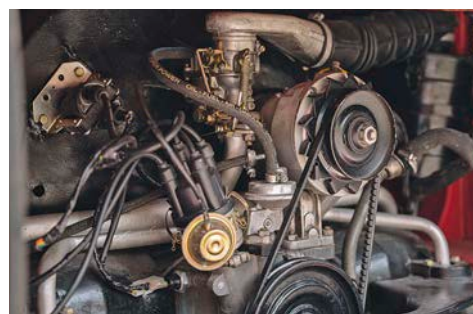
Optisch ist der Samba ein Hingucker. Dazu hat der VW ein hohes Freizeitpotenzial dank Faltdach und Dachfenster

So die landläufige Vorstellung, wenn es darum geht, die Vorzüge des Oldtimers auf der Urlaubsfahrt anzupreisen. Doch die Realität sieht dann doch ein wenig anders aus. Denn nicht immer ist der Oldtimer aus der heimischen Garage die richtige Wahl. Schafft er es zu Hause mit Bravour zum nächsten Landgasthof, ist nicht automatisch garantiert, dass er auch die Fahrt von der norddeutschen Tiefebene an den Gardasee überlebt. Das betrifft sowohl die Technik als auch die motorische Ausstattung. Doch dazu später mehr. Vor allem auf die Größe kommt es zunächst einmal an. Denn wer je den Mitreisenden Beschränkungen beim Gepäck auferlegen musste, weiß, wie man sich Feinde macht. Der Volkswagen-Klassiker T1 dürfte da wohl die besten Karten haben. Könnte man glauben.

Größe ist nicht alles

Mit seinen bis zu acht Sitzplätzen und seinem variablen Innenraum bietet der VW Bus T1 aus dem Jahr 1966 auf dem Papier die besten Voraussetzungen, um uns eine entspannte Urlaubsreise zu beschern. Reichlich Platz für die Familie und das entsprechende Gepäck, außerdem hoch sitzen und bei der populären Samba-Ausführung noch Dachfenster für den Blick in den Himmel. Dazu ein Faltdach – perfekt für „La Montanara“ und „Hohe Ber-

ge“. Fräulein Menke lässt schön grüßen. Soweit die Theorie. Doch in der Praxis kommen schon beim Einchecken der Gäste die ersten Zweifel. Sitzen nämlich vier Personen im



Altes Problem: Die Vierzylinder-Boxer von Volkswagen waren stets zu schwach



Fahrgastraum, stellt sich die Frage, wohin mit dem Gepäck. Der Bus bietet über dem Motorraum im Heck zwar Stauraum, für den aufgeblasenen Schwimm-Pelikan reicht der aber nicht, und auf den Schoß will das Gummiding keiner nehmen.

Leistung wäre schön

Doch nicht nur aus Gründen der Raumökonomie ist es mit einem Bus im Urlaubsaltag bisweilen schwieriger als gedacht. Vier bis sechs Personen, dazu Gepäck für 14 Tage

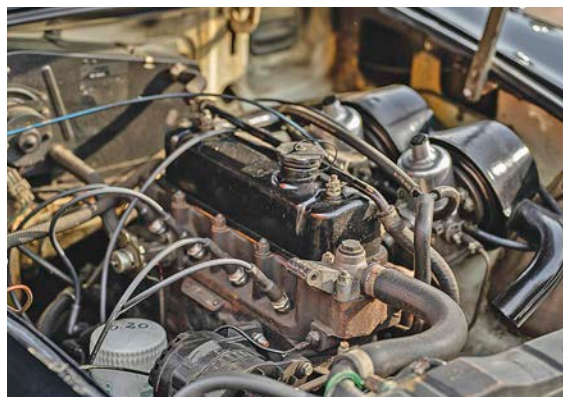


Bequem sitzt der Fahrer im Bus jedenfalls nicht. Und auch der Kofferraum wirkt ziemlich beengt

MGB Roadster



Kleiner Gepäckraum und dünnes Flatterverdeck sind für lange Reisen nicht optimal. Der 95 PS starke Vierzylinder dagegen schon. Wenn er nur nicht so laut wäre



Gardasee und der Gummipelikan samt Zubehör, das macht ein stattliches Gewicht. Dem gegenüber steht ein erschreckend kleiner, nur 44 PS starker Vierzylinder-Boxermotor im Heck und 1.150 kg Eigengewicht des Busses samt cW-Wert einer Schrankwand. Man muss also kein Experte sein, um festzustellen, dass die Urlaubsfahrt dauern wird und Berge zum Problem werden können. Schnell wird klar, der Samba ist als Urlaubsauto wenig geeignet, was auch daran liegt, dass die

Art der Unterbringung für heutige Bandscheiben nicht taugt. Das Gestühl im VW T1 ist unbequem, ebenso die Sitzposition. Zum Trost stimmt zumindest die dem Samba entgegenschlagende Sympathie versöhnlich. Nur: Damit kommt man nicht nach Rimini.

likan samt Kompressor oder das lange nicht mehr genutzte RC-Auto. Im Bus zu zweit, ein Traum, zumal man zur Not auch noch in dem Gefährt übernachten kann und auf jede Menge Gleichgesinnte trifft.

Große Freiheit

Wenn schon Fernreise mit dem Bus, dann vielleicht besser mit dem T3 von Volkswagen. Für ihn spricht ein stärkerer Motor, mehr Komfort und auch etwas mehr Sicherheit. Das Problem mit der Zuladung bei voller Ausnutzung der Sitzplätze bleibt aber bestehen und natürlich auch die nicht immer einfache Parkplatzsituation in italienischen Kleinstädten. Wird der Bus allerdings nur zu zweit genutzt, beginnt der Urlaub schon beim Packen. Dann darf nahezu alles an Gepäck mit, was der Kleiderschrank zu bieten hat. Dazu noch jedwede Art von Hobbyspielzeug, wie der Pe-

Zurück zum Ursprung

Gleichgesinnte trifft man beim zweiten Oldtimertyp, dem klassischen Roadster, natürlich auch. Den (bevorzugt englischen) Sportflitzer beflügelt die Idee, wie einst einen ungezwungenen Urlaub ohne viel Gepäck mit der Liebsten zu erleben. Einfach losfahren und sehen, wohin die Reise führt. Eine wunderbare Vorstellung. Sie scheitert bloß an der Realität. Es beginnt mit der notwendigen Reduktion auf das Wesentliche. Schon die Mitnahme von Kosmetikartikeln in normalen Größen steht infrage. Vor dreißig Jahren wäre das ganz okay gewesen, doch heute, mit Mitte fünfzig?

Bleibt der zusätzliche Stauraum auf der



So ein Roadsterverdeck ist ein Notbehelf. Auf langen Autobahn-Etappen nervt die fehlende Dämmung

Offen machen Passtouren doppelt so viel Spaß



Ein klassischer Roadster ist für die Urlaubsreise immer ein Kompromiss. Zur Not lässt sich das Gepäck vorausschicken

Nicht immer teilt die Begleitung die Freude des Fahrers am sportlichen Stil



Opel Kadett B Caravan



Klein, aber fein. Der Gepäckraum des Kadett reicht für vier, der 60-PS-Motor für die Reise. Geringer Verbrauch schont die Urlaubskasse

kleinen Ablage hinter den Sitzen oder die Gepäckbrücke auf dem Kofferraumdeckel. Doch dort ist das Gepäck recht unsicher verwahrt. Genug Platz für den Pelikan wäre ja. Nur – ob er dort die Fahrt gut übersteht? Er muss wahrscheinlich zu Hause bleiben. Aber Reduktion liegt ja im Trend.

Ärgerlich an so einem Roadster ist auch der geringe Reisekomfort. Laut ist es, zugig auch, und die Federung mag für Kurven gut genug sein, aber für 1.500 Kilometer am Stück ist sie es nicht. Kurzum, um 3.000 Kilometer Urlaubsreise mit dem Roadster zu genießen, muss man aus hartem Holz geschnitzt sein.

Aus Freude am Fahren

Natürlich hat das Roadster-Konzept im Urlaub auch Vorzüge. Vor allem das unmittelbare Fahrerlebnis überzeugt, weswegen man die Tortur der Anreise schnell verklärt. Denn wer erst einmal den Alpenpass oben ohne Kehre um Kehre erklommen hat und auf der Höhe

das Gefühl des Ankommens bei einem Espresso genießt, will kein anderes Urlaubsauto mehr. Doch was vor allem zufrieden stimmt, ist die Einmaligkeit des Reisens durch die Beschränkung auf das Wesentliche. Was nicht mitgenommen wurde, braucht man überraschenderweise auch nicht. Eine durchaus angenehme Erfahrung.

Bitte einmal alles

Ganz anders gestaltet sich die Reise mit dem Kombi. Diese Fahrzeuggattung ist ideal für vier urlaubsfreudige Personen mit Gepäck.

Das sah lange auch die Mehrheit der Autofahrer so und hielt dem Kombinationskraftwagen bis vor wenigen Jahren die Treue. Auf der Basis komfortabler Limousinen ergibt sich eine hohe Reisetauglichkeit. Immer stärker werdende Motoren verhiessen Fahrspaß auch auf langen Strecken. Doch bis es so weit war, mussten Kombifahrer erst einmal mit schwächeren Antrieben vorliebnehmen. Wie etwa im Opel Kadett B Caravan von 1970. Der seltene Fünftürer kommt mit 1,1 Litern Hubraum und 60 PS nicht gerade als Muskelprotz daher, doch bis zur Richtgeschwindigkeit

Überzeugende Schlichtheit. Im alten Opel reist es sich erstaunlich bequem. Dazu ein übersichtliches Armaturenbrett und eine gute Sitzposition



Als Fünftürer ist der B-Kadett eine echte Rarität. Warum eigentlich? Diese Version macht den Opel zum echten Allrounder

Klassische Linie. Das Mercedes Coupé besticht vor allem mit Eleganz. Die fehlende B-Säule ist im Sommer ein Highlight

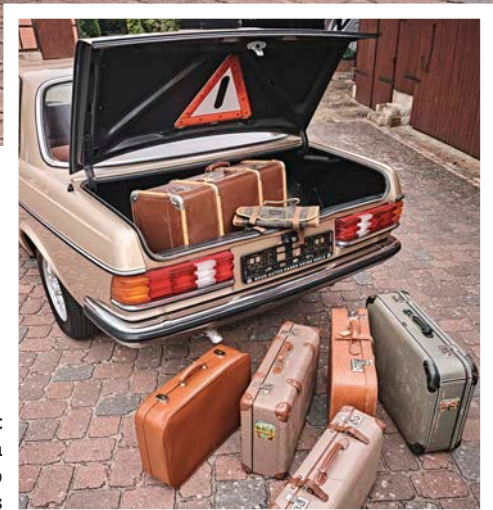


Mercedes-Benz 230 CE C-123



Gedeckte Erdtöne stehen dem Mercedes Coupé besonders gut

Für zwei reicht der Kofferraum im Urlaub problemlos aus



keit bringt er es. Natürlich bereitet auch ihm schon eine Erhebung wie die Kassler Berge Mühe, vor allem wenn vier Personen samt Gepäck an Bord sind. Aber am Ende ist es dann geschafft und der Opel rollt gen Süden. Wer hätte das gedacht?

Auf die Kombination kommt es an

Mit den Jahren entdeckten immer mehr Hersteller den Kombi für sich. Beinahe für jeden Leistungs- und Größenwunsch bietet sich daher ein Modell an. Doch auch mit dem kleinen Opel stellt sich Zufriedenheit ein, denn seine geringen Außenabmessungen machen ihn handlich, das Wissen um seine einfache Technik entspannt im Falle eines Defekts und dank seines putzigen Aussehens fliegen ihm die Herzen zu. Am Urlaubsort angekommen, bietet der große Kofferraum dann noch den Vorteil, dass der Gummipelikan in aufgeblasenem Zustand mit an den Strand darf. Das geht im Roadster nicht.

Elegante Lösung

Für den Pelikan wird es natürlich auch im Coupé eng. Diese Automobilform ist eigentlich wie gemacht für das Reisen zu zweit, nur eben ohne allzu viele Koffer und Taschen. Also

ab in die Sommerfrische zu einem mondänen Ort. Mit dem Gepäck im Kofferraum und dem Strohhut auf der Rückbank. So stellte sich die Werbung Coupé-Ausflüge vor. Am Strandcafé parkt das elegante Fahrzeug unter den Augen der staunenden Passanten ein und die Anmut des Designs ist noch Gesprächsthema, wenn die Insassen schon beim Eisbecher „Fürst pückler“ sitzen. Ganz klar, wenn es nobel in die Ferien gehen soll, dann bitte mit Coupé. Verzicht üben muss man nicht, zumindest, wenn man zu zweit reist, denn fast immer gibt es genug Gepäckraum und Komfort. Außerdem waren Coupés fast immer mit potenten Motoren ausgerüstet. Schwächere Antriebe konnte man der verwöhnten Kundschaft schwerlich zumuten. In unserem Mercedes-Benz W 123 Coupé war die kleinste Motorisierung der 2,3 Liter Vierzylinder mit 136 PS. Zwar lockt der 2,8 Liter Sechszylinder, doch eigentlich tut es der Basismotor auch, wenn nur die etwas zickige Handschaltung nicht wäre. Daher das Coupé gerne mit Automatik.

Mehrzweckmodell

Doch ein Coupé kann noch mehr. Dank fehlender B-Säule und voll versenkbaren Seitenfenstern ist es ein angenehmer Ersatz für ein



Der Vierzylinder passt. Schöner und stilvoller wäre der Sechszylinder-Motor

Cabriolet. Statt in sengender Hitze oben ohne im Stau zu stehen, erfreut sich die Coupé-Besatzung an einem schattigen Plätzchen unter dem Blechdach. Bei lauer Sommerluft eröffnet sich bis in den Abend hinein ein besonderer Fahrgenuss. Und besser gegen Übergriffe geschützt ist so ein Coupé allemal. Ein aufgeschlitztes Dach, wie beim Roadster oder Cabrio, wird man jedenfalls nicht beklagen müssen. Auf einer weiten Reise ist es zudem leiser und bequemer und sorgt mit seiner meist hochwertigen Ausstattung für guten Langstreckenkomfort. Ideal sind vier elektrische Fensterheber und eine (funktionierende) Klimaanlage. Solche Vorteile machen das Coupé

Lange nicht gesehen, aber gleich erkannt. Der Renault R4 ist selten geworden im Straßenbild



Renault 4 GTL



zu einem Favoriten, solange man nur zu zweit reisen will. Auf die Rücksitze passen in der Regel nur Kinder. Zumindest möchte man Erwachsenen die beengten Raumverhältnisse nicht für lange Strecken zumuten, zumal der Zugang zu den Fondsitzen ein wenig beschwerlich ist. Und was ist mit dem Pelikan? Der wird bei einer distinguierten Coupé-Besatzung ohnehin wenig hoch im Kurs stehen und darf allenfalls im Kofferraum mitreisen – ohne Luft.

Bescheidenheit ist eine Zier

Kennen Sie noch die Geschichten von Tante Frida und Onkel Ernst, wie sie mit der Isetta über den Brenner ...? Ja, in der guten alten Zeit reiste man noch in einem Kleinwagen in ferne Regionen, und bis in die 90er-Jahre gab es Helden der Kleinschnittger-Szene, die von Abertausenden Kilometern mit dem Kleinwagen auf Weltreise bei nächtelangen Dia-Abenden zu berichten wussten. Die Zeiten sind für die meisten von uns vorbei. Denn wer einen Kleinwagen im Oldtimer-Format besitzt, kennt in der Regel die Vorzüge des modernen Automobilbaus sehr genau und wird sich nur in seltenen Fällen aufmachen, um Kilometer um Kilometer beispielsweise in einem Renault R4 mit 34 PS zurückzulegen.

Die Zeiten und die Menschen haben sich geändert. Ist der Kleinwagen der 60er und 70er damit für die Urlaubsreise unbrauchbar? Mitnichten, nur die Ziele sollte man mit Rücksicht auf die Urlaubslaune in nicht allzu weiter Entfernung wählen. 300 Kilometer an die Mosel sind im R4 gut zu machen, 2000 Kilometer an die Adria zwar ebenfalls, aber sie sind nicht wirklich schön.



Auch mit wenig Erfahrung kann man den R4 am Straßenrand wieder flott bekommen



Spaß machen kann der Kleinwagentrip vor allem auf mittleren Distanzen. Weil es dabei um Entschleunigung vom Alltag geht, die, ähnlich wie beim Autowandern mit dem VW Bus, einen wieder erdet. Es geht um das Ankommen, wie lange es dauert, ist egal. Und um die Entdeckung der Einfachheit. Ein R4 hat Schiebefenster, keine Zentralverriegelung und eine lustige Revolverschaltung, mit der man eine herrlich direkte Verbindung in den Motorraum hat. Dazu diese spannende Erwartungshaltung vor jeder Steigung – wird er es schaffen? Ja, er schafft das und gar nicht mal so schlecht, genauso wie er Kurven ziemlich flott umrunden kann, ähnlich wie eine Ente oder ein Fiat 500.



Platz ist in der kleinsten Hütte. In einen R4-Kofferraum geht echt was rein

NSU Ro 80



Die Limousine bietet viel Stauraum, der aber durch vier Personen geteilt werden will. Die Fondsitze sind bequem genug für lange Strecken



Einfach praktisch

Schafft er dann auch Gepäck und Passagiere? Ja, denn so ein Kleinwagen der 60er ist nicht nur variabel, sondern auch unglaublich geräumig. Vier Personen im R4 sind kein Problem und Gepäck darf auch nicht wenig rein. Nicht zu schwer, es gibt ja nur den kleinen Motor, doch für ein Wochenende braucht man ja fast nichts. Geht unterwegs etwas kaputt, macht einem die einfache Technik die Reparatur vor Ort leicht. Zur Not lässt sich irgendetwas basteln, mit Blumendraht oder einem Stückchen Dosenblech. So ein Kleinwagen-Oldie entspannt auch in dieser Hinsicht. Auf Hilfe braucht man jedenfalls mit einem solchen Mobil nicht lange zu warten, denn ganz ähnlich wie der Roadster oder der Bus hat auch diese Fahrzeuggattung einen ganz speziellen Sympathie-Bonus. Rollt man dann noch gegen Abend vor dem Luxusresort-Hotel vor und drückt dem Premium-SUV-gewohnten Parkplatzpersonal selbstbewusst den R4-Schlüssel in die Hand, hat man zum Abschluss noch ein bleibendes Erlebnis. So etwas gibt es nur mit einem Kleinwagen auf Tour. Ach ja,

was ist mit dem Gummivogel? Bei der Fahrt zu zweit wird die Rückbank mit einem Griff umgeklappt und der luftgefüllte rosa Freund kann durch die große Hecktür in den Laderaum. Bei voller Besetzung des R4 muss der Vogel aus dem hinteren Türfenster gucken. Geht ja auch, bis zum nächsten Badesee.

Einfach? Warum?

Irgendwann kommt der Oldtimerfreund in die Versuchung, den einfachen Modellen zu entsagen und auf die technischen Errungenschaften der Neuzeit umzuschwenken, verpackt in einer Limousine. Der klassischen Reise-Limousine, mit allerlei technischen Innovationen, luxuriösen Extras und viel Leistung. Ein

idealer Reisewagen für vier, oder etwa nicht? Nicht wirklich. Denn auch wenn diese Fahrzeuggattung auf den ersten Blick eine entspannte Fahrt auf weiten Strecken verspricht – so ganz geht die Rechnung nicht auf. Das hängt mit dem Zweck der Oldtimer-Tour zusammen. Wollten wir nicht nur deshalb mit dem Oldie in den Urlaub, um ein Gefühl von einst zu erleben? Dieses „Wir haben es geschafft“ nach der letzten Passkehre? Das stellt sich ganz sicher nicht ein mit einem Oldtimer wie der S-Klasse vom Typ W 126. Zu modern gebaut, zu viel Leistung und viel zu dicht an heutigen Autos. Dieses Modell beschert zwar jede Menge Fahrspaß, aber eben nicht das Gefühl, einen Oldtimer zu bewegen.



Im Ro 80 kommt Oberklasse-Flair auf. Die Technik ist aber zu komplex für eine Reparatur irgendwo im Nirgendwo





TECHNISCHE DATEN

Hersteller	<i>VW AG, Deutschland</i>	<i>BMC, England</i>	<i>Adam Opel AG, Deutschland</i>	<i>Mercedes-Benz, Deutschland</i>
Modell/Ausführung	VW Transporter T1	MGB Roadster	Kadett 1.2S	230 CE
Karosserie	Kombi, Stahl, 9 Plätze	Roadster, 2 Plätze, Stahl	5-türige Kombi-Limousine, 4 Plätze	Coupe, 5 Plätze, Stahl
Motor (Benzin/Diesel)	4 (Boxer-Vierzylinder), OHV, Vergaser, Heck, Einbaulage längs	Vierzylinder, Vergaser, vorn, Einbaulage längs	R4, OHV, Vergaser, Einbaulage längs	Vierzylinder, Einspritzung, vorn, Einbaulage längs
Hubraum (ccm)	1.493	1.798 ccm	1196	2.299 ccm
Leistung (PS)	44 bei 4.000/min	95 bei 5.400/min	60 PS bei 5.400/min	136 bei 5.100/min
Drehmoment (Nm)	102 Nm bei 2.000 /min	147 Nm bei 3.000 /min	88 bei 3.000-3.800 U/min	205 Nm bei 3.500 /min
Getriebe	4-Gang	4-Gang-Schaltgetriebe	Viergang-Schaltgetriebe	4-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Kurbellenkerachse mit Kugelgelenken, Federstäbe	Einzelradaufhängung, Dreiecksquerlenker, Schraubenfeder, Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Teleskopstoßdämpfer, Blattfeder	Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubenfeder, Stoßdämpfer
Fahrwerk hinten	Eingelenk-Pendelachse, ein Querfederstab, Längslenker	Starrachse, halbelliptischen Blattfeder, Stoßdämpfer	Zentralgelenkachse mit Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfeder, Teleskopstoßdämpfer	Diagonal-Pendelachse, Schraubenfeder, Stoßdämpfer
Reifen / Felgen	6.40x15	5.60-14	6.60-12/155 SR 13	195/70 HR 14
Bremsen v/h	Trommel / Trommel	Scheibe / Trommel	Scheiben/ Trommel	Scheibe (belüftet) / Scheibe
0-100 km/h (Sek.)	k.A.	12,9	18,0	11,5
Vmax (km/h)	105	170	136	180
L x B x H (mm)	4.300 x 1.800 x 1.925	3.890 x 1.520 x 1.250	4.100 x 1.614 x 1.410	4.640 x 1.786 x 1.395
Gewicht leer (kg)	1.150	961	820	730
Verbrauch (l/100 km)	9,7	9,7	7,0	7,7
Bauzeit (Baureihe)	1950-1967	1962-1980	1965-1973	1977-1985
Stückzahl (Baureihe)	Baureihe T 1: 1,8 Mill.	k.A.	2.649.501	29858
Neupreis (DM)	k.A.	k.A.	6465,75 DM	34.521,50 DM (1982)
Marktwerte (Euro)	2: 62.000	2: 13.400	2: 9.800	2: 15.600
Zustand	3: 39.000 4: 19.000	3: 9.100 4: 5.400	3: 6.800 4: 3.000	3: 9.600 4: 3.300



Gute Planung ist alles. Welcher Oldtimertyp zu einem passt, hängt vom Einsatz ab

Der extravagante Ro 80 kommt dem schon etwas näher. Als geräumige Limousine mit veritablem Gepäckabteil hat er echte Nehmerqualitäten. Man sitzt gut, hat einen super Ausblick und dank des 115 PS starken Wankelmotors geht es auch zügig voran. So lange, bis es ein technisches Problem gibt, denn dann droht dem komplexen NSU die Heimreise auf dem Huckepack-Transporter. Eigeninitiative vor Ort kann man angesichts der komplizierten Technik und der schlechten Teileversorgung vergessen. Dann lieber bescheidener reisen, etwa mit einem Volkswagen Passat, doch auch da bleibt das Oldtimergefühl außen vor und so richtig mondän oder extravagant wird es auch nicht. Dafür robust und einigermaßen flott. Ein guter Kompromiss scheint die Wahl einer typischen 60er- oder 70er-Jahre-Limousine wie einem Opel aus der KAD-Baureihe oder einem BMW E3 zu sein. Mit diesen Modellen stellt sich das Oldtimer-Feeling ein, man hat Raum für Begleitung und Gepäck und die klassische Optik stimmt. Zudem ist die Technik nicht allzu kompliziert, sodass im Fall einer Panne sofortige Hilfe vor Ort möglich ist. Fährt man zu zweit, ist der Stauraum im Kofferraum groß genug, um auch den aufgeblasenen Pelikan auf der Rückbank mitzunehmen.

Fazit: Soll mit dem Oldtimer eine weite Reise angetreten werden, ist es sinnvoll, diesen Wunsch schon beim Kauf zu berücksichtigen. Es ist unbestritten ein Höhepunkt im Leben

jedes Liebhabers, mit dem Klassiker auf große Fahrt zu gehen, und es schmerzt, wenn dies wegen der Umstände nicht möglich ist. Die grundsätzliche Frage lautet, ob man alleine, zu zweit oder mit der ganzen Familie reisen möchte. Denn wenn die Mitreisenden die Fahrt als Qual empfinden, macht das Ganze keinen Spaß. Etwas mehr Entspannung stellt sich ein, wenn das Gepäck vorausgeschickt wird. Dann haben die Mitfahrenden mehr Platz. Generell sollte man sich immer bewusst sein, dass die eigenen Traum-Vorstellungen mitunter realitätsfern sind. Eine ewig lange Reise mit dem T1 Samba, wie man sie sich vor vielen Jahren als junger Student erträumt hat, wird in der heutigen Zeit schlicht zum Albtraum. Nicht nur, dass man mit dem untermotorisierten Mobil zum Verkehrshindernis wird. Auch der mangelnde Komfort macht einen müde, sodass man sich nach einem solchen Urlaub vermutlich erst einmal erholen muss. Das trifft auch für die tagelange Tour im hart gefederten Roadster zu, die heute, und im vorgerückten Alter, einfach nur anstrengend ist. Wer aber die eigenen Anforderungen schon beim Kauf des Oldtimers mit einbezieht, wird feststellen, dass mit dem passenden Mobil auch eine Fernreise eine tolle Sache sein kann. Soll der Oldie Reise-Freude bereiten, ist es klug, das richtige Modell zu wählen – oder Fahrdauer- und -ziel den Möglichkeiten anzupassen. Sonst bleibt beim nächsten Trip nicht nur der rosa Vogel zu Hause, sondern auch die Mitreisenden.

Renault, Frankreich	NSU, Deutschland
R4 TL	Ro 80
Limousine, 5 Plätze, Stahl	Limousine, 5 Plätze, Stahl
Vierzylinder, Vergaser, vorn, Einbaulage längs	Zweischeiben-NSU-Wankel-Kreiskolbenmotor, vorn, Einbaulage längs
1.108 ccm	2x 497,5 ccm
34 bei 4.000/min	115 bei 5.500/min
73 Nm bei 2.500 /min	162 Nm bei 4.500 /min
4-Gang-Schaltgetriebe	3-Gang-Automatik-Getriebe
Vorderrad	Vorderrad
Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Drehstäbe, Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung, symmetrische Dreiecklenker und McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Querstabilisator
Einzelradaufhängung, Längslenker, Drehstäbe, Stoßdämpfer	Einzelradaufhängung mit Schräglenkern, über Silent-Blocks an Traverse befestigt, Schraubenfedern
145 R 13	175/80 R 14 T
Scheibe (innen liegend) / Trommel	Scheibe (innen liegend) / Scheibe
26,9	14,2
124	180
3.668 x 1.485 x 1.550	4.780 x 1.760 x 1.410
730	1.290
7,7	17,4
1961-1992	1967-1977
8.135.424	37.374
11.750 DM (1985)	23.620 (1977)
2: 9.700	2: 16.100
3: 6.400 4: 2.600	3: 10.600 4: 3.800



Koffer und rosa Pelikan – das wird eng. Zur Not muss man die Luft auslassen



Im Kombi darf der Vogel zumindest am Zielort seine volle Größe behalten

Französische *Revolution*

1984 erschien mit dem ersten Renault Espace die europäische Antwort zum Thema Vielzweckfahrzeug. Der Kunststoffbus sorgte auch hierzulande für Furore und hielt sich bis heute im Renault-Programm

Text: Sven Jürisch • Fotos: Kai-Uwe Knoth, Hersteller





Die Lackierung des Daches erfolgte in der Regel in einer matten Kontrastfarbe. Die bleicht kaum aus



Hätte 1984 jemand von einem „Multi Purpose Vehicle“, kurz MPV, gesprochen, hätte er hierzulande vermutlich nur ungläubige Blicke geerntet. Klar, es gab so etwas wie den VW T3 und den Ford Transit, wenn man eine Großfamilie transportieren wollte, doch was bitte soll „Multi Purpose“ bedeuten? Freizeit und ein Lieferwagen? Das ging 1984 in den Köpfen vieler deutscher Autofahrer noch nicht so richtig zusammen. Dabei war die Idee keineswegs neu, denn in den USA und in Japan war die Verschmelzung von Pkw und mehrsitzigem Bus zu einem schnittig-schnellen Fahrzeug bereits in vollem Gang. Die Leute wollten eben nicht mehr das Holzklasse-Ambiente bei 130 km/h Höchstgeschwindigkeit in einem VW Bus erleben, sondern es sollte schon ein wenig schicker und schneller sein.

Überzeugendes Konzept

Renault und Matra taten sich zusammen, um über die Entwicklung eines geeigneten Fahrzeugs zu sinnieren. Heraus kam der Espace, dessen Karosserie bei Matra entstand und der mit der Technik von Renault versehen wurde. Gebaut wurde das Mobil schließlich auch im Matra-Werk in Romorantin, das dadurch auf Jahrzehnte ausgelastet war und so seine Existenz sicher konnte. Grundlage für das Mobil war eine umfangreich gegen Korrosion geschützte Rohkarosserie, die in einer automatischen Feuerverzinkungsanlage acht Minuten lang bei 450 Grad Celsius in ein Bad aus 350 Tonnen flüssiges Zink getaucht wurde, sodass alle Blechteile mit einer 65 Mikrometer starken Zinkschicht überzogen wurden. 30 Kilo Zink pro Fahrzeug kamen zum Einsatz. Eine Technik, mit der auch die Karosseriesteifigkeit erhöht wurde. Denn durch den veränderten Molekularaufbau der Bleche wurde die Torsionsfestigkeit um 60 Prozent gesteigert. Dies

Die Scheinwerfer des Renault Espace kamen vom Lieferwagen Traffic, die schlechten Spaltmaße von der Fertigung bei Matra in Romorantin



Wichtig präsentiert sich das Armaturenbrett, bei dem alles da ist, was man benötigt, inklusive einem HiFi-System mit Equalizer



Die Motoren klingen rau, sind aber echte Dauerläufer. Mit ein wenig Pflege schaffen sie 300.000 Kilometer und mehr



Klappstische wie im Flugzeug waren damals eine Innovation



Fehlt die dritte Sitzreihe, eignet sich der Espace auch hervorragend als Transportmobil

erlaubte die Verwendung dünnerer Bleche und somit eine Gewichtsersparnis. Der Gewichtsreduktion diente auch die Verwendung einer Kunststoffaußenhaut, die aus glasfaserverstärktem Schichtpolyester bestand. Dieses robuste Material wurde vor allem in der Raumfahrt gründlich auf Alterungsbeständigkeit bei Temperaturen zwischen minus 40 und plus 120 Grad Celsius getestet und besitzt bei gleichem Gewicht eine höhere mechanische Festigkeit als Stahl. Zum Einsatz im Espace kam das Material Spritzpolyester bei den Seitenblechen und der Heckklappe, während die Motorhaube und das Dach aus einem Sandwich-Gerüst mit Polyurethanschaumkern und zwischen zwei Polyesterschichten eingelassenen Metallverstärkungen bestehen. Neben der innovativen Materialtechnik setzten die Konstrukteure auch auf eine gute Aerodynamik. Mit einem cw-Wert von nur 0,32 war der Kleinbus ausgesprochen windschlüpfriig.

Variabler Innenraum

Neben seiner ungewöhnlichen Karosserie punktete der Espace vor allem mit einer bis dato nicht gekannten Variabilität des Innenraums. Durch die verschiedenen Anordnungsmöglichkeiten der drei (wahlweise



Die Einschielen-Sitzbefestigung schafft genug Raum für die Füße. Die Vordersitze sind beim Topmodell drehbar

fünf) einzelnen Rücksitze ergeben sich viele Sitz-Kombinationen. So können die Lehnen auf den Sitz geklappt werden und bilden dann eine feste waagerechte Fläche, die als Tisch zu benutzen ist. Bei umgeklappter Lehne kann der gesamte Sitz nach vorn gekippt werden und es entsteht eine große Ladefläche. Werden die Sitze ganz aus dem Fahrzeug entfernt, können auch sperrige Gegenstände wie Fahrräder leicht transportiert werden, denn ein beachtliches Ladevolumen von drei Kubikmeter steht dann zur Verfügung. Als besonderen Luxus spendierte Renault den hö-

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Renault/Matra, Frankreich
Modell/Ausführung	Espace 2000 GTS (J 11)
Karosserie	Kombi-Limousine, 5 Plätze, Stahl/Kunststoff
Motor (Benzin/Diesel)	R4, OHC, Vergaser, vorn längs
Hubraum (ccm)	1.995
Leistung (PS)	110 bei 5.500/min
Drehmoment (Nm)	160 Nm bei 3.000 /min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	Vorderrad
Fahrwerk vorn	Doppelte Querlenker, Federbeine, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Verbund-Hinterachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer
Reifen / Felgen	185/65 R 14 / 5,5 J x 14
Bremsen v/h	Scheibe (innenbelüftet) / Trommel
0-100 km/h (Sek.)	11,9
Vmax (km/h)	175
L x B x H (mm)	4.250 x 1.777 x 1.660
Gewicht leer (kg)	1.200
Verbrauch (l/100 km)	9,0
Bauzeit (Baureihe)	1984 - 1991
Stückzahl (Baureihe)	Gesamt 191.674
Neupreis (DM)	k.A.
Marktwerte (Euro)	2: 7.500
Zustand	3: 4.000 4: 1.600



In den ausgeräumten Espace passen Fahrräder ganz ohne Zerlegen hinein

Der Espace sieht nicht nur immer noch modern aus, er fährt sich auch so. Und praktisch ist er dazu



herwertigen Modellen Klapptische und Leselampen. Die Passagiere wähten sich so eher an Bord eines Flugzeugs als in einem Auto – zumindest 1984 war das so.

Technik aus dem Baukasten

So exotisch die Karosserie war, so bodenständig gab sich die Technik. Die Antriebe kamen von Renault und boten einen wenig aufregenden Mix. Vierzylinder aus den

Modellen R18 und R25 besorgten den Antrieb der Vorderräder. Die Benziner (2,0 und 2,2 Liter Hubraum) verfügten über eine Leistung zwischen 100 und 110 PS. Der Turbodiesel, ebenfalls ein Vierzylinder, kam dank eines Garret T3 Laders auf 88 PS. Als Kraftübertragung fungierte ein Fünfgang-Schaltgetriebe aus dem Renault-Baukasten. Aus diesem kam auch das Fahrwerk, denn der R18 spendierte die Vorderachse mit doppel-

ten Querlenkern, während an der Hinterachse eine raumsparende Formprofilachse zum Einsatz gelangte.

Aus Freude am Chauffieren

Der Espace war von Beginn an ein Erfolg. Problemloser Alltagsbetrieb und gute Fahreigenschaften bildeten das Fundament dafür. Wer sich heute mit dem Raumwunder von einst auf den Weg macht, wird sich keineswegs in einem vierzig Jahre alten Auto wähen. Die Lenkung, das Fahrwerk und sogar die Bremsanlage bestehen den Alltagstest problemlos. Mit rund 175 km/h ist der Espace als Benziner voll alltagstauglich, und auch in der Beschleunigung wird er nicht zum Verkehrshindernis. Er schwimmt im Auto-Strom mit, und wenn etwas fehlt, dann allenfalls eine Klimaanlage, die angesichts der starken Aufheizung schon angenehm wäre. Doch letztlich sorgen auch geöffnete Fenster für frischen Durchzug. Für den Ausflug mit der Familie ist der Espace genau richtig, aber auch für die Reise zu zweit macht er Spaß, denn wenn man die hinteren Sitze zu Hause lässt oder umklappt, ergibt sich eine prima Übernachtungsmöglichkeit. Angesichts der Rauffülle findet sich dann sicher noch ein Platz für einen gut gefüllten Picknickkorb samt einer Flasche Bordeaux, wenn gewünscht. Bei geöffneten Türen und entsprechender Aussicht lässt es sich vorzüglich über die Vor- und Nachteile des Multi-Purpose-Konzepts nachdenken.

Fazit: Der Espace ist ein origineller Begleiter für alle Fälle. Seine solide Technik macht ihn alltagsfest und seine nicht rostende Karosserie verhindert größeren Stress mit Rost. Einzig die Ersatzteillage ist hierzulande schlecht, doch in Frankreich sieht es besser aus.

REIFEPRÜFUNG

10-Punkte-Check Renault Espace (J11)

1. Vor allem die Kraftstoffschläuche gehören erneuert, denn der heutige Sprit lässt sie undicht werden
2. Die Elektrik des Espace ist übersichtlich, trotzdem gehört ein Funktionscheck zum Standard
3. Risse in den Kunststoffteilen repariert der Bootsbauer
4. Sich lösender Kleber an der Frontscheibe führt zu Undichtigkeiten, ebenso defekte Dichtungen an den hinteren Ausstellfenstern
5. Defekte Stoßdämpfer für die Heckklappe
6. Überhitzung durch klemmenden Thermostaten und schlechte Thermik im Motorraum
7. Undichte Bremssättel und Bremszylinder
8. Verschlossene Fahrwerksbuchsen sind ein Problem, denn viele Teile sind nicht mehr lieferbar und PU-Ersatzteile inzwischen verboten
9. Rost an den inneren Rahmen der Türen ist schwer zu beseitigen, denn die Türaußenhaut ist verklebt
10. Ist die Klimaanlage undicht, wird es schwer, sie wieder aufzufüllen, da das in ihr zirkulierende Kältemittel R12 verboten ist





Original und Fälschung? Mitnichten, dieser Bulli stammt aus dem VW-Werk in Brasilien, den Umbau zum Camper hat der Besitzer in Eigenregie besorgt

Schöner wohnen: Bezahlbare Camper mit Stil

Caravanning ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Ob Facharbeiter oder Führungskraft – man trifft sich im Sommer auf dem Campingplatz. Der ist klassenlos und für alle gemacht. Es reicht ein kleiner See, eine malerische Landschaft drumherum – mehr braucht es nicht. Denn in einem richtigen Wohnmobil ist alles drin: Wohn- und Schlafzimmer, Küche, Bad – was will man mehr fürs moderne Abenteuer? Die Freizeitfahrzeug-Branche lebt gut mit diesen Versprechen und lockt: Wir bieten die Freiheit auf Rädern! Wo es schön ist, da bleiben wir, und wenn es regnet, fahren wir weiter – immer der Sonne entgegen. Die Idee funktioniert seit Jahrzehnten: Der Markt für Freizeitfahrzeuge boomt, und auch Verkäufer von Gebrauchtmobilen bekommen noch nach Jahren oft den einstigen Neupreis – so be-

geht sind derzeit Eigenheime auf Rädern. So richtig teuer wird es dann bei klassischen Reisemobilen. Wir alle haben die Preisentwicklung des kultigen Samba Bus in den vergangenen Jahren mitbekommen. Aber: Es gibt attraktive Alternativen. Doch der Reihe nach.

