

# Motor Klassik

**GROSSE  
REPORTAGE  
BELMOT  
Oldtimer-GP  
2024**

INGENIEURERE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



## Faszination Zwölfzylinder

**Fünf Superlative**

- Bentley Continental GT
- BMW 750iL
- Ferrari 250 GT
- Lamborghini Jarama
- Maybach Zeppelin



Wanderer W 22 Coupé  
Held der 2000-km-Fahrt



Service-Station VW Scirocco  
Traumwagen für Realisten



Restaurierung Wartburg 311/3  
Vor dem Schrott gerettet



## Leser fährt Flügeltürer



► Reise-Extra 8 Tipps für die Herbstausfahrt ► Essay 5 Kleinwagen mit Charme



# Der klassische Weg ins digitale Zeitalter

Als Heft-Abonnent von **MotorKlassik** mit **ams+** digitale Vorteile genießen!

Als treuer Abonnent wissen Sie, dass unsere Redaktion seit über 70 Jahren für höchste Qualität im Automobiljournalismus steht. Mit **ams+** **heben wir unsere automobile Leidenschaft auf das nächste Level.** In über 10.000 Clips, Newslettern und interaktiven Formaten berichten wir über alles, was Automobilfans begeistert. Von der Formel 1, über die Kaufberatung für Old- und Youngtimer bis zu exklusiven Fahrberichten der neusten Modelle.

**ams+ – überall und jederzeit, digital und crossmedial,** im Web und als App und für Sie mit exklusiven Vorteilen.

- ✓ Exklusive Inhalte
- ✓ Reduzierte Werbung\*
- ✓ auto motor und sport Heft als E-Paper (PDF) inkl. Archiv
- ✓ Kein Werbetacking\*
- ✓ Exklusiver Newsletter
- ✓ Zugang zur ams Professional Website
- ✓ App werbefrei nutzen