Wer als Oldie-Fan stilvoll verreisen und gleichzeitig mobil wohnen möchte, hat prinzipiell zwei Möglichkeiten: Entweder vielleicht einem ausrangierten Mercedes 813 Kastenwagen des örtlichen Spediteurs oder dem ehemaligen Löschfahrzeug der freiwilligen Feuerwehr mit Stichsäge und reichlich Elan ans Blech gehen und endlich die seit Studentenzeiten unterdrückten Do-it-yourself-Fantasien lustvoll ausleben. Oder, für diejenigen, die nicht selber sägen mögen, für entsprechendes Geld ein fertig ausgebautes Reisemobil der üblichen Verdächtigen kau-

fen: Westfalia, Karmann, Hymer, wer kennt nicht die Namen, die sich seit Jahrzehnten in der Szene tummeln. Zelten war schon vorher, aber gepflegtes Camping kommt erst vor gut 60 Jahren so richtig auf und mit dem VW Bulli wird es dann quasi demokratisch.

Ab 1950 gab es schon Camping-Boxen, die freitags für den Wochenend-Trip in den Volkswagen Typ 2, den Bus, eingebaut werden konnten. Ab 1961 starteten dann fertig ausgebaute Campingbusse von Westfalia ihren Siegeszug. Als Hippie-Mobil für den Weg ins indische Goa zum Guru, als Basislager für kalifornische Surfing Guys, oder als Expeditionsauto für unerschrockene Abenteuerer durchs wilde Afrika – der VW Bus ist immer dabei und hat weltweit ein nahezu unverwundliches Image. Denn: Ein Volkswagen kommt überall durch. Und ausgesprochen praktisch



Praktisch wie ein Bus:
Den Chevy Greenbrier gab es als Pritschen- und Kastenwagen. Zum Camper eignet sich am besten die verglaste Version

Zwei Reisemobile, die garantiert nicht auf jedem Campingplatz stehen: Der VW Bus aus Brasilien gefällt mit historischer Linie, der Chevrolet Greenbrier mit interessanter Technik. Beide verbindet die Grundidee und der vergleichsweise günstige Einstiegspreis

Text: Luis Stefan • Fotos: BAT

ist ein Camper-Bulli, ausgebaut in Rheda-Wiedenbrück, noch dazu: Die Rückbank lässt sich zum Doppelbett verwandeln, vorn im Fahrerhaus ist noch Platz fürs Nachtlager des Nachwuchses. Dazwischen Raum für Spülbecken, Tisch, Gaskocher und Kühlbox. Wer mehr Schlafplätze braucht, ordert das beliebte Aufstelldach und hat sodann ein zweites Doppelbett im Obergeschoß. Der praktische Bus T1 ist der blechgewordene Traum freiheitsliebender Globetrotter – auch wenn es im Zweifel vielleicht nur nach Scharbeutz an die Ostsee geht. Und jetzt? Ist der Samba immer noch der Traum vieler Alt-68er, die ihn sich damals nicht leisten konnten. Doch auch heute sind Alt-Bullis der ersten Generationen wahrlich keine Sonderangebote. Im Gegenteil: Unter 70.000 Euro wechselt kein echter T1-Camper mit der markanten geteilten

Frontscheibe den Besitzer. Im gleichen Design, nur mit einteiliger Frontscheibe, gibt es günstigere Busse aus Brasilien. Die kosten ein Fünftel, haben mehr Leistung und manchmal sogar eine Klimaanlage.

Bullis by VW do Brasil

Ab 1967 folgt die zweite Bus-Generation, der T2. Schon zehn Jahre vorher baut Volkswagen Produktionswerke in Mexiko und Brasilien auf, um den US-amerikanischen Markt auf kurzen Wegen bedienen zu können. Dort werden zunächst T1- und später auch T2-Mischlinge gefertigt. Wie das 1997er Fotomodell dieses Berichts: Untenrum in Blassgrün – oben weiß. Optisch ist dieser Bulli von vorn ein T2 B, erkennbar an den oben montierten Blinkern, allerdings hat er keine Schieberbetür, sondern die seitlichen Schmetterlings-

türen des Urmodells T1. Viel interessanter ist jedoch der Blick auf die inneren Werte: Direkt am Eingang ist ein Küchenblock mit Zweiflamm-Gaskocher, Spüle und kleinem Kompressor-Kühlschrank angeordnet. Dahinter der Klapptisch und im Heck eine zum Doppelbett transformierbare Sitzbank. Reichlich Stauraum liegt auf der rechten Fahrzeugseite über die gesamte Länge der hinteren beiden Seitenfenstern bereit. Der Clou allerdings: Wer nach gemüthlicher Runde bei Speis und Trank den Sitzbank-Bett-Umbau scheut, steigt einfach in die erste Etage. Dort im Aufstelldach aus dem Zubehör ist noch ein weiteres Bett untergebracht. Was fehlt im Brasilien-Bus? Allenfalls eine Dusche und eine Camping-Toilette. Doch dafür ist halt kein Platz in einem Bulli – egal ob made in Germany oder aus brasilianischer Produktion. We-



Auf knapp 4,5 Metern ist Raum für ein Zuhause mit Wohnzimmer und Küche

nig Gestaltungsraum bietet auch das Fahrerhaus, das so karg wie eine Mönchszelle wirkt. Zwei Passagiere haben rechts auf der Vorderbank Platz, der Pilot schaut auf ein einsames Rundinstrument plus Tankuhr und hält das Zweispeichen-Lenkrad fest in der Hand. Immerhin: Es ist weich umschäumt, sonst gibt es neben Sicherheitsgurten nämlich keine weiteren Sicherheitsfeatures, weshalb die Brasilianer ihre betagten Bullis halb ängstlich, halb ironisch „Jesu me chama“ nennen: Jesus ruft mich. Bis 2013 bauen sie den formschönen Zwitter, der uns in einer Art Zeitmaschine zurück in die frühen Siebzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts befördert – denn er fährt und klingt wie ein VW Bus aus dieser Zeit.

Ein letzter Gruß vom Zuckerhut: Am Schluss gibt es die Ultima Edition, von der dank pfiffiger Händler über Großbritannien (wegen der laxeren Zulassungsvorschriften) auch einige „Gebrauchtexemplare“ ihren Weg nach Deutschland finden. Der modernisierte vierzylindrige 1,6-Liter-Boxer liefert stramme 58 PS an die schmalen Hinterräder, die reichen für Vmax 120 km/h, dann stoppt der Fahrtwind die Fuhre. Aber in einem stilvollen Camper ist ja sowieso Reisen statt Rasen angesagt.

Ein Bulli made in USA

Zumindest nominell für höhere Geschwindigkeiten besser tauglich scheint der ab Ende 1960 erhältliche Chevrolet Corvair Green-

brier. Unter der Leitung von Chevrolet-Chefentwickler Ed Cole entsteht auf der Plattform der Limousine (Car of the Year 1960) dieser mutige Mini-Transporter. Wahlweise mit Pritsche (Pick-Up), als geschlossener Kastenwagen (Corvan) oder mit verglaster Kabine, Window Van genannt – mit bis zu drei Sitzbänken für bis zu neun Passagiere. Das Design des vielseitigen Amis stammt von William I. (Bill) Mitchell. Corvair ist die sprachliche Verbindung aus Corvette und Bel Air, den beiden Bestsellern von GM dieser Dekade. Greenbrier steht für eine lilienartige Stechwinde, die Käufer machen aus der Grünpflanze den „Chevy-Van“ oder noch einfacher „Kombi“. Der kompakte US-Van ist technisch eine Ver-



Aufgeschnitten: Das Aufstelldach offenbart ein Doppelbett mit dünner Matratze

Strafbank: Ins Fahrerhaus passen drei Passagiere, die sich mögen müssen

Wohnlich: Die Couch vorm Kofferraum lädt zum Lümmeln ein





Üppig verglast: Mehr Licht kommt auch beim Original-Samba nicht ins Innere



Heia Safari: Beim T1 Splitwindow gab es ausstellbare Frontscheiben, die Idee hat der Besitzer aufgegriffen



Mehr als Geschwindigkeit und Kilometerstand bietet der Tacho nicht

bindung aus sportlichem Stuttgarter (der 911 wird erst 1963 präsentiert) und geräumigem Wolfsburger Nützing. Ebenfalls luftgekühlt, arbeitet im Corvair Heck ein drehfreudiger Sechszylinder-Boxer mit 2,4 Litern Hubraum, wie ihn frühe Elfer erst ab 1971 haben. Das

war's dann mit den Gemeinsamkeiten. Denn: Chevy Greenbrier ist Amerikas erster Micro-Van mit ordentlich Platz und richtig Bumms an den Hinterrädern. Zum Vergleich: Zu der Zeit baut der bekannte Sportwagenhersteller Porsche im Typ 356 meist 1,6-Liter-Vierzylinder mit 60 oder etwas mehr PS im rundlich-abfallenden Stummelheck. Die Entwickler des Corvair haben also schon in den 1950er-Jahren manche Idee der Zuffenhausener Ingenieure irgendwie vorweggenommen: luftgekühlter Sechszylinder-Boxer mit zunächst 2,4, später 2,7 Litern Hubraum. Auch selbstbewusste Porsche-Kenner erröten da. Wegen der bekannt mäßigen Heizwirkung luftgekühlter Motoren im Winter gibt es bei Chev-

rolet – wie später beim 911 auch– als Option eine Zusatzheizung für 75 US-Dollar Aufpreis, die wie eine teutonische Webasto-Standheizung mit Benzin läuft.

Zeit zum Einsteigen in den türkisblauen Testwagen von 1961: Wie beim Bulli sitzt der Chevy-Fahrer „cab over“, also unmittelbar über den Fronträdern. Im Heck arbeiten anfangs 80 luftgekühlte Pferde, die über ein Dreigangschalt- oder per eigens für die Baureihe entwickeltes Zweistufen-Automat-Getriebe ihre Kraft an die Hinterräder verteilen. Einen vierten Gang gab es später gegen Aufpreis. Die Powerglide-Automatik kostete 250 Dollar und hatte das damals nicht ungewöhnliche Schaltschema RNDL, also



Antrieb: Luftgekühlter Boxer, für Brasilien mit Klimaanlage



Wohnlich: Gegenüber der Couch ist noch Platz für zwei plus Küchenblock



Kleiderschränke direkt neben dem Kinderbett im Heck

Das Cockpit ist spartanisch ausgestattet, wie wir es von VW-Nutzfahrzeugen kennen



Stauraum ist überall, genutzt wird jeder Winkel im Bus





So gut wie geräumig: Rund 4,6 Meter kurz – trotzdem ein richtiges Reisemobil für zweieinhalb Personen.

Rear, Neutral, Drive und Low. Eine Parksperre fehlt, die besorgt die Feststellbremse. Die Vorteile des Greenbrier-Layouts liegen – wie auch beim VW Bulli – auf der Hand: Leichtgängige Lenkung ohne Antriebseinflüsse am Volant, kleiner Wendekreis (12 m), kein Aufheizen des Fahrerhauses durch einen zwischen den Sitzen liegenden Motor, allerbeste Traktion, weil der „schwere“ Motor ja direkt auf der Antriebsachse hinten liegt. Und das Beste: Für den Greenbrier gibt es ab Werk direkt von General Motors sogenannte Camper-Units, und zwar je nach Baujahr unterschiedliche. Für 595 Dollar sind Schränke aus gediegenem Sperrholz, ein Gaskocher sowie eine Spüle mit 40-Liter-Frischwassertank be-



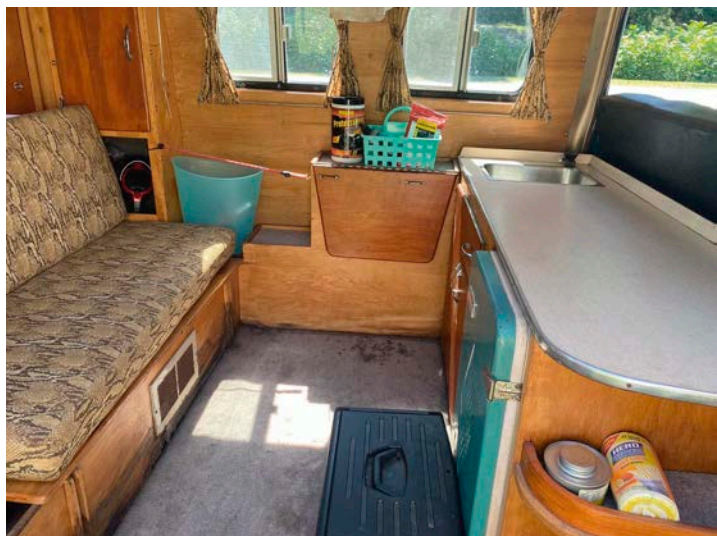
Infotainment. Immer im Blick: der Temperaturhaushalt des Boxermotors

stellbar. Die Möbel kommen von Ocala. Die Firma aus Florida beschäftigt rüstige Rentner, die Schränkchen und Boxen liebevoll zusammenbauen. Den kleinen Kühlschrank (ca. 25 l Volumen) und den Kocher steuert der heute noch im Freizeitmarkt bekannte Out-

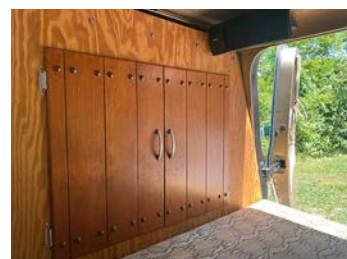
door-Ausrüster Coleman bei. Auf Wunsch sind verschiedene Dachzelte oder sogar ein Aufstelldach à la Westfalia bestellbar. Es heißt im Zubehörhandel „Turtle Top“ und wird von einer glasfaserverstärkten Kunststoffschale abgedeckt. Über zwei Scherenscharniere lässt es sich nach oben fahren und offeriert dann ein Bett für zwei. Darüber hinaus gab es auch feste Dachaufbauten für mehr Stehhöhe. Die Corovanatics, wie sich die Markenfans nennen, informieren auf ihrer Clubseite www.corvair.org umfassend über die Varianten.

Unsafe at any Speed

Ab 1964 gab es für den Kombi noch mehr Hubraum (2,7 Liter) und mehr Leistung, im-



Bett mit Ausblick: Geschlafen wird im Heck über dem Motor



An Bord ist auch ein Kühlschrank. Damals Luxus pur

Rocksolid: Schränke und Einbauten machen einen stabilen Eindruck





**Freundliche Front,
grimmiges Heck,
und reichlich
Raum für Camper.
Auf Wunsch gab
es links auch
noch zwei Türen**

merhin 95 PS. 1965 erschien dann in den USA ein kritisches Buch des Verbraucherschutz-Anwaltes Ralph Nader, in dem ein mit „Unsicher bei jeder Geschwindigkeit“ überschriebenes Kapitel den aus seiner Sicht abenteuerlichen Fahreigenschaften der heckgetriebenen Corvair-Limousine gewidmet war. Das musste der Greenbrier nicht mehr erleben, seine Produktion endete ein Jahr vorher. Bis 1969 wurden noch Limousinen, Coupés oder Cabrios auf Basis des Corvair gebaut, dann war dieses interessante Kapitel amerikanischer Automobilgeschichte vorbei.

Fazit: Nicht nur Fans der Hitparade mit Dieter Thomas Heck werden jetzt vermutlich

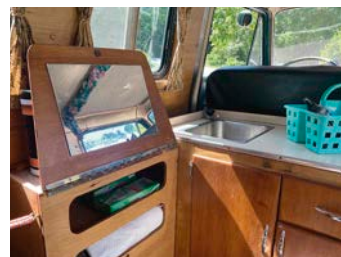
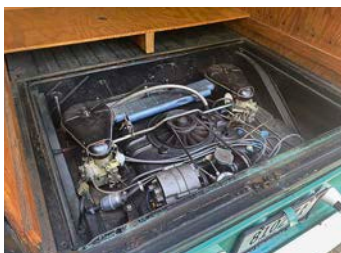
begeistert „Tanze Samba mit mir“ intonieren und laut dazu rufen: Der Samba-Bulli ist das Original und eine echte Ikone. Recht haben sie. Doch wer kann und mag sich solche kostspieligen wie untermotorisierten Ikonen im Alltag heute noch leisten. Frei nach dem Schriftsteller Johannes Mario Simmel – sein bekanntestes Buch erschien ebenfalls 1960 – rufen wir zurück: Es muss nicht immer Samba sein. Und wenn, dann tut es auch der Brasilien-Bulli. Seine Optik und sein Feeling liegen dicht am Original – und die Preise mit gut 30.000 Euro lassen noch einigen Spielraum für einen hochwertigen Campingausbau wie beim Vorbild aus Rheda-Wiedenbrück. Deutlich exotischer hierzulande ist der Che-

vy Corvair. Und eigentlich schon als ein Geheimtipp zu bezeichnen – technologisch wie praktisch. Ein Motor mit einem für die Zeit beachtlichen Leistungsangebot im Heck, der bei Porsche zwar stärker, aber prinzipiell so erst zehn Jahre später im 911 angeboten wird. Dazu ein komplettes Sortiment an Camping-Zubehör bereits ab Werk. Der Greenbrier ist eine schicke Basis für Campingmobile – ausgebaute Modelle liegen in ordentlichem Zustand bei rund 36.000 Euro. Bedeutet im Vergleich zum Samba-Bulli von Westfalia: Doppelt so viel Leistung, weniger als halb so teuer. Das klingt nach einer echten Empfehlung. Egal ob für Facharbeiter oder Führungskräfte.

Wintertauglich: Bett mit Heizung dank Restwärme vom Heckmotor



Unterflur: Der drehfreudige Sechszylinder schlummert im Doppelboden.



Multifunktional: Klappstisch mit Spiegel an der Unterseite

Für die Wartung zwischendurch reicht die Motorklappe (links)

Einstieg: Mit Powerglide-Automatik bleibt Raum für die Beine der Mitfahrer, weil kein Schalt- hebel stört (rechts)





Citroën XM

Volvo 850 T5 R



Opel Omega Caravan 24 V

Audi S6 4,2l



Lancia Thema 3,0



Die neue *Lust am Laster*

Können Sie sich noch an Ihre erste Begegnung mit der Spezies „Kombinationskraftwagen“ erinnern? Vermutlich war es irgendein Handwerker oder Handlungsreisender in der Nachbarschaft, der zur Ausübung seines Gewerbes auf die praktische Version der Limousine schwor. Ford Granada Turnier oder Opel Rekord Caravan hießen die Stars der 70er, und hin und wieder kam ein Passat Variant oder ein Peugeot Familiale hinzu. Bei mir war es ein Ford, der das Image des Kombis prägte. Gefahren wurde er

von einem Handelsvertreter für Wurzelbürsten und Kehrbesen. Farbe Silber, Extras keine und irgendwie unsexy. Motormäßig war das Auto auch nichts Besonderes, ein Vierzylinder. Kurzum ein Auto, das meinem Mitschüler Spott und Häme auf dem Schulhof einbrachte, wenn es um den frühpubertären Vergleich der elterlichen Automobile ging.

Sehnsucht nach was Besserem

Doch irgendwann kamen die Kombis raus aus der traurigen Lastesel-Ecke. Möglicherweise

schon mit dem Ford Granada, denn den gab es auch als 2,8i Ghia mit V6 Power und edlen Sitzbezügen, ganz bestimmt aber mit dem W 123 T-Modell von Mercedes-Benz. Die Schwaben brachten das geräumige Mittelklassemodell nämlich auch mit einem Doppelnockenwellenmotor mit 185 PS heraus. Plötzlich war der Kombi cool, und die Zielgruppe änderte sich. Architekten, Ärzte und Wohlstandsbürger mit viel freier Zeit orderten den Schwabenlaster. Nicht selten in edlem Silber mit grüner Colour-Verglasung und schwar-



Mercedes-Benz E 320 T

Honda Accord Aerodeck



Mitsubishi Sigma 3,0 V6 24

BMW M5 touring



Volkswagen Passat Variant



Kombinationskraftwagen, früher nur Mittel zum Zweck, wurden in den 90er-Jahren zu Trendsettern der automobilen Gesellschaft. Kaum ein Hersteller, der nicht ein sportliches Kombimodell im Programm hatte. Inzwischen wurden sie abgelöst von den SUV, bleiben aber als Youngtimer begehrte Traumwagen

Text: Sven Jürisch • Fotos: Hersteller, Sven Jürisch, Kai-Uwe Knoth

zem Leder. Merke: So ein Kombi kann auch nobel sein.

Laster ohne Limit

Mitte der 80er hatten dann auch andere Hersteller den Bogen raus und sprangen auf den Zug der Edelkombis auf. Audi platzierte den 200 turbo quattro avant für ski-begeisterte Familien, Volvo verbaute den Turbolader, um die bis dato müden Kombis schnell und exklusiv zu machen, während bei Volkswagen der Passat Variant plötzlich mit Fünfzylinder und Allrad-

antrieb zum Spitzenmodell der Marke mutierte. Doch das war nicht genug. Audi setzte mit dem 220 PS starken Audi 200 avant 20V die nächste Duftmarke. Ein Auto mit reichlich Platz (zur Not für sieben Personen), rund 240 km/h schnell, dazu mit Allradantrieb. Fern, flott, gut, schien das Motto. Plötzlich wollte jeder einen rasanten Kombi, und sei es nur, um den Einkaufskorb stilsicher zu verstauen. Selbst vor dem Einsatz auf Rundstrecken schreckten die Hersteller als imagebildende Maßnahme nicht zurück, wie Volvo mit dem 850 T5 R bewies.

Ende einer Ära

Der Boom der Kombis ist vorbei. Konnten die MPV-Mobile den Edellastern kaum etwas anhaben, so lässt das riesige Angebot an SUV-Modellen die Kunden den Kombis die kalte Schulter zeigen. Immer mehr Modelle verschwinden aus dem Angebot. Was bleibt, ist die Flucht in die Vergangenheit der 90er. Denn die im Verhältnis zu den aktuellen SUV-Neuwagenpreisen geradezu lächerlichen Gebrauchtwagennotierungen machen wieder Lust auf die schnellen Laster von einst.



Mit dem S6 gehörte Audi zum Jetset der Auto-gesellschaft

Audi S6 4,2l Avant Edler Skilift

Mit dem Audi S6 Avant legte Audi ab Mitte 1994 in Sachen Nobelkombi noch einmal richtig nach. Zuvor war das Modell noch als Audi 100 S4 in turbo- und V8-Version an den Start gegangen und hatte viele Kunden von der Kombination aus Kombi, starkem Motor und Allradantrieb überzeugt. Allerdings gab es da den V8-Motor mit 4,2 Litern noch nicht in der Kombination mit dem Automatikgetriebe. Im S6 löste die-

se Version dann einen regelrechten Boom aus. Vor allem in den Alpenländern orderte man den Kombi, der bis auf die breiten vorderen Kotflügel so aussah wie der 2,0 Liter Audi A6 vom Nachbarn.

Wer aber Platz nahm auf den Recaro-Sportsitzen und auf die modisch weiß hinterlegten Instrumente blickte, dem wurde schnell klar, dass in diesem A6 reichlich Leistung vorhanden war. Der 2,2 Liter Fünfzylinder turbo brachte es auf 230 PS, die allerdings in dem schweren Auto nicht so richtig zur Geltung kamen. Deshalb wählte die Mehrzahl der Kunden den 4,2 Liter V8. Leise und kultiviert ging es so Richtung Engadin und die Fahrt

wurde auch nicht durch schlechtes Wetter gebremst. Der S6 4,2l hatte mit dem obligatorischen Allradantrieb „quattro“ jede Menge Traktionsreserven. In Sachen Kofferraum sah es nicht ganz so gut aus, denn richtig üppig war der mit Velours ausgekleidete Laderaum nicht. 1997 lief der letzte S6 vom Band, und bis heute ist der Youngtimer ein alltagstauglicher Spaßkombi.

MOTOR:

4.172 ccm, 290 PS bei 5.800 U/min,
400 Nm bei 4.000 U/min, Vmax 247 km/h,
0-100 km/h in 7,3 s

BMW M5 touring (E34) Diskreter Charmeur

BMW und Kombi? Bei dieser Vorstellung grauste es die Fans der Marke noch bis in die 80er-Jahre. Das mit dem Dieselmotor war ja schon Zumutung genug, doch es kam noch schlimmer. Im E 34 bot BMW plötzlich Kombi und M-Technik zugleich. Verrat, wetterten die einen, cooles Auto, lobten die anderen. Der M5 touring, äußerlich so diskret unauffällig wie ein 520i, war nicht unumstritten.

Für Transporte fast zu schade:
BMW M5
touring



Doch wer den seinerzeit sportlichsten Fünfer bewegte, war begeistert. Der aus dem BMW M1 weiterentwickelte Vierventil-Sechszylinder (S38B38) lieferte 340 PS über ein Sechsgang-Handschaltgetriebe an die Hinterachse und bot darüber hinaus, trotz aufwendigster Vierventiltechnik und Hochdrehzahlkonzept, die volle Alltagstauglichkeit eines Großserienprodukts. Dabei wurden die M5 touring von der M GmbH in kleinster Stückzahl von Hand

aufgebaut. Lediglich 891 Fahrzeuge wurden zwischen 1992 und 1995 gefertigt; damit dürfte dieser Kombi zu den exklusivsten auf der ganzen Welt gehören.

MOTOR:

3.795 ccm, 340 PS bei 6.900 U/min,
400 Nm bei 4.750 U/min, Vmax 250 km/h,
0-100 km/h in 5,9 s

Als Kombi ist der
Honda kaum zu
bezeichnen



Honda Accord Aerodeck Kombi- sportler

Ein Honda Accord taugte eigentlich bislang nicht dazu, die Begeisterung der Youngtimer-Fans zu wecken. Doch es gibt mit dem Aerodeck eine Version, die mit ihrem ungewöhnlichen Konzept und den Schlaf-

augen durchaus das Interesse der Szene auf sich lenken kann. Das liegt vor allem am Design, denn anders als die anderen Kombis ist dieser ein Zweitürer. Dazu besitzt er eine weit in das Dach hineingezogene Heckklappe und eine (leider) sehr hohe Ladekante. Vom Typ her eher ein Shooting Brake, doch das wollte Honda damals nicht so sehen. Ein Kombi war es aber auch nicht, und schon gar nicht für Familien geeignet. Wie auch immer, heute macht der Honda Spaß, nicht zuletzt wegen seiner inzwischen rar gewordenen Klappscheinwerfer. Die Motorisierung ist zwar unspektakulär, doch lassen die 122 PS den Honda noch immer munter im Verkehr mitschwimmen. Wer also keinen echten Kombi braucht, bekommt hier einen ungewöhnlichen Youngtimer.

MOTOR:

1.932 ccm, 122 PS bei 5.500 U/min,
165 Nm bei 5.000 U/min, Vmax 193 km/h,
0-100 km/h 9,5 s

Im XM Break
kann man zu
Not auch eine
Nacht im
Kofferraum
schlafen



Citroën XM 3.0 V6 24 V Break Pausenraum

Für alle, die es exotisch, mögen hat Citroën mit dem XM Break etwas Passendes im Programm. Das Spitzenmodell der bis ins Jahr 2000 gebauten XM-Baureihe ist für viele der letzte echte Citroën, besitzt er doch mit seiner Hydropneumatik das markentypische Schwebefahrwerk. Dazu kommt im Fall der Topversion dann noch ein V6-Motor, der sich sehen lassen kann. Der 3,0 Liter hat 24 Ventile und 190 PS. Gekoppelt mit der Vierstufenautomatik ergibt das einen schnellen und komfortablen Gleiter, der in der „Break“ genannten Kombiversion zu Ruhepausen im riesigen Laderaum einlädt. Wer lieber Weinkisten einladen will, kann das auch, denn dank serienmäßiger Niveauregulierung zeigt sich der Citroën von Schwerlast unbeeindruckt. Anders der Besitzer, der bei Defekten des Franzosen unruhig werden dürfte. Für die Spitzenversion gibt es an entscheidenden Stellen Ersatzteil-Engpässe. Vielleicht der Anlass für eine Frankreich-Reise, um gebrauchte Ersatzteile einzukaufen. Platz dafür hat der XM Break jedenfalls genug.

MOTOR:

2.946 ccm, 190 PS bei 6.000 U/min, 267 Nm bei 4.500 U/min,
Vmax 225 km/h, 0-100 km/h 10,7 s

Mitsubishi Sigma Kombi 3000 V6 Unbekannte Größe

Mitsubishi hatte schon mal bessere Tage, zumindest hierzulande. Mitte der 90er waren die Japaner auch in Deutschland noch gut unterwegs, was sie dazu brachte, mit dem Sigma ein Auto in der Oberklasse anzubieten. Der Erfolg der Limousine blieb aus, und auch der später nachgereichte Kombi vermochte daran nichts zu ändern, obwohl er objektiv betrachtet ein interessantes Auto ist. Der V6 Vierventiler macht mit 170 PS viel Freude, und für die große Reise hat der Mitsubishi Sigma schon mal geübt, denn gebaut wurde er in Australien. Wer hierzulande an dem ungewöhnlichen, aber eher unauffälligen Kombi Interesse hat, muss lange suchen und sich auf eine wenig erfreuliche Ersatzteilsituation einstellen. Denn für die meisten Anbieter ist der Sigma auch heute noch eine unbekannt-Größe, und wenn es Teile gibt, sind diese teuer.

MOTOR:

2.972 ccm, 170 PS bei 5.500 U/min, 248 Nm bei 3.000 U/min,
Vmax 210 km/h, 0-100 km/h 9,6 s



Der Sigma ist
praktisch und geräumig

Das Design des Lancia ist bis heute aktuell



Lancia Thema 3.0 V6 12 V Italienische Sehnsucht

Bambini, Kinder also, fasst der Lancia Thema Station Wagon reichlich. Der von Pininfarina gestylte Luxusliner mit den charakteristischen Edelstahlblenden auf der Basis der ersten Thema Limousine bietet bei Bedarf Platz für sechs und einen Fahrer. Zwei von ihnen genießen den Ausblick der Fahrtrichtung entgegengesetzt von einer ausklapp-

baren Bank im Kofferraum. Dort herrscht bei Einsatz des V6-Motors vermutlich gespenstische Ruhe, denn das Aggregat, zunächst der berühmte Europa V6, wurde ab 1992 durch ein Alfa-Romeo-Pendant ersetzt, welches speziell auf die anspruchsvolle Kundschaft von Lancia abgestimmt wurde. Mit 174 PS ist der Lancia Thema im Mittelfeld der sportlichen Kombis angesiedelt, doch der elegante Italiener soll auch eher zum Reisen denn zum Rasen animieren. Die fortlaufende Überarbeitung macht speziell die dritte Serie zum Geheimtipp. Optisch erkennt man diese Modelle an den tief liegenden Leuchten-Einheiten in der Stoßstan-

ge. Das Interieur verwöhnt mit wohlriechendem Poltrona-Frau-Leder (LX-Version) und Holz und sogar die verbaute Elektronik funktioniert. Was bleibt, ist die etwas eigenwillige Sitzposition hinter dem Lenkrad und die Tatsache, dass eigentlich niemand so wirklich weiß, wo und wie man für einen Lancia Thema in Zukunft noch Ersatzteile bekommen soll.

MOTOR:

2.959 ccm, 171 PS bei 5.500 U/min,
245 Nm bei 4.500 U/min, Vmax 210 km/h,
0-100 km/h 8,6 s



Einen Omega A findet man heutzutage nur selten



Opel Omega Caravan 3,0i 24 v Blitzschnell geliefert

Ein Opel Omega A ist in der Caravan-Version sicher nicht geeignet, im Reigen der edlen Youngtimer-Kombis mitzuspielen, oder vielleicht doch? Klar, es gab ihn nicht mit dem Lotus-Motor wie die Limousine, doch eine kleine aber feine Kundschaft orderte den Omega Caravan zu Beginn der 90er mit dem modernisierten Reihensechszylinder samt Vierventilzylinderkopf. Ganz ohne aufdringliche Spoiler

kam der edle Rüsselsheimer für satte 60.100 DM zum Kunden, der bei seinen Geschäftspartnern eben nicht mit dem T-Modell vorfahren konnte oder wollte. Hat er etwas verpasst? Eigentlich nicht, denn der Opel ist geräumig, hat ein perfektes Fahrwerk mit einer Multilink-Hinterachse samt Niveauregulierung, und der Sechszylinder in seiner letzten Ausbaustufe ist ein gelungenes Stück Motorentechnik. Hat

der Rüsselsheimer dann noch Leder und allerlei elektrische Spielereien an Bord, kann man es sich gutgehen lassen. Kleine Hürde zum Schluss: Omega A rosteten leider ziemlich gut, was auch den niedrigen Bestand an Caravans mit dem Top-Motor dezimiert haben dürfte. Doch: Wenn einer angeboten wird, zugreifen!

MOTOR:

2.969 ccm, 200 PS bei 6.000 U/min,
265 Nm bei 3.600 U/min, Vmax 230 km/h,
0-100 km/h ca. 8,0 s

Daimler Benz E 320 T Das Original

Mit dem renovierten W 124 T-Modell versuchte Mercedes ab Herbst 1992 mit der erstarkten Konkurrenz auf dem Markt der Lifestyle-Kombis mitzuhalten. Zahlreiche Detailänderungen und neue Motoren machten die nun als E-Klasse auftretende Baureihe



Bis heute ist das T-Modell ein echtes Universalauto

he moderner. Das Spitzenmodell war fortan der E 320 T mit dem 3,2 Liter Reihensechszylinder und Vierventiltechnik. 220 PS waren klassengerecht, wobei die Kunden eigentlich etwas Nachschlag erwartet hatten, schließlich gab es die Limousine als E 500 mit V8 und 320 PS. Doch Mercedes ließ sich nicht erweichen. Das T-Modell blieb der gediegene Gleiter und musste die teilweise deutlich erstarkte Konkurrenz ziehen lassen. Auch Allradantrieb gab es für den E 320 T keinen. Wer den wollte, dem blieb nur die Kombination mit dem 180 PS 3,0 Liter Zweiventiler. Beschränkung auch im Innenraum des W 124 T, denn das Raumkonzept bot deutlich weniger Platz als die Konkurrenz. Und am Ende stand ein stattlicher Preis für den Beinahe-Oldtimer auf der Rechnung. 82.000 DM kostete ein nackter E 320 T und war damit deutlich teurer als die Mitbewerber, was seine Verbreitung auf das gut situierte Klientel der Walmdachsiedlung begrenzte. Für die Eroberung der sportlich-dynamischen Zielgruppe war dann ab 1996 das Nachfolgemodell W 210 zuständig.

MOTOR:

3.199 ccm, 220 PS bei 5.500 U/min,
310 Nm bei 3.750 U/min, Vmax 225 km/h,
0-100 km/h ca. 8,6 s



IGNISHION und OLEIN Performance-Boost zum Einfüllen!



Kraftstoffeinsparung von bis zu 20%
Ein zu 100% organisches Produkt
Saubere Verbrennung
Ruhiger Motorenlauf
Höhere Motorenleistung
95% weniger Rußausstoß
Motorreinigung
Niedrigere Wartungskosten

Die Optimizer zum Einfüllen für deutlich **weniger NOx**, **weniger CO₂**, **weniger Feinstaub** und spürbar **geringeren Kraftstoffverbrauch!**

Verbessert die Qualität Ihres Motoröls (kann die Zeitspanne erneuten Ölwechsels verdoppeln)
Verlängerte Lebensdauer des Motors

Der Motor wird geschmeidiger im Lauf
Einsparungen bei der Wartung



IGNISHION 250 ml 34,97 €

250 ml ausreichend für 2500 Liter Kraftstoff

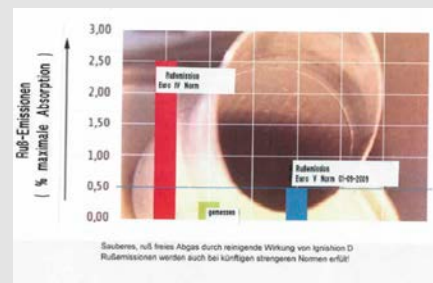
OLEIN 250 ml 29,97 €

SAE 10W-60 – API SJ/CF
ACEA A3/B3 (EG) 1272/2008

Beides zusammen kaufen und sparen 59,97 €

Über 5 Millionen Testkilometer!

Geeignet für PKW und LKW, Privatpersonen und Firmen



Bei 20.000 km pro/Jahr mit 3,0 TDI VW Touareg – 200 Liter Diesel sparen mit Olein und Ignishion.
(reeller Verbrauch 10,3 Liter /100 km.)

Kraftstoffeinsparung mit Olein und Ignishion ca. 10%

erhältlich bei **amazon.de**



eMPa-Innotec GmbH
Gewerbegebiet Keltenweg 23
66636 Tholey-Theley
Fon: +49 (0) 6853 – 9618930

<https://www.empa-innotec.de/Optimizer-Shieer>



Gelbe Gefahr.
Wer den Volvo
im Nacken hat,
räumt besser
die Spur

Volvo 850 T5-R

Schnelle Lieferung

Gut Ding will Weile haben, heißt es. Oder doch Eile? Im Fall des Volvo 850 T5-R passt beides, denn der schnelle Schwede kam 1994 als Nachzügler in das Volvo-Programm, um dann abzuräumen. 1.975 gelbe und 3.025 schwarze Kombis verkaufte Volvo zur eigenen Überraschung. Die 500 dunkelgrünen Autos aus der finalen Sonderserie nicht mitgerech-

net. Was war das Geheimnis des Erfolgs? Vor allem der bärenstarke Fünfzylinder im Bug, der es dank Turbolader und Ladeluftkühlung auf 240 PS im Serienzustand brachte. Dass die Vorderräder beim Einsatz der 330 Nm bisweilen überfordert waren, störte die Fans des schnellen Schweden nicht. Und obwohl es den T5-R auch als Limousine gab, ging Volvo mit dem Kombi im Rennsport an den Start. Die Volkos waren 1994 dabei so erfolgreich, dass für das Folgejahr eine Reglementänderung die Konkurrenz vor dem Überflieger bewahrte. Auf der Straße halfen die Rennsport-Erfolge dem Image von Volvo. Mit dem T5-R war die

Marke plötzlich interessant für Um- und Aufsteiger. Da half es auch, dass der Fünfzylinder als extrem zuverlässig galt und die Volvo-850er-Basis ein gut verarbeitetes Automobil war. Wie viele der extravaganten Renner überlebt haben, ist nicht übermittelt, doch wenn einer zum Verkauf steht, wird der Motor kaum kalt, bevor der neue Besitzer einsteigt.

MOTOR:

2.319 ccm, 240 PS bei 6.000 U/min,
330 Nm bei 3.000 U/min, Vmax 245 km/h,
0-100 km/h ca. 6,9 s



Die Faceliftmodelle gibt
es auch mit dem VW-Allrad-
antrieb „syncro“

Volkswagen Passat VR6

Raumwunder mit Sechs-Appeal

Das es einmal ein Passat Variant in die Riege der Lifestyle-Kombis schaffen würde, war vermutlich selbst den VW-Obernen nicht ganz geheuer, als sie 1992 den ersten eignen Sechszylinder-Motor in das Spitzenmodell des Herstellers einbauten. Der V-Sechszylinder

verfügt über eine Spreizung von 15°, was dem Zylinderblock nahezu die Form und die Baulänge eines Vierzylinder-Reihenmotors gibt und die Verwendung eines gemeinsamen Leichtmetallzylinderkopfs ermöglicht, in dem die beiden oberliegenden Nockenwellen lau-

fen. 2,8 Liter und 174 PS lauten die Eckdaten und damit geht so ein Passat Variant schon recht ordentlich. Denn anders, als beim Motor, hat sich VW bei dem Rest des Autos für weniger aufwendige und damit leichte Lösungen entschieden. So bleibt beim Fahren nach kurzer Zeit der Eindruck von Gediegenheit auf der Strecke, der Fahrspaß dagegen nicht. Die Seilzugschaltung macht Spaß, der Sound auch, und wer es darauf anlegt, kann mit dem VR6 Passat richtig schnell sein. Es gibt ihn auch mit Vierstufen-Automatik aber das ist nicht zu empfehlen, denn damit wird der VW zum Säuer. In seiner letzten Ausbaustufe bekommt der Passat ab 1994 einen Kühlergrill und als Allradversion mehr Hubraum und 16 zusätzliche PS. Ein solcher Variant syncro, vielleicht noch mit Ledersitzen und Klimaanlage, besitzt dann auch den Se(x)chs Appeal, den man sich von einem Spitzenmodell wünschen würde.

MOTOR:

2.792 ccm, 174 PS bei 5.800 U/min,
235 Nm bei 4.200 U/min, Vmax 218 km/h,
0-100 km/h ca. 8,8 s



Termine Route 66 in L. A.
(Landkreis Aurich):

Cabrio: 03. - 05.05.2024
26. - 28.07.2024
Oldtimer: 28. - 30.06.2024
16. - 18.08.2024

Außerdem für alle:
Ostfriesland und Niederlande
11. - 16. 08. 2024

Oldtimertour von Frauen für Frauen:
07. - 11.08. 2024



Ostfriesland
erfahren

Touren zu den schönsten
Zielen in und um Ostfriesland

★ RINGHÖTELS
★
★
★
★
Köhlers
Forsthaus
Hier fühl ich mich wohl!



Hotel Köhlers Forsthaus
1. Oldtimerhotel in Ostfriesland
Frank Köhler e.K.
Hoheberger Weg 192
26605 Aurich-Wallinghausen
Tel. 04941-1792-0
hotel@koehlers-forsthaus.de
www.koehlers-forsthaus.de



Der Lancia H.P. Executive war dank des Kompressor-Motors auch technisch Avantgarde. Das Design polarisiert



Leider blieb der gelungene Lancia Olgiata auf Basis des Gamma Coupe ein Einzelstück.



Der Aston Martin DB5 Shooting Brake ist ebenfalls exklusiv. Nur zwölf Fahrzeuge entstanden beim Karosseriebauer Radford

Schön *kombiniert*

Ein Kombi oder doch ein Coupé? Wer sich mit dem Thema Shooting Brake beschäftigt, gerät ob der Fahrzeugkategorie ins Grübeln. Dabei ist die Lösung einfach, denn diese rare Fahrzeug-Gattung ist eine luxuriöse Mischung aus beidem. Volvo 1800 ES und Lancia Beta H.P. Executive sind zwei schöne Beispiele

Text: Sven Jürisch • Fotos: BAT, Hersteller, Marco Appugliese

**Immer noch das Paradebeispiel
in Sachen Shooting Brake: Volvos
Schneewittchensarg von 1973**



**Aus heutiger Sicht vielleicht weniger elegant, dafür ein
Original. Shooting Brake von Rolls-Royce von 1933**



**Noch ein Prototyp zum Thema Shooting Brake. Der Fiat
Maremma auf Basis des 130 ging nicht in Serie**

SUV, immer nur SUV. Diese Fahrzeuggattung scheint hierzulande alle anderen zu verdrängen. Formschöne Coupés? Lohnen den Aufwand nicht, zu wenig Absatz, zu geringe Marge. Ein schickes Cabrio? Nur noch auf Basis des SUV. Und was ist mit der Limousine? Allenfalls ein Auslaufmodell. Einzig der Shooting Brake findet sich hin und wieder in den Preislisten der Hersteller. Allerdings ohne dass diese wirklich zu wissen scheinen, worum es sich bei einem Shooting Brake handelt. Sind die meisten dieser Exemplare doch mit vier Türen ausgestattet und ohne die Eleganz der früheren Modelle. Klingt gut in der Werbung, so ein englischer Begriff. So nach Schießen, gefolgt von einer Pause.

Aufklärung tut Not

Entstanden ist die Fahrzeuggattung Shooting Brake in den 1920er-Jahren, als Geländewa-

gen noch für das Gelände und Limousinen für die besseren Herrschaften waren. Ziel war es, ein kombiniertes Mobil für die Kunden bereitzustellen. Einerseits für den Transport von Hunden und Waffen mit ländlichem Touch, andererseits ein Fahrzeug, mit dem man sich später am Tag noch standesgemäß in der Stadt bewegen konnte, ohne sich blamieren zu müssen. Rolls-Royce war einer der ersten Hersteller der neuen Fahrzeugklasse. Der Rolls-Royce 20/25 Shooting Brake aus dem Jahr 1933 entstand aus einer Limousine. Später zogen die US-amerikanischen Hersteller nach, wie etwa Chevrolet mit dem Nomad von 1955. Die Gesellschaft merkte auf, und es entstanden weitere Modelle mit Platz für zwei und einer Heckklappe. Dazu setzte sich ein leicht schräg nach hinten abfallendes Dach als Erkennungsmerkmal durch. Feine Optik an einem feinen Auto. Der Shooting Brake

mutierte plötzlich zum It-Piece der eleganten Individualgesellschaft.

Europa zieht nach

In den 60er- und 70er-Jahren schwappte die Welle der Shooting Brakes nach Europa. Der 1960er Sunbeam Alpine Shooting Brake, aber auch von der Karoserieschmiede Harold Radford gefertigte Umbauten der Aston-Martin-Modelle DB5 (1965), DB6 und DBS lockten die Kunden. In Italien versuchte sich Fiat am 130 Maremma, Lancia schuf den von Pininfarina eingekleideten Gamma Olgiata (1982), und in Frankreich hatte Peugeot mit dem 504 Riviera einen Eyecatcher auf Messen. Leider blieb es bei den Studien. Umso schöner, dass es in der Mittelklasse Serienmodelle gab. Zwei von ihnen, den Volvo 1800 ES Schneewittchensarg und den Lancia Beta H.P. Executive Volumex, stellen wir vor.



Volvo 1800 ES Shooting Brake

Deutlich eleganter als das Coupé kam das großzügig verglaste ES-Modell von Volvo daher. Die Kunden liebten diesen Stil



Die Modellbezeichnung gaukelt dem Betrachter einen 1800er vor. Der Vierzylinder war aber tatsächlich ein 2,0 Liter



So wurde das Reisen zum modischen Ereignis. Im Volvo 1800 ES war es fast Pflicht, hochwertiges Gepäck zur Schau zu stellen

Andere Ansichten

Volvo wäre wohl nicht so eine Stil-Ikone der 70er- und 80er-Jahre geworden ohne seinen Schneewittchensarg. Das Auto entstand eigentlich aus der Not heraus, nämlich als die Schweden den lahmdenden Verkauf der 1800er-Baureihe mit einem Facelift anzukurbeln gedachten. Bei leeren Kassen durfte die Auffrischung des Coupé – entworfen 1957 von Pelle Petterson und seit 1961 auf dem Markt – nicht zu teuer ausfallen.

Volvo-Direktor Gunnar Engellau musste also auf die Kosten sehen. Deshalb kam ihm die Idee von Jan Wilsgaard, dem früheren Chef-Designer der Marke, sehr gelegen, das neue Modell an den populären Shooting-Brake-Stil des Aston Martin anzulehnen. Warum nicht das Flair der Oberklasse in die Mittelklasse transportieren, zumal es ein solches Auto noch nicht gab.

Begrenzter Nutzwert

War Volvo bis dato bekannt für praktische Autos, so stellte der 1800 ES, den die Schweden 1971 präsentierten, ein reines Luxusauto für zwei dar. Die Kabine entsprach in weiten Teilen der des Coupé, nur dass hinter den Vordersitzen eigentlich der mit Velours ausgekleidete Laderaum begann. Rücksitze gab es zwar, doch letztlich waren die nur für Kinder geeignet. Wofür sollte so ein Auto gut sein, fragte sich der eher biedere und an Praxistauglichkeit orientierte Volvo-Kunde, und die Antwort von Volvo kam prompt. Der 1800 ES war gedacht für das schöne Leben. Für die Einkäufe, für den Hund und möglicherweise für etwas Golfgepäck. In die gläserne Vitrine passte bei einem Volumen von 1.020 Litern so einiges hinein. Und damit jeder sehen konnte, was gerade transportiert wurde, verzichteten die Schweden auf eine Laderaumabdeckung.

Sollten doch die Nachbarn ruhig mitkriegen, was man sich da wieder Schönes zugelegt hatte. Wer mochte, konnte mit einem zusätzlichen Dachgepäckträger noch ein Surfboard auf den eleganten Schweden schnallen, ganz so wie es schon die Studie Volvo „Beachcar“ (Chassis-Nr. 183451.026143), aufgebaut im Jahr 1967 von Coggiola, vorgemacht hatte. So präsentierte Volvo das Auto dann auch in der Werbung. Ein Lifestyle-Gefährt der frühen 70er, vorwiegend an schönen Orten und mit attraktiven jungen Frauen in Freizeitmosphäre abgelichtet.

Solide Technik

War die Karosserie des Volvo 1800 ES auch extravagant, die Technik war es umso weniger. Volvo blieb bei dem bewährten 2,0-Liter-Grauguss-Vierzylinder mit unten liegender Nockenwelle und einem Ventiltrieb über



Gediegen gewinnt die Wahl. Der Arbeitsplatz im Volvo war so schick wie das ganze Auto

Ein Großteil der Volvo 1800 ES wurde nach Amerika exportiert. Daher bekamen die Schalter eine englische Beschriftung



Die Fondsitze hatten hauptsächlich Alibigründe. Sie passten nur für Kinder



Heutzutage passt hier ein edles Rennrad genauso gut hinein wie das Modell des Architekten



Im schön verkleideten Gepäckraum verbietet sich der Transport von Farbeimern

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Volvo, Schweden (S)
Karosserie	2-türiges Kombi-Coupé, Stahl
Motor (Benzin)	R4, Einspritzung, vorne längs
Hubraum (ccm)	1.986
Leistung (PS)	125 bei 6.000/min
Drehmoment (Nm)	173 bei 3.500/min
Getriebe	4-Gang-Getriebe, manuell mit Overdrive
Antrieb	Hinterradantrieb
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern; Schraubenfedern; Stoßdämpfer; Stabilisator
Fahrwerk hinten	Starrachse mit Schraubenfedern
Reifen / Felgen	185/70 HR15 auf 5½x 15
Bremsen (v / h)	Scheiben / Scheiben
0-100 km/h (s)	10,8
Vmax (km/h)	180
L x B x H (mm)	4385 x 1700 x 1280 mm
Gewicht (kg)	1.180
Verbrauch (l/100 km)	ca. 12
Bauzeit (Modell)	1971-1973
Stückzahl (Modell)	8.077
Neupreis (DM)	26.150 (1972)
Marktwerte (Euro)	2: 34.100
Zustand	3: 24.100 4: 12.700



Stoßelstangen und Kipphebeln, renovierte ihn ein wenig mit einer Bosch-D-Jetronic-Einspritzung und vertraute ansonsten darauf, dass seine 125 PS den Kunden wohl genügen würden. Im Land der begrenzten Geschwindigkeiten ging die Rechnung auf. Da genügte auch das einfach konstruierte Fahrwerk mit seiner hinteren Starrachse. Die meisten 1800 ES gingen in den Export nach Nordamerika, während die Europäer sich weder für die Karosserieform noch für ein Coupé mit einem einfach konstruierten Vierzylinder in diesem anspruchsvollen Preissegment so richtig erwärmen konnten. Immerhin sollte das Auto hierzulande weit über 25.000 DM kosten, ein Preis, für den die Gattin im Walmdachbungalow sich dann doch lieber einen BMW oder Mercedes gönnte. Die Kunden, die sich in den 1800 ES verliebten, konnten allerdings sicher sein, Qualität zu bekommen. Denn die simple Technik hatte auch ihr Gutes, sie hielt nahezu ewig, zumal der Charakter des Volvo auch nicht zu materialmordender Fahrweise einlud. Verschärfte Abgas- und Sicherheits-

bestimmungen im Hauptabnehmerland USA führten im Sommer 1973 zum Aus von Coupé und Shooting Brake, von dem am Ende gerade einmal 8077 Stück verkauft werden konnten.

Heute ein König

Nach seinem Produktionsende dümpelte der „Schneewittchensarg“, wie der Volvo wegen seines gläsernen Hecks genannt wurde, auf den Gebrauchtwagenhöfen vor sich hin. Erst gegen Mitte der 1980er-Jahre besann man sich auf den Chic des Schweden. Die wenigen in Deutschland verkauften Autos wurden restauriert und durften fortan oft als Accessoire für Freiberufler dienen. Die Botschaft im Volvo 1800 ES ist bis heute eindeutig: Man hat Stil und führt dies auch gerne vor. Zudem passt das Auto bis heute gut in die Zeit und ist quasi für jedes Alter des Besitzers geeignet. Ein Volvo 1800 ES funktioniert für den 20-jährigen Studenten auf dem Weg zum Strand genauso wie für den 50-jährigen Architekten beim Kundenbesuch. Das kann sonst nur ein Golf. Dazu eignet er sich durch seinen Laderaum auch prima für Hobbys jedweder Art. Dass Volvo sich (trotz chinesischer Eigentümer) zu einer Trendmarke entwickelt hat, daran ist sicher der 1800 ES aus den Siebzigern nicht ganz unschuldig. Gilt er doch bei vielen immer noch als das Kultauto der Marke.

Fazit: Der Volvo 1800 ES ist das wohl bekannteste Paradebeispiel für einen Shooting Brake. Bis heute sorgt der Schwede für neidvolle Blicke und dürfte als einer der Traumwagen in die Markengeschichte eingegangen sein.



Lancia Beta H.P. Executive Volumex

Mit dem H.P. bot Lancia ein weiteres Modell der Beta-Baureihe an. Der Erfolg war bescheiden

Identitätskrise

Den Lancia Beta HPE Volumex einzuordnen, ist ein wenig schwierig. Einerseits ist sein Heckabschluss für den eines Shooting-Brake-Modells zu schräg, andererseits schob Lancia selbst der Klassifizierung als Coupé schon damit einen Riegel vor, indem mit dem Beta Coupé noch ein eigens so benanntes Modell an den Start ging. Und dann gab es unter der Modellbezeichnung Beta Monte Carlo auch noch ein zweisitziges Mittelmotor-Coupé. Typisch Lancia, gefangen in der Vielfalt des Besonderen.

Baureihe mit Potenzial

Start des offiziell als „Kombi Coupé“ bezeichneten H.P. war im Frühjahr 1975, drei Jahre nach der Berlina-Version der Baureihe. Lancia hatte, um Geld zu sparen, das Auto auf der Basis des bisherigen Coupé entwickelt und somit war es bis hin zur B-Säule mit diesem identisch. Inspiriert war der Entwurf von den Ideen des Designers Tom Karen und dem britischen Hersteller Reliant, wo mit dem Scimitar GTE eine Blaupause für viele spätere Shooting-Brake-Entwürfe entstand. Die Anleihen beim Volvo 1800 ES sind unübersehbar. Zunächst gab es den H.P. Executive mit den einfachen Motoren der Beta-Baureihe. Die 1600- und 1800-Aggregate wurden im Laufe der Bauzeit durch den 2,0 Liter ersetzt. Der übliche Vergaser verschwand dann 1981,



Weil es schon ein Beta Coupé gab, beschrieb Lancia den H.P. als „Kombi Coupé“. Den Begriff „Shooting Brake“ vermieden die Italiener in den 80ern

und auch die Bezeichnung änderte sich. Aus dem HPE wurde ein H.P. Executive, der fortan über eine Einspritzanlage verfügte.

Sonderling mit Gebläseantrieb

1983 dann das Große Finale. Der 2,0 Liter bekam einen Kompressor aufgesetzt und mutierte so zum Spitzenmodell der Baureihe, allerdings ohne Einspritzung. Ein Doppelvergaser musste für die 135 PS genügen. Damit lief der Volumex, wie Lancia die Kompressormodelle nannte, stattliche 200 km/h und

löste so den Sportwagenanspruch ein. Für einen Zweiliter waren aber auch die im Alltag wichtigen Elastizitätswerte bemerkenswert. Der Kompressor-Motor verhielt sich darüber hinaus wie ein zuverlässiger Großserienmotor. Und wäre nicht der hohe Verbrauch gepaart mit dem viel zu kleinen Tank gewesen, hätte sich der Lancia als echter Langstreckenwagen etablieren können. Vielleicht lag die hohe Standfestigkeit des Aggregats an der umfangreichen Entwicklung. So wurde die Verdichtung herabgesetzt, die Kolben



Der Kompressormotor war eine Lancia-Spezialität. Leider durstig und schwer zu warten

Um die wuchtige C-Säule zu kaschieren, verwendete Lancia Kunststoffblenden



Das Fahrwerk bot Einzelradaufhängung vom Typ MacPherson an allen vier Rädern

Dank seiner Tiefe geriet der Kofferraum üppig und machte den Lancia zum idealen Urlaubswagen



neu konstruiert. Nockenwellen mit verändertem Nockenhub und anderen Ventilüberschneidungen sowie natriumgekühlte Ventile gelangten ebenso zum Einsatz wie ein geändertes Ansaug- und Abgassystem. Verwendet wurden noch ein Auspuffkrümmer aus Sphäroguss, eine dem größeren Abgasdurchsatz angepasste Auspuffanlage sowie eine Kühlanlage mit höherem Wirkungsgrad, samt Ölkühler mit thermostatischer Regelung. Eine andere Zündkurve, stärkere Lichtmaschine und eine elektrische Kraftstoffpumpe mit 130 l/h Förderleistung waren weitere Maßnahmen, um den Motor der höheren Leistung anzupassen.

Lancia betrieb also viel Aufwand für einen relativ bescheidenen Verkaufserfolg. Ein Umstand, der dem Controlling die Schweißperlen auf die Stirn trieb und der erklärt, warum das Auto nicht auch noch eine Einspritzung erhielt – es wäre noch teurer geworden. Denn schon so kostete der Volumex stattliche 26.950 DM, was lediglich 2.369 Kunden veranlasste, eine Bestellung aufzugeben.

Kurze Freude

Die Käufer dieses Sonderlings waren in der Regel keine Wiederholungstäter. Das lag schlicht daran, dass Lancia sowohl den Kompressormotor als auch die gesamte Beta-Baureihe in Rente schickte. Dass die gebauten Beta Volumex nicht besonders lange lebten, dafür sorgte die schlechte Rostvorsorge und

die mit der Wartung überforderte Kundschaft. Kompressorschäden durch verschleppte Ölstandsprüfung waren ebenso an der Tagesordnung wie kapitale Motorschäden durch Überbeanspruchung. Vielfach währte die Freude an dem Einspritzmodell daher länger, auch wenn es mit nur 122 PS auskommen musste. Vielen ging es um die extravagante Form, und die bot auch der preiswertere i.E.


Beinahe ausgestorben

Die geringe Stückzahl und der schlechte Ruf der Marke beförderten die überlebenden Volumex schnell ins Abseits der Gebrauchtwagenplätze. In dritter Hand gingen sie noch einmal durch den TÜV, dann war meistens Schluss. Einen Katalysator zum Nachrüsten gab es nicht, und wer den Lancia als preiswertes Transportmittel erstand, wurde an der Tankstelle wieder auf den Boden der Tatsachen gebracht. Der Verbrauch von 15 Litern und mehr war den Kunden zu teuer. Inzwischen gibt es nur noch eine Handvoll H.P. Volumex. Wer einen besitzt, erfreut sich an einem schönen Zeitzeugen italienischer Design- und Automobilkunst von einer Marke, die immer wieder mit einzigartigen Automobilkonzepten die Liebhaber begeistert hat.

Fazit: Der Shooting Brake aus Italien ist speziell. Wer das Design und die Marke mag, greift besser zu der Version ohne Kompress-

or. Sie ist deutlich preiswerter und alltags-tauglicher. Die Teileversorgung ist für beide Modelle schlecht.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Lancia, Italien 
Karosserie	2-türiges Kombi-Coupé, Stahl
Motor (Benzin)	R4, Vergaser, quer, vorn
Hubraum (ccm)	1.981
Leistung (PS)	135 bei 5.500/min
Drehmoment (Nm)	206 bei 3.000/min
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Antrieb	Vorderradantrieb
Fahrwerk vorn	Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern; Schraubenfedern; Stabilisator
Fahrwerk hinten	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder
Reifen / Felgen	185/65 HR 14
Bremsen (v / h)	Scheiben / Scheiben
0-100 km/h (s)	9,4
Vmax (km/h)	195
L x B x H (mm)	4.285 x 1.650 x 1.310
Gewicht (kg)	1.195
Verbrauch (l/100 km)	ca. 12
Bauzeit (Modell)	1975-1984
Stückzahl (Modell)	71.257
Neupreis (DM)	26.950 (09/84)
Marktwerte (Euro)	2: 12.400
Zustand	3: 7.800 4: 3.500





Zeit-Zeugen

Manchmal braucht es einfach nur zwei autobegeisterte Freunde und eine fixe Idee. Eine Mischung, aus der die erste Orient-Oldtimer Rallye von Prag nach Istanbul entstand. Die Route führte auf den Spuren des berühmten Orient-Express in die Türkei und brachte den Teilnehmern ganz neue Einsichten

Text: Sven Jürisch • Fotos: Veranstalter

Josef Zajíček, Betreiber des Autodroms Most, Inhaber der Uhrenmarke Robot und Liebhaber von Oldtimern, ist ein umtriebiger Mann. Zeitmesser der eleganten Art sind nur eine seiner Leidenschaften, die andere alte Autos. Ein Hobby, das er sich mit seinem Freund und langjährigen türkischen Geschäftspartner Turgut teilt. Doch nur am Wochenende einsam in der Umgebung herumzufahren, war den beiden zu wenig. Eine Rallye, so die Idee, wäre toll. Nur bitte keine, wie es sie schon gab. Sondern etwas Eigenes, mit einem Touch von Abenteuer. Die Idee der Rallye Prag-Istanbul war geboren, denn die Hauptstädte der beiden Heimatländer waren schon einmal durch eine Reise miteinander verbunden – im legendären Orient-Express.

Engagement für eine Leidenschaft

Die Planung geriet aufwendig, schließlich führt die Route durch Gegenden, in denen für altherwürdige Autos nicht immer die besten Bedingungen herrschen. Doch nach Monaten stand die Tour. Ein Abenteuer war geboren. Nicht eines gegen die Zeit, denn schließlich sollte das Starterfeld aus verschiedenen Nationen genussvoll Land und Leute kennenlernen. Los

ging es am Nationalen Technischen Museum in Prag, in Gegenwart des türkischen Botschafters gab Josef Zajíček das Startsignal. An der Startlinie ein bunter Mix aus westlichen, aber auch osteuropäischen Oldtimern: ein Tatra 603 oder eine Wolga 21 von 1962. Daneben die üblichen Verdächtigen von Porsche und BMW sowie Modelle und Marken wie Alfa Romeo Spider (1978), Saab 900 (1991), Citroën CX (1981), ein speziell modifizierter Mercedes 350 SL (1971), ein Ford Mustang (1966) und ein Rolls-Royce Corniche, gefahren von Jiří Jirovec, einem ehemaligen Rennfahrer, Sammler historischer Rallyefahrzeuge und Inhaber der Firma Invelt.

Der Weg ist das Ziel

Zeit oder Geschwindigkeit spielten bei dieser Veranstaltung keine Rolle – obwohl der Beruf des Veranstalters um Zeitmesser kreist. Ankommen war die Devise, was aber angesichts der Vielzahl an Kontrollpunkten und der guten Organisation jedem gelang.

Die meisten sahen die Reise als Familientraining an. Ehepaare oder Vater-und-Sohn-Teams bildeten die gängigsten Besetzungen. So auch bei Josef Šmíd und seinem Sohn Sebastian,

die einen wunderschönen Jaguar E-Type S1 Roadster von 1963 fuhren, oder bei den Brüdern Ponce, die mit ihren Söhnen abwechselnd in einem Mini Cooper von 1997 und dem dazugehörigen Superbike unterwegs waren.

Sehenswerte Kultur

Unterwegs gab es dann ausreichend Anlass für kleine Pausen. Kulturelle Highlights – für viele der Teilnehmer war die Gegend völliges Neuland – wechselten sich mit wunderschönen Streckenführungen ohne viel Verkehr ab. Oldtimergenuss auf eine ganz neue Art. Der tschechische Konvoi erreichte das historische Zentrum Istanbuls an der Hagia-Sophia-Moschee am frühen Abend des 20. Mai. Die Besetzung des ältesten Fahrzeugs, eines Škoda Tudor Roadster aus dem Jahr 1951, war ebenfalls anwesend. Sie hatte es während der Fahrt mehrmals geschafft, die Ziellinie zu erreichen. „Der Erfolg liegt in der Vorbereitung, und wir haben das Auto akribisch gewartet. Der Vorteil älterer Škodas ist, dass viele Teile kompatibel sind, sodass das Ganze nicht so kompliziert war wie bei anderen Autos“, kommentierte Alois Krejčí, der mit seinem Sohn eine Mannschaft bildete. Ein weiterer nicht zu

Ganz neue Erfahrungen – für viele Teams war die Rallye eine Premiere. Die lange Tour war jedoch gut zu meistern, denn die Betreuung durch den Organisator war optimal. Bei Pannen wurde schon mal im Schein der Flutlichtstrahler geschraubt, doch angekommen ist letztlich jeder. Am Ziel waren sich die Teilnehmer einig: Wir kommen wieder



übersehender Teilnehmer war Ivo Tůma, der als Einziger die gesamte Strecke allein im Auto fuhr, am Steuer eines Škoda Octavia von 1960. Er nahm das Auto erst kurz vor dem Rennen in Betrieb und absolvierte die Distanz ohne ein einziges technisches Problem. „Meine größte Angst war, dass ich es nicht bis zum Start schaffe“, sagt Ivo Tůma, der oft als einer der Ersten die Fahrt antreten musste und meist wesentlich später als der Großteil des Starterfelds im Ziel ankam.

Lob vom Veranstalter

„Die Crews gingen großartig an die Rallye heran. Sie haben ihre Fahrzeuge nicht gehetzt, sondern einen vernünftigen und im Rahmen ihres Alters angemessenen Umgang mit den

Autos gepflegt“, lautet Petr Endls Resümee. Als Mitarbeiter von Engine Prague gehörte er zu einem der beiden Serviceteams, die die Teilnehmer auf der Strecke begleiteten. Über mangelnde Arbeit konnten sie sich nicht beklagen. Ob es der Austausch eines Lagers war, das am Tatra 603 gleich zu Beginn der ersten Etappe ausfiel, oder das klemmende Dach des Rolls-Royce.

Sein Dank gelte neben dem Serviceteam vor allem dem Durchhaltevermögen der Teilnehmer, erklärte Hauptorganisator Josef Zajiček nach der Ankunft. „Das Beste an der gesamten Veranstaltung sind nicht unsere geliebten Oldtimer, sondern die Menschen. Sie helfen sich gegenseitig, kommen gut miteinander aus und haben einfach nur Spaß“, re-

sümiert Radek Pokorný, Oldtimersammler und Inhaber der Engine Group. Er hat es am Steuer eines Porsche 911 S von 1972 bis nach Istanbul geschafft.

Fortsetzung folgt

„Wir arbeiten natürlich schon an der Fortsetzung im nächsten Jahr. Am liebsten wieder im Frühling, denn das ist die perfekte Jahreszeit für Ausrüstung und Besatzung. Anfang Oktober stellen wir die Strecke auf dem Autofestival The Most Classic im Autodrom Most vor“, so Josef Zajiček. Der Gründer des Oldtimer Express Prag-Istanbul blickt dabei verträumt auf das Starterfeld seiner ersten Oldtimer-Rallye zurück und freut sich schon jetzt auf die Fortsetzung.



IHR KLASSIKER HAT NOCH KEIN GUTACHTEN?



www.ct-inspections.com
Service-Nr. +49 30 437 751 921



JETZT ONLINE BUCHEN!



Wir hatten ja **nüsch**t

Die sozialistische Planwirtschaft führte den DDR-Bürgern unweigerlich die begrenzten Möglichkeiten der Freizeitgestaltung vor Augen. Doch statt zu verzweifeln, machten diese aus der Not eine Tugend und verreisten zwischen Ostsee und Balaton auf ihre Weise. Während der Coronazeit gab es ein Wiedersehen mit dem Dachzelt und dem Dübener Ei

Text: Arlid Eichbaum • Fotos: Eichbaum, Bundesarchiv



Oben: Simmen sind fester Bestandteil der Szene. Hier zwei stark modernisierte Exemplare

Oben rechts: Zusammenhalt statt Zwist zwischen der Original- und der Tuning-Fraktion

Rechts: Ordnung muss sein: VoPo-Lada und Robur-Gerätewagen mit Großtierheber, etwa zur Bergung von Rindern aus Gräben

Links: Eng und anheimelnd – der Weferlinger Heimstolz





Bescheidenheit ist eine Zier, so ein altes Sprichwort. Und nachdem seit der Maueröffnung beinahe alle ehemaligen DDR-Bürger die Errungenschaften des modernen Reise-Tourismus kennenlernen durften, kam mit Corona-Lockdown und Co. die Erinnerung an die alte Zeit des bescheidenen Reisens von einst zurück. Warum also nicht aus der Not eine Tugend machen und das Ostreisen wieder aufleben lassen, dachten sich Claudi und Andreas und planten ein Nostalgietreffen der besonderen Art. Am letzten Juliwochenende fand das Ost-Camping-Treffen erstmals in Blankenburg im Harz statt. „Auch wir besuchten während der Covid-Zeit die Campingplätze der Gegend mit unserem zum Wohnmobil umgebauten IFA W50 von 1981. Dort trafen wir mit immer mehr Gleichgesinnten zusammen, sodass wir uns entschlossen, ein entsprechendes Treffen zu organisieren. Von 2020 bis 2022 fand es im nahen Elbingerode statt, platzte aber zuletzt aus allen Nähten. Jetzt haben wir ein feines Plätzchen im Grünen mit befestigtem Untergrund gefunden, es ist perfekt“, so das begeisterte Camper-Paar.



Nicht nur die Küste bot Erholung: Sport und Bräune 1982 am FKK-Strand bei Cottbus

Kein QEK zur Hand? Wird eben der Konsum-Verkaufswagen an den S4000 gehängt



Der Robur-Bus brachte einst LPG-Angestellte aus Gera aufs Feld und zur Kultur



Sonnenschutz und Zaun stehen, Zeit für eine Platzrunde im Miniatur-Velorex!

Gemischtes Publikum

Lust auf Camping hatten alle Gäste der Veranstaltung, doch ganz so historisch verklärt wie zunächst angenommen waren dann doch die wenigsten. Aber die, die noch als Kind der Siebziger die Reise mit Trabi und Co. miterlebt haben, erinnerten sich gerne: „Im Sommer 1975 zuckelten meine Eltern mit mir im vollgestopften Wartburg 311 an die Bleiloch-Talsperre, hintendran das Dübener Ei. Als es in den Bergen des Thüringer Walds kaum noch weiterging, scherzte Papa, ich müsse aussteigen und schieben.“ Oder: „Nach fortgeschrittenem Goldbrand-Konsum am Ostseestrand hatte ich Probleme beim Erklimmen der Leiter zum Dachzelt, aber der meinen daraus resultierenden Beinbruch behandelnde Doktor war ein echter Schnuckel. Wir sind jetzt 39 Jahre verheiratet.“

Wir-Gefühl im Osten

Neben rein privaten Erinnerungen lebte das Treffen vor allem von dem seit eh und je hoch gehaltenen Wir-Gefühl der ostdeutschen Bürger. Auch 35 Jahre nach der Einheit existiert diese Mischung aus verklärter Liebe zur Vergangenheit und dem kollektiven Miteinander immer noch auf eine sehr sympatische Art und Weise. „Es ist Kult! Mit der Auffahrt auf das Eventgelände leben wir in einer anderen Welt“, stellt Roman stellvertretend für alle Anwesenden klar. „Das historische Camping macht ohne Ende Spaß, es ist die Einigkeit, die es auszeichnet. Dazu gekommen bin ich aber eher zufällig. Angefangen hat es bei mir mit DDR-Mopeds, dann kam der erste 601, und schließlich mein QEK Junior-Wohnwagen. Ich habe meine Freunde immer fleißig angefixt, sie haben alle mitgezogen. Hier steht jeder hinter jedem!“



Leichtes Gepäck

Vor allem Klassiker traf man auf dem Gelände. Dabei ganz vorne der leichte Einachswohnwagen, entwickelt vom VEB Qualitäts- und Edelstahlkombinat in Hennigsdorf. Die mobile Unterkunft für vier Personen war einst extra für die schwächlichen DDR-Zugfahrzeuge vom Typ Trabant entwickelt worden. Denn in ihrer auflaufgebremsten Version HP 500 überforderte sie die vier Trommelbremsen des Zwickauers nicht.

Der Verzicht auf aerodynamischen Feinschliff macht dem Wohnwagen jedoch heute noch zu schaffen, verrät Karl-Heinz. „Selbst mein Trabant 1.1 mit 40 PS zog den maximal 500 kg schweren QEK nur recht unwillig. Besserung brachte erst der Umbau auf den Dreizehnhunderter aus dem Wartburg. Seitdem sind auch entferntere Ziele wie das Internationale Trabantfahrer-Treffen in Zwickau kein Thema“, strahlt sein Besitzer.

Die Anhängelast als belastend empfinden auch andere Klassiker, bestätigt der mit einem Škoda S1000 angereiste Bernd: „Mit dem QEK hintendran hat das Fahren kaum Freude gebracht. Nun habe ich auf einen Weferlinger Heimstolz LC9 umgesattelt, das klappt bedeutend besser. Und auch wenn der nur 220 Kilogramm auf die Waage bringt, steht er wie eine Schrankwand im Fahrtwind, sodass bei Gegenwind nicht mehr als 60 km/h drin sind. Viel mehr sollte man den kleinen Rädern, die vom Troll-Motoroller stammen, ohnehin nicht zumuten. Ich fahre zu vier, fünf Ost-Treffen in der Region, meine Frau kommt aber nicht mit. Ihr ist die 112 x 195 Zentimeter messende Liegefläche einfach zu klein. Das Bett ist tatsächlich nur was für eine Person oder zwei junge Menschen, die sich gern haben.“

Darf es ein bisschen mehr sein?

Solche treffen wir einige Schritte weiter – allerdings mit weitaus geräumigerem Reise-domizil: Antje und Ronald haben es sich vor ihrem 1970er Friedel EW 500-3 aus dem Hause PGH Fahrzeugbau Großfahner gemüt-



Du hast den Farbfilm vergessen, mein Michael! Flohmarkt in den 90ern, fotografiert in schwarz-weiß

Ist das schon Glamping? Die Sachsenring IG zelebrierte gehobenes Gastro-Ambiente

Der Trabant 1.1 (Mitte) eignet sich mit 40 PS etwas besser zum Zugfahrzeug als der 26 PS starke 601



Klar schwankt das Dachzelt ein bisschen – doch das tut ein Kreuzfahrtschiff auch

Flagge zeigen! Häufiger knatterten aber Hammer und Zirkel im Ährenkranz



Uwe fuhr früher mit dem 601 Rallye, heute reist er mit dem 601 und dem QEK nach Italien und Holland



Barkas-Wohnmobile im großen Stil lieferte Ostfalia leider nie



Wenn es im Osten etwas reichlich gab, dann Auszeichnungen!



Mit besserer Aerodynamik erleichterte der QEK Aero den Hängerbetrieb



lich gemacht, der mit leer 480 kg gegenüber dem Weverlinger eine echte Wuchtbrumme ist. „Das kantige Thüringer Schwergewicht ist am B1000 schon hart an der Kotzgrenze, weshalb wir uns für ein modernes Dieselzugfahrzeug entschieden haben. Abgesehen davon schlägt unser Herz für DDR-Mobile, wir haben neben dem Barkas etliche Simsons aus langjährigem Familienbesitz, darunter sogar noch Fahrräder, und einen Trabant. Irgendwann musste ein Wohnwagen her, da kam uns der seltene Friedel gerade recht. Ein leichter und windschnittiger QEK Aero ist aber schon in der Mache.“ Autobahnen wird der aber auch nicht sehen, ist sich Antje sicher: „Wir fahren nur Landstraße, im Urlaub macht man sich doch keinen Stress. Wo es schön ist, halten wir und erkunden die Gegend.“ Einen Westwohnwagen werden sich die Mecklenburger aber gewiss nicht zulegen: „Damit kämen wir doch auf kein Trabitreffen!“

Kein Problem für Anke und Nico: „Wir haben vor 18 Jahren angefangen zu campen, hatten zuerst eine Hanomag-Feuerwehr und später eine auf W50-Basis, beide zum Wohnmobil ausgebaut. Dann haben wir uns verkleinert und einen Trabant für meine Frau angeschafft, einen Wartburg 1.3 und einen Bastei HP80083-Wohnwagen von 1988 gekauft. In dem ist alles noch original!“ Wie der Friedel ist auch der vom VEB Karosseriewerk Dresden gebaute Bastei kein Fall für Trabant oder Saporoshez, hier müssen sich stärkere Modelle wie eben der Wartburg, der Moskwitsch oder auch der Lada abschleppen.