**Preisvorteil als Abonnent**  
**5,99 € statt ~~7,99 €~~**

**Jetzt bestellen!**

Preis pro Monat inkl. MwSt. – monatlich kündbar



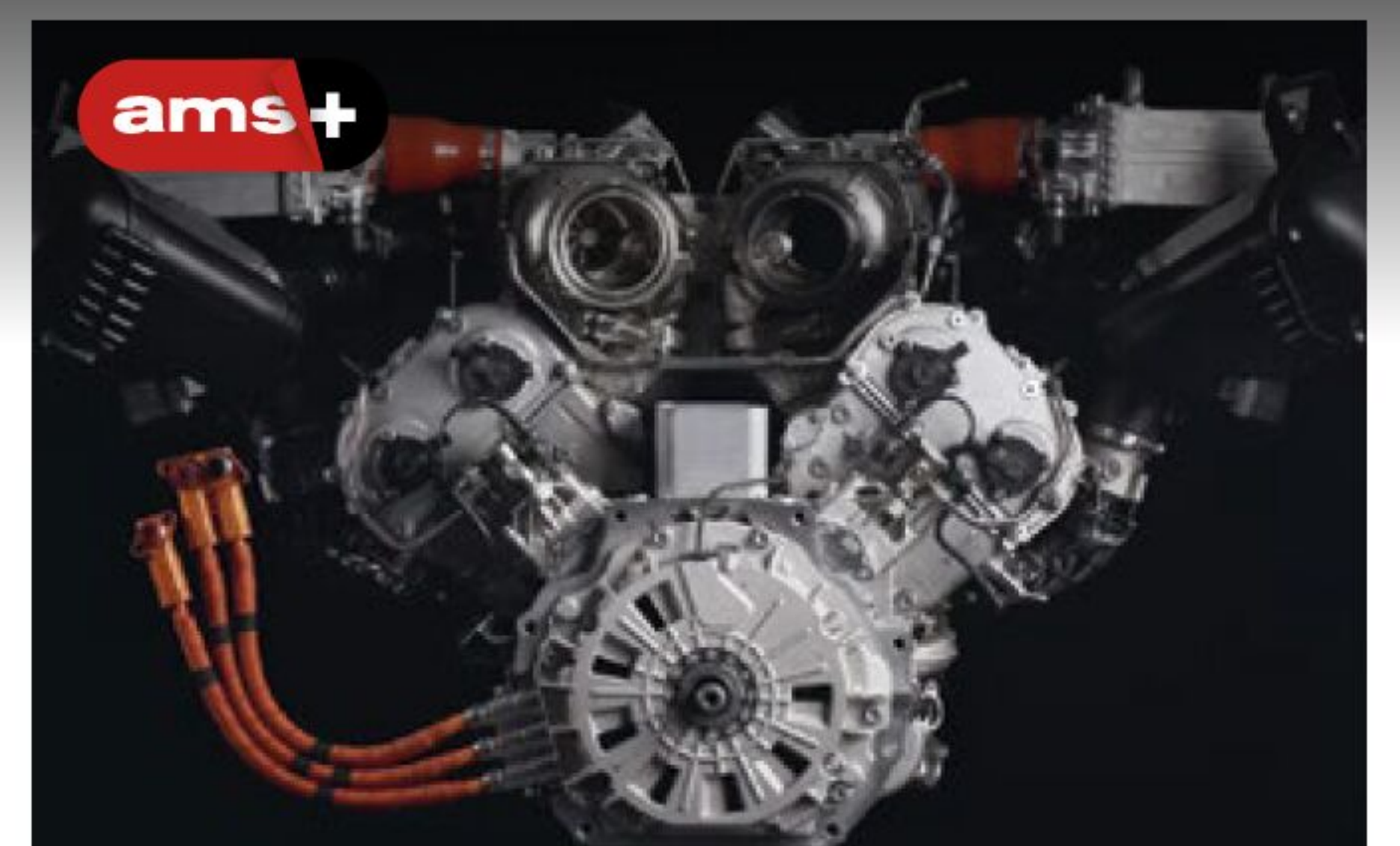
## Wenn Autos zu Edelmetall werden

Dass alles teurer wird, ist ein gern diskutiertes Thema bei Oldtimer-Stammtischen und Garagen-gold ein bekanntes Stichwort unter Fachleuten und auf dem Boulevard. Doch ist das möglich: Geld verdienen mit einem Oldtimer?



## 10 Gründe für den „alten“ 5er

Der BMW 5er F10/F11 kombiniert gekonnt alte BMW-Tugenden mit moderner Technik. Dabei besitzt er kaum Schwächen und macht selten Probleme. Kauf Tipp.



## Huracán-Erbe: 800 PS, 10.000 U/min

Intern hat der neue Supersportwagen das Zahlen-kürzel 634, er wird 2024 auf den Markt kommen und wahrscheinlich Temerario heißen. Den Namen hat Lamborghini noch nicht bestätigt, sich aber patentrechtlich eintragen lassen. Offiziell sind hingegen die Daten des neuen Motors.



\* Keine Banner- und Videowerbung, lediglich Hinweise zu Angeboten der Motor Presse Stuttgart sowie Advertorials und Links zu Partnerangeboten. Werbung in Podcasts kann aus technischen Gründen nicht entfernt werden. Erhebung marktüblicher Reichweitenvergleiche und Nutzungsstatistiken zur Angebotsoptimierung sowie bestimmter Nutzerdaten zur Steuerung und Weiterentwicklung unserer Angebote. Weitere Details unter <https://www.auto-motor-und-sport.de/ams-plus/> und in der dort hinterlegten Datenschutzerklärung.





Patrick Schäfer, hier bei der Schlüsselübergabe, darf sein Glück im 300 E beständig feiern

André Huth hat sein Glück im 300 SL nur geliehen. Doch dieser Tag wird ewig bleiben



# Liebe Leser,

für uns Klassiker-Enthusiasten sind die Begriffe Glück, Traum und Leidenschaft oft an ein Auto gebunden. Man muss es aber nicht immer besitzen, um tiefe Gefühle zu empfinden.

**Z**wei Leser von Motor Klassik, denen das Schicksal auf besondere Weise gewogen war – was haben sie gemeinsam? Sie sind Gewinner, und die 300 ist ihre Glückszahl. Der Vorname Mercedes-Benz verleiht ihr noch eine besondere Magie. Beide suchte sich das Glück aus einer Vielzahl von Teilnehmern und Bewerbern aus.

Der eine Wagen, ein 300 E (W 124), ist etwa 15 000 Euro wert; der andere, ein 300 SL Flügeltürer (W 198 I), 1,5 Millionen, also das Hundertfache. Patrick Schäfer gewann den 300 E bei unserer Leserwahl „Klassiker der Zukunft“ (Seite 131). André Huth durfte einen Tag am Lenkrad des 300 SL im „Gitterrohrrahmen“ unserer Aktion „Leser Dream Drive“ verbringen (Seite 134). Beide Männer trennen locker 25 Jahre, doch ihre erste Reaktion angesichts des jeweiligen 300ers war unisono sprachlos. Erst nach einiger Zeit fingen sie sich wieder: „Die ersten Kilometer waren einfach herrlich“, schwärmte Patrick Schäfer, und die Ergriffenheit von André Huth löste sich in den Worten: „Endlich hat sich mein Traum erfüllt.“

## Kein Glück zweiter Klasse, Erlebnisse sind ewig

Patrick Schäfer darf seinen 300 E für immer behalten. Explizit gewünscht hat er ihn sich nicht, er ist ihm zugelaufen wie eine hübsche Freigänger-Katze, was ihn höchst erfreut. André Huth musste den Flügeltürer, den er seit den Siebzigerjahren begehrt, als er noch 20 000 Mark kostete, am Ende eines unvergesslichen Tages zurück in den Schauraum von HK-Engineering rangieren.