Antje und Ronald vor ihrem Friedel: „Er ist klein, er ist niedlich und hat alles, was wir brauchen!“



Groß und größer

An Letzteren hat Henner seinen IC440 angehängt: „Nachdem wir unseren Womo-Lkw verkauft hatten, musste eine kleinere Alternative her. Wir freuten uns riesig, als wir den Intercamp fanden. Eigentlich wollten wir ja den kleineren IC 355, doch der 440er war in so tollem Zustand und eine Rarität dazu, so dass wir gern die 1000 Kilometer nach Polen auf uns nahmen.“ Gebaut wurde der Prestige-Wohnwagen in Georgewitz-Bellwitz in der Oberlausitz nicht für die Genossen, sondern für harte Devisen – die Aufbauten gingen als „Berger Oase“ ins nichtsozialistische Wirtschaftsgebiet, wurden mit einem unverwüstlichen, da verzinkten Alko-Fahrgestell vermählt und mit West-Annehmlichkeiten wie Trumatic-Heizung, Electrolux-Kühlschrank und Spüle-Kocher-Kombi aus Edelstahl ausgestattet. Was Händler Fritz Berger in der BRD wegen Qualitätsmängeln nicht an den Mann bringen konnte, ging zurück ins Herkunftsland und wurde dort für happige 42.705 Mark losgeschlagen. Von vornherein verblieben nur wenige IC440 in der DDR, die sich durch ein lackiertes Chassis und einfachere Ausstattung von den Exportbrüdern abhoben. So ein Modell wäre auch infrage gekommen, ein Dethleff aber nicht: „Ich bin Ossi, da kommt mir doch kein Westwohnwagen auf



Traute Zweisamkeit im mobilen Heim. Der Lada ist als Zugfahrzeug kräftig genug



den Hof! Ost-Camping ist Kult, es ist die Freude an der eigenen Vergangenheit – und der Spaß erst! Der IC440 ist so gut, dass wir auch in mehrwöchige Urlaube fahren.“

Am anderen Komfort-Ende der Camping-Skala der DDR standen Schlafsack, Luftmatratze und Zelt, geschnallt aufs Zweirad wie die MZ ETZ. Doch Zelten, das stellte sich beim Ost-Camping-Treffen heraus, ist den meisten Teilnehmern mittlerweile zu unbequem. „Oh weh, mein Rücken!“ Ein festes Dach über dem Kopf galt es zu erstreben, und sei es das letzten verbliebenen Konsum-Verkaufswagens zur Versorgung von Erntemitarbeitern auf dem Feld, der nach zweckmäßigem Wohn-Ausbau hinter einen IFA S4000 gespannt worden war.



1985 war alles besser: Keine Bußgelder für die Sommerfrische direkt in den Prerower Dünen

Mit 33.000 Exemplaren war der schwere „Bastei“ der meistgebaute DDR-Wohnwagen

Her mit dem Stoff!

Die größten Ärgernisse des Zeltens, nämlich unebener und nasser Boden, ließen sich aber ausgerechnet mit einem Zelt auf Rädern umschiffen: Zu den absoluten DDR-Camping-Klassikern gehört der Zeltanhänger Klappfix, der sich dank niedriger Bauhöhe und Masse auch gut vom Trabant ziehen und dank smarter Konstruktion in wenigen Minuten ausklappen lässt. Vier bis sechs Personen liegen trocken in dem auch unter dem Namen „Alpenkreuzer“ im kapitalistischen Ausland vertriebenen Topseller; von den rund 250.000 Einheiten lieferte der VEB Fahrzeugwerk Olbernhau 95 Prozent „nach drüben“. Hauptabnehmer waren die flachen Niederlande. Da machte sich der kleine Anhänger prächtig am DAF 33, der dem 601 in Optik, Größe und Leistung ziemlich nahe stand.

In bei Weitem nicht so großer Zahl entstand das Müller-Autodachzelt, dessen private Produktion Gerhard Müller 1976 durchgeboxt hatte. Mangels ausreichenden Materials fertigte der umtriebige Sachse bis 1990 vergleichbar geringe 1.800 der als „Pension Sachsenruh“ durch die Platzierung im Film „Go, Trabi, Go“ auch im Westen weithin bekannten Textilunterkünfte. „Er hätte deutlich mehr absetzen können, die Warteschlangen waren immens“, weiß Besitzer Jens. „Zur Erleichterung der Produktion hatte Müller auf bereits vorhandene Teile wie Rückfahrcheinwerfer zur Innenbeleuchtung und Matratzen aus Kinderbetten gesetzt, aber an irgendetwas fehlte es immer. Und als dann die Mauer fiel, ging für ihn alles den Bach runter.“

Zur großen Nachfrage verhalf dem Zelt der Umstand, dass es auf zahlreiche Autotypen passte, und mit 1.610 Mark halbwegs erschwinglich und in flotten drei Minuten aufgebaut war. Bisweilen wurden Nachfertigungen in Kleinserie aufgelegt, die in Details jedoch nicht die Finesse des Originals erreichen sollten. Tja – früher war eben alles besser! Und dass nun Ziele offenstehen, die früher nur ausgewählten Reisekadern vorbehalten waren? Na, wenn schon! Im Harz oder auf Rügen lässt es sich schließlich auch aushalten.



Der Klappfix bietet einen in die Tür integrierten Kocher genauso wie großzügige Schlafplätze

Dank Vorzelt werden Küchendienst und Mahlzeiten zum niederschlagsfreien Vergnügen



Trabant und Saporoshez mit leichten QEK-Wohnwagen, den schweren IC440 zieht ein Lada



Service-Ratgeber für Oldtimer-Fans



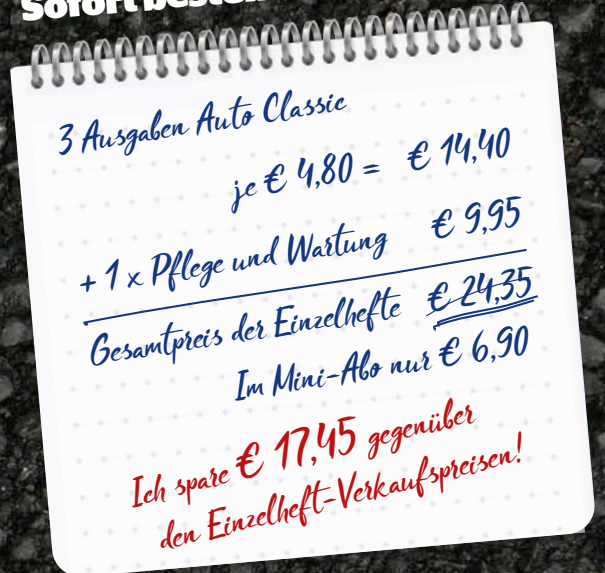
Jetzt neu am Kiosk!



Scannen und Kiosk in der Nähe finden!

... oder im günstigen Miniabo mit *Auto Classic* bestellen und fast 72% sparen

Sofort bestellen und sparen:



nach dem Testzeitraum erhalten Sie *AutoClassic* mit über 6% Preisvorteil frei Haus

PLUS



3 Ausgaben + Service-Ratgeber
nur **€ 6,90** statt € 24,35



hier geht's direkt zum Abo



Jetzt online bestellen unter **autoclassic.de./extra**

Schauspielerei war nur eine von Newmans Leidenschaften. Die andere waren schnelle Autos



Beinahe unscheinbar gibt sich der Volvo von Paul Newman. Lediglich das Sportfahrwerk kündigt von der Potenz

Schnelle Leidenschaft

Schauspieler Paul Newman war Zeit seines Lebens ein begeisterter Motorsportler. Klar, dass auch bei seinen Privatautos keine Langeweile aufkommen durfte. Eines davon, den Volvo 740 mit 300 PS, bekam AutoClassic vor die Kamera

Text: Sven Jürisch • Fotos: BAT, AP Photo Russell Hamilton

Klappe, die letzte. Bei 80.740 US-Dollar lief die Auktion für den optisch eher vernachlässigten Volvo Kombi der Baureihe 700 im März aus. Moment mal, rund 85.000 Euro für einen Volvo Kombi aus den späten 80er-Jahren? Da muss doch ein besonderes Detail vorhanden sein, denn normalerweise ist der alte Schwede zum einen wesentlich günstiger, zum anderen nicht auf Auktionen anzutreffen.

Der Reiz des Besonderen

Bei näherem Hinsehen entpuppt sich der schwarze Kombi tatsächlich als außergewöhnlich. Nicht wegen des etwas ramponiert wirkenden Bodykit, das in ähnlicher Form bei jedem Volvo-Händler zu erstehen war, und auch nicht wegen der schwarzen, gut patinierten Lederausstattung. Nein, der Reiz dieses Volvo liegt zunächst unter der Haube. Dort werkelt nämlich ein V6-Motor statt des

üblichen Vierzylinders. Dank Turbolader und reichlich Feinarbeit leistet das Aggregat rund 300 PS. Zum Vergleich: Der aufgeladene Vierzylinder aus Schweden kam gerade einmal auf etwas mehr als die Hälfte. Das genügte zwar der Volvo-Werbung, um ihn in Amerika als Sportwagen mit Gepäckraum anzupreisen, nicht jedoch Paul Newman. Der „King of Cool“ hatte ein großes Faible für schnelle Autos. Regelmäßig war er auf den Rennstre-



Platz für zwei. Zusätzliche Passagiere können entgegen der Fahrtrichtung sitzen



Nichts Besonderes. Die Alufelgen stammen aus dem Volvo-Zubehör-Programm



Nur für Insider. Der Motor ist Made in USA und hat mit Volvo nichts zu tun



Der Zustand des Volvo lässt auf intensive Nutzung schließen. Newman mochte den schnellen Schweden und fuhr ihn oft

Newman war Sportfahrer durch und durch. Dem Volvo folgte der nächste – diesmal mit Corvette-Motor



Typisch Volvo. Am Charakter des Innenraums mochte Newman nichts ändern



APPLICATION FOR DUPLICATE CERTIFICATE OF TITLE AND OWNERSHIP TRANSFER BY ASSIGNMENT OF TITLE
 FEE: \$25.00
 SECTION: 1
 SECTION: 2
 SECTION: 3
 SECTION: 4
 SECTION: 5
 SECTION: 6
 SECTION: 7
 SECTION: 8
 SECTION: 9
 SECTION: 10
 SECTION: 11
 SECTION: 12
 SECTION: 13
 SECTION: 14
 SECTION: 15
 SECTION: 16
 SECTION: 17
 SECTION: 18
 SECTION: 19
 SECTION: 20
 SECTION: 21
 SECTION: 22
 SECTION: 23
 SECTION: 24
 SECTION: 25
 SECTION: 26
 SECTION: 27
 SECTION: 28
 SECTION: 29
 SECTION: 30
 SECTION: 31
 SECTION: 32
 SECTION: 33
 SECTION: 34
 SECTION: 35
 SECTION: 36
 SECTION: 37
 SECTION: 38
 SECTION: 39
 SECTION: 40
 SECTION: 41
 SECTION: 42
 SECTION: 43
 SECTION: 44
 SECTION: 45
 SECTION: 46
 SECTION: 47
 SECTION: 48
 SECTION: 49
 SECTION: 50
 SECTION: 51
 SECTION: 52
 SECTION: 53
 SECTION: 54
 SECTION: 55
 SECTION: 56
 SECTION: 57
 SECTION: 58
 SECTION: 59
 SECTION: 60
 SECTION: 61
 SECTION: 62
 SECTION: 63
 SECTION: 64
 SECTION: 65
 SECTION: 66
 SECTION: 67
 SECTION: 68
 SECTION: 69
 SECTION: 70
 SECTION: 71
 SECTION: 72
 SECTION: 73
 SECTION: 74
 SECTION: 75
 SECTION: 76
 SECTION: 77
 SECTION: 78
 SECTION: 79
 SECTION: 80
 SECTION: 81
 SECTION: 82
 SECTION: 83
 SECTION: 84
 SECTION: 85
 SECTION: 86
 SECTION: 87
 SECTION: 88
 SECTION: 89
 SECTION: 90
 SECTION: 91
 SECTION: 92
 SECTION: 93
 SECTION: 94
 SECTION: 95
 SECTION: 96
 SECTION: 97
 SECTION: 98
 SECTION: 99
 SECTION: 100

cken aktiv. So gewann er noch mit 70 die 24 Stunden von Daytona; er war auch Initiator des Team Newman/Haas – bis heute die erfolgreichste Mannschaft in der amerikanischen Champ-Car-Serie.

Radikalkur

Als Spender für das neue Herz diente Newman der Buick Grand National. Der besaß in seiner Topversion einen 3,8-Liter-V6-Turbo-motor und kam dank Ladeluftkühlung und einer sequentiellen Einspritzung auf eine Leistung von 245 PS und ein Drehmoment von 481 Nm. Mit einem geänderten Turbolader und verbesserter Ansaugstrecke standen am Ende 300 PS an, die auf ein manuelles Fünfgang-Getriebe drückten. Der Antrieb

erfolgte auf die starre Hinterachse des ursprünglich in Belgien hergestellten Volvo. Um die Straßenlage und die Traktion zu verbessern, flossen etliche Fahrwerksoptimierungen in das Fahrzeug. So sorgt etwa ein optimierter Stabilisator an der Hinterachse für eine deutlich verbesserte Kurvenlage. Am Ende entstand so ein flotter Familienkombi, bei dem Newman rund zehn Jahre und knapp 60.000 Meilen selbst am Steuer saß.

Kein Verzicht

So sehr Newman die Dynamik seines Volvo auch liebte, auf Luxus mochte der 2008 verstorbene Hollywood-Star dann doch nicht verzichten. Im Innenraum bot der Volvo all die Annehmlichkeiten, deretwegen die Schweden

in Amerika so erfolgreich waren. Hochwertiges Leder für die Sitze, eine leistungsstarke Klimaanlage und jede Menge elektrische Helferlein für Fenster und Schiebedach waren bei der Exportversion des Volvo 740 Standard. Zusätzlich spendierte Newman seinem Modell noch eine VDO-Ladedruckanzeige, die deutlich exakter die Druckverhältnisse anzuzeigen vermochte als das serienmäßige Instrument, sowie ein Sony-CD-Radio samt optimiertem Lautsprecher-Set-up. Alles in allem ein Luxusliner, der dem Star offenbar so gut gefiel, dass er der Marke treu blieb. Denn der Nachfolger des 740er mit dem starken Herzen war wieder ein Volvo. Diesmal ein 960er Kombi mit 400 PS starkem V8 aus dem Ford-Regal. Manche mögen es halt heiß.

Gute Reise



An einem Porsche 914 gibt es viel zu entdecken. Die Karosserie hat eine Vielzahl von Bauteilen, was die Restauration anspruchsvoll gestaltet. Gebaut wurden die Vierzylinder-Modelle bei Karmann in Osnabrück



Text: Sven Jürisch ♦ Foto: Hersteller

Sportwagen waren in den Siebzigerjahren noch wenig reise-tauglich. Maximal ein kleiner Kofferraum, mehr nicht. Porsche und Volkswagen gingen mit dem Porsche 914 ab 1970 einen anderen Weg. Ein Alltagssportler mit Platz für zwei und einem herausnehmbaren Dach sollte es sein. Dazu sogar zwei Kofferräume, denn der Motor saß in der Mitte. Die Entwicklung des Zweisitzers stand unter dem Eindruck sich ständig verschärfender Sicherheitsnormen für offene Fahrzeuge, die vor allem in den USA gefordert wurden. Der Sicherheitsbügel hinter den beiden Sitzen sollte im Fall eines Überschlags die Insassen schützen. Um ein optimales Fahrerlebnis zu gewährleisten, entschied man sich für ein herausnehmbares Dachteil aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Bei Bedarf konnte eine Person es leicht im hinteren Kofferraum verstauen, wobei dann immer noch ein kleiner Kofferraum im Vorderwagen zur Verfügung stand. Als Antrieb diente eine erprobte Motoren-

palette von Volkswagen. Der 1,7-Liter-Boxermotor leistete zunächst 80 PS und wurde später durch einen 1,8 und einen 2,0 Liter ersetzt. Krönung des Modellprogramms war die Sechszylinder-Version mit der Typenbezeichnung 914/6. Immerhin 110 PS lieferte der aus dem 911 T stammende Boxermotor und machte den Mittelmotor-Porsche zum echten Sportwagen mit herausragenden Fahreigenschaften. Zu erkennen war der bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen gebaute Wagen an der Fünfloch-Radbefestigung und an dem Zündschloss auf der linken Lenkradseite. Lediglich 3.353 Kunden bestellten diese besondere Version, deren Fahrleistungen sich sehen lassen konnten und auf dem Niveau des 911 T lagen. Heutzutage ist vor allem der Sechszylinder eine gesuchte Rarität. Ihr Preis sich deshalb in den letzten Jahren unaufhaltsam nach oben bewegt. Unter 60.000 Euro ist ein solcher Reisebegleiter nicht mehr zu bekommen.

Ab in den Export.
Viele S-Klassen sind
inzwischen nicht mehr
in Europa, sondern
verschifft in alle Welt

RUHE SANFT

Freunde klassischer Reiselimousinen landen schnell bei der S-Klasse von Mercedes-Benz. Der W 126 gilt dabei als letzter echter Mercedes. Begehrt sind die V8-Modelle, von denen viele bereits den Weg in den Export antraten. Wer einen findet, sollte vor dem Erwerb die AutoClassic Kaufberatung lesen

Text: Sven Jürisch • Fotos: Sven Jürisch

Tschüss, auf Nimmerwiedersehen. Der See-Container schließt sich, in dem der graue 560 SE nach irgendwo verschwindet. Wieder einer weniger, und dabei gab es von der kurzen 5,6-Liter-Version gerade einmal 1.252 Stück. Doch inzwischen haben sich die Zeiten geändert. Niemand würde mehr so einen Youngtimer in den Export verfrachten. Lieber ein wenig aufhübschen und für teuer Geld ins Internet stellen. In der Hoffnung, dass ein Liebhaber kommt, der sich nicht auskennt und den verrotteten Nobelhobel von einst mitnimmt. Ohne Gewährleistung, gekauft als Kommissionsware, schleppt sich der Mercedes in die nächste Werkstatt, wo das Grauen an dem Grauen nach wenigen Minuten offenbar wird. Rost

und Mängel ohne Ende degradieren das Auto zum Totalschaden. Damit Ihnen das nicht passiert, stellt die Kaufberatung die wichtigsten Fakten zu der Luxuslimousine von einst zusammen.

Wir widmen uns vor allem den V8-Modellen, doch das meiste gilt natürlich auch für die schwächeren Sechszylinderversionen.

V8 mit Sammlerstatus

Viele der W 126 wurden aus Kostengründen in der Sechszylinderversion geordert. Diese oft sparsam ausgerüsteten Mobile blieben lange Zeit in privater Hand, schließlich konnte man sich den ausgemusterten Firmenwagen so auch im Rentenalter immer noch leisten. Zumal man es dem W126 von außen ja

nicht ansah, wenn vorne statt des V8-Motors nur der Reihensechszylinder lief. Er machte seine ja nicht schlecht, nur das echte „Big Boss“-Feeling kommt eben erst ab dem 420 SE. Und so richtig Spaß bringt erst der 500er. Bei 70.700 DM ging es los. Wer sich beim Studium der Preisliste in Spendierlaune befand, kreuzte gleich mal den 560 SEL an, das macht mit 121.400 DM gut doppelt so viel wie der einfache 260 SE. Wenn man also heutzutage S-Klasse haben will, dann gerne mit V8, um das echte Full-Size-Gefühl auch beim Fahren zu erleben. Dabei geht es weniger um die Fahrleistungen als um das gute Gefühl, aus dem Vollen zu schöpfen. Und das kann eben nur der V8-Motor bieten. Dazu passt die Topversion 560, egal ob mit langem oder kurzem



Radstand, denn nur die macht die S-Klasse zur echten Sonderklasse.

Schwierige Beschaffung

560er produzierte Mercedes-Benz von 1985 bis 1992 in rund 77.000 Einheiten. Dazu noch rund 100.000 500er in beiden Radständen sowie knapp 90.000 Modelle mit dem kleineren 4,2-Liter-Motor. Da sollte sich doch etwas finden lassen, oder? Doch die Lage am Markt ist schwierig, denn viele Angebote sind zweifelhaft. Mal ist es ein US-Modell mit ungewisser Vergangenheit und hohem Umbaubedarf, mal ein Rentner-Auto ohne Scheckheft mit verdächtig wenigen Kilometern oder ein Auto aus Italien. Die Wahrheit liegt irgendwo dazwischen und nicht selten ist es besser, für ein

gut dokumentiertes deutsches Auto ein paar Euro mehr zu bezahlen. Die holt man beim Verkauf später wieder raus. Doch natürlich muss vor allem die Qualität stimmen.

Karosserie

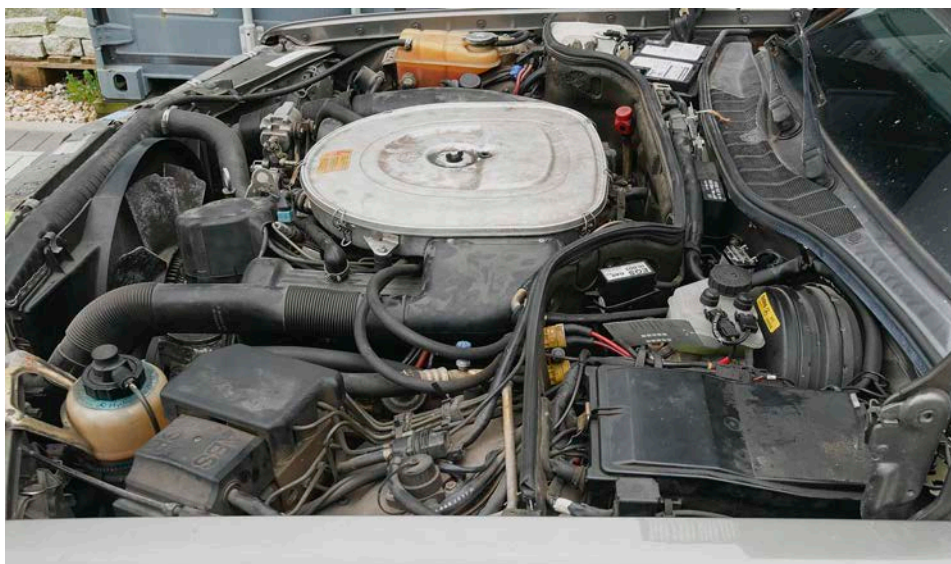
Als Erstes geht es um die Karosserie und darum, wo es im Sternenkreuzer bröckelt. Es kommt einfach auf die Pflege an, möchte man meinen, denn generell ist die S-Klasse qualitativ wirklich hochwertig verarbeitet. Unfälle (Spaltmaße), Tuning-Auswüchse (Befestigungslöcher für Radlaufchrom oder Spoiler), aber auch schwierige Verhältnisse bei der Aufbewahrung können die Karosserie ziemlich in Mitleidenschaft ziehen. Vor allem an den Achs- und Wagenheberaufnahmen trennt

sich die Spreu vom Weizen. Reparaturen an der Struktur gehen inzwischen mächtig ins Geld. Kosmetische Arbeit aber auch, sodass eine runtergerockte Lackierung über die Anschaffung mitentscheiden sollte. Kommen dann typische S-Klasse-Probleme wie ein durchgerosteter Heckscheibenrahmen oder löchrige Längsträger hinzu, ist die Restauration beinahe schon unwirtschaftlich, denn in der Regel treten an einem solchen Fahrzeug noch zahlreiche weitere Rostschäden zum Vorschein. Kleinigkeiten wie Rost im Batteriefach oder Steinschlag sollte man dagegen nicht überbewerten. Wir reden von einem 35 Jahre alten Auto. Zu erwähnen ist auch, dass jede Karosseriearbeit mit der Demontage unzähliger Zierteile einhergeht, deren Befes-



Stolzer Kühlergrill mit reichlich Chrom und Breitbandscheinwerfer

Der V8-Motor versteckt sich unter dem riesigen Luftfilterkasten



Die S-Klasse mit kurzem Radstand ist optisch weniger stimmig als die Langversion. Die Seitenverkleidungen und aerodynamischen Aluräder kamen nach der Modellpflege 1985

tigungen in der Regel erneuert werden müssen. Ausgaben von ein paar Cent, so glaubt man, doch die Mercedes-Ersatzteilmitarbeiter lehren einen schnell, dass das mal war. Die Preise für Kleinstteile sind inzwischen so unverhältnismäßig gestiegen, dass vor einer Kaufentscheidung für ein mit Rostschäden behaftetes Auto dringend zu einer seriösen Kalkulation der Reparatur geraten werden muss. Vor allem Chromteile gehen kräftig ins Geld und sind teilweise nur noch gebraucht zu bekommen. Geht es um die Anbauteile, wie Türen und Klappen, kann man hinsichtlich des Zustands entspannt bleiben, denn hier hält der Gebrauchtteilemarkt immer noch reichlich Auswahl bereit.

Innenraum und Elektrik

Leder oder Velours? Dazu eine Handvoll elektrischer Helfer und schönes Wurzelholz mit edler Struktur unter Klarlack. So präsentierte sich einst das Interieur der gehobenen W-126-Modelle. Heute ist davon mitunter nicht mehr viel übrig, denn auch das beste Leder oder Velours lebt nicht ewig. Besonders der Fahrersitz hat häufig seine besten Zeiten hin-

ter sich und ein Neubezug kostet beim Sattler großes Geld. Ähnliches trifft auf das Armaturenbrett zu, wenn es – bedingt durch Sonneneinstrahlung, gerissen – ist. Muffige Teppiche und korrodierte Sitzschienen weisen auf ein Feuchtigkeitsproblem hin, während der vergilbte Dachhimmel ein Indiz für den kettenrauchenden Vorbesitzer ist. Ärgerlich sind außerdem die kleinen Mängel wie deformiertes und gerissenes Wurzelholz samt verschwindender Schalter in der Mittelkonsole, defekte Tachobirnchen oder ein Lederlenkrad, bei dem vom Leder kaum mehr etwas zu erkennen ist.

Natürlich stellt sich in einem Oberklasseauto wie dem W 126 auch die Frage nach der Elektronik. Sie ist schnell beantwortet, denn so richtig viel davon gibt es nicht. Vielmehr ist das Komforterlebnis in dem Modell noch von elektrischer Assistenz bei mechanischen Komponenten geprägt. Das hat den Vorteil, dass im Fall eines Defektes vieles mit etwas Geschick zu reparieren ist. Dennoch lohnt ein Check der wesentlichen Komponenten und ein Punkt- bzw. Geldabzug bei Fehlfunktionen. Vor allem die Klimaanlage mit der automatischen Steuerung ist ein Kandidat für den

TECHNISCHE DATEN	
Hersteller	<i>Daimler-Benz, Stuttgart (D)</i>
Modell/Ausführung	560 SE
Karosserie	Limousine, 5 Plätze, Stahl
Motor (Benzin/Diesel)	V8, OHC, Einspritzung, vorn längs
Hubraum (ccm)	5.547
Leistung (PS)	300 bei 5.000/min
Drehmoment (Nm)	455 Nm bei 3.750 /min
Getriebe	4-Gang-Automatikgetriebe
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Doppelte Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Koppel-Hinterachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator
Reifen / Felgen	215/65 ZR 15 / 7,0 J x 15
Bremsen v/h	Scheibe (innenbelüftet) / Scheiben
0-100 km/h (Sek.)	6,8
Vmax (km/h)	250
LxBxH (mm)	5.020 x 1.820 x 1.437
Gewicht leer (kg)	1.800
Verbrauch (l/100 km)	15,0
Bauzeit (Modell)	1988 - 1991
Stückzahl (Baureihe)	Gesamt 892.123 (inkl. Coupé)
Neupreis (DM)	128.022 DM (1989)
Marktwerte (Euro)	2: 26.400
Zustand	3: 16.800 4: 6.600

Verlust von einigen hundert Euro, ebenso wie die Standheizung, die fast nie funktioniert. Das Thema Radio kann auch zu Kosten führen, etwa weil das original Becker-Gerät inzwischen nur noch krächzt oder die ehemals automatische Antenne gegen eine aus dem Baumarkt ausgetauscht wurde. Die Faustregel lautet: Jeder einzelne Defekt kostet separat, da ist es wichtig, vor der Unterschrift zu prüfen, was man kauft.



Gute Stube für Langstrecken-
fahrer. Der W 126 bietet bis
heute höchsten Komfort



Auch im Fond herrscht
Luxus pur. Die Rückbank
ist elektrisch verstellbar



Ein modernes Radio gehört
nicht in den W 126. Das
renovierte Becker-Gerät
ist State of the Art

Motor

Wir sitzen im W 126, lassen den Motor an und hören? Nichts. Denn verbaut sind die V8-Motoren der letzten Generation vom Typ M116 (380 und 420) bzw. M 117 (500 und 560). Alle Aggregate sind Dauerläufer und mit einer Duplex-Steuerkette sowie einer Einspritzanlage ausgerüstet. Die Probleme sind also beinahe immer die gleichen. So leiden die Gleitschienen unter ihrem hohen Alter und zerbröseln, was sich durch Kettenrasseln bemerkbar macht. Anders als bei den Nachfolgemotoren (M119) gelingt beim W 126 der Tausch relativ einfach. Natürlich sollte auch der Kettenspanner erneuert werden. Kommen die Geräusche aus dem Zylinderkopf in Form eines „Tackerns“, sind es die Hydrostößel oder bei frühen 3,8- und 5,0-Liter-Motoren die Nockenwellen, die einlaufen. Dazu gesellen sich angesichts des hohen Alters alle Arten von Undichtigkeiten. Vor allem bei Langzeit-Stehern kommt es nach einigen hundert Kilometern oft zu wahren Bächen von Öl und Kühlwasser auf dem Asphalt, weswegen eine ausgedehnte Probefahrt mit anschließender Begutachtung unerlässlich ist. Die Standzeit nagt auch an der Einspritzanlage, daher ist hier nicht selten eine komplette Überho-

lung nötig. Aussagen wie „Der muss mal eingestellt werden“, geraten bei fachkundiger Betrachtung schnell zum 2.000-Euro-Abenteuer, etwa wenn alle Einspritzdüsen ersetzt werden müssen oder das elektrohydraulische Stellglied fällig ist. Auch hier gilt, wer vorher die Preise für die Teile und die Arbeit kennt, weiß Schäden richtig einzuschätzen. Einige Modelle sind schon damals mit Katalysatoren ausgerüstet worden, die bei schadhafte Zündanlagen (hier kommen vor allem das Zündsteuergerät ZSG und verschlissene Verteilerkappen in Betracht) den Dienst quittierten. Originalteile von Mercedes sind, so denn überhaupt noch zu bekommen, abstrus teuer, und bei Nachbauten ist das Angebot dünn.

Kraftübertragung

Auch in Sachen Kraftübertragung kann die S-Klasse punkten, denn die mit den V8-Motoren grundsätzlich verbauten Viergang-Automatikgetriebe fertigte Mercedes selber, und entsprechend haltbar waren die Aggregate auch. Harte Schaltstöße oder verzögertes Anfahren sind Boten von altem Öl oder zu geringem Ölstand (Prüfen!). Das Öl muss alle 60.000 Kilometer gewechselt werden und dabei kommt es auf sorgfältige Arbeit an, denn

auch das im Wandler befindliche Öl muss raus. Ölundichtigkeiten sind natürlich auch nicht in Ordnung. Sind deutliche Ölspuren am Aggregat (meist an der Wandlerglocke oder am Kardanwellenausgang) zu erkennen, steht eine Abdichtung des Getriebes ins Haus, für die es aber erst mal ausgebaut werden muss.

Ansonsten gelten die Automaten als intakt, solange beim Wechsel der Gänge kein Durchrutschen zu bemerken ist. Dass die Hinterachsgetriebe gelegentlich ölfleucht sind, ist nach der Laufleistung normal, und auch Risse in den Hardyscheiben der Kardanwelle (harte Schaltschläge) sind keine Seltenheit und für wenige Euro zu beheben.

Fahrwerk

S-Klasse zu fahren bedeutet vor allem, den Straßenunebenheiten die kalte Schulter zu zeigen. Die Stuttgarter haben viel Feinarbeit darauf verwandt, das Topmodell von einst zu einem sehr fahrsicheren, aber auch sehr komfortablen Auto zu machen. Die aufwendige Konstruktion der Aufhängung ist nach über 30 Jahren meist deutlich in Mitleidenschaft gezogen und bedarf in der Regel einer grundlegenden Überholung. Auch wenn hier und da mal eine Buchse ersetzt wurde, steht

fast immer eine komplette Revision an, und die geht ins Geld. Nach ihrem Abschluss erhält man dann das Ergebnis „wie neu“ – und erst das macht das Fahrerlebnis der Sonderklasse aus. Dennoch kann man bei der Besichtigung schon die ersten Mängel registrieren. Dazu gehören zu allererst die Reifen, denn auf 20 Jahre alten Gummis rumpelt sogar eine S-Klasse. Der nächste Prüfpunkt gilt der aufwendigen Umlenkung der Lenkbefehle. Das Lenkgestänge ist häufig ausgeschlagen und wenn nicht, sind die Spurstangen oft so verrostet, dass eine Achs- und Spurveinstellung unmöglich wird. Sind die originalen Stoßdämpfer montiert, sind auch diese nach 35 Jahren ein Fall für den Austausch. Die S-Klasse war zudem gegen Aufpreis mit einer volltragenden hydropneumatischen Federung mit gesteuerter Dämpfung (SA 215) lieferbar, von der man eigentlich im Alter nur abraten kann. Die Kosten, um undichte Federbeine, defekte Regelventile oder angegammelte Druckleitungen zu ersetzen, sind exorbitant und können einem den Spaß an dem Auto vermiesen. Die optionale Niveauregulierung an der Hinterachse ist dagegen keine allzu

Klare Linie. Der zeitlose Entwurf gehört zu den Meisterwerken von Bruno Sacco. Bei diesem Modell fehlt die Chromleiste am Heck



große Baustelle. Der fällige Ersatz der Feder Speicher (meist inklusive der angerosteten Leitungen) ist immer dann fällig, wenn die Hinterachse beim Überfahren von Schlaglöchern hart „springt“.

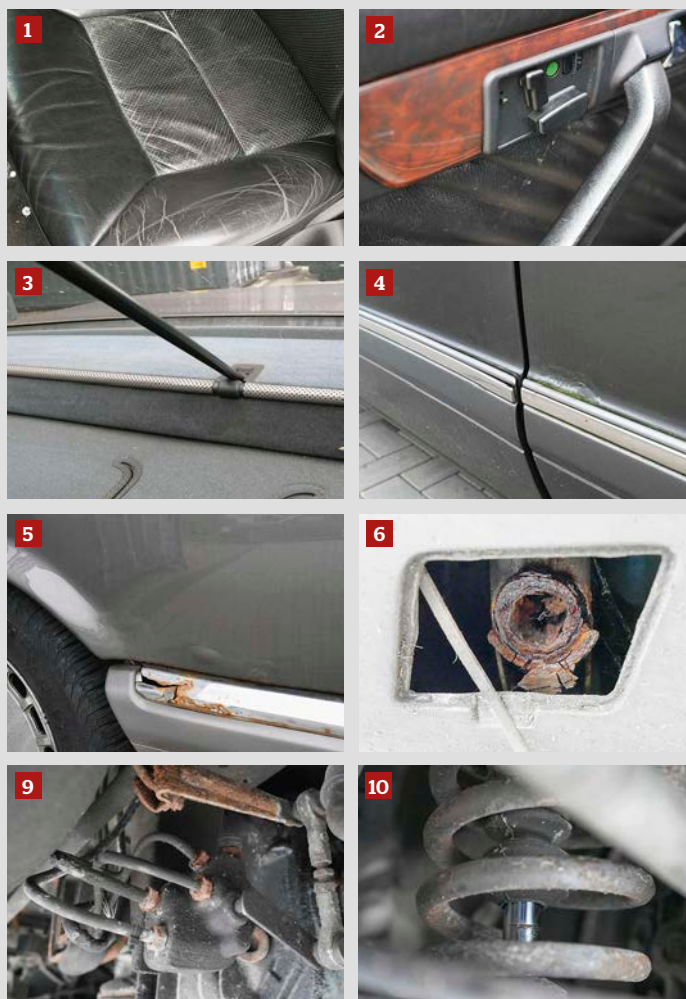
Fazit: Natürlich kommt auch ein Show-Star wie die S-Klasse nicht ohne Alterungsschäden davon. Doch für viele ist das Modell der letzte „echte“ Mercedes, ein Grund, warum

Fans seit Jahren in den Erhalt investiert haben. Liegen für die Arbeiten Nachweise vor, ist es sinnvoll, ein wenig mehr Geld für ein solches Topexemplar auszugeben, denn die vielen aufgehübschten Leichen auf dem Markt sind zu teuer, als dass sich eine Restauration angesichts der hohen Teile- und Arbeitskosten lohnt. Denn merke: Auch im Alter ist und bleibt die S-Klasse eine Sonderklasse mit allem, was dazugehört.

REIFENPRÜFUNG

10-Punkte-Check Mercedes-Benz W126, V8-Modelle

- 1. Ohne Pflege ist das Leder irgendwann rissig. Dann hilft nur noch ein neuer Bezug. Auch die Sitzheizungs- matre hält nicht ewig und brennt durch.
- 2. Die Funktionsprüfung der elektrischen Helfer gehört zum Standard. Mängel am besten aufschreiben, um später nicht die Übersicht zu verlieren.
- 3. Das optionale Heckrollo krankt an einer defekten Seele oder an einem kaputten Antrieb, der aufwendig zu ersetzen ist.
- 4. Rost oberhalb und unterhalb der Seitenbeplankung ist häufig. Die Beseitigung geht ins Geld, denn zur Farbangleichung muss meist die komplette Fahrzeugseite lackiert werden.
- 5. Schäden an den Chromteilen sind selten. Ersatz ist inzwischen rar und teuer.
- 6. Die Wagenheberaufnahmen sitzen bei der zweiten Serie unter Plastik- kappen. Eine Sanierung der Stellen ist aufwendig.
- 7. Besonders schlecht gepflegte S- Klassen gammeln auch an offensicht- lichen Stellen wie den Radhäusern. Dann lohnt die Reparatur kaum noch.
- 8. Die Druckspeicher der Niveauregulierung verlieren mit der Zeit ihre Gasfüllung. Dann rumpelt die Hinterachse. Ersatz gibt es preiswert im Zubehör.
- 9. Das Regelventil der Hinterachse wird mal undicht. Ersatz gibt es nur noch gebraucht. Vielfach muss auch die Erneuerung der Hydraulik- leitungen einkalkuliert werden.
- 10. Die Federn der schweren S-Klasse können brechen. Immer achtsweise ersetzen.



PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS!

in Kooperation mit  CLASSIC TRADER



Gewerbliche Anzeigen

Mediaberatung Auto Classic
Postfach 40 02 09, 80702 München
Armin.Reindl@verlagshaus.de

Definition der Zustandsbeschreibungen

- Zustand 1:** Mängelfreier Zustand in Bezug auf Technik und Optik. Seltene Fahrzeuge der Spitzenklasse.
- Zustand 2:** Fahrzeuge in gutem Zustand. Entweder seltener, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.
- Zustand 3:** Fahrzeuge in gepflegtem, fahrbereitem Gebrauchszustand, ohne größere technische und optische Mängel.



EINFACH UND BEQUEM
Private Kleinanzeigen kostenlos online aufgeben unter www.autoclassic.de

Hinweis der Redaktion

Liebe Leser, wir prüfen Kleinanzeigen zwar bei Verdachtsfällen, können aber keine Gewähr für die Seriosität jedes einzelnen Inserenten geben. Deshalb unsere Bitte: Wenn Sie von angeblichen Verkäufern aufgefordert werden, vorab Zahlungen zu leisten oder andere Konditionen plötzlich nicht den inserierten Angaben entsprechen, nehmen Sie von dem Kauf Abstand und informieren Sie uns bitte, damit wir den Anbieter dauerhaft entfernen und die Informationen gegebenenfalls an die Polizei weiterleiten können. Vielen Dank, Ihre Auto Classic-Redaktion

Alfa Romeo

 **ALFA ONLINESHOP**
Ersatzteile für Alfa Romeo Klassiker www.alfa-onlineshop.de

NEW OLD STOCK
VERLOREN GEGLAUBTE ORIGINAL ERSATZTEILE - BEI UNS AUF LAGER

by Fritz Wenger, Thimhauser Straße 6, 86692 Münster
Tel. 08276-889413, Email: info@alfa-onlineshop.de

DIE ALFA ROMEO SPEZIALISTEN

ORIGINAL ERSATZTEILE
NACHFERTIGUNGEN
RENNSPORTTEILE
ACCESSOIRES

OKP
MONACO DI BAVIERA • EST. 1986
PARTS & ENGINEERING FOR ITALIAN CARS

WWW.OKP.DE INFO@OKP.DE

Der Verlag behält sich das Recht vor, Kleinanzeigen bei Verdacht auf Betrugsabsicht nicht zu veröffentlichen.

Audi



Audi S6 Avant (2000), Leistung: 340 PS, Preis: 11.900 EUR, www.classic-trader.com/cu249354 H



Verkaufe oder gerne auch Tausch gegen ein E38 oder E36. TÜV bis 12/24. antjeimundmanuelda@gmail.com, Tel. 01715485124



Audi V8 - 4.2 (1993), Leistung: 280 PS, Preis: 17.500 EUR, www.classic-trader.com/cu334040 H

Bentley



Bentley Continental R Mulliner, model-year 2002, first registration 2003, 135580 km. LHD. Black Emerald, wheels partly in bodycolor, 2 tone Saddle/Spruce leather interior. Very good car. Sporty and elegant. 109.995 EUR, Tel. 0031-252-527875, www.brabocars.com H

BMW



BMW M-8, 850 CSI, 381PS, Bj. 1992, Individual-Bicolor, H-Zul. mögl. Verk.-Guta. Zust. 3, Preis VB, Km 247. Kontakt: baerbel.greschner@t-online.de, Tel. 01714858138

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

Elektrik

Profilklebstoffe für sämtliche Reparaturen am Oldtimer und Motorrad. Einfache und dauerhafte Verklebungen von sämtlichen Materialkombinationen. Auf www.schwanheimer-industriekleber.de können Sie unser Anwendungsvideo ansehen.

Schwanheimer Industriekleber GmbH
Kurzgewann 3 / 69436 Schwanheim
Phone: +49 (0) 6262 - 3431
info@schwanheimer-industriekleber.de



124 Spider Service

Jetzt ist die Zeit für längst fällige Arbeiten.

- Verdeckerneuerungen
- Leistungssteigerungen
- Getriebeinstandsetzungen
- Unfallinstandsetzungen
- Restauration
- Motorüberholungen
- Stoßstangenumbau
- Lackierungen

Damit Ihr Spider im Sommer einsatzbereit ist! Infos anfordern bei:

G+B MOTORENTECHNIK
HANS-GEORG BAUMGARTNER
Webbing 2 · 85276 Hettenshausen
Tel. 08441/71609
Fax: 08441/81509
www.124spiderservice.de
info@gb-motorentechnik.de



Ford



Ford Sierra Cosworth RS 2WD, unfallfrei 2. Bes., Rarität, BJ. 1986, hellblau, 61.000 km, Originalzustand und als Zugabe einen Keller voll mit Ersatzteilen, wie Zylinderkopfichtung usw. Kontakt: hapo-cosy1986@gmx.at, Tel. 00436649109604



Ford Mustang 289 (1966), Leistung: 203 PS, Preis: 44.500 EUR, www.classictrader.com/cu33800 H



gel.) 33.821, nächste HU 10/24, Ausseuf. rot, Innenf. schwarz, drei Vorbes., rest. Kontakt: kunibert.schmidt@gmx.de, Tel. 01727456737



Fiat 238, Bj. 77, 1. Hand! 77.000km 8 Sitze, 14.900 EUR, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omautomobile.de H

US-Jeep Ford GPW Bj. 7/1942 orig. Willys Motor 62 PS, 12 Volt, HU 6/2023, mängelfrei, Original-Verdeck. Alle Originalteile dabei. 25.500 EUR. Kontakt: guenter.moerz@t-online.de, Tel. 07141925409

Ferrari

Ankauf - Verkauf
günstige Leasing-Finanzierung

scuderia
auto-neuser
seit 1962

Wir haben 60 Jahre Erfahrung! vertrauen Sie uns - und profitieren Sie daraus
Kleinreuther Weg 93 · 90408 Nürnberg
Tel.: 0911-5805050 · www.auto-neuser.de

Jaguar



Jaguar XJ40 3,2 Oldtimer H-Zulassung, 220 PS, 156.000 km Tüv neu 05.25, Scheckheft, Oldtimer H-Zulassung, Teilrestauration, Neulack, Motorrevision, umfangreiche aufwendige regelmäßige Servicearbeiten. Kontakt: robert.erben@web.de, Tel. 0175/2478872



BMW Youngtimer- u. Oldtimer-Neuteile, VB. Kontakt: rudolf-hecher@t-online.de, Tel. 08131 85372

Citroen

CX BASIS
since 1993

www.cx-basis.de
Tel: 00 49 72 55 76 26 80

BMW Z3 Kombi, 1. Hand, 28.300 km! 170KW, deutsch, wie neu, BJ 2001, Scheckheft, 42.900 EUR, Tel. +49/172/7252442, www.elferpool.de H



320CI (E46) Cabriolet YOUNGTIMER, Bj. 2000, Benzin, Automatik, 170 PS, 2.171 ccm, 111.580 km, Wertgutachten Note 2: zus. orig. Alufelgen + Winterreifen auf Alufelgen, 14.000 EUR VB. Kontakt: uli2505@web.de, Tel. 0176 24106980

DKW



DKW 700 Cabrio Limousine. Sammlungsauflösung, Bj. 1937, ältere Restauration, ital. Originalpapiere, Abholung in Italien bei Verona, Preis VB. Kontakt: charlie911@libero.it, Tel. 0177/3987759



BMW 318is- M-Technik, E30, Bj. 05/1990, 100 KW FW-Billstein, BBS-Alufelgen, 200 Watt Stereo Pioneer, Neu aufgebaut, rostfrei, Motor general überholt TÜV §29, AU und §23 OT-H-Gutachten neu, 08.2023, Km 240.000, Erstbesitz / VP 25.000 €, 0176 - 6 46 724 04

Fiat



Fiat 1200 Cabriolet Pininfarina, Bj. 1962, 38/52 kW/PS, 1221 ccm, Clas-sicData-Gutachten 2+, Tachostand (ab-

www.ersatzteile-e28.de
Tel. 0175/3281830 H

JAG JAGUAR ASSOCIATION GERMANY E.V.
JAG: der größte JAGUAR-Club Deutschlands – seit über 40 Jahren
www.jaguar-association.de
JAGMAG – das Jaguar Clubmagazin
2 Probeexemplare und Clubinfo
gegen € 5,00 in bar + € 5,00 bei Auslandsbezug
Geschäftsstelle · In der Baut 8 · 45731 Waltrop
Tel.: 02309/409438 · E-Mail: schatzmeister@jaguar-association.de

Mit über 1.700 Mitgliedern

Old- und Youngtimer Fahrer!
Genießen Sie mit uns die gemeinsame Freude an gepflegten Katzen im größten Jaguar Club Deutschlands.



BELMOT®

Die Allgefahren-Versicherung für Oldtimer.

- Schutz auch bei Motor-, Getriebe- und Bruchschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- 20 % Vorsorgeversicherung bei Wertsteigerung

Maserati Vignale Spyder 3500 Bj. 1962



Mannheimer Versicherung AG
Generalagentur Rainer Klamser
Südstraße 35 · 75392 Deckenpfronn
Tel. 07056.3308 · Mobil 0170.2761868
rainer.klamser@t-online.de
www.klamser.mannheimer.de



Jaguar



Jaguar XK 120 DHC matching numbers, Bj. 07.1954, 118 kW (160 PS), Kilometerstand: 714 km, Benzin, Schaltgetriebe, 175.000 EUR (Brutto), MwSt. nicht ausweisbar, CARCLASSICA, 24568 Kaltenkirchen, Tel +49 04191 / 9562090, www.carclassica.de H



Jaguar E-Type Coupé „nut-to-bolt-Restoration“, Bj. 07.1962, 198 kW (269 PS), 99.999 km, Benzin, Schaltgetriebe, 199.900 EUR (Brutto), MwSt. nicht ausweisbar, CARCLASSICA, 24568 Kaltenkirchen, Tel +49 04191 / 9562090, www.carclassica.de H

Land Rover



Land Rover Defender 110 3.9i V8 Neuaufbau, Bj. 01.1988, 134 kW (182 PS), 900 km, Benzin, Automatik, Gebrauchtfahrzeug, 124.900 EUR (Brutto) inkl. 7% MwSt., sofort verfügbar, CARCLASSICA, 24568 Kaltenkirchen, Tel +49 04191 / 9562090, www.carclassica.de H

Maserati



Maserati Merak „nut-to-bolt-Restoration“, Bj. 07.1972, 140 kW (190 PS), 78.072 km, Benzin, Schaltgetriebe, Metallic, Leichtmetallfelgen, 120.000 EUR (Brutto), MwSt. nicht ausweisbar, CARCLASSICA, 24568 Kaltenkirchen, Tel +49 04191 / 9562090, www.carclassica.de H



Niemöller, wir können mehr als ein Modell!

Mercedes-Benz Ersatzteile für alle Modelle von 1946 bis 1985

www.niemoeller.de
www.gummiprofile-oldtimer.de







Niemöller, Ersatzteile für MB Veteranen e.K.
Markircher Straße 6
D-68229 Mannheim

Telefon: +49 1803 4720463
Telefax: +49 1803 4811513
E-Mail: info@niemoeller.de

[niemoellerclassicparts](https://www.instagram.com/niemoellerclassicparts) [f Niemöller](https://www.facebook.com/Niemöller) (0,09€ / Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend)

**PRIVATE KLEINANZEIGEN
KOSTENLOS**

Anzeigen mit Foto online aufgeben unter
www.autoclassic.de

Döpper-Autobezugsstoffe
www.doepper-profile.de
Tel: 02261 - 24593

Bei allen Anfragen beziehen
Sie sich bitte auf
autoclassic



Bumperworld bietet Ihnen 200 verschiedene Modelle Edelstahlstoßstangen, die einzigartige und perfekte Alternative für Chrom. Tel: 0031610365797, www.bumperworld.de H

Guten Tag! Ich suche immer alte Mercedes Cabrios zum Restaurieren, 170, 220, 230, 250, 280 usw. Bitte bieten Sie mir alles an, auch zerlegte, oder stark rostige. Tel. 0172/7683296 oder 07131/579275. Vielen Dank ! H

Tachometer Uhren für den Mercedes-Enthusiasten



R/C107 W108 /109 W111/112 W113 W124
ab 159,-€ www.Tachometer-Uhren.de

Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 280 SL Pagode restauriert, Bj. 07.1970, 125 kW (170 PS), 1.931 km, Benzin, Schaltgetriebe, 145.000 EUR (Brutto), MwSt. nicht ausweisbar, CARCLASSICA, 24568 Kaltenkirchen, Tel +49 04191 / 9562090, www.carclassica.de H



Mercedes-Benz CL 600 V12 Coupé, „Der Klassiker der Zukunft“, EZ 07/2001; 367 PS; 117.500 KM; Alabasterweiß; Alcantara und Vollerleder; Garagenwagen; Vollausstattung; Garagenwagen; VB 19.999 EUR. Kontakt: bernd.joesten@t-online.de, Tel. 0171/9508455



Mercedes-Benz 380SE, UFO, Fahrzeugdaten 01.1985 Limousine 239.000 km, Benzin, Automatik, 197 PS (145 kW), Hinterradantrieb., theoaupt@gmx.ch, Tel. 0041/797/942421



Mercedes-Benz 380 SL, offen durch den Sommer gleiten. Das Fzg. befindet sich in einem sehr gepflegten und für das Alter sehr guten Zustand. Etliche Reparaturen oder Instandsetzungen. TÜV-Gutachten. Kontakt: vksl380@freenet.de, Tel. 0173/7230780



Mercedes-Benz SL 300 (Liebhaberfahrzeug). Verkäufe hier schweren Herzens

meinen geliebten SL 300 - absolutes Liebhaberstück. Das Fzg. wurde stets gepflegt und entsprechend gewartet. Kontakt: nankiewicz92@gmail.com, Tel. 0176/82215053



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 170 PS, Preis: 275.000 EUR, www.classic-trader.com/cu160162 H



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 160 PS, Preis: 78.900 EUR, www.classic-trader.com/cu324764 H



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 170 PS, Preis: 110.000 EUR, www.classic-trader.com/cu331566 H



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 173 PS, Preis: 134.575 EUR, www.classic-trader.com/cu333362 H



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 170 PS, Preis: 87.000 EUR, www.classic-trader.com/cu337690 H

**PRIVATE KLEINANZEIGEN
SIND KOSTENLOS**



Mercedes-Benz 280 SL (1968), Leistung: 170 PS, Preis: 119.000 EUR, www.classic-trader.com/cu345609 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 85.000 EUR, www.classic-trader.com/cu226109 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 149.000 EUR, www.classic-trader.com/cu298773 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 165.000 EUR, www.classic-trader.com/cu323174 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 96.000 EUR, www.classic-trader.com/cu329046 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 80.000 EUR, www.classic-trader.com/cu333490 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 109.500 EUR, www.classic-trader.com/cu334313 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 85.000 EUR, www.classic-trader.com/cu335324 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 131.524 EUR, www.classic-trader.com/cu335363 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 173 PS, Preis: 185.624 EUR, www.classic-trader.com/cu336728 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 329.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338432 H



Mercedes-Benz 280 SL (1969), Leistung: 170 PS, Preis: 120.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338660 H



Die ROSIER Classic Sterne Manufaktur ist zertifizierter Fachbetrieb für historische Fahrzeuge. Handwerk aus Leidenschaft seit 1927, made in Germany.



Mercedes-Benz 350 SL 4.5 R 107

1972 | Tunisbeige Metallic/Hardtop Dunkelgrün MB-Tex Olivgrün | frühes Modell mit seltener Zweifarb-Ausführung (matching) | Klima | €51.900,-*



Mercedes-Benz 280 E W123 Rallye

1982 | Astral Silber Metallic/Stoff Schwarz originaler Rallye-Umbau mit Wagenpass | H-Zulassung und Straßenzulassung | €79.000,-*



Mercedes-Benz 320 SL MilleMiglia

2000 | Brillantsilber Metallic/Leder Schwarz 57.250 km | streng limitiert, Nummer 1 von 12! absolutes Sammlerfahrzeug | €89.000,-*

Unser Name steht für Vertrauen und Zuverlässigkeit. Wir geben Ihnen **1 Jahr Classic Sterne Garantie.**

www.classic-sterne.de



Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

ROSIER Classic Sterne GmbH

Autorisierter Mercedes-Benz ClassicPartner
Autorisierter Mercedes-Benz ServicePartner
Bremer Heerstraße 267, D-26135 Oldenburg

+49 44 1 209780-10

info@classic-sterne.de

*Differenzbesteuerung nach §25a



GERMAN-CAR.NET

YOUNGTIMER und CLASSIC CARS



MB 280 SL Autom. Pagode Restauriert! EZ 06/1969, dunkelblau/Leder blau/Verdeck blau, deutsches Modell, Kindersitz, 393 km nach Fertigstellung € 179.000,- \$25a USG



MB 280 SE 3,5 Coupe W111 Restauriert! EZ 08/1970, schwarz uni/Leder schwarz, mit Klima, 4x el. Fenster, 1250 km nach Fertigstellung € 175.900,- \$25a USG



MB 300 SEL 6,3 W109 Limousine, EZ 07/1970, tuisbeige-metalllic/Leder brasilbraun, mit Klimaanlage, original Lederpolster € 89.500,- \$25a USG



MB 500 SEC Serie 1, „Riffelplanke“, EZ 03/83, silberblau-metallic/Velours blau, mit Schiebedach, nur 41 tkm! € 39.900,- \$25a USG



MB 280 SE Autom., aus 2. Hand, EZ 06/1978, silbergrün-metallic/Stoff piniengrün, mit Schiebedach! sehr original erhalten € 31.900,- \$25a USG

Weitere Angebote finden Sie unter: WWW.GERMAN-CAR.NET

VERKAUF ANKAUF KOMMISSION TRANSPORT BERATUNG

Fa. German-Car.Net Bernhard Weiss
Werkstraße 10-12 · D-24848 Kropp
Tel. 04624 - 803 19 31
Mobil 0151 - 23 52 43 61
info@german-car.net

Mercedes-Benz



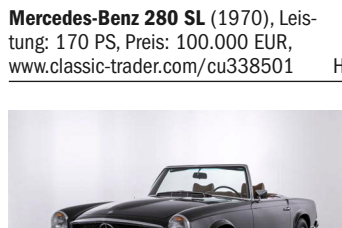
Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 85.000 EUR, www.classic-trader.com/cu336957 H



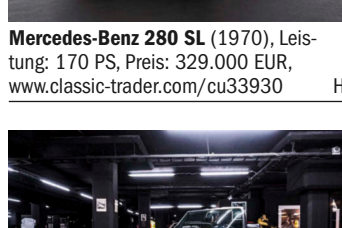
Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 105.500 EUR, www.classic-trader.com/cu337570 H



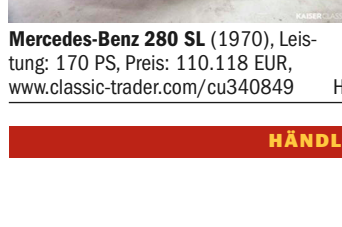
Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 329.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338443 H



Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 100.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338501 H



Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 329.000 EUR, www.classic-trader.com/cu33930 H



Mercedes-Benz 280 SL (1970), Leistung: 170 PS, Preis: 110.118 EUR, www.classic-trader.com/cu340849 H



Mercedes-Benz 280 SL (1970). Exquisite Pagode mit eindrucksvoller Historie und Zustand inkl. Hardtop, Leistung: 170 PS, Preis: 110.000 EUR, www.classic-trader.com/cu345019 H



Mercedes-Benz 280 SL (1971). Der 280 SL wurde durch uns restauriert!, Leistung: 170 PS, Preis: 120.000 EUR, www.classic-trader.com/cu318960 H



Mercedes-Benz 280 SL (1971) Pagode Automatik Lack, Leder, Technik NEU, Leistung: 170 PS, Preis: 99.280 EUR, www.classic-trader.com/cu324657 H



Mercedes-Benz 280 SL (1971) Pagode (W113). Nur 30.000 km, Leistung: 170 PS, Preis: 285.000 EUR, www.classic-trader.com/cu335022 H



Mercedes-Benz 280 SL (1971) W113 Pagode Automatik, Leistung: 170 PS, Preis: 85.000 EUR, www.classic-trader.com/cu342430 H



Mercedes-Benz 280 SL (1971). Deutsches Fahrzeug, 40 Jahre in Familienbesitz, rostfrei, Toppzustand!, Leistung: 170 PS, Preis: 133.000 EUR, www.classic-trader.com/cu342811 H



Mercedes-Benz 560 SE (1987) orig. 100 tkm-, Leistung: 300 PS, Preis: 37.500 EUR, www.classic-trader.com/cu346421 H



Mercedes-Benz E 320 T (2003) Avantgarde Kombi S211, Leistung: 224 PS, Preis: 15.351 EUR, www.classic-trader.com/cu318879 H



Mercedes-Benz 250 SE (1965) Traumwagen mit M117 V8 Motor von Mercedes Benz, Leistung: 304 PS, 69.500 EUR, www.classic-trader.com/cu336625 H



Mercedes-Benz 260 E (1992), Leistung: 160 PS, Preis: 7.300 EUR, www.classic-trader.com/cu330325 H

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS

Anzeigen mit Foto online aufgeben unter www.autoclassic.de



Mercedes-Benz E200 Cabrio Bj. 97, 2.Hd., Leder blau, Klima, DB Scheckheft-gepflegt, rostfrei !! , perfekter Zustand 24.900 EUR, Tel. 09129/26244 , OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H



Mercedes-Benz 190E16v Bj. 87, ERSTLACK ! 2.HAND !! 110.000km Scheckheft , Leder, Klima , SSD , el. Sitze , Hydraulic-Fahrwerk, mit Sicherheit einer der besten auf dem Markt !! 49.900 EUR, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H



Mercedes-Benz CL 500 Bj. 2002, 36000km, ORIGINAL !! Vollausstattung ! perfekter Sammlerzustand ! 28.900 EUR, Tel. 09129/26244 , OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H



Mercedes-Benz 420 SEC Bj. 87, 140.000 km, 1. Hand ! ERSTLACK !! lückenloses DB Scheckheft !! 28.900 EUR, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H



Mercedes-Benz SL 500 Mopf2, Bj. 99, 85000km, ERSTLACK ! Vollausstattung !! perfekt ! Reifen und Bremsen neu ! 48.900 EUR, Tel. 09129/26244, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H



Mercedes-Benz S 600 lang, deutsches Auto , Königl. Vorbesitz !! 59.000km !! Vollausstattung !! letzter 600 Sauger !! 29.900 EUR, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omaautomobile.de H

CARCLASSICA



- Ankauf, Verkauf & Vermittlung
- Oldtimerrestauration & Modifikation
- Fachwerkstatt für Old- & Youngtimer
- Umrüstung auf Elektroantrieb

CARCLASSICA CMP GmbH • Wilhelm-Röntgen-Straße 7 • 24568 Kaltenkirchen
Telefon: 04 191/956 20 90 • E-mail: info@carclassica.de • www.carclassica.de

BTW 6 V/12 V Elektronischer Batterietester (Bluetooth)



- Testet Batterie und Lichtmaschine
- Testdurchführung direkt auf dem Tablet oder Smartphone
- Vollständige Rückverfolgbarkeit



Kostenfreie, mehrsprachige App erhältlich



www.gys-schweissen.com

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **autoclassic**

Ihre Prämie

... wenn Sie *Auto Classic* abonnieren!



Noch mehr Auswahl unter www.autoclassic.de/abo

MG



MG MGB (1963), Leistung: 95 PS, Preis: 28.500 EUR, www.classic-trader.com/cu344286 H



MG MGB (1965) Cabrio mit britischem Chic, Leistung: 96 PS, Preis: 27.800 EUR, www.classic-trader.com/cu343193 H

MG MGB (1966). Rostfrei und im seltenen Originalzustand, Leistung: 92 PS, Preis: 29.500 EUR, www.classic-trader.com/cu342596 H



MG MGB (1970) Originalzustand, Speichenfelgen, Amerika-Ausführung, Leistung: 96 PS, Preis: 17.800 EUR, www.classic-trader.com/cu339704 H



MG MGB (1973), Leistung: 96 PS, Preis: 27.500 EUR, www.classic-trader.com/cu347034 H



MG MGB (1977). Seit 1990 in Familienbesitz, Leistung: 96 PS, 12.900 EUR, www.classic-trader.com/cu333904 H



MG MGB (1980) Roadster Oldtimer (H-Kennzeichen) Chrommodell, Leistung: 67 PS, Preis: 138.00 EUR, www.classic-trader.com/cu318067 H

Mini



Mini Cooper 1.3i MPI (1999) Sonderedition British Open Racing Classic - Racing Green und Wurzelholzedition, Leistung: 63 PS, Preis: 19.500 EUR, www.classic-trader.com/cu338895 H

NSU



NSU Ro 80 (1970), Wankelmotor; Seit 1980 abgemeldet; Restauriert; TOP Fahrzeug, Leistung: 115 PS, 190.00 EUR, www.classic-trader.com/cu320170 H



NSU Ro 80 (1976). Wankelmotor; guter Zustand; Lack neu 2021; Fuchs Felgen; Designikone, Leistung: 115 PS, Preis: 15.750 EUR, www.classic-trader.com/cu293387 H



NSU Ro 80 (1976), Design-Ikone in Bahamablauf-Metallic, Leistung: 115 PS, Preis: 14.900 EUR, www.classic-trader.com/cu281480 H

Porsche



Teilrestaurierter Porsche 356 zum Fertig-restaurieren. Fzg. muss komplett überarbeitet werden. Bitte nur anrufen, wenn echtes Interesse besteht. Festpreis 44.000 EUR. Kontakt: rogercurda347@gmail.com, Tel. 0176/19606310



Porsche 924 Martini Weltmeister, 1977, limitiertes Sondermodell, Veteranenstatus, Targadach, CH-Auto, 84.000 Km, Preis nur 13.900 EUR. Kontakt: xtremecars@freesurf.ch, Tel. 0041/796/901776



Porsche 914/6 Bj. 70, deutsches Auto, ältere Restauration, tolle Fahreigenschaften! Vorbesitzer O. Mathe der österr. Rennfahrer!! 79.914 EUR, OM Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, www.omautomobile.de H



Porsche 928 S4, Baujahr 1987, 233.500 Km, 5,0 Liter, 320 PS, guter Zustand, kein Rost, TÜV 2025, H-Gutachten, 22.500 EUR., reinhard.steeb@gmx.de, Tel. 0171/7263387

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

Döpper-Autobezugsstoffe
www.doepper-profile.de
Tel: 02261 - 24593

Renault



Renault R 4 (1960), Leistung: 26 PS, Preis: 22.950 EUR, www.classic-trader.com/cu313629 H



Renault R 4 (1971), Leistung: 27 PS, Preis: 3.000 EUR, www.classic-trader.com/cu319393 H



Renault R 4 (1974), Leistung: 27 PS, Preis: 13.900 EUR, www.classic-trader.com/cu336518 H



Renault R 4 (1979), Leistung: 34 PS, Preis: 9.950 EUR, www.classic-trader.com/cu332056 H



Renault R 4 (1989), Leistung: 34 PS, Preis: 6.500 EUR, www.classic-trader.com/cu341226 H



Renault R 4 (1991), Leistung: 34 PS, Preis: 10.000 EUR, www.classic-trader.com/cu318187 H

Oldtimer-Import zu vermindertem Steuersatz von 7% möglich!



Trans Global
LOGISTICS EUROPE GMBH

Trans Global Logistics Europe GmbH
Hochheimer Straße 111
D-55246 Mainz - Kostheim
Fax +49 (0) 6134-58444-44



www.transglobal-logistics.eu
Neue e-mail: info@tglog.eu

Leistungen

Weltweiter Transport ...

- ... von Kraftfahrzeugen, Luftfahrzeugen, Booten / Yachten
- ... von Baumaschinen und Zubehör
- ... von Projekt- und Container-Ladungen jeglicher Art
- ... und Umzugsservice von Haushaltsgütern

... Komplett-Transport mit Frei-Haus Service!

Vermittlung ...

- ... von Transportversicherungen
- ... Auslieferung innerhalb der USA und Europa
- Transportversicherung • Zollabfertigung

**LEAVE IT TO US,
TO BRING IT TO YOU**

+49 (0) 6134 - 58444-0

0800 - 2277447

Kostenfrei innerhalb
von Deutschland.

**Testen Sie uns –
vertrauen Sie uns Ihre Transporte an!**

Wir machen Ihnen ein unverbindliches Angebot.

Rolls-Royce



Rolls-Royce Phantom V Landauette
1960, RHD, 64019 miles, black with bur-
gundy landaulette roof, glass electric par-
tition, front bordeaux leather, rear beige
leather, lambswool mats, only 832
produced in various body styles. 99.950
EUR, Tel. 0031-252-527875,
www.brabocars.com

ce : 149,900 EUR, Tel. 0031-252-
527875, www.brabocars.com

H



Rolls-Royce Silver Cloud III MPW dro-
phead coupé Chinese eye, 1964, Left

hand drive, 45106 miles, Burgundy Red
with a Black leather interior. Absolute ori-
ginal hard to find lefthand drive. Very
rare, only 48 LHD build! Needs restora-
tion! Carburetors, ignition and brakes are
reconditioned. Ask us for more details.
Will be worth at least 350.000 EUR after
you have finished the restoration. Now for
sale in its current condition for 199.500
EUR. www.brabocars.com, Tel. 0031-252-
527875

H

**HÄNDLERANZEIGEN SIND
MIT »H« GEKENNZEICHNET**



Rolls-Royce Azure 2007, LHD, 41230
km, Silver Lake with Magnilia leather inte-
rior, dark blue fabric convertible top. Ulti-
mate travel car, very comfortable. New
price in 2007 : 480.000 EUR. Asking pri-



BRABO

Rolls-Royce & Bentley Specialist

Der Größte für bezahlbare
Rolls-Royce - und Bentleys

Mehr als 100.000 Teile
und 50 Automobile ab Lager

Arnoudstraat 17
2182 DZ Hillegom – Holland
Tel. 0031 252 527875

www.brabocars.com

Simca



Simca 1000 Rally 3 Umbau. Sehr gutes,
mängelfreies Fahrzeug im Original erhal-
tenen und aufwendig restaurierten Zu-
stand, siegfried.szkwarek@gmail.com,
Tel 0152/27353413

Triumph



Triumph TR6 2.5, 143 PS, 100.000 km,
Tüv neu: 05.2025, Scheckheft, Oldtimer
H-Zulassung, Originalzustand, trocken-
gestrahlt, hohlraumkonserviert, umfang-
reicher aufwendiger regeln. Service inkl.
Vergaserumbau, Verdeck etc. Details bitte
anrufen. Kontakt: robert.erben@web.de,
Tel. 01752478872

Für alle, die es gerne selbst anpacken!

10 **Basis-Wissen** **Parkett**
Macken im Handumdrehen
perfekt selber ausbessern

Hochdruckreiniger
Was diese Profi-Geräte
alles leisten können

Schutzhüllen
Abdeckungen aus Gewebe-
Planen selber machen

Oktober 2023
EUR 3,95
A: € 4,60, CH: sFR 7,10,
BaNelux: € 4,70, FR, IT,
PT, ES: € 5,50, GR: € 6,00

selber machen
Do it
Bauen | Gestalten | Renovieren

Jetzt neu am Kiosk!
Scannen und Kiosk in der Nähe finden!



Flexible Fugenmasse
Hausnummer
Fahrradständer
Projekt des Monats

Großer Vergleichstest
AKKU-HECKENSCHEREN
• 7 Geräte • 18 und 36 V
• Schnittleistung im Test

Paketbox
Raffiniert gestaltet, damit
die Post trocken bleibt

Bad sanieren
Mit diesen Tipps und Tricks
gelingt die Renovierung

PROJEKT des Monats
Brennholzlege
Wie Sie den perfekten
Unterstand selber bauen

Einfach selber machen
ZIMMERTÜREN
einbauen wie ein Profi

Tickets GEWINNEN
TIMBERSPORTS INDIVIDUAL
World Championship
2023

- TÜRLÄTTER
- ZARGEN
- BESCHLÄGE
- WERKZEUG

Licht: Zimmertür aus Glas
Spart Platz: Schiebetür



selber machen-Leser
Maurice Langhorst
aus Hamburg



Testabo mit Prämie bestellen unter
www.selbermachen.de/abo

Triumph



Triumph 1800 Roadster (1947), Leistung: 63 PS, Preis: 35.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338664 H



Triumph Spitfire 1500 (1977), Leistung: 72 PS, Preis: 11.890 EUR, www.classic-trader.com/cu329141 H



Triumph TR 6 PI (1969), Leistung: 143 PS, Preis: 16.500 EUR, www.classic-trader.com/cu329543 H



Triumph TR 8 (1980), original - kein Umbau, Leistung: 137 PS, www.classic-trader.com/cu336726 H

Anzeigenschluss für die Ausgabe AC 01/24 ist der 17. 10. 2023

MIKE SANDERS® KORROSIONSSCHUTZFETT

Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung

Über 40 Jahre
Erfolgreicher Rostschutz für
Oldtimer und Klassiker



seit 2012 jedes Jahr
Best Brand-Sieger



Bestellung-Beratung
04126 2095
www.mike-sander.de

Silikonbremsflüssigkeit DOT5

Oldtimer Pflege und Wartung

**Jetzt das aktuelle
Sonderheft portofrei
bei uns im Shop bestellen:
www.geramond.de**

Unimog



Unimog 411 Cabrio. Wegen Sammlungsauflösung eines Freundes zu verkaufen: Bj. 1961, restauriert, ital. Papiere, Abholung in Verona-Italien. Kontakt: charlie911@libero.it, Tel. 0177/ 3987759

PRIVATE KLEINANZEIGEN SIND KOSTENLOS



IHR SPEZIALIST FÜR

Land Rover / Jaguar XJ /
Vitesse SD1 / Marcos /
Triumph V8 / MC B V8 /
Morgan +8 / TVR /
Range Rover Classic / P38

ZERT. FACHBETRIEB

motorenCENTER®

LEISTUNGSSPEKTRUM

- Motoren- und Getriebeinstandsetzung aller Marken
- Fachbetrieb für klassische Fahrzeuge
- Diagnose und Leistungsprüfstand (4x4)
- Sonderfahrzeugbau
- Restaurationen



HONTAKT

Bergler Fahrzeugtechnik GmbH / Vélar.de
Am Forst 3 / 92657 Weiden
motorencenter@bergler.de / 0961 - 398 926 - 19
www.bergler.de / www.velar.de



- ✓ Rostumwandler
- ✓ Roststopper
- ✓ Rostentferner
- ✓ Rostschutz
- ✓ Hohlraumschutz
- ✓ Unterbodenschutz
- ✓ Lacke für Achsen und Rahmen
- ✓ Bremsenlacke
- ✓ Motor- & Getriebelacke
- ✓ Auspufflacke
- ✓ Tanklacke innen & außen
- ✓ Rostschutzgrundierer
- ✓ Autolacke

- ✓ Epoxypachtelmassen
- ✓ Karosseriezinn
- ✓ Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- ✓ Karosseriebleche
- ✓ Blechwerkzeuge
- ✓ Schleif- und Trennwerkzeuge

- ✓ Sandstrahlpistolen
- ✓ Grundierpistolen
- ✓ Lackierpistolen
- ✓ Unterbodenschutzpistolen
- ✓ Hohlraumpistolen

- ✓ Schraubwerkzeug
- ✓ Werkzeuge zur Wartung und Diagnose
- ✓ Motoröle
- ✓ Getriebeöle
- ✓ Additive zum Schutz vor Verschleiß
- ✓ Additive als Problemlöser

- ✓ Additive für Standzeiten
- ✓ Lackpolitur
- ✓ Lackpflege
- ✓ Holzschutz
- ✓ Holzsanierung

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung



**KORROSIONSSCHUTZ®
DEPOT**
Rostlos glücklich...®

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Bestellung: +49 (0) 9101/6845

Beratung: +49 (0) 9101/6801

Information & Onlineshop:

www.korrosionsschutz-depot.de

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

Unimog



Unimog 411 Cabrio. Wegen Sammlungsauflösung eines Freundes zu verkaufen: Bj. 1961, restauriert, ital. Papiere, Abholung in Verona-Italien. Kontakt: charlie911@libero.it, Tel. 0177/ 3987759



Volkswagen T1 Samba (1964), Leistung: 42 PS, Preis: 159.950 EUR, www.classic-trader.com/cu334800 H



Volkswagen T1 Samba (1966), Leistung: 44 PS, Preis: 110.000 EUR, www.classic-trader.com/cu281726 H



Volkswagen T2a Westfalia (1968), Leistung: 47 PS, Preis: 79.500 EUR, www.classic-trader.com/cu332325 H

Volkswagen

Guten Tag! Ich kaufe gerne Ihren Oldtimer, Exoten, auch ganze Sammlungen. Bitte bieten Sie mir alles an! Danke! Tel. 0172/7683296 o.07131/579275 H



Volkswagen T1 Samba (1965), Leistung: 51 PS, Preis: 99.500 EUR, www.classic-trader.com/cu341752 H



Volkswagen T1 Samba (1966), Brasilien Import, mit TÜV und H-Zulassung, Leistung: 44 PS, Preis: 67.900 EUR, www.classic-trader.com/cu336529 H



Volkswagen T2a Kombi (1969), orig.CAMPER, 1,6 Liter, Pilzdach,Herd,Bett, Leistung: 48 PS, Preis: 65.900 EUR, www.classic-trader.com/cu309397 H



VW Karmann Ghia Type 14. Zum Verkauf steht mein wunderschöner VW Karmann Ghia Type 14 aus dem Jahr 1971! Preis: 9.600 EUR. Kontakt: tatjana_patzer@online.de, Tel. 0157/81209375



Volkswagen T1 Samba (1965), Leistung: 42 PS, Preis: 139.950 EUR, www.classic-trader.com/cu303721 H



Volkswagen T1 Samba (1966), Leistung: 44 PS, Preis: 136.900 EUR, www.classic-trader.com/cu331709 H



Volkswagen T2a Kombi (1969), Leistung: 47 PS, Preis: 34.950 EUR, www.classic-trader.com/cu305224 H



Volkswagen T1 Samba (1964), Leistung: 42 PS, Preis: 30.000 EUR, www.classic-trader.com/cu346044 H



Volkswagen T1 Samba (1966), Leistung: 44 PS, Preis: 125.000 EUR, www.classic-trader.com/cu341047 H



Volkswagen T1 Samba (1966), Leistung: 44 PS, Preis: 185.000 EUR, www.classic-trader.com/cu307522 H

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

Döpper-Autobezugsstoffe
www.doepper-profile.de
Tel: 02261 - 24593

PRIVATE KLEINANZEIGEN SIND KOSTENLOS

Lager190 GmbH
- Dem Raana sein VW-Shop-
Geschäftsführer: Rainer Lüpkes
Erholung 4a - 31234 Edemissen

Dem Raana sein VW-Shop



Lager 190® GmbH

Mail: bullisammler@web.de
Tel. 1: +49 (0) 5176 - 922885
Tel. 2: +49 (0) 5176 - 9764280
Mobil: +49 (0) 171 -787 0 789

**Wir haben alles für
Ihren klassischen
Volkswagen**



www.raanas-shop.de

facebook:
bullisammler



Wir schützen Ihren Klassiker



Ihr Spezialist für alle Formen der Rostschutzvorsorge.
Auf Wunsch mit bis zu 20 Jahren Garantie & DEKRA Zertifikat.





Volkswagen T2a Kombi (1970), Leistung: 47 PS, Preis: 42.700 EUR, www.classic-trader.com/cu301353 H



Volkswagen T2a Westfalia (1971), Leistung: 62 PS, Preis: 38.015 EUR, www.classic-trader.com/cu310118 H



Volkswagen T2a Westfalia (1971) Camper 23-517 (USA), Leistung: 47 PS, Preis: 39.900 EUR, www.classic-trader.com/cu329642 H



Volkswagen T2b Westfalia (1973), Leistung: 62 PS, Preis: 32.444 EUR, www.classic-trader.com/cu326477 H



Volkswagen T2b Westfalia (1977), Helsinki/ Guter Originalzustand / Viel Erstlack / Eisgestrahlt/, Leistung: 70 PS, Preis: 39.900 EUR, www.classic-trader.com/cu336695 H



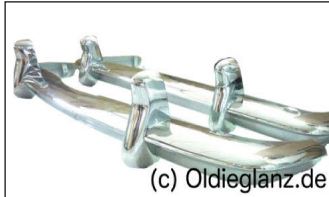
Volkswagen T2b Westfalia (1977), Leistung: 70 PS, Preis: 38.500 EUR, www.classic-trader.com/cu335051 H



Volkswagen Karmann Ghia 1200 (1965), 1300 Motor verbaut, Original Motor mit dabei, 34 PS, 25.000 EUR, www.classic-trader.com/cu338458 H



Volkswagen Scirocco 1.5 (1980), 1. Hand 57000km GT Ausstattung, Leistung: 70 PS, Preis: 13.850 EUR, www.classic-trader.com/cu337679 H



(c) Oldieglanz.de

Hast Du die Wahl, nimm Edelstahl! U.a. VW Käfer, Typ 3, Karmann Ghia Typ 14/34, Bus T1/T2. Gehen Sie auf Nummer sicher! Lieferung ab Hamburg, Rückgaberecht, pers. Ansprechpartner. Rufen Sie uns an. +49 163 515 17 49, www.oldieglanz.de H

Wassertransferdruck
Interieurindividualisierung

- Schriftrestauration
- Sonderanfertigung
- 3D - Veredelung

wtp-technics
 0 21 74 - 26 39
wassertransferdruck-burscheid.de

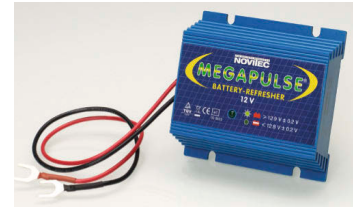
Kfz - Kühler und Zubehör
 für alle Fahrzeugmodelle & Hersteller

Robert Pütz
 Tiefer Pfad 29c
 45657 Recklinghausen
 Tel.: +49 (2361) 22 40 7
 Fax: +49 (2361) 49 09 135
 Email: info@kfzkuehler.de
 Web: www.kfzkuehler.de

kühlen
 lüften
 klimatisieren
Robert Pütz
Autokühler

Neukühler und Kühlerreparaturen: Kühlerüberholungen, Netzerneuerung/Neuaufbauten, Anfertigungen. Fachbetrieb seit mehr als 80 Jahren für Kfz-, LKW- und NKW-Kühlsysteme aller Hersteller. Besuchen Sie uns: www.kfzkuehler.de o. +49/2361/22407 H

Batterien



Lebensdauer von Bleibatterien (PKW, LKW, Solar, Elektrostapler) verdoppeln und mehr. Defekt geglaubte Batterien erholen sich, lieferbar in 6, 12, 24, 48, und 80 V. Rufen Sie an unter 0681-99 27 40 oder informieren Sie sich unter www.novitec.de H

PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS

Anzeigen aufgeben unter www.autoclassic.de



Josef Zürn, ROTWEISS Produkte - Der perfekte Helfer für kleine Reparaturen - Smart-Repair-Set zum Preis von 76,05 EUR - Besuchen Sie uns unter www.rotweiss24.de H

Stellplätze



XXL-Garagen, isoliert, gesicherte Anlage, versch. Größen, an 3 Standorten: 86971 Peiting, 94330 Salching, 91154 Eckersmühlen. Höbel Immobilien GmbH, Tel.: +49 8341 966 899 - 880 oder anfrage@hoebel-immo.de H



oldtimer-resort-dasing.de
 Stellplätze für Oldtimer, Sportwagen, in stilvoller Architektur, sicher, diskret, optimal klimatisiert. zwischen München und Augsburg, Oldtimer Resort Dasing

OLDTIMER PFLEGE UND WARTUNG

Jetzt das aktuelle Sonderheft portofrei bei uns im Shop bestellen:
www.geramond.de

BREMSTECHNIK BRAUCHT KOMPETENZ. WIR HABEN SIE, SEIT ÜBER 70 JAHREN!

ALLES FÜR DIE BREMSE

Aufbereitung / Ersatzteile

Mehr Infos:
www.bremsen-schoebel.de

Volvo



Suche Volvo Amazon: Ich suche meinen ehemaligen Amazon, Bj. 1970, blau (code 99), B20A, Automatik. Letzter mir bekannter Standort war Kärnten. Bitte melden! captainbeefheart@tutanota.com



Volvo 1800 ES (1972), Leistung: 111 PS, Preis: 42.609 EUR, www.classic-trader.com/cu300279 H



Volvo 1800 ES (1973), Leistung: 124 PS, Preis: 49.500 EUR, www.classic-trader.com/cu323794 H



Volvo 1800 ES (1973), Leistung: 115 PS, Preis: 2.8800 EUR, www.classic-trader.com/cu336174 H



Volvo 1800 ES (1971) Sehr schöner Schneewittchensarg in eisblau metallic, Leistung: 124 PS, Preis: 28.000 EUR, www.classic-trader.com/cu342270 H



Volvo 1800 ES (1973), Leistung: 124 PS, Preis: 33.500 EUR, www.classic-trader.com/cu319823 H



Volvo 1800 ES (1973), Leistung: 124 PS, Preis: 34.475 EUR, www.classic-trader.com/cu330693 H



Volvo 1800 ES (1973) Schneewittchensarg - 1.Fzg. Serie II, Leistung: 124 PS, Preis: 44.900 EUR, www.classic-trader.com/cu334849 H



Volvo 1800 ES (1972). Umfangreich restaurierter „Schneewittchensarg“ mit Veteraneintragung, Leistung: 115 PS, Preis: 56.800 EUR, www.classic-trader.com/cu342557 H



Volvo 1800 ES (1973) Schneewittchensarg in tollem Zustand! Leistung: 115 PS, Preis: 33.800 EUR, www.classic-trader.com/cu346325 H



Volvo 1800 ES (1973), Leistung: 115 PS, Preis: 46.500 EUR, www.classic-trader.com/cu341285 H



Volvo 850 T-5R (1995), Leistung: 226 PS, Preis: 22.500 EUR, www.classic-trader.com/cu253839 H



Volvo 1800 ES (1972), Leistung: 124 PS, Preis: 35.000 EUR, www.classic-trader.com/cu342202 H



Volvo 1800 ES (1972), Leistung: 124 PS, Preis: 24.500 EUR, www.classic-trader.com/cu333189 H

EUROLIFTER der Parksystem Spezialist in Europa ...1.000fach bewährt

ab.2995€ Parklifte bis 2600mm Hubhöhe

EXTRA SCHMAL – EXTRA KURZ - EXTRA LANG - EXTRA HOCH 2x2 ab.4995€

PKW Etagen Lift bis 3500mm Hubhöhe

ab.1795€

ab.1995€

Set ab. 1795€

Planung
Montage
Service
Prüfungen

www.pkw-hebebuehnen.eu
Email: info@pkw-hebebuehnen.com
Tel. 06621-7991612

Werkstätten

WITTI TANKSANIERUNG
 Innensanierung von PKW- und Motorradtanks
Motorradtank bis 10 L - € 150,00
Motorradtank bis 20 L - € 180,00
PKW-Tank bis 50 L - € 260,00
PKW-Tank bis 70 L - € 300,00
 Preise incl. MwSt. u. Material, zzgl. Versand
 Walter Witt, Schweinfurter Straße 26,
 97517 Rannungen
 tel.: 0151 2180 5450 witti-tank@t-online.de
witti-tanksanierung.de

Sonstiges

Corsa Sicilia, ein Würfelspiel für 2-6 Per. auf wetterfester Folie (62x65cm), 4 Auto-Modelle 1:87 im Lieferumfang, 2 weitere opt. erhältlich. Fahrzeugtypen können variieren. 6 x Startnr.aufkleber + Würfelbecher mit 6 farbigen Würfeln + Spielanl. 75 EUR zzgl. Versand.
www.corsa-sicilia.de

Reparatur von Rennfahrzeugen: Biete Reparatur von Rennfahrzeugen, Schwerpunkt Karosserie, Chassis. Freue mich über ihre Anfrage. Kontakt: andreas.kohler1@web.de

PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS

Anzeigen aufgeben unter www.autoclassic.de

Oldtimer Pflege und Wartung

Jetzt das **aktuelle Sonderheft** portofrei bei uns im Shop bestellen: www.geramond.de

Zubehör

www.reifenschoner.com H
Zeituhr defekt? VDO-Kienzle u.a., schnelle u. preiswerte Reparatur, Uhrmachermeister, K.-J. Leismann, Hohe Str. 14, 48366 Laer, Tel. 02554/278
www.leismann-uhren-optik.de H

Werbe- und Dekoschilder teils im Vintage-Design.
 Original Nummernschilder USA & Weltweit.
 Tel. 08035 - 908 628
 oder: www.plates-shop.de

MADE IN GERMANY
 Since 1994
BN-PIPES GMBH

Großes Lieferprogramm an **EDELSTAHL-AUSPUFFANLAGEN**
 Für VW & Audi, sowie Sonderanfertigungen für Young- und Oldtimer

Tel.: +49 (0)84 41-7 17 19
 Hohlweg 18a · D-85298 Scheyern
www.bnpipes.de

COLOURLOCK

Fragen Sie uns bei Lederproblemen. Wir verstehen Leder!

Anwendungsvideos finden Sie unter www.lederzentrum.de
LEDERZENTRUM GmbH · Raiffeisenstraße 1 · 37124 Rosdorf
 Tel.: +49(0)551/770 730 · info@lederzentrum.de · www.lederzentrum.de

SPIEGLER
 FABIAN SPIEGLER Kfz-LEITUNGEN GMBH

Stahlflex Bremsleitungen mit H-ZULASSUNG
 Die Bremsleitung mit nahezu **unbegrenzter Haltbarkeit**

☎ 07666 / 9121550 ✉ info@kfz-leitungen.de 📱 www.kfz-leitungen.de

Rektol-Klassik Öle nach alter Original Rezeptur und Archoil Additive

www.oeland24.de

Reinigen & danach versiegeln

Kfz-Service Dirk Weistroffer in Pulheim bei Köln

www.dein-eisstrahler.de

Dein Eisstrahler

Anzeigenschluss für die Ausgabe AC 06/23 ist der 17. 08. 2023

maintaler group

www.maintaler.de · www.exklusive-fahrzeugtransporte.de
 Tel: +49 (0) 6181 / 300 99 - 55 · pkwdispo@maintaler.de

Der Spezialist für Oldtimer-Transporte

zertifiziert nach **DIN EN 9001**

HERZBLUT
 FÜR IHRE LOGISTIK

fahrzeugtransporte

FORD MUSTANG

Offiziell lizenzierte Freizeitjacke



Ford Motor Company Trademarks and Trade Dress used under license to Bradford Exchange • www.FordMotorCompany.com



- Offiziell lizenziert von der Ford Motor Company
- Mit Ford-Mustang-Schriftzug auf der Rückenpartie

- Ford-Mustang-Logo auf der Brust
- Authentische Ärmel-Patches
- Exklusiv von The Bradford Exchange

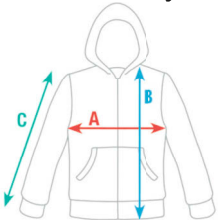
Bringen Sie Ihren Mustang-Look auf Hochtouren

Die Freizeitjacke „Ford Mustang“ ist eine spektakuläre Kombination von Power und Funktionalität. Mit dem exklusiven Ford-Styling, dem Tragekomfort und der vielseitigen Verwendung wird sie zu einem Kleidungsstück, auf das Sie nicht mehr verzichten wollen.

Die Freizeitjacke bietet eine extra dicke, herrlich weiche Gewebe-Qualität. Vervollständigend wird das Design durch den dynamischen Ford-Mustang-Schriftzug auf dem Rücken, die bedruckten Ärmelpartien und das offizielle Ford-Mustang-Logo auf der Brust. Einen guten Abschluss bieten die Rippstrickbünde aus 1x1-Elastan am Ärmel und an der Hüfte. Für alles, was Sie schnell griffbereit haben müssen, sind die praktischen Kängurutaschen an der Vorderseite bestens geeignet. **Zeigen Sie Ihre Begeisterung für dieses kultige Jahrhundert-Auto und bestellen Sie die Freizeitjacke „Ford Mustang“ am besten noch heute!**



WEEE: 97075536



Größe (cm)	M	L	XL	XXL	XXXL
A	64	66	69	71	74
B	69	72	74	76	79
C	61	62	64	65	66

Artikel-Nr.: 478-SHA04
Artikelpreis: € 149,85
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 106154
Mit 30-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot:
Antworten Sie bis zum **6. November 2023**

Ja, ich reserviere die Freizeitjacke „Ford Mustang“ in der Größe: _____
Artikel-Nr.: 478-SHA04

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):

- Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
 Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)

Unterschrift

Datenschutz: Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bradford.de/datenschutz. Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

www.bradford.de

Für Online-Bestellung
Referenz-Nr.: **106154**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

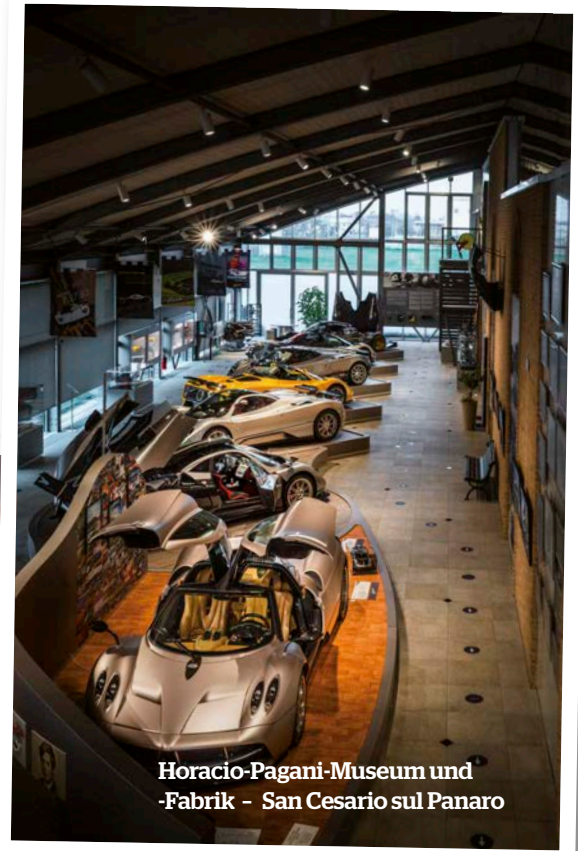
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de

Telefon: **0 60 74 / 916 916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

Traumreisetipp: das italienische Motor Valley

Entdecken Sie Modena und Bologna zwischen Kunst, gutem Essen und unglaublichen Autos!



©Studiowiki | Ph Davide Busetto / Arch. VisitModena

modenatur
incoming tour operator & DMC



Denken Sie schon an Ihren nächsten Italienurlaub? Machen Sie eine Reise in die Emilia-Romagna in das „Motor Valley“, dem Land der Automobile, das sich perfekt eignet, um in die Welt der Oldtimer, der Museen und der Rennstrecken einzutauchen, und dabei eine Menge Spaß zu haben!

Sehen wir uns an, was Sie in dieser italienischen Region besichtigen können, die Sie mit einer einzigartigen Mischung aus Kunst, gutem Essen, atemberaubenden Landschaften, wunderschönen alten Städten, Schlössern und Dörfern und natürlich unglaublichen Autos empfängt!

Hier finden Sie zehn Erlebnisse, die Sie nicht verpassen sollten!

Modena, die Heimatstadt des verstorbenen Opernsängers Luciano Pavarotti, liegt in der Mitte der Region und ist weltberühmt für seinen Dom aus dem Jahr 1099 (UNESCO-Kulturerbe), die Lebensmittelproduktion der Region, zu der der traditionelle Balsamico-Essig von Modena und der Parmigiano-Reggiano-Käse in Begleitung eines Glases Lambrusco-Wein gehört, und natür-

lich für die vielen Fabriken und Museen, in denen es um ... Autos geht.

1 Die Ferrari-Museen in Modena und Maranello. Nur wenige Minuten vom historischen Zentrum Modenas entfernt befindet sich das Enzo-Ferrari-Museum. Neben der Besichtigung der zahlreichen ausgestellten Autos, die wahre Meisterwerke des Stils und des Designs sind, können die Besucher das bewegte Leben von Enzo Ferrari nachverfolgen. Eine fesselnde Videopräsentation erzählt die Geschichte von Enzo Ferraris neunzigjährigem Leben. Das Ferrari-Erlebnis wird im Ferrari-Museum in Maranello fortgesetzt, einem Ort, der den Mythos Ferrari von heute und morgen bezeugt. Das Ferrari-Museum zeigt ständig neue, zeitlich begrenzte Exponate, und ein Besuch kann eine Panorama-Bustour durch das Ferrari-Werk sowie einen Spaziergang durch die Stadt Maranello einschließen, wo die Ferrari-Begeisterung immer in der Luft liegt.

2 Nur einen kurzen Spaziergang vom Enzo-Ferrari-Museum entfernt befindet sich der Hauptsitz von Maserati, wo der Supersportwagen MC20 hergestellt wird. Eine

exklusive Werksbesichtigung, die nach Voranmeldung für jedermann zugänglich ist, bietet eine geschichtliche Einführung in den Ausstellungsraum und eine Führung durch das Fließband.

3 Nur wenige Kilometer von der Altstadt von Modena entfernt ist das Panini-Museum mit einer weltweit einzigartigen Ausstellung von Maseratis-Oldtimern, darunter über zwanzig Fahrzeuge, die an die wichtigsten Etappen in der Geschichte der Marke Trident erinnern.

4 Im Stanguellini-Museum (Modena) können Besucher das Leben und die Arbeit von Vittorio Stanguellini nachvollziehen, der in den 1930er-Jahren seine Leidenschaft für Rennwagen entdeckte.

5 Das Horacio-Pagani-Museum (San Cesario sul Panaro) ist eine exklusive Sammlung limitierter Editionen, die die Geschichte von Pagani geprägt haben, von den ersten Skizzen bis zu den neuesten Modellen von Zonda und Huayra. Reservieren Sie eine Besichtigung der Produktionsbereiche.

6 Bevor Sie Modena verlassen, sollten Sie sich auch den Autodromo di Modena



Ein Stanguellini auf den Straßen von Castelvetro di Modena



Fertigungshalle im Maserati-Werk

gen wie dem Hybridkonzept Asterion, den Huracán Performante und den Aventador SVJ. Das Werk kann ebenfalls nach Voranmeldung an Wochentagen besichtigt werden.

8 Das Ferruccio-Lamborghini-Museum (Funo di Argelato) erzählt das Leben von Ferruccio Lamborghini durch seine mechanischen Kreationen und ein Archiv von Familienfotos.

9 Das Ducati-Werk und -Museum (Borgo Panigale Bologna) führt den Besucher durch die Geschichte von Ducati. Ein Muss für alle Motorradliebhaber!

10 Autodromo Enzo und Dino Ferrari - Imola. Ein Mythos in der Geschichte der Formel 1, den man sich nicht entgehen lassen sollte. Jedes Jahr kommen Autoliebhaber aus der ganzen Welt nach Modena und Bologna, um große und wichtige Veranstaltungen zu besuchen: das „Modena Motor Valley Fest“, den „Concours d' Elegance Salvarola Terme“, das „Mille Miglia Rennen“ (Mai) sowie die „Modena 100-Ore Classic“ und die „Auto e Moto d'Epoca Messe“ in Bologna (Oktober).

SONDERANGEBOT FÜR LESER

Code: Auto Classic - 3 Tage - 2 Übernachtungen in einem 3- oder 4 Sterne Hotel mit Frühstück; eine geführte Besichtigung einer Produktion von traditionellem Balsamico-Essig aus Modena; zwei Werksbesichtigungen je nach Verfügbarkeit bei: Maserati, Pagani, Lamborghini, Ducati (nur von Montag bis Freitag); eine Eintrittskarte für das Enzo-Ferrari-Museum in Modena und das Ferrari Museum in Maranello; eine geführte Besichtigung des Stanguellini-Museums oder einer anderen privaten Oldtimer-Sammlung in der Region. Bitte beachten Sie, dass die Führungen mit anderen Besuchern geteilt und in englischer Sprache angeboten werden.

Ab 340,00 Euro pro Person mit Unterkunft im Doppelzimmer. Im Preis nicht enthalten sind Reiseversicherung, Transfers und Extras.

Optionale Leistungen, die nicht im Preis enthalten sind: Probefahrt im Autodromo di Modena, Besichtigung der Rennstrecke von Enzo und Dino Ferrari in Imola, Weinverkostungen, Mahlzeiten, Transfers.

Info und Reservierung unter Modenatur,
Tel. +39 059220022, info@modenatur.it,
www.visitmodena.it/en/autoclassic

ansehen, wo Sie in aller Sicherheit ein Rennen mit einem Supersportwagen erleben können.

Die Reise geht weiter in Bologna - weltbekannt für seine wunderschöne Altstadt mit ihren Türmen und Säulengängen (UNESCO-Kulturerbe) und die gute Küche.

7 Im Automobili Lamborghini Museum (Sant'Agata Bolognese) sehen Sie die frühen visionären Schöpfungen des genialen Ferruccio Lamborghini wie den Miura und den Countach und neuere Supersportwa-

Termine

OLD- UND YOUNGTIMER-
TREFFEN, TEILEMÄRKTE,
RALLYES UND MEHR





Ausstellungen

4. April-23. Dezember 2023
Ikone neu Gedacht –
Sonderschau anlässlich des
25jährigen Jubiläums
des Retro-Klassikers
„New Beetle“.

Stiftung Automuseum Volkswagen,
Wolfsburg

Messen und Märkte

01.09.-03.09.2023

19. Classic-Gala Schwetzingen

D-68723 Schwetzingen
www.concours-delegance.de
office@classic-gala.de

02.09.2023

Classic Love

D-07907 Schleiz
Schleizer Dreieck
www.classic-love.de

02.09.2023

26. Oldtimer-Markt

D-59063 Hamm
Zentralhallen
www.zentralhallen.de
02381/377725

03.09.2023

Youngtimer Show

D-45699 Herten
Motorworld
www.youngtimer-show.de

08.09.-10.09.2023

Youngtimer Show

NL-6229 Maastricht
www.interclassicsmaastricht.nl
interclassics@meccl.nl

10.09.2023

Oldtimer-Teilemarkt

D-04880 Elsnig
Gelände des MSC Pflückuff e.V. im ADAC
www.oldtimertreffen-torgau.de
info@oldtimertreffen-torgau.de

11.09.-14.09.2023

Oldtimerwandern:
ADAC Gardasee Klassik

I-25010 Limone sul Garda
www.oldtimerwandern-nordrhein.de

15.09.-17.09.2023

1. Oldietreffen für historische
Wohnmobile,

Wohnwagen und Gespanne

D-56133 Fachbach/Lahn
Camping & Beach Club
www.camping-beachclub.de

17.09.2023

Oldtimer-Teilemarkt

D-04279 Leipzig
Agra
www.oldtimer-teilemaerkte.de

Messen und Märkte

17.09.2023

8. Oldtimer-Matinee

D-76337 Waldbronn-Busenbach
www.msc-reichenbach.de

21.09.-24.09.2023

Status 3 - Rallye für Einsatzfahrzeuge

D-48432 Rheine
Flugplatz
www.status3rallye.de

23.09.2023

Oldtimerdag Nieuwe Tonge

NL-3244 Nieuwe Tonge
www.oldtimerdagnieuwetonge.nl
info@oldtimerdagnieuwetonge.nl

23.09.-24.09.2023

12. MCH/ADAC Käthchen Classic

D-74080 Heilbronn
www.mc-heilbronn.de
Bernd.Sandrisser@mc-heilbronn.de

23.09.-24.09.2023

OldieTreff mit Teilemarkt

D-61250 Usingen
www.taunuskaefer.de

24.09.2023

Season Closing

D-33609 Bielefeld
Lenkwerk
www.lenkwerk-bielefeld.de
info@lenkwerk-bielefeld.de

01.10.2023

Rallye 66 - Orientierungsfahrt

D-56766 Ulmen
www.sfk-ulmen.de
rallye66@sfk-ulmen.de

03.10.2023

Tag der offenen Tür

D-14641 Wustermark
Kraftwagenhalle
www.oldtimeragency.de
info@oldtimeragency.de

13.10.-15.10.2023

Veterama

D-68163 Mannheim
Maimarkthalle Mannheim
www.veterama.de

14.10.-15.10.2023

2. Patina-Treffen

D-88690 Uhlhingen-Mühlhofen
Auto & Traktor Museum
www.patina-treffen.de
kontakt@autoundtraktor.museum

13.-15. Oktober 2023

Veterama Maimarktgelände

Mannheim, BW
www.veterama.de

Hotel RECHTMURG 27 Schwarzwald



Das RECHTMURG 27 liegt ruhig im Kurort Obertal, wir haben 80 EZ und 40 DZ, alle Zimmer mit Badewanne/Dusche und Dusche ausgestattet. Ein sehr großer Parkplatz befindet sich vor dem Haus. Wir sind nur 8 Kilometer von der Schwarzwaldhochstraße entfernt! Der ideale Ausgangspunkt, um den Schwarzwald mit Ihrem Oldtimer zu entdecken. Die Schwarzwaldhochstraße ist wohl jedem ein Begriff. Die kurvenreichen Straßen durch die Täler des Nordschwarzwaldes lassen das Fahrerherz ebenso höher schlagen. Oldtimer-Fans sind herzlich Willkommen bei uns!
Tel. + 49 7449 / 9139 - 200
www.rechtmurg27.de

15. Oktober 2023

Oldtimer Teilemarkt

Dresden, Sachsen
www.oldtimer-teilemaerkte.de

15.10.2023

Oldtimertreffen

CH-8635 Dürnten
Landgasthof Hasenstrick
www.landgasthof-hasenstrick.ch

29.10.2023

17. Oldtimermesse

CH-9000 St. Gallen
www.oldtimermesse-ch.com
info@oldtimermesse-ch.com

17.11.-19.11.2023

Oldtimer-Show Brüssel

B-1020 Brüssel
Expo
www.interclassics.events

02.12.-10.12.2023

Essen Motor Show

D-45131 Essen
www.essen-motorshow.de
0201/72440

Für die Terminankündigungen sind ausschließlich die Veranstalter verantwortlich. Verlag und Redaktion übernehmen keine Haftung.



„Ein ereignisreiches Wochenende unter Oldtimerfreunden für Gäste mit einem eigenen Auto“

- Möchten Sie an einem schönen Wochenende den Taunus erfahren und erleben.
- Ein kleines Hotel in einer reizvollen Gegend mitten in Deutschland
- Ein schönes Menu und einen gemütlichen Abend unter Gleichgesinnten.
- Ausgearbeitete Routenvorschläge entlang herrlicher Strecken durch Taunus und Westerwald, entlang an Rhein und Lahn, vorbei an Burgen und Schlössern, Wäldern und Weinbergen - zwischen 120 und fast 250 km.

Oldtimer-Wochenende

- 2 Übernachtungen inkl. reichhaltigem Frühstücksbuffet
 - Hallenbad und Saunanutzung (Buchung von Massage gegen Gebühr möglich)
 - 1x 4-Gang Candle-Light-Menu
 - 1x 3 -3 Gang Menüwahl – alternativ Grillen im Biergarten
 - verschiedene Roadbooks stehen Ihnen zur Verfügung
- Preis: EUR 179,00 pro Person im Doppelzimmer
EUR 20,00 Einzelzimmerzuschlag pro Tag

RINGHOTELS
Echt HelmutGenuss erleben

Hotel Kurhaus Ochs Betriebs KG, Kanonenstraße 6-8,
61389 Schmitten, Tel.: 06084 48-0, www.kurhaus-ochs.de



SO **24.09.23 SUHL SIMSON** Gewerbebepark 08-16 Uhr

SO **15.10.23 DRESDEN ALBERTHAFEN** 08-16 Uhr

SA/SO **28/29.10.23 HALLE MESSE** 9-18/16 Uhr **OLDTEMA**

SA/SO **21/22.01.24 ERFURT MESSE** 9-18/16 Uhr **OLDTEMA**

SA **17.02.24 RIESA WT ARENA** 09-16 Uhr

SO **07.04.24 COTTBUS** Flugplatzmuseum 09-16 Uhr

SO **22.09.24 LEIPZIG AGRA** MESSEPARK 08-16 Uhr

www.oldtimer-teilemaerkte.de

Auch Sie möchten Ihr Event hier kostenpflichtig veröffentlichen? Dann schreiben Sie eine E-mail an: gnb.reindl@verlagshaus.de Wir beraten Sie gern.



© Dominik Ketz

Für Genießer und Entdecker

Wer an das Ferienland Cochem denkt, dem kommen herrliche Landschaften, romantische Weinorte, ein einzigartiges Flusstal oder die traumhafte Stadt Cochem in den Sinn.

Die Mosel zwischen dem Calmont - dem steilsten Weinberg Europas - der Burgruine Metternich in Beilstein, der Reichsburg in Cochem, die Burgruine Coraidelstein in Klotten und die Burg Eltz in Moselkern gilt als eine der schönsten Flusslandschaften der Welt.

Hier bietet sich eine einzigartige Kulisse für unvergessliche Erinnerungsfotos. Magische Momente warten hinter jeder Kurve



und jedem Weinberg. Es gibt es eine Fülle von reizvollen Strecken: Immer wieder gibt es malerischen Weindörfer zwischen umliegenden Hügeln und dichten Wäldern.

Wer gerne wandert, findet hier ausgewiesene Qualitätswanderwege wie den Moselsteig oder die Cochemer Ritterrunde - die sich übrigens auch in zwei Halbtagestouren aufteilen lässt.

Ein vielfältiges Freizeitangebot aus Wassersport, Tennis, Angeln, Golf und Minigolf runden den Aktiv-Urlaub vor traumhafter Kulisse ab. Natürlich gehören auch Musik- und Kulturveranstaltungen, Wein- und Heimatfeste, Weinproben und Weinkellereibesichtigungen in das abwechslungsreiche Programm.

Weinkultur erleben: Lassen Sie sich von der Weinkultur der Region begeistern. Machen Sie Halt in den zahlreichen Weingütern, kosten Sie erlesene Tropfen direkt vom Winzer und erfahren Sie mehr über die Kunst der Weinherstellung.

Klein und handlich ist der neue Reiseführer des Ferienlands Cochem, so dass er in jede Jackentasche passt, und doch umfasst er

stolze 40 Seiten geballte Urlaubsinformation - und viele Neuigkeiten. Einen ersten Überblick bietet die Panoramakarte der Region. Alle Winzerdörfer und Sehenswürdigkeiten und Freizeitmöglichkeiten der Region sind hier aufgeführt.

Den kostenlosen Führer sowie weitere Informationen dieses abwechslungsreichen Reisezieles gibt es als Druckausgaben direkt bei der Tourist-Information Ferienland Cochem oder zum PDF-Download auf www.ferienland-cochem.de unter „Service-Prospektbestellung“. Dort gibt es auch weitere Ausflugstipps für Tagestouren in die Eifel, den Hunsrück und an den Rhein. Ferienland Cochem - wir bieten alles außer Alltag!



Tourist-Information
Ferienland Cochem
Endertplatz 1
56812 Cochem
Tel.: (02671) 600 40
info@ferienland-cochem.de
www.ferienland-cochem.de



Nach der Corona-Pause zog das VW Bus Festival in Hannover Besucher aus 48 Ländern an



› VW BUS FESTIVAL 2023

Große Bulli-Kultparty

Hannover im Bulli-Fieber. Nach der Coronapause strömten die Fans zum größten VW-Bus-Treffen an die Leine. AutoClassic hat sich unters Volk gemischt

Text: Eberhard Kittler • Fotos: Volkswagen

Neuer Besucherrekord: Rund 80.000 VW-Bus-Freunde aus aller Welt feierten sich und ihre Gefährte beim großen Mega-Event am letzten Juni-Wochenende 2023 in Hannover. Rund um das Messegelände der niedersächsischen Hauptstadt ging zeitweise nichts mehr. Wer mit seinem Bulli einen Platz auf der Campingwiese ergattert hatte, konnte sich davon überzeugen, wie stark die Liebe der Fans zu ihrem Mobil ist. Nächtelange Gespräche von Bus zu Bus inklusive. Anlass für das Treffen der Mega-Art war der 70. Geburtstag des Bulli, dessen Zelebrierung aber Corona-bedingt um drei Jahre verschoben worden war.

Bulli-Show an der Leine

Den Auftakt bildete das Schaulaufen der Busse durch die Stadt an der Leine. Die offizielle Eröffnung übernahmen die Chefs von Volkswagen Nutzfahrzeuge um Carsten Intra, der Oberbürgermeister von Hannover Belit Onay und der niedersächsische Wirtschaftsminister Olaf Lies (Bild oben). Am üblichen Angebot an Ausstellungen, Teilmärkten und Kulinarik jeder Couleur fehlte es nicht. Teilweise aufwendige Show-Einlagen, Musik von Fanta Vier und allerlei Fan-Präsentationen sorgten für ein angenehmes

und abwechslungsreiches Begleitprogramm. Wohl dem, der da den Überblick behielt, was am ehesten vom Riesenrad aus gelang.

VW-Bus-Historie erleben

Den Innenbereich rund um die große Bühne bevölkerten Dutzende von Bulli-Exponaten, ein großer Teil davon T1-Modelle (1950–1967)

und T2-Versionen (1967–2013, mit Brasilien-Ausführungen). Aber auch der letzte Heckmotor-Bus, der T3 (1979–1990), war in großer Stückzahl vertreten. Volkswagen Nutzfahrzeuge Oldtimer zeigte Fahrzeuge wie den ältesten noch zugelassenen T1 („Sofie“), einen Südafrika-T3 mit Audi-Fünfzylinder und einen der wenigen B32-T3 mit Porsche-Sechszylinder.



Die Uraufführung des Films „BULLILOVEstories“ wurde mit zahlreichen Mitwirkenden und dem ID.Buzz-Reisemobil gefeiert



T2b Allrad von 1978, einer der fünf nie in Serie gegangenen Prototypen

Vor allem T1 und T2 dienen als Verkaufsstände, Bars und Bühnen



Die „Safari-Klapp-scheibe“ dieses T1 ist Ausguck für Groß und Klein



Korso durch Hannovers Innenstadt, angeführt von kultigen T1-Bussen



Nostalgiker setzen auf Filterkaffee



Preisträger fürs beste Bulli-Tattoo: der Schweizer Larry Cavalli



Vom Riesenrad mit seinen 24 Gondeln bot sich der Blick auf T1 & Co.

Genug Platz zum gemeinsamen Chillen mit Stil



Vom AutoMuseum Volkswagen kamen Unikate wie der T2b Allrad, ein komplett neu aufgebauter Transport-Plattenwagen und ein Basis-transporter EA 489, ein für strukturschwache Schwedenländer produziertes Nutzfahrzeug. Neben den Klassikern waren aber auch viele Youngtimer-Modelle T4 und T5 dabei. Auch sie sind inzwischen als Fan-Busse angenommen, allerdings ist mit ihnen eine andere Klientel unterwegs. Für Kinder gab es den Lego-T2 im Maßstab 1:1 sowie Vorträge, Workshops, Wettbewerbe und jede Menge Spielspaß. Für die Älteren lohnte es sich, auf den diversen Teilständen nach Raritäten aus dem Bus-Segment zu fahnden.

VW Bus Festival enthüllt wurde, störte in dem Klassikerreigen nur wenig. Schließlich müssen die Niedersachsen derzeit ja ein wenig um die Akzeptanz der neuen Elektro-Modelle beim Publikum kämpfen, weswegen die Nutzung der Bulli-Parade als Open Air Showroom in Ordnung geht. Dass das Thema Bus und Camping auch nach Corona ein unglaubliches Potenzial hat, daran ließen die zahlreichen Aussteller von Zubehör und Nachrüstvarianten keinen Zweifel. Alle nur denkbaren Aufbauten waren zu sehen, Spezialanbieter boten ganz besonders zum Ausbau als Campmobil, andere boten Innenausstattungen und Zubehör an. Das alles in einer fröhlichen Partystimmung, garniert mit farbigen Vorzelten und Vintage-Campingmöbeln zum Probe-Chillen.

Liebe geht durch den Wagen

Wie die Enthusiastenszene auf das kultige Nutzmobil abfährt, zeigte der Film „BULLI-LOVEstories“, der in Vorbereitung des Festivals entstanden ist. Dafür wurden von Volkswagen Nutzfahrzeuge 33 Länder bereist, um dort den Beweggründen der Fans für ihre Bulli-Liebe auf die Spur zu kommen. Internationaler geht es kaum – in Hannover waren denn auch Besucher aus 48 Ländern vor Ort. Fragt sich nur, ob es bis zum nächsten Welttreffen wieder 16 Jahre dauern muss – oder ob Volkswagen die einmalige Chance erkannt hat, so stilvoll die Fans bei der Marke zu halten.

Wohin fährt der Bus?

Die Präsentation zahlreicher nagelneuer VW ID. Buzz, dessen aktuelle Langversion auf dem

A dark red classic car is driving on a paved road that curves to the left. The road is lined with tall, leafy green trees. In the background, there is a modern building with a glass facade and a white street lamp. The sky is blue with some clouds. The car is in the foreground, moving towards the right side of the frame.

Auf Berthas Spuren



Mit einer Pagode die
Zeit genießen. Der
klassische Mercedes-
Benz ist ein perfekter
Reisebegleiter für zwei

Von Mannheim nach Pforzheim reiste
Bertha Benz im Jahr 1888 auf einem
Benz-Patentmotorwagen.
Mit einer Pagode folgen wir den
Spuren der großen Auto-Pionierin

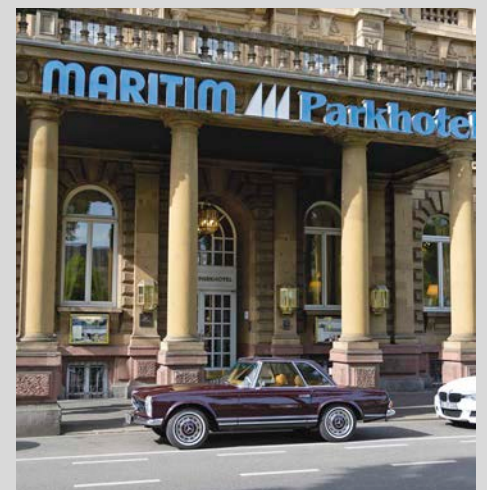
Text: Markus König ♦ Fotos: Kienle



So sieht sie aus, die erste Tankstelle der Welt: Bertha Benz stoppte mit dem Motorwagen vor der Stadtapotheke in Wiesloch, um hier Benzin zu kaufen. Anders war das im Jahr 1888 noch nicht möglich

Dort, wo die Reise eigentlich begonnen hatte, findet sich nichts Authentisches mehr. Nichts, was an sie erinnern könnte. Das Einzige, was an der Waldhofstraße 24 im Mannheimer Stadtteil Neckarstadt heute zu entdecken ist, ist eine Gedenktafel. Auch in T 6, 33, wie die typische Mannheimer Adresse in den durchnummerierten Stadtquadranten lautet, steht ein nichtssagender Wohnungsbau der Nachkriegszeit.

Dabei schreibt Carl Benz hier Geschichte. Hier baut er 1885 den ersten Motorwagen, hier residieren er und seine Frau Bertha, als ihm 1886 das Reichspatent dafür zuerkannt wird. Damals heißt die Adresse noch T 6, 11, das Grundstück wird später geteilt. Schnell wird es in dem eingeschossigen Barockhäuschen zu eng, die Familie zieht 1887 um, damals vor die Tore der Stadt, wo Carl Benz auf 4000 Quadratmeter expandiert und ein neues – erstes – Werk erbaut. Alle Zeichen stehen auf Anfang, ganz Mannheim boomt und baut. Carl Benz sieht die Zeit reif für seinen Patent-Motorwagen. Doch der Erfolg bleibt aus: Zu unglaublich, zu disruptiv ist seine Idee der pferdelosen Kutsche. Potenzielle Käufer glauben nicht, dass sich in dieser teuren technischen Narretei irgendein praktischer Nutzen finden ließe.



Bei einer Reise auf den Spuren von Bertha Benz erinnern mehrere Denkmale an die erste automobilen Fernfahrt der Welt. In Mannheim, wo sie startete, steht eine Nachbildung des ersten Motorwagens aus Bronze. Bewunderer können sogar auf ihm Platz nehmen (unten)





Völlig unscheinbar zeigt sich heute der Ort in den typischen Mannheimer Stadtquadraten, an dem Carl Benz einst seine kleine mechanische Werkstatt betrieb. Nur eine Gedenktafel erinnert hier an das geniale Benz-Patent (rechts oben). Für die Überfahrt dient die kleine Fähre. Im nahen Ladenburg (unten) hat Winfried Seidel in ehemaligen Werkhallen von C. Benz Söhne ein sehenswertes Museum eingerichtet

BERTHA BENZ



Ohne Bertha Benz (1849–1944) wäre die Geschichte der motorisierten Mobilität mit Sicherheit anders verlaufen. Sie war der Treibstoff, den Carl Benz brauchte, um seinen Motor in Gang zu setzen. Er forschte, erfand, konstruierte, erprobte – und seine Frau machte es möglich.

Noch bevor sie Carl Benz 1872 heiratete, ließ sich die erst 23-jährige Bertha Ringer ihre Mitgift auszahlen, um mit ihr sein Unternehmen zu finanzieren – heute hieße es Wagniskapital, das in ein wildes Start-up fließt. Die 106 Kilometer lange Fernfahrt nach Pforzheim und zurück mit ihren beiden jugendlichen Söhnen Eugen und Richard war daher nur konsequent: Bertha bewies der Welt damit, was das Produkt ihres Mannes zu leisten vermochte. Heute würden wir das als Geniestreich des Marketings verbuchen.

Der Motorwagen von einst fährt immer noch



Das ist Berthas Stunde. Ihre und die ihrer Söhne Richard (13) und Eugen (15), die gemeinsam im Geheimen an einem frühen Julimorgen des Jahres 1888 aufbrechen – zur ersten Fernfahrt der Welt mit einem Automobil. Carl Benz, so heißt es später, habe noch geschlafen, als das Trio den Motorwagen aus dem Schuppen zieht und startet. Die Jungs wissen das Gerät zu bedienen, sie sind längst Auto-Fans, die ersten der Welt vermutlich, schließlich ist noch nicht einmal das Wort Automobil erfunden.

Fantastische Geschichten ranken sich um dieses Abenteuer. Bislang hatte Carl Benz nur Erprobungsfahrten unternommen, war in Mannheim auf dem Stadtring am gerade im Bau befindlichen Wasserturm, heute Wahrzeichen der Stadt, vorbei in Richtung Bahnhof getuckert. Auch aufs Land hat er sich schon ein paar Kilometer gewagt, heißt es, in Richtung Ladenburg und Odenwald, dabei jedoch die Hügel gemieden, weil sein Motorwagen weder hoch noch runter bereits richtig funktionieren will.



Unter den Pagoden sind Topmodelle wie dieses außergewöhnlich: Es handelt sich um einen handgeschalteten 280 SL mit Klimaanlage und superrarem Webasto-Schiebedach im Hardtop. Dazu kommen Extras wie eine längere Hinterachse, Sitzheizung und Scheibenwischer-Intervallschaltung

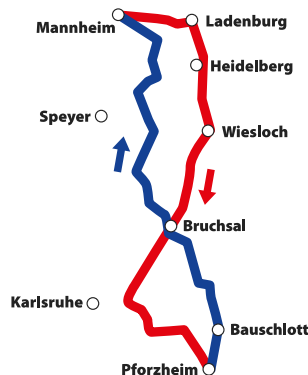
So malerisch wie einst zeigen sich das Schloss Bruchsal (rechts) und der historische Ortskern von Obergrombach, in dem sich seit 1888 nur wenig verändert hat (unten links). Obergrombach lag zwar nicht direkt auf der Route, Bauschlott dagegen schon: Dort nagelte Schuhmachermeister Karl Britsch in seiner Werkstatt (rechts in der Mitte) neues Leder auf die Bremschuhe. Die Pagode parkt vor der ersten Autowerkstatt der Welt



REISE IN DIE VERGANGENHEIT DER MOBILITÄT

Wer sich auf die Spuren von Bertha und ihren Söhnen Eugen und Richard begeben will, benötigt nicht viel: Die offizielle Bertha Benz Memorial Route bildet auf öffentlichen Straßen weitgehend die Strecke ab, die das Trio 1888 gefahren ist. Viele wertvolle Informationen und Tipps finden sich unter www.bertha-benz.de

- Schloss Mannheim, nach Versailles das zweitgrößte Barockschloss Europas, heute Uni und Museum, www.schloss-mannheim.de
 - Heidelberger Schloss, Epizentrum der Romantik und Sehenswürdigkeit von Weltrang, www.schloss-heidelberg.de
- In der Nähe liegen zahlreiche weitere Baudenkmäler und Museen.



Und nun die drei, die um Berge nicht herumkommen. Legenden berichten von einer stauend-erschrockenen Landbevölkerung, vom Tankstopp an der Stadtapotheke in Wiesloch, wo sie Ligroin kaufen, den nötigen Treibstoff. Oder die Reparatur mit einer Hutnadel von Bertha, natürlich der Halt beim Schuster Britsch in Bauschlott, der die Bremsen neu beledert und somit als erster Automobilreparateur der Welt gilt.

Die Reise gelingt, und das Automobil kann erstmals seine Zukunftsfähigkeit beweisen. Spielerisch folgt unsere Pagode heute den drei Pionieren. Sie zeigt mit ihrem sportiven Luxus, obwohl bereits ein halbes Jahrhundert alt, wie intensiv Mercedes-Benz auch die weitere Entwicklung geprägt hat. Niemand staunt mehr über einen pferdelosen Wagen, doch alle freuen sich, dem Klassiker als Botschafter dieser großen Idee zu begegnen.



Die Welt war 1888 eine völlig andere als heute, doch Straßen und Wege gab es schon. Manche folgen alten römischen Routen, andere wanden sich über Bergrücken und erreichten so das nächste Dorf (oben). Während heute selbst Feldwege asphaltiert sind, gab es vor 135 Jahren nur holprige und unbefestigte Pfade für Fuhrwerke. In Pforzheim (unten) wohnte Berthas Schwester, die sie besuchen wollte.



Heidelberg liegt nicht weit von Mannheim entfernt am Rande der Rheinebene. Das weltberühmte Schloss Bruchsal (rechts) ist ein Reiseziel für unsere Pagode und Gäste aus aller Welt. In Heidelberg gibt es zwar kein Benz-Denkmal, dafür im nahen Ladenburg, wo auf einem Kreisverkehr ein stilisiertes Dreirad an die spektakuläre Reise erinnert. Nicht weit von hier hatte Carl Benz 1906 mit der Neugründung von C. Benz Söhne ein weiteres Unternehmen gestartet, um Automobile zu bauen. Auch das Benz-Haus, wo Carl und Bertha Benz lebten, steht noch. Es wird derzeit jedoch renoviert



Impressum

Heft: Nummer 108 | 6/23 | Oktober/November | 18. Jahrgang

Verantwortlicher Redakteur: Sven Juerisch (V.i.S.d.P.)

Mitarbeitende dieser Ausgabe: Eberhard Kittler, Sven Jürisch, Luis Stefan, Arlid Eichbaum, Markus König

Redaktionsassistent: Brigitte Stuber

Layout: Ralph Hellberg (fr)

Korrektur: Dr. Margit Brand

Herstellungsleitung: Andreas Hofner

Leitung Produktion Magazine & CvD: Grit Häußler

Kartografie: Annelie Nau (fr)

Verlag: GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas,
(verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
jessica.wygas@verlagshaus.de

Senior Mediaberater: Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition: Rita Necker, rita.necker@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Zeitschriftenhandel, Bahnhofsbuchhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: EDS, Passau

© 2023 by GeraMond Verlag. ISSN 1867-9838

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild-Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.



Kundenservice, Abo und Einzelheftbestellung

✉ **Auto Classic ABO-SERVICE**
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching

☎ **+49 (0)89 4622001**
Unser Kundenservice ist Mo.-Fr. 08.00-18.00 Uhr telefonisch erreichbar.

📧 **leserservice@autoclassic.de**

🌐 **www.autoclassic.de**

Preise: Einzelheft 4,80 € (D), 5,50 € (A), 5,70 sFr (CH), 7,20 € (GRC), 6,70 (ESP I), 7,40 € (FIN) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (6 Hefte) 27,00 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand)

Abo bestellen unter www.autoclassic.de/abo

Die Abogebühren werden unter Gläubigernummer- Identifikationsnummer DE63ZZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Auto Classic erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten Auto Classic (Deutschland, Österreich, Schweiz, Griechenland, Spanien, Italien, Finnland) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Leserbriefe und Beratung

✉ **Auto Classic**
Infanteriestraße 11a, 80797 München

☎ **089 130699-720 Mo-Fr, 10-15**

📧 **redaktion@autoclassic.de**

🌐 **www.autoclassic.de**

Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

📧 **anzeigen@verlagshaus.de**

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 33 vom 1.1.2023

Mediadaten: <https://media.verlagshaus.de>



Briefe an die Redaktion

Redaktion Auto Classic, Postfach 40 02 09, 80702 München
Fax: 089 130699-700, E-Mail: briefe@autoclassic.de
Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe zu kürzen.

AutoClassic

Empfehlung

Der AutoClassic-Redaktion möchte ich einmal ein ganz großes LOB aussprechen! Seit vielen Jahren lese ich regelmäßig alle gängigen Old- und Youngtimer-Zeitschriften. Keine der anderen Zeitschriften erreicht jedoch das Niveau der AutoClassic. Hier stimmt einfach alles! Die Auswahl der Themen, das Layout, die Fotos und Bilder, der Schreibstil und noch vieles mehr. Jeder aus meinem Bekannten- und Freundeskreis, dem ich eine Ihrer Ausgaben zum Lesen gezeigt habe, war voll und ganz begeistert und wurde dann auch zum regelmäßigen Käufer Ihrer Zeitschrift. Aus diesem Grund – vielen Dank für Ihre tolle Arbeit! *Markus Morlok per Mail*

Red.: Das Lob freut uns natürlich sehr. Wir setzen alles daran, dass wir auch künftig spannende Themen interessant aufbereiten können.

AutoClassic 05/2023 Vier gewinnt

Raritäten gefunden

Ich habe mich gefreut, endlich mal das Thema der Bi-Motor-Autos behandelt zu sehen. Diese seltene Spezies ist viel zu lange unentdeckt geblieben und ich finde sie technisch sehr interessant. Besonders gut gefiel mir die Sorgfalt, mit der AutoClassic alle Autos recherchiert hat. Dass es einen Jetta mit zwei Motoren gab, wusste ich nicht. Vielen Dank für diesen spannenden Einblick in die Automobilgeschichte. *Lothar Kink per Mail*



Seltene Viererbande. Scirocco Bi Motor

AutoClassic

Reise vermisst

Ich bin Abonnent der AutoClassic seit 2010 und bisher recht zufrieden mit dem Inhalt und der Aufbereitung. Wünschen würde ich mir ausführliche Berichte zu Klassikern der Nachkriegszeit, z.B. Ford P1 bis P7, oder Opel Olympia, Rekord/Commo, Kadett, KAD oder BMW. Vielleicht auch mal dazu



Reiseberichte werden künftig wieder umfangreicher. Versprochen!

Firmenporträts vergangener und aktueller Fabrikate. Vielleicht auch wieder passende Leser-/Eigentümergegeschichten ... Die Reiseberichte sind arg dünn geworden, das war früher umfangreicher und unterhaltsamer!!!

Michael Hesse, D-51702 Bergneustadt

Red.: Aktuell haben wir die Reiseberichte überarbeitet. Firmenporträts werden wir leider nicht mehr bringen können, da diese inzwischen alle schon veröffentlicht sind.

AutoClassic 01/2023

Ersatzteile-Reproduktion

Guten Tag, mit großem Interesse habe ich Ihren Bericht in der Ausgabe 1/2023 gelesen („Kleine Teile, große Wirkung“). Meine Frage dazu: Mit welchem Drucker und Scanner haben Sie gearbeitet bzw. welche können Sie für den „Metalldruck“ empfehlen?

Rainer Schulz per Mail

Red.: Das Thema wird in einer der kommenden Ausgaben behandelt. Besten Dank für Ihre Anregung!

AutoClassic 02/2023

Limousinen-Vergleich

Moin, ich muss erst einmal sagen, wie schön ich den Artikel Ford, Opel, BMW fand. Was mir auffällt, ist die negative Einstellung der Autoren zu Automatikmodellen. Tatsächlich teile ich diese Meinung nicht. Oftmals hätte ich mir auch beim BMW eine Automatik gewünscht.

Vielleicht liegt es auch an meinem Gemüt, aber ich bin und bleibe ein Freund von Automatik. Sie sind nicht so hektisch. Für mich kommt definitiv kein neues Auto, schon gar kein E-Auto mehr auf meinen Hof bzw in die Garage.

Weiter so, und ich freue mich auf schöne weitere Berichte. *Rudi Saemann per Mail*



Ruhe sanft

Wie und wo lagere ich den Klassiker sicher ein?

Seite 96



Alles dabei?

Was gehört in den Werkzeugkasten für die Urlaubsreise mit dem Oldie?

Seite 98



Eigenbau

Wir bauen einen T2 selbst zum Camper aus.

Seite 102

SERVICE > KLASSIKER UNTERWEGS

Auf Nummer sicher



Ein gründlicher Check vor Reiseantritt erspart böse Überraschungen

Was gibt es Schöneres, als mit dem Oldtimer auf Reisen zu gehen? Fern der Heimat und der Werkstatt auf einsamen Straßen im Zwiegespräch mit altem Blech. Damit kein Fiasko daraus wird, hier ein paar Hinweise

Text: Sven Jürisch
Foto: Depositphotos

Wer mit dem Oldtimer Urlaub machen oder einen unvergesslichen Roadtrip erleben möchte, der muss sich bewusst sein, dass er die alte Technik auf eine besondere Belastungsprobe stellt. Reparaturen sind ein Problem, genauso wie schnelle Hilfe im Pannenfall. Eine gute Vorbereitung hilft, die Urlaubsfreude zu erhalten.

Versicherungsschutz

Ein passender Versicherungsschutz ist vor allem wichtig für den Trip ins Ausland. Gilt die bislang abgeschlossene Police auch im Reiseland, umfasst sie nur Fahrzeug- oder auch Gepäckschäden usw.? Vor dem Reiseantritt auf jeden Fall auch die Höhe der Versicherungssumme checken, denn nicht immer reicht diese für die Bestimmungen im Ausland aus. Besteht eine spezielle Oldtimer-Versicherung, ist auf jeden Fall eine Abfrage der Gültigkeit beim Versicherer unter Angabe des Reiseziels sinnvoll.

Vorschriften beachten

Unabhängig vom Alter des Fahrzeugs weichen die Verkehrsver-

schriften in manchen Ländern von denen in Deutschland ab. So gibt es unter Umständen eine Lichtpflicht am Tag, ein Rauchverbot im Pkw, eine abweichende Promillegrenze oder spezifische Vorschriften bezüglich Warnwesten und Winterreifen. Erkundigen Sie sich vor Fahrtantritt zu den länderspezifischen Verkehrsregeln zum Beispiel in Österreich. Lesen Sie außerdem nach, mit welchem Kennzeichen am Oldtimer Sie überhaupt ins Ausland fahren können. Nicht alle Länder akzeptieren etwa die 07er-Nummer oder andere Wechselkennzeichen.

Benzin und Öl

Benötigt der Oldtimer verbleites Benzin, dann muss für die Länge der Strecke ausreichend Bleizusatz mitgenommen werden. Außerdem sollte man stets ausreichend Motoröl der gewünschten Spezifikation mit an Bord haben.

Reisekomfort

Alte Sitzpolster und keine Hilfsmittel machen lange Touren im Oldtimer zur Strapaze. Ein zusätzliches Sitz-

polster entlastet die Bandscheibe und eine sichere 12-Volt-Versorgung samt solider Scheibenhalterung für das Navi und das Handy schont die Nerven im hektischen Getümmel mancher Städte. Idealerweise bereitet man deshalb die Route noch auf dem Navi in kleinen Etappen vor. So wird die Fahrt auch für den Fahrer zum entspannten Erlebnis.

Autoclub

Für den unwahrscheinlichen Fall eines größeren Defekts am Oldtimer bietet es sich an, die Clubadresse und Kontakte zu speziellen Teilehändlern schon bei Antritt der Reise ins Handy einzuspeichern. So kann man sich den Lichtmaschinenregler zur Not auch in die Toskana schicken lassen und muss sich nicht vor Ort hektisch um Ersatz bemühen. Geht im schlimmsten Fall gar nichts mehr, ist eine Mitgliedschaft im Autoclub mit Rückholdienst ideal. Doch nicht alle Autoclubs bieten diesen Service auch für Oldtimer an. Deshalb vorher exakt nachfragen. Wer so vorbereitet mit dem Oldtimer aufbricht, fährt entspannter und sicherer.

OLDTIMER RICHTIG EINLAGERN

Ruhe sanft

Alle Jahre wieder stellt sich zum Saisonende die Frage, wo und wie der Oldtimer sicher überwintern soll. Unüberlegtes Handeln kann schnell unangenehme Folgen haben

Text und Fotos: Sven Jürisch



In automobilen Sammelunterkünften kann man nur schwer an den Oldtimer heran, falls man schrauben möchte

Spätestens ab Ende Oktober befällt Oldtimerliebhaber der Blues. Denn das geliebte Spielzeug steht vielleicht bald hilflos den Unbilden des Herbststurms und des Winterwetters ausgesetzt im Freien. Der Grund ist offensichtlich, denn wieder einmal hat man es versäumt, sich rechtzeitig um brauchbare Alternativen zum Laternenparkplatz oder dem klapprigen Holzverschlag der Nachbarin zu kümmern. Im Oktober ist bereits alles zu spät. Die Würfel sind gefallen, sind doch speziell in den Metropolen der Republik freie Stellplätze in einer Garage teure Mangelware und schneller vergeben als ein Startplatz bei der Mille Miglia. Und auch in ländlichen Regionen werden die Möglichkeiten, Fahrzeuge in alten Scheunen überwintern zu lassen, langsam rar. Das führt naturgemäß zu steigenden Preisen und zu Verdross auf Oldie-Besitzer-Seite. Doch damit nicht ge-

nug, denn neben der Frage des Abstellorts stellt sich auch die nach der optimalen Absicherung des blecheren Lieblings. Schließlich soll der Wert des Oldtimers auch im Winterlager erhalten bleiben.

Auf Nummer sicher

Wer den Oldtimer ganzjährig mit einer Kaskoversicherung angemeldet hat, kann sich an dieser Stelle

beruhigt zurücklehnen. Sein Auto ist auch in der Nebensaison komplett geschützt, egal, wo es abgestellt wird. Ob also an der Straße oder in irgendeiner Scheune spielt keine Rolle. Brennt eine solche Scheune ab, dann zahlt die Kaskoversicherung. Wichtig dabei: Ein aktuelles Wertgutachten sollte vorliegen, um den Wert im Schadensfall taxieren bzw. nachweisen zu können. Und

AUTO CLASSIC AUF EINEN BLICK

Infos zur Ruheversicherung

- Ruheversicherung tritt automatisch nach Stilllegung in Kraft und ist auch mit Saisonzulassung kombinierbar
- Dauer der Versicherung zwischen 12 und 18 Monaten
- Umfang bestimmt sich nach Hauptvertrag
- Gewisse Fahrten (Zulassungsfahrten) können in Grenzen absolviert werden
- Keine separate Kündigung erforderlich
- Ruheversicherung auch gegen Gebühr buchbar
- Stillgelegtes Fahrzeug muss auf unfriedetem privatem Grund stehen

Infos zum Winterquartier

- Abgemeldete Fahrzeuge nicht auf öffentlichen Grund abstellen; keine illegale Sondernutzung
- Privat abgestellte Fahrzeuge am besten abdecken
- Fahrzeug nicht auf feuchten Rasenflächen parken
- Schrottfahrzeuge, die im Garten stehen, führen zu Problemen mit der Altautoverordnung
- Risiken von Gemeinschaftshallen rechtzeitig mit dem Versicherer schriftlich abklären; etwa, wenn auch eine Werkstatt angeschlossen ist

selbst wenn der Wagen auf dem eigenen Grundstück parkt, gibt es keine Probleme. Da das Gefährt ordnungsgemäß angemeldet und versichert ist, kann es geparkt werden, wo es gerade passt.

Öffentlicher Parkraum als Abstellort

Anders sieht es bei Fahrzeugen aus, die nur in der Saison zugelassen sind. Mit dem Ende der Saison darf das Fahrzeug gemäß §12 STVO nicht mehr auf einer öffentlichen Verkehrsfläche abgestellt werden, da es mit dem Ablauf des letzten Saisontages nicht mehr verkehrsbereit ist; logisch, denn es darf ja am nächsten Tag nicht mehr mit seinem Saisonkennzeichen am Verkehr teilnehmen. Und auch das Abstellen auf einem Privatgrundstück kann Probleme nach sich ziehen, zumindest dann, wenn das Fahrzeug öffentlich zugänglich bleibt. Dabei kommt es auf den tatsächlichen Zustand des Fahrzeugs an. So wird eine rüstige und fahrbereite Citroën-Ente ihren Winterschlaf sicherlich im Garten verbringen dürfen, ohne dass sich eine Behörde daran stört. Ein durchgerosteter und nicht mehr fahrtüchtiger Audi 80 hingegen könnte schnell den Unmut der Ordnungsmacht auf sich ziehen und als Abfall im Sinne der Altautoverordnung gewertet werden. Die Kette an ordnungsrechtlichen Aktivitäten, die dann in Gang gesetzt wird, ist lang und teuer und kann auch die Entsorgung des Wracks auf Kosten des Eigentümers beinhalten.

Ruheversicherung als Rettungsinsel

Neben den ordnungsrechtlichen Aspekten spielt bei der Lagerung des abgemeldeten bzw. saisonal eingeschränkt nutzbaren Autos auch die versicherungsrechtliche Seite eine Rolle. Oldtimerfreunde mit einer Kaskoversicherung können aufatmen. Selbst, wenn der Wagen ab-



gemeldet ist, er also nicht im Verkehr bewegt werden darf, bleibt der jeweilige Haftpflicht- und Kaskoschutz automatisch bis zum Ablauf von 18 Monaten nach Abmeldung bestehen, sofern die Außerbetriebsetzung mindestens 14 Tage besteht. Der Versicherungsumfang richtet sich danach, wie das Fahrzeug vor der Stilllegung versichert war. Stellt man also etwa seine in der Saison mit Vollkasko versicherte Mercedes Pagode außerhalb der Saison ins Winterquartier und schlägt dann jemand die Scheibe ein, um das Becker-Radio zu stehlen, wird der entstandene Schaden durch die Ruheversicherung der Teilkasko re-

Ohne Zulassung parkt man am Straßenrand nur für sehr kurze Zeit unbemerkt



Ist die Zulassungszeit abgelaufen, gilt der Pkw als nicht versteuert

Steht der Wagen in einer Schrauberhalle, kann es bei Schäden Regulierungsprobleme geben

guliert. Ein extra Beitrag ist für die Ruheversicherung nicht zu entrichten. Bedingung ist aber, dass das Fahrzeug unmittelbar zuvor auf den Versicherungsnehmer zugelassen war. Doch auch, wenn das nicht der Fall ist, etwa weil der Wagen gerade gekauft wurde, gibt es eine Möglichkeit zur Absicherung des Risikos. Gegen eine relativ geringe Summe kann eine separate Ruheversicherung gebucht werden. Sie schließt aber grundsätzlich keine Risiken mit ein, die bei der Bewegung des Fahrzeugs anfallen. Allerdings gibt es enge Ausnahmen, etwa wenn das Fahrzeug zum TÜV oder zur Abgasuntersuchung gefahren wird. Auch Transportfahrten, die nicht auf eigener Achse stattfinden, sind abgesichert. Dazu kommt, dass für die Nutzung der Ruheversicherung der Wagen auf einem umfriedeten Gelände oder in einer Garage abgestellt sein muss. Zwar wird kaum eine Versicherungsgesellschaft diese Vorgaben kontrollieren, doch im Schadensfall kann es zu Problemen bei der Regulierung kommen, sollte man gegen die Bestimmungen verstoßen haben.



MEIN REISE-WERKZEUGKOFFER

Wir machen eine Reise und packen ein



Mit diesem Spiel vertrieben sich die Kinder der 1970er-Jahre die Zeit auf langen Fahrten. 40 Jahre später läutet es die Oldtimerreise ein, nämlich wenn es darum geht, das richtige Werkzeug für den Fall der Fälle einzupacken

Text Sven Jürisch • Fotos: Jürisch, Wellmann, Hersteller

Wer kennt das nicht? Man steht an der Raststätte – fern der Heimat, die Motorhaube des Oldtimers geöffnet, und sieht das Problem. Kein schwerwiegendes, aber die Weiterfahrt fällt erst mal aus. Die Schelle, die man zu Hause schnell mit dem kleinen Gelenk festschrauben würde, oder die Madenschraube am Vergaser, an die man jetzt nicht rankommt, weil das mitgeführte Taschenmesser kein Präzisionswerkzeug ist. Kleine Ursache, große Wirkung. Das Auto steht, die Mitreisenden sind genervt, keine Lösung in Sicht.

Platz da!

Vermeiden lässt sich so ein Problem nicht völlig. Doch ein guter Ansatz für die Reise mit dem Oldtimer ist eine rudimentäre Ausstattung an

Panne auf der Reise? Da bekommt jeder schlechte Laune

Werkzeug und Hilfsmitteln. Sinnvoll gepackt, mit Rücksicht auf alle möglichen Probleme und den technischen Zustand des Wagens. Denn

bei einem Oldie in generell gutem Zustand braucht es natürlich weniger Material und Werkzeug für Pannen-Eventualitäten. Das wiederum kommt dem Platzangebot zugute, denn das ist in alten Autos auf großer Fahrt in der Regel eher Mangelware. Aus diesem Grund verbietet es sich ohnehin, ganze Bauteile mitzuführen. Doch selbst das gängigste Werkzeug für den Oldie kann bei ungeschickter Auswahl bereits den halben Kofferraum verstellen.

Rolle rückwärts

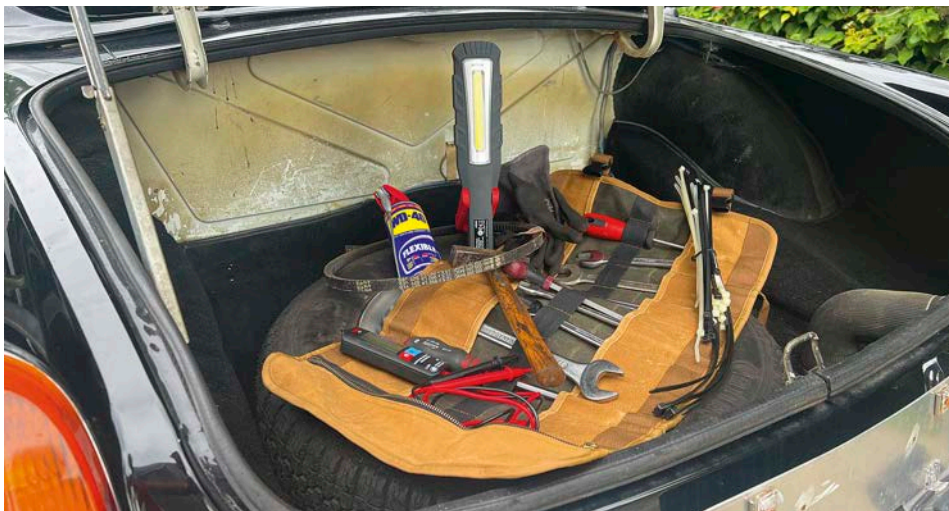
An erster Stelle steht also die Überlegung, wie viel Platz das Werkzeug höchstens beanspruchen darf. Ein üppiger Werkzeugkoffer aus dem Baumarkt passt in der Regel nicht in den Kofferraum des antiken Roadster und scheidet somit aus. Zudem





Bei derart beengten Platzverhältnissen ist eine Werkzeugrolle eine gute Wahl

Den schweren und umfangreichen bestückten Werkzeugkoffer aus dem Baumarkt braucht man selten



Kompakte Sets, wie dieses von Hazet, sind auf dem Vormarsch

braucht es viele der enthaltenen Werkzeuge meist nicht, denn am Straßenrand sind echte Universaltalente gefragt. Besser schneidet bei der Platzfrage da schon die typische Werkzeutasche ab, die nur den Nachteil hat, oft völlig unsortiert zu sein. Die meisten haben nämlich keine Innenaufteilung, und wer schon mal im fahlen Schein der schlappen Autoscheinwerfer nach dem benötigten Werkzeug gefahndet hat, weiß, worum es geht. Am Ende bleibt oft nur eins: Alles auskippen und nach getaner Arbeit wieder hineinwerfen. Die Idealbesetzung ist immer noch die gute alte Werkzeugrolle, versehen mit reichlich Fächern, wie sie etwa von Nakatanenga mit der Tool Roll angeboten wird. Im Sinne der Nachhaltigkeit kann man sie auch selber aus alten Stoffresten zusammenbasteln.

Doch egal aus welchem Material, so eine Rolle mit ihren unterschiedlichen Abteilungen ist perfekt für den Autoschrauber, der mit dem Werk-

Geschick und Umsicht bei der Auswahl der richtigen Werkzeuge und Pannenhelfer sind das A und O

Viel Werkzeug nimmt viel Platz weg und hilft nicht immer viel. Auf die Auswahl kommt es an

zeug mobil sein muss. So herrscht Ordnung unter Schraubenziehern, Zangen, Messern und vielem mehr. Im Rechteck mit den aufgenähten Fächern sind die wichtigsten Werkzeuge übersichtlich verstaut und sofort griffbereit: Schluss mit der zeitraubenden Suche in der Werkzeugkiste. Gut zu transportieren, leicht und platzsparend ist die Werkzeugrolle selbstverständlich auch.

Nimm mich mit, Kapitän, auf die Reise

Ist das ideale Behältnis gefunden, geht es ans Wesentliche: alles, was unbedingt dabei sein muss. Ganz sicher nicht der Akkuschlussschrauber oder die Spezialspindel zum Auspressen von Fahrwerksbuchsen, denn solche Arbeiten wurden hoffentlich vor Reiseantritt bereits erledigt. Doch die allererste Entscheidung gilt der Werkzeugspezifikation. Denn Zoll-Werkzeug nutzt bei einem VW Käfer wenig. Ein Satz gängiger Maul-Ringschlüssel sollte nicht feh-

len, ebenso wenig wie die üblichen Schraubendreher und ein Hammer sowie die gute alte Wasserrohrzange und ein solider Seitenschneider. Überhaupt sollte das Werkzeug für den Pannenfalle qualitativ hochwertig sein. Denn minderwertiges Werkzeug hilft nicht weiter, und die preiswerte China-Ratsche richtet vielleicht nur noch mehr Schaden an. Wer ein paar Euro investieren möchte, sollte den Kauf eines kleinen Ratschenkastens, bestückt mit 1/4-Zoll-Steckschlüsseln mit gängigen, für das Auto tauglichen Aufsätzen, in Betracht ziehen. Für Oldtimer braucht es meistens keine Torx-Aufsätze, ihre Anschaffung wäre also Geldverschwendung. Besser ist es daher, vor der Anschaffung nachzusehen, was für Schrauben und Muttern am Fahrzeug verbaut wurden. Und es lohnt sich auch, Universalwerkzeuge wie einen Engländer einzupacken, die bei möglichst wenig Gewicht über möglichst viele Funktionen verfügen. Infrage kommen je nach Bedarf auch



Von jedem eins – Ersatzteile für die Zündanlage sollten stets mitreisen

Gut, wenn man einen Werkstattbuddy hat, der zur Not Teile an den Urlaubsort verschickt



Ein digitales Multimeter kostet nur 10 Euro. Klar, dass eines ins Gepäck gehört



Sicherungen sollten niemals fehlen, ebenso wenig ein paar Leitungsverbinder



Imbusschlüsselsätze oder Multifunktionswerkzeuge. Am besten vor dem Einpacken einmal alles am Fahrzeug ausprobieren. Denn wenn ein Tool schon zu Hause zu nichts nützt, ist es nur unnötiger Ballast.

Ersatzteile auf Abruf

Natürlich wird kein Teilelager im Kofferraum Platz finden, doch ein paar Ersatzteile an Bord können die Urlaubsfahrt schon retten. Dazu gehören einfach zu verstauende Dinge wie Zündkabel oder Kerzenstecker, wobei je ein Muster genügt. Wer mag, packt ein paar Unterbrecherkontakte und einen Verteilerläufer ein. Nur gilt leider die Faustregel: Es geht immer nur das kaputt, was nicht an Bord ist. Da kann es sinnvoll sein, vor der Abfahrt das eigene Teilelager übersichtlich auszubreiten, dem Schrauberkumpel den Garagenschlüssel in die Hand zu drücken und so binnen 24 Stunden auch im fernen Urlaubsziel ein zu Hause lagerndes Ersatzteil für den Klassiker nachgeliefert zu bekommen. Das erspart den Stress, vor Ort auf eine aufreibende Suche gehen zu müssen.

Kleine Helfer

Ist die Auswahl der Werkzeuge relativ genau an den Fahrzeugtyp angepasst, kann man bei den Hilfsmitteln

seiner Fantasie freien Lauf lassen. Gut verpackt und halbwegs neuwertig können Klebeband, Silikondichtschnur und Schmirgelpapier echte Helfer in der Not sein. Dazu Kontakt- und Gleitspray in kleinen Reisedosen, bei denen auf den festen Sitz des Deckels zu achten ist, denn sonst wird die Tasche unbeabsichtigt versprüht.

Für den Bereich Elektrik empfiehlt es sich, eine extra Dose einzupacken. Passende Sicherungen, Kabelverbinder und ein paar Lüsterklemmen (Letztere nur für den äußersten Notfall) können mitunter wieder Licht in die tote Elektrik bringen. Dazu ein preiswertes Multimeter und einige Stücke Schrumpfschlauch. So kann ein loses Kabel oder ein Wackelkontakt den Urlaub nicht torpedieren. Und zu guter

Letzt dürfen Kabelbinder nicht fehlen, am besten in höchster Qualität und in verschiedenen Größen. Sie haben sich als universelle Helfer bewährt, kosten wenig und sind leicht zu transportieren.

Saubere Sache

Hat man nun alles vor sich ausgebreitet und geprüft, könnte es schon losgehen. Wenn da nur die Sache mit der Optik nicht wäre. Nicht die des Werkzeugs, sondern das eigene Erscheinungsbild nach einer Reparatur. Deshalb kommt ein Satz Handschuhe zum Einsatz, ergänzt durch ein Set Stofflappen und eine Dose Bremsenreiniger. Letzterer ist zur Säuberung der Schadenfläche genauso gut geeignet wie zum Reinigen der Kleidung von Ölflecken und kann mitunter auch als Starterspray und zum Aufspüren von Unterdruckschäden am Motor dienen. Für die Hände ist Bremsenreiniger allerdings nichts, dafür nutzt der Oldie-Mobilist Baybyfeuchttücher aus der Drogerie, die auch Flecken auf den Ledersitzen zur höchsten Zufriedenheit entfernen.

Wer deart gut gerüstet in den Urlaub startet, wird sich die erste Panne beinahe schon herbeiwünschen. Denn das Gefühl, auf alle Eventualitäten perfekt vorbereitet zu sein, ist unbezahlbar.



Notfalls geht kleben. Guter Klebstoff hilft oft schon weiter

AUTO CLASSIC HINTERGRUND

Auswahl sinnvoller Kleinteile

- Draht
- Gas- und Kupplungszug
- Gewebeband
- Glühlampen
- Kabelbinder
- Keilriemen
- Kerzenstecker
- Kraftstoffschlauch
- Lüsterklemmen
- Schlauchschellen
- Sekundenkleber/ Zwei-Komponenten-Kleber
- Sicherungen
- Verteilerkappe
- Zündkerze
- Butyl-Dichtschnur

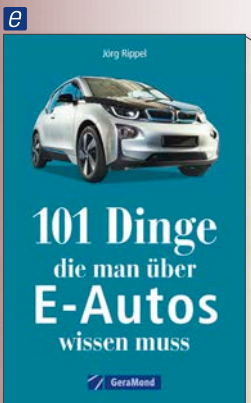
ALLES, WAS SIE ÜBER IHRE **LIEBLINGE** WISSEN MÜSSEN



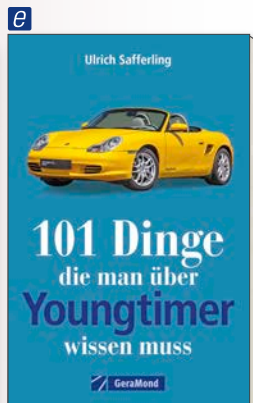
Bestseller

192 Seiten · ca. 120 Abb.
ISBN 978-3-95613-419-7
€ [D] 14,99

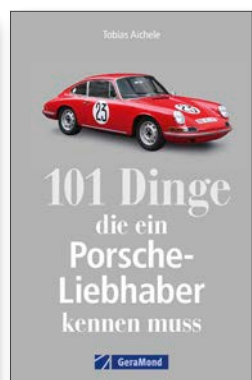
101 Dinge, die man wissen muss:
wenig Bekanntes, Extremes und
Kurioses auf einem Blick. Ein bebil-
dertes Kompendium bestehend aus
101 Aha-Erlebnissen für Fans von
amüsanten und kuriosen Fakten.



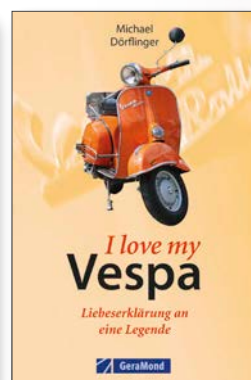
ISBN 978-3-95613-070-0



ISBN 978-3-95613-120-2



ISBN 978-3-95613-063-2



ISBN 978-3-86245-591-1



ISBN 978-3-86245-033-6

Weitere Autombiltitel finden Sie unter WWW.GERAMOND.DE



JETZT IN IHRER **BUCHHANDLUNG VOR ORT**
ODER DIREKT UNTER **GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.



**VW Camper
Upcycling
Teil 1**



Sonnengegerbt und ein wenig mitgenommen wartet der T2 auf seine Wiederbelebung. Hat er Potenzial?

NEUES LEBEN FÜR EINEN ALTEN BUS

Unterwegs zu Hause



Ein 50 Jahre alter Volkswagen Camper wird zum heimeligen Urlaubsbegleiter mit Stil von heute. Wie das geht und welche Schritte es braucht, zeigt AutoClassic in Zusammenarbeit mit dem Oldtimerexperten Carclassica CMP aus dem Norden von Hamburg. Diesmal geht es um die gesunde Basis und die erste Planung

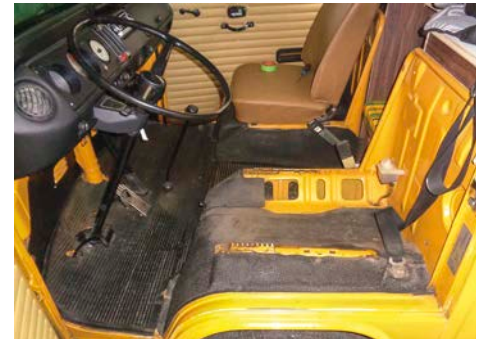
Text: Jürisch
Fotos: Carclassica



Noch ist der Dachausschnitt nur angedeutet. Für den Einbau des Aufsteldaches kommt die Blechschere zum Einsatz



Der Technik widmen wir uns später. Der Boxermotor ist übersichtlich und Ersatzteile gibt es im Netz



Erstaunlich jugendlich. Das Blech des T2B präsentiert sich auch an kritischen Stellen rostfrei und topfit



Die Innenraumaufteilung ist gut, nur der Zustand ist es nicht



Matte Polsterfarben und ausgeblühte Vorhänge sehen traurig aus

Da steht er nun, der Volkswagen T2 Camper aus den 70er-Jahren, Typ „Los Angeles“. Etwas blass in seinem Sierragelb, dazu mit den typischen Details, die ihn als US-Modell ausweisen. Aber im Großen und Ganzen auf den ersten Blick ganz ordentlich in Schuss. Doch der zweite Blick offenbart ein gelebtes Leben. Der Innenraum wirkt verbraucht. So kann man zwar reisen, möchte man aber nicht. Und damit willkommen zum ersten Teil des AutoClassic-Upcycling-Projekts.

Das Projekt

Ziel der Aktion soll eine grundlegende Renovierung des T2 B sein, die ihn am Ende zu einem alltags-tauglichen Campingmobil mit modernen Geräten, Stoffen und Schränken macht unter Berücksichtigung der Historie und etwas Patina in der Außenansicht. Also nicht alles neu und modern, sondern im Stil der Zeit. Das Ambiente bleibt. Dafür braucht es vor allem eine gesunde Basis. Der T2 B kommt aus Arizona und ist ungeschweißt und original –

das passt. Autos aus Europa sind mitunter günstiger, verschlingen aber am Ende wegen erheblicher Karosseriemängel mehr Geld. Die Technik ist zwar auch bei diesem T2 B am Ende, doch das lässt sich machen. Unser Augenmerk liegt auf der Karosserie sowie der Innenausstattung, die den modernen Erfordernissen angepasst werden soll. Mit auf der Liste steht neben der Steigerung von Komfort und Optik auch die Sicherheit. Alle Umbauten müssen den geltenden Bestimmungen entsprechen und so ausgewählt und konzipiert sein, dass im Falle eines Unfalls keine Gefahren durch sie entstehen.

Entrümpeln

Um die Basis sicher beurteilen zu können und genug Raum für die optimale Planung zu schaffen, heißt es erst einmal entrümpeln. Der Zustand der Inneneinrichtung ist nach rund 50 Jahren nur noch als verbraucht zu bezeichnen. Fleckige Polster, aufgequollene Furniere und verblasste Farben. Form und Anmutung entsprechen also nur noch bedingt den



Das Abwassersystem muss nach 50 Jahren erneuert werden



Aufgequollenes Furnier kündigt von Feuchtigkeit



Die Dachverkleidung ist mit den Jahren fleckig geworden

heutigen Vorstellungen. Kleinteilig vorzugehen bringt aber nichts, denn dadurch entsteht kein hochwertiges Gesamtergebnis. Bevor es ans Demontieren geht, ist es sinnvoll, die Anordnung und die Details der alten Einrichtung Stück für Stück zu fotografieren, um für die spätere Montage eine Gedächtnisstütze zu haben. Danach geht es los. Nur sollte man sich vorher überlegen, wohin mit der gesamten Ausstattung. Schließlich wird sie als Muster und Schablone

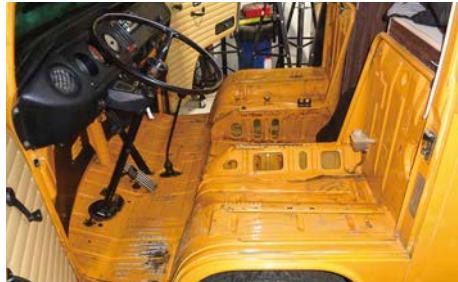


Klare Kante. Auch am US-Bus gab es Rost. die Fensterkante wurde komplett freigelegt

Neue Farbe. Nach dem Entrosten wurden die Löcher sauber verschweißt und der Fensterrahmen am Ende neu lackiert



50 Jahre Arizona hinterlassen Spuren an der Dachpappe. Sie dient noch als Schnittmuster



Saubere Sache. Unter den Gummimatten im Fahrerabteil war kein Rost zu finden



Nach dem Ausbau werden die alten Möbel eingelagert. Manches Detail ist noch brauchbar

noch gebraucht. Und so ein Camper hat viele Einbauteile – also schaffen Sie schon einmal Platz in der Garage.

Karoserieschäden beseitigen

Erst wenn der Bus leer ist, wird das Ausmaß der Karoserieschäden offenbar. Wer jetzt am falschen Ende spart, handelt sich Mehrarbeit ein. Nach dem erneuten Zusammen-

bau wird es aufwendiger, Schäden an der Struktur zu beseitigen. Unser Camper aus den USA schwächt am Frontscheibenrahmen, wo Sand unter der Dichtung die Lackierung beschädigt hat. Der Check der Bodenplatte bringt bis auf oberflächlichen Rost und ein Loch für die Abwasserleitung keine Mängel zutage. Die Aussparung wird mit einem zu-

Griffe und Zierleisten aufbewahren, sie sorgen später für den Retro-Charme



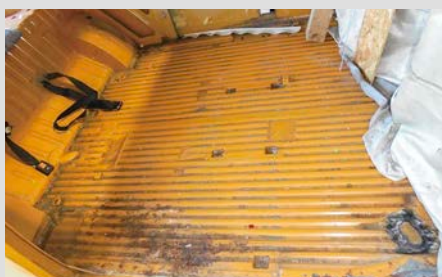
Gesunde Basis für Langzeitqualität



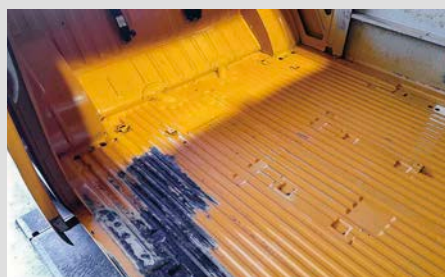
Das Loch im Bodenblech wird nicht mehr benötigt



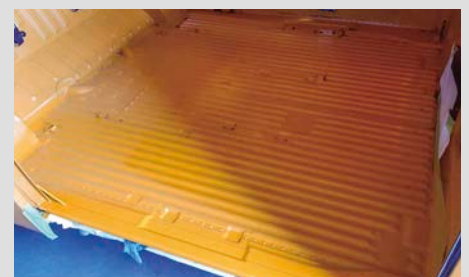
Passend zurechtgeschnittene Bleche verschließen das Loch fürs Abwasserrohr



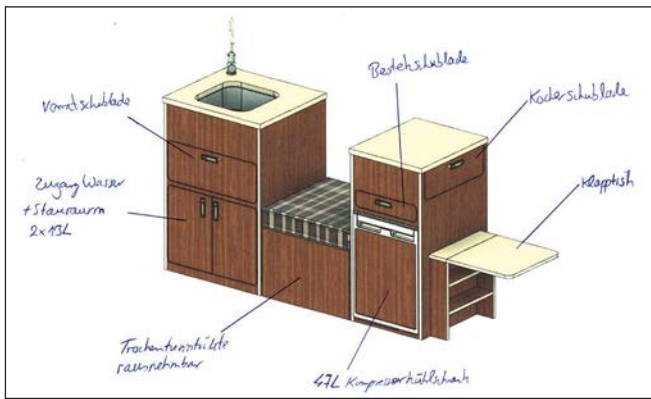
Gute Ware. Dank seiner Herkunft war auch der Fahrgastraum in rostfreiem Zustand



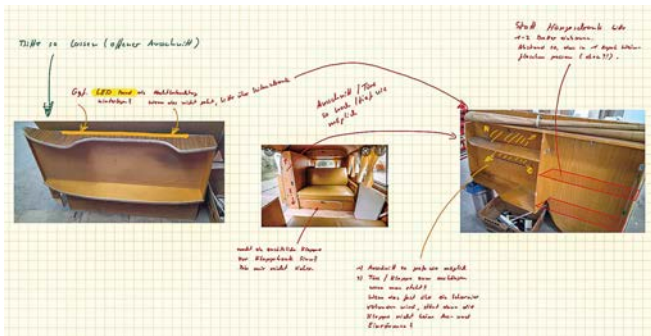
Der wenige Oberflächenrost wird abgeschliffen, das Blech behandelt und am Ende ...



... kann der Wohnraum rustikal mit dem Pinsel lackiert werden. Es kommt Teppich darauf



Ein Computerprogramm hilft beim Austüfteln der optimalen Kombination. Was nicht gefällt, wird korrigiert



Gedankenspiele. Auf dem Papier entstehen die ersten Entwürfe für den renovierten Innenraum



Klug gelöst: Ein Modell bietet erste Eindrücke von der neuen Möblierung

geschnittenen Blech abgedeckt und zugeschweißt und der Rost entfernt. Danach kommt Farbe auf den Boden. Die Lackierung kann mit dem Pinsel erfolgen, schließlich verdeckt später eine Verkleidung das Blech.

Theorie geht vor Praxis

Über die Einrichtung entscheiden Geschmack und Bedürfnisse. Gute Anregungen liefern Fan-Seiten, die sich mit dem Bus-und-Camper-Thema auseinandersetzen. Innenraumkombinationen und Farbvarianten von Westfalia für den T2 sind dort

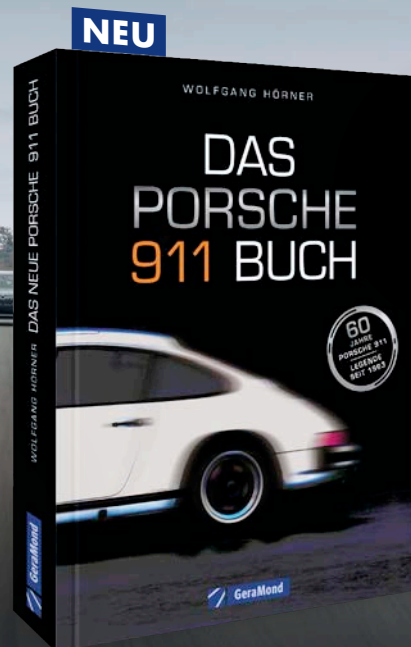
meist gut zu erkennen (etwa auf www.vw-T2-bulli.de). In den nächsten Schritten werden eine erste Skizze und ein Aufmaß sowie eine Liste der gewünschten technischen Ausstattung erstellt. Wer mit höchster Präzision vorgehen möchte, der besorgt sich ein Modell des Bulli (z.B. den VW T2 Camper von Revell, Artikelnummer: 07676). Damit lässt sich die Einrichtung solange umstecken, bis alles passt. In der nächsten Folge der AutoClassic-Serie rund um den alten neuen Camper lesen Sie, wie der Umbau weitergeht.

DER Kult-Sportwagen schlechthin!



Prächtige Bilder und mitreißende Texte feiern den legendären Boxer vom ersten 911 von 1963 bis hin zum aktuellsten Modell.

192 Seiten · ca. 200 Abb.
ISBN 978-3-95613-039-7
€ [D] 29,99



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





Wahre Werte

www.br-mannesmann.com

Das Thema Nachhaltigkeit hat mittlerweile auch Einzug in die Werkstatt gehalten. Die Firma Brüder Mannesmann Werkzeuge hat mit der ECOLINE nun eines der ersten nachhaltigen Werkzeug-Sortimente auf den Weg gebracht.

Statt auf den üblichen Hartkunststoff setzt man auf ein natürliches, regeneratives und schnell nachwachsendes Material für die Aufbewahrungskästen: FSC-zertifizierten Bambus.

Am Ende seines Lebenszyklus ist dieser Rohstoff im Gegensatz zu Kunststoff komplett biologisch abbaubar. Auf die darin enthaltenen Werkzeuge gibt der Hersteller zehn Jahre Garantie. Mit 108 Teilen ist die Ausstattung umfangreich und durch das übersichtliche Ordnungssystem ist jedes Werkzeug sicher verstaut und sofort griffbereit. Vorbei die Zeiten verschiedener Kisten, Koffer, Werkzeug-Sets.

Der Werkzeugkoffer ist ca. 44,5 x 13 x 33 cm groß und wiegt 8,75 kg.
Art.Nr. 4003315846352, Preis: 169,95 Euro

Wahrer Glanz

www.ballistol.de

Unterwegs einen sauberen Eindruck hinterlassen, das gelingt vor allem mit einem gut geputzten Oldtimer. Wenn aber der Schmutz der Straße auf dem Lack klebt und die Felgen vom Bremsstaub verdeckt sind, wird es Zeit für einen Helfer. Ballistol stellt mit dem Felgen-Reiniger mit Wirkindikator und dem Detailer zwei neue Produkte für die einfache Anwendung vor. Der Ballistol Felgen-Reiniger wird als 750-ml-Pumpspray ausgeliefert. Die UVP des Felgen-Reinigers beträgt 15,00 Euro, während 0,75 Liter Detailer, der auch als Trocken-Reiniger funktioniert, für 22,00 Euro zu haben sind. Für ein perfektes Lackfinish soll das Produkt nach der Wäsche auf die noch feuchte Oberfläche aufgesprüht und anschließend komplett mit einem Mikrofaser-Trockentuch abgetrocknet werden.



Stunde der Wahrheit

www.union-glashuette.com

Zum 20. Mal jährt sich die Sachsen Classic und zu diesem besonderen Anlass hat sich UNION GLASHÜTTE etwas ganz Besonderes einfallen lassen: einen Chronographen, dessen Ziffernblatt an die Retro-Lüftungsgitter mancher Oldtimer erinnert. Mit seinem sportlichen Vintage-Look, einem exquisiten Chronographenwerk und einer limitierten Auflage von 350 Stück ist er ein absolutes Highlight. Ein 30-Minuten-Totalisator fügt sich passend im Design in das Ziffernblatt ein. Abgerundet wird die Uhr mit einem cognacfarbenen Lederarmband oder einem schwarzen Lederarmband mit Racing-Lochung. Die beiden mitgelieferten Armbänder lassen die Uhr jeweils komplett in einem anderen Licht erscheinen und können dank des Wechselsteg-Systems problemlos ausgetauscht werden. Art.Nr. D012.427.16.297.09, Preis: 3.600 Euro



Wahre Größe

www.modelcarworld.de



Das Mercedes T-Modell ist seit den 70er-Jahren fester Bestandteil des Pkw-Programms der Schwaben, und fast genauso lange gibt es zu jeder Generation das passende Modellauto. Für die erste Baureihe, den W 123, stellt I-Norev jetzt im Maßstab 1:18 ein dunkelgrünes Fahrzeug in die Vitrine. Schön detailliert und in den Proportionen gelungen, ist es eine Bereicherung für jeden Liebhaber des geräumigen T-Wagens.
Mercedes-Benz 200 T,
Art.Nr. B66040693, Preis: 119.95 Euro

Wahrer Nutzen

www.proxxon.com

Als Begleiter für Reise und Freizeit bietet sich die Universal-Werkzeugtasche von Proxxon an. Sie enthält auf kompakten Abmessungen (335 x 295 x 60 mm) Handwerkzeuge für kleinere Arbeiten in einer funktionalen Textiltasche. Neben einer ¼-Zoll-Ratsche samt Steckschlüsseleinsätzen sind eine Wasserrohrpumpenzange, verschiedene Schraubendreher und diverse Ring-Maulschlüssel in dem Satz enthalten. Das Ganze in bewährter Proxxon-Qualität und mit einer Garantie zum Nachkaufen von Einzelteilen.

Art.Nr. 23670, Preis: ca. 150,00 Euro





Technik Museen
Sinsheim Speyer



Technik,
die Erinnerungen weckt.



Familienangelegenheit

Die Giulia Super ist aus der Oldtimer-Szene nicht wegzudenken. Für Familienväter und Transporteure edler Tropfen gibt es mit der Kombiversion Giardinetta eine seltene, aber begehrte Alternative. AutoClassic stellt den italienischen Traumkombi vor

Text: Sven Jürsch • Fotos: Dirk Wetzel



Von vorn ist dieser Traumwagen eigentlich kaum einer Erwähnung wert. Eine Alfa Romeo Giulia Super, wie man sie schon auf zahlreichen Oldtimertreffen gesehen hat und wie man sie kennt. Die 1962 auf dem Genfer Salon vorgestellte Baureihe genießt bei Oldtimerliebhabern einen untadeligen Ruf, eignet sich perfekt als Alltagsklassiker und macht mit dem betörenden Sound des 1,6-Liter-Doppelnockenwellenmotors auch akustisch etwas her. Doch in der Kombi-Variante ist der hübsche Italiener eine Rarität, von der nur wenige Exemplare bis heute überlebt haben.

Sportlimousine neu erfunden?

Als die Italiener mit der Giulia auf den Markt kamen, hätte man sie angesichts der Begeisterung für die Erfinder der Sportlimousine halten können. Mitnichten, denn die Borgward Isabella TS war früher dran, und der BMW 1500 entstand nahezu zeitgleich mit der Giulia. Er stieg schnell die Karriereleiter empor und schließlich gab es mit dem 130 PS starken 2000 tii einen echten Mitbewerber. Doch die schwächere Giulia hatte eben das gewisse Etwas, was auf beiden Seiten der Alpen die Sportwagenfahrerherzen höherschlagen ließ. Der Charakterdarsteller unter der Mo-

Wer hat's erfunden? Der Alfa Sportkombi war eine Kreation kleiner Karosseriebaubetriebe auf Wunsch der Polizei



torhaube war 1,6 Liter groß und 98 oder 102 PS stark. Die Weiterentwicklung des 1,3-Liter-Vierzylinders der Giulietta zeichnete sich durch zwei obenliegende Nockenwellen und natriumgefüllte Auslassventile zur besseren Kühlung aus.

Hier spielt die Musik

Was allerdings neben den reinen technischen Daten an dem Alfa-Motor begeisterte, war der Klang. Der komplett aus Aluminium bestehende Motor hörte sich nach Alpenpass und Spitzkehre an, nach italienischem Straßencafé in der Mittagshitze. Beschleunigte eine Giulia, sorgte das heiserne Röcheln des Doppelvergasers für staunende Blicke am Straßenrand. Zog die Giulia vorbei, verabschiedete sie sich mit einem satten Auspuffsound. Alles fein komponiert. Da konnte kein Bewerber mithalten. Der Alfa spielte akustisch in einer ganz anderen Klasse als BMW und Co. Dazu kamen 1965 die Doppelscheinwerfer, der markante Grill und im Innenraum der charakteristische lange Schalthebel für das Fünfgang-Schaltgetriebe. Die Giulia war ein echter Individualtyp. Auf 4,14 Metern Länge hatte Alfa eine Karosserie mit Charakterfalten modelliert. Vor allem die Sicken und Falten des Blechkleids machen das gewisse Etwas aus, dabei erfüllt das Design durchaus seine Funktion. Die Limousine erreicht einen cw-Wert von 0,34, sensationell niedrig in der damaligen Zeit. Das brachte die Alfa-Werbung dazu, das Auto als „vom Wind entworfen“ zu betiteln.

Raum für Recht und Ordnung

Die lobenswerten Eigenschaften der sportlichen Giulia blieben auch der italienischen Polizei nicht verborgen, und so gelangten nach und nach immer mehr Fahrzeuge in den Staatsdienst. Alles schien perfekt zu passen, nur mit dem Raumangebot haderten die Ordnungshüter. Für Einsätze wäre ein wenig mehr Stauraum nicht verkehrt. Und da man bei Alfa bleiben wollte, suchten die Mailänder nach einer Lösung. Ein Kombi wäre optimal. Da passte es prima, dass kleine Karosseriebauunternehmen gute Ideen beisteuern konnten. Zu ihnen gehörte unter anderem die Firma „Carrozzeria Colli“, 1931 in Mailand gegründet. Die hatte sich zuvor schon mit dem Umbau zahlreicher Alfa- und Fiat-Modelle einen Namen gemacht und stand nun zur Verfügung, um die Giulia in einen Kombi zu verwandeln. Zu ihren Kunden gehörte nicht ausschließlich die Ordnungsmacht, sondern auch Privatleute. Und die Alfa-Romeo-

Fahrdynamisch ist auch der Kombi ein echter Alfa

Eigenhändig kurbeln am Fenster hält fit



Es muss nicht immer Aluminium für schicke Felgen sein

Auch mit Kombiheck bleibt die Form stilistisch einwandfrei

Händlerschaft setzte den schicken Kombinationskraftwagen als Renn-Transporter ein. So erklärt es sich auch, dass es im Detail verschiedene Versionen gab. Modelle mit geschlossenen Seitenfenstern genauso wie Varianten mit Verglasung.

Sondermodell aus der Manufaktur

Neben Colli (ca. 160 Fahrzeuge) fertigten auch Karosseriebetriebe wie Giorgetti in Montecatini Terme (400 Autos), Grazia in Bologna (ca. 90 Autos), Intozzi in Como (80 Exemplare) und Marazzi in Caronno Pertusella (70 Autos) das Kombimodell in ähnlicher Optik. Bei Alfa Romeo waren allerdings nur die von Colli gebauten Modelle als offizielle Version „Giardinetta“ gelistet. Die übrigen Umbauten blieben auf dem Papier normale Giulia Nuova. Überliefert ist auch, dass Alfa die Autos für die Umbauten nur teilkomplett auslieferte. So fehlten die hinteren Sitze und die Heckscheibe. Ob dies auch für Modelle mit Verglasung im Laderaum zutrifft, ist nicht bekannt. Als sicher gilt jedoch, dass es seinerzeit wohl nur wenige Privatbesteller gab, denn so richtig angesagt war das Thema Kombinationskraftwagen gegen Ende der 1960er-Jahre noch nicht.

Stilvoll zum Winzer

Das ist inzwischen anders und ganz gleich, wo die form-schöne „Giardinetta“ auftaucht und mit ihrem typischen Alfa-Röhren von Dolce Vita kündigt, die bewundernden Blicke sind ihr sicher. Denn zum einen sind wohl nur die





Spätere Modelle verfügen über reichlich Holz im Innenraum



In der Kommandozentrale des Alfa wird die Arbeit zum Vergnügen

Wo früher Warnbaken und Schilder lagen, ist heute Platz für edle Tropfen



Eine Beschriftung der Schalter ist überflüssig



Elegant: Verchromte Scharniere der Heckklappe





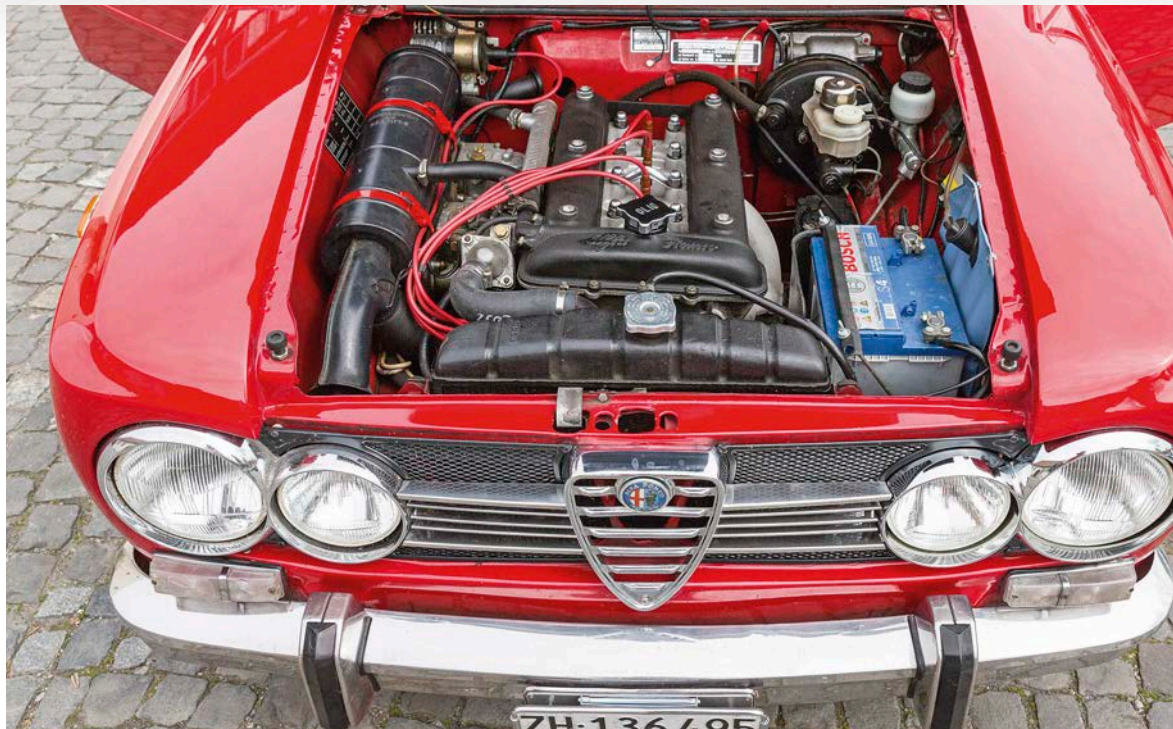
Der Kombi-Umbau fügt sich nahtlos in das ursprüngliche Design ein

Sorgfältig restauriert, wird jedes Detail am Alfa zur Augenweide



So sauber, so rein. Den restaurierten Alfa mag man kaum benutzen

Selten wird ein Vierzylinder so fein präsentiert wie im Alfa





Schön sind die Plastiksitze nicht, aber praktisch



Das rare Faltschiebedach ist ein Highlight

wenigsten Passanten diesem Kombi schon einmal begegnet, zum anderen lässt sich das rote Spielmobil kaum übersehen. Dass der Kombi inzwischen keine Verkehrsschilder und Warnbaken mehr transportieren muss, versteht sich von selbst. Edle Weine, verpackt in Holzkisten, passen viel besser in den durchaus geräumigen Laderaum. Allerdings muss zuvor die üppige Ladekante überwunden werden, denn die ist, wohl aus Stabilitätsgründen, identisch mit der der Limousine. Als Alternative würde sich noch eine Beladung durch das große Faltschiebedach anbieten. Sollte der Platz nicht ausreichen, bleibt noch die Möglichkeit, das Gepäck auf den verchromten Dachträger auszulagern. Übrigens, falls Sie nicht ganz so viel Kleingeld für die Giulia Giardinetta übrig haben, es gab auch den Alfasud in einer Kombiversion.

Fazit: Mit der Kombiversion der Alfa Romeo Giulia für die Straßenverkehrsüberwachung gelangte gegen Ende der 1960er-Jahre ein verkappter Traumwagen auf die Straßen. Wohl kaum jemand hätte damals gehahnt, dass aus dem einfachen Transportmittel für Verkehrsschilder 50 Jahre später ein begehrter Klassiker werden würde. Heute erzielen gut erhaltene „Giardinetta“-Modelle regelmäßig Traumpreise bei Auktionen, wenn denn überhaupt einmal ein Exemplar angeboten wird.

Vorschau **AutoClassic**

Titel

In Schönheit sterben



Design spielt bei Klassikern die Hauptrolle. Je schöner die Modelle, desto geringer häufig die Auflage. Das macht inzwischen Probleme, denn vielen Modellen gehen die Teile aus. AutoClassic hat sechs prominente Design-Ikonen der 80er und 90er unter die Lupe genommen und prüft Ersatzteil- und Marktlage der Fahrzeuge. Mit dabei sind der 8er BMW, der Mercedes SL (R129) und der Lancia gamma Coupé.

Themen kommen sich je nach Fahrzeugverfügbarkeit kurzfristig ändern

...und sonst noch?

Kaufberatung Citroën CX

Das Designwunder der 80er-Jahre auf dem Prüfstand. Wo macht die Französin Probleme, welches Modell lohnt den Kauf und wie schaut es mit den Ersatzteilen aus?

Camping-Bus-Umbau Teil 2

Der AutoClassic Campingbus-Umbau geht in die zweite Runde. Mit der Planung der Möbel und Elektrogeräte sowie der Erstellung erster Polster nimmt das Interieur Form an.

AutoClassic-Händler in Ihrer Nähe finden Sie auf www.mykiosk.com

NICHT VERPASSEN:

Auto Classic 1/2024

erscheint am

23. November 2023

... oder schon zwei Tage früher im Abonnement mit bis zu **52 % Preisvorteil** und **Geschenkprämie.**

Jetzt bestellen unter www.autoclassic.de



Plus Geschenk Ihrer Wahl, beispielsweise das praktische und attraktive Cap

Liebe Leserin, lieber Leser, damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie diesen QR-Code und Sie erhalten die nächste Ausgabe im günstigen Miniabo. Sie lesen dann 3 Ausgaben für nur 6,90 € und sparen 52 %.



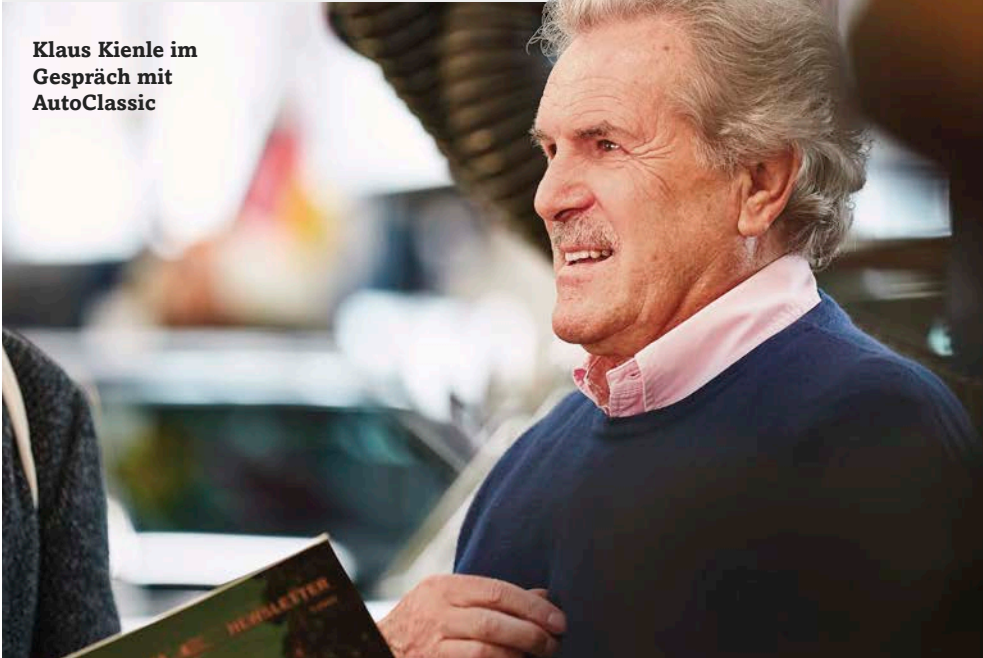
Hier finden Sie Auto Classic im Zeitschriftenhandel



Einzelheft portofrei bestellen

Benzingespräch

Klaus Kienle im Gespräch mit AutoClassic



Mercedes-Raritäten sind seit Jahrzehnten Stammgäste bei Kienle

„Faszination des Originals“

Weltweit gilt Klaus Kienle als einer der Experten für die Modelle 300 SL und 600. In unserem Gespräch nimmt er Stellung zu den Betrugsvorwürfen der Staatsanwaltschaft Stuttgart

Text: Sven Jürisch • Fotos: Kienle

Der 31. Mai 2023 war ein schwarzer Tag für Klaus Kienle und seine 1984 gegründete Firma Kienle Automobiltechnik in Heimerdingen bei Stuttgart: Eine Razzia sollte Aufschluss über etwaige Unregelmäßigkeiten im Umgang mit Oldtimern bringen.

AutoClassic: Herr Kienle, welche Gedanken haben Sie, wenn Sie an den 31. Mai denken?

Klaus Kienle: Das war heftig: Staatsanwaltschaft und Landeskriminalamt haben unseren Betrieb und unsere Wohnräume durchsucht. Wir wussten davon nichts. Journalisten waren jedoch bereits informiert und vor Ort.

AutoClassic: Die Staatsanwaltschaft teilte in einer Pressemitteilung mit, dass sie Ihren Betrieb verdächtigt, „professionelle Dubletten“ von Oldtimern hergestellt und verkauft zu haben. Konkret gehe es um einen 300 SL Roadster aus dem Jahr 1961 in der Sonderfarbe Phantasiegelb. Was sagen Sie dazu?

KK: Dieser Vorwurf ist schlicht unwahr: Tatsächlich war uns das Fahrzeug vor einigen Jahren von einem Kunden angeboten worden. Der Zustand war nicht gut. Wir haben den Wagen gewartet, fahrbereit gemacht und innerhalb kurzer Zeit an einen Käufer vermittelt.

AutoClassic: Sie haben dieses Auto also gar nicht restauriert?

KK: Nein.

AutoClassic: Wie kommen die Ermittlungsbehörden dann auf einen solchen Vorwurf?

KK: Das weiß ich nicht. Offensichtlich lagen den Ermittlungsbehörden falsche oder unvollständige Informationen vor. Stattdessen haben wir inzwischen recherchiert, dass die Historie dieses 300 SL bis mindestens in die 1980er-Jahre zurückverfolgbar ist. Er hatte mehrere Vorbesitzer. Seine Fahrgestellnummer trägt der Wagen seit mindestens 30 Jahren! Damit ist nachgewiesen, dass wir den phantasiegelben 300 SL weder hergestellt noch eine Fahrgestellnummer angebracht haben. Dass der Fälschungsvorwurf haltlos ist, hat mittlerweile auch die Staatsanwaltschaft eingesehen. Auf unsere Aufforderung hin hat sie die Pressemitteilung vom 31. Mai zurückgezogen.

AutoClassic: Falls es tatsächlich zwei Fahrzeuge mit derselben Fahrgestellnummer gibt, hätte Ihnen das als Händler nicht auffallen müssen?

KK: Die Papiere des Wagens waren in Ordnung. An ihm haben während der vergangenen Jahrzehnte renommierte Fachwerkstätten gearbeitet. Es gab keinen Zweifel, dass mit dem Fahrzeug etwas nicht stimmen könnte. Doch Sicherheit bringt nur eine aufwendige Begutachtung, bei der unter anderem Material entnommen wird. Wir empfehlen prinzipiell eine solche Analyse. Wenn es jedoch keinerlei Verdacht gibt, verzichten viele auf diese Investition.

AutoClassic: Ist mittlerweile bewiesen, dass es sich bei dem von Ihnen vermittelten phantasiegelben Roadster um eine Dublette handelt?

KK: Nach meiner Kenntnis wurde das Fahrzeug bislang nicht begutachtet.

AutoClassic: In den letzten Wochen gab es weitere Vorwürfe gegen Kienle Automobiltechnik. Was hat es damit auf sich?

KK: Wir stehen nun im Fokus, klar. Neider profilieren sich, teilweise auch in der Deckung der Anonymität. Doch auch die weiteren Vorwürfe sind genauso unhaltbar wie der Vorwurf der Staatsanwaltschaft.

Wir sind einer der renommiertesten Restaurierungsbetriebe der Welt. Viele unserer Kunden unterstützen uns, das hat uns sehr gefreut und bestärkt. Sie wissen, dass bei uns immer Fairness, Offenheit, Kompetenz zählen – und dass wir gegenüber Dritten absolut diskret sind. Wir stehen seit jeher für die Faszination des Originals und lehnen Kopien ab.

AutoClassic: Wie gehen Sie nun weiter vor?

KK: Wir arbeiten weiterhin eng mit den Ermittlungsbehörden zusammen. Mein Ziel ist eine umfassende Aufklärung. Ich bin sicher, dass die Ermittler schnell erkennen, wie haltlos sämtliche Vorwürfe sind.

Gegen die Verbreitung von Unwahrheiten, falschen Verdächtigungen und Rufschädigungen gehen wir außerdem konsequent und mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln vor. Ich werde den über 40 Jahre hart erarbeiteten Ruf von Kienle Automobiltechnik mit Nachdruck schützen.



1:18



Artikel: 95877
~~299,95€~~ - 199,95€



ROAD KINGS

1:18



Artikel: 94307
159,95€

scale
K

1:18



Artikel: 99193
89,95€



Artikel: 99620
79,95€



Artikel: 99250
99,95€



Artikel: 99190
79,95€

scale
K

1:18



Artikel: 98964
79,95€



Ford Taunus
Bang Boom Bang

KKDC180971
79,95€



Artikel: 98845
79,95€



Artikel: 99616
79,95€

scale
K

1:12



Artikel: 99612
99,95€



Artikel: 99245
129,95€



Artikel: 98470
129,95€



Artikel: 98466
129,95€

NOREV Exklusiv für Modelissimo

1:18



Artikel: 99302
69,95€



Artikel: 98850
74,95€



Artikel: 98848
109,95€



Artikel: 98633
94,95€

NOREV Exklusiv für Modelissimo

1:18



Artikel: 98285
89,95€



Artikel: 97675
89,95€



Artikel: 97674
89,95€



Artikel: 97209
74,95€

MINICHAMPS®

1:43



99262
39,95€



98971
39,95€



98970
39,95€



97833
34,95€

Modelissimo Kosmann oHG
Inh.: Martin u. Martina Kosmann
Messingweg 47 - 48308 Senden
Irrtümer vorbehalten



Telefon: +49 2597 / 69 23 00
Fax: +49 2597 / 69 23 020
Email: info@modelissimo.de
www.modelissimo.eu

Technik fürs Leben



BOSCH

Uns bewegen Originale

Entdecken Sie unser großes Angebot an Ersatzteilen und Services für klassische Fahrzeuge auf www.bosch-classic.com

Bosch