Wir neigen dazu, Glück zu materialisieren, indem wir uns das eigene Traumauto in die Garage stellen. Beim Flügeltürer geht das

nur mit einem Lottogewinn, der ebenfalls vom Treibstoff Glück gespeist wird. Doch André Huth ist kein Gewinner, der verlor. Sein Glück klammert sich nicht ans Materielle. Den Tag im Flügeltürer wird er nie vergessen. Er nimmt acht Seiten mit nach Hause, wo sicher eine Vitrine mit Modellen, Prospekten und Büchern seinem ewigen Idol huldigt; ein bisschen materiell geht immer. Nicht selten ist die schönste Liebe die unerfüllte. Ölverdünnung oder defekte Synchronringe werden ihn niemals heimsuchen.

Manchmal hilft auch ein Substitut des Traums, um dem nagenden Unglücklichsein nicht anheimzufallen: Ein 190 SL wäre für Huth vielleicht ein guter Ersatz, für mich war es ein BMW 3.0 S statt eines 2800 CS. Am Ende unserer Tage werden ohnehin nur noch Erinnerungen zählen. Die Zeit verdichtet alles hoch wie ein 300er-Dieselmotor. Bei mir sind es drei Autos aus Motor Klassik, die unauslöschlich sind: Der Mercedes 600 in Heft 12/2001, der 280 SL in Heft 10/2013 und der Rolls-Royce Silver Spur in Heft 9/2023. Es war jeweils nur ein verzauberter Tag. Aber in meiner Erinnerung fühlt es sich an, als hätte ich die drei Autos wirklich besessen.



*André Huth*

acremers@motorpresse.de



AUTOS & FAHRBERICHTE

► Titel: Fünf Zwölfzylinder, jeweils mit Kaufberatung	12
Bentley Continental GT Best of British?	14
BMW 750iL Dezente Noblesse	18
Ferrari 250 GT Prototyp des Gran Turismo	22
Maybach Zeppelin Über den Dingen schwebend	26
Lamborghini Jarama 400 GT Die vergessene Avantgarde	30
► Wanderer W 22 Coupé AudiTradition baute einen der Stars der „2000 Kilometer durch Deutschland“ neu auf	48

MAGAZIN

Reise zur Kunst Im blauen Mercedes-Benz 300 E durchs Blaue Land	34
► Königs Kolumne: Wolfgang König über die Vorzüge von Kleinwagen	46
Klassiker als Film-Helden Heinrich Lingner über die beiden Trikes in „Supernasen“	54
► Leser Dream Drive 300 SL André Huth fährt Flügeltürer, seinen Traum-Klassiker	134

SERVICE

► Sieben Herbstreise-Ziele Wohin zum Saison-Abschluss?	42
Wertentwicklung Opel Kadett C Coupé, Peugeot 404, Porsche 911 SC	60



AUTOS IN DIESEM HEFT

Bentley Continental GT	14
BMW 750iL	18
Ferrari 250 GT	22
Lamborghini Espada	71
Lamborghini Jarama 400 GT	30
Maybach Zeppelin	26
Mercedes-Benz 300 E	34
Mercedes-Benz 300 SE (W 126)	69
Mercedes-Benz 300 SL	134
Opel Kadett C Coupé	61
Peugeot 404	60
Porsche 911 SC	61
VW Scirocco I	118
Wanderer W 22 Coupé	48
Wartburg Coupé	110

42 REISEZIELE FÜRS SAISONENDE

■ Sieben Tipps für kurze Trips und endlose Touren, von Italien und Portugal bis Schweden

48 WANDERER W22 COUPÉ

■ Vor 90 Jahren kämpfte sich der Sechszylinder 2000 Kilometer durch Deutschland. Heute dürfen es ein paar weniger sein

► Titel-Thema

TECHNIK

► Restaurierung Wartburg Coupé Flott statt Schrott	110
► Service-Station (205) VW Scirocco I Günstig wie der Golf?	118

SPORT

Silvretta Classic Rallye Sommerfrische im Montafon	56
DSK-Nachrichten Das Neueste vom Deutschen Sportfahrer Kreis e.V.	122
► Belmot Oldtimer-Grand-Prix 600 Klassiker rannten am Ring	124
FHR-Rennsport-Nachrichten Die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V. informiert	132

RUBRIKEN

Editorial Alf Cremers über die Frage nach der Beständigkeit des Glücks	3
Album Das Foto des Monats	6
Nachrichten Neues vom alten Auto	8
Motor Klassik-Markt 2200 Klassiker-Preise, Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen	63
Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum	108
Leseralbum Oldtimer-Fotos mit Geschichten	142
Vorschau Motor Klassik im November	144
Ausstieg Martin Puthz über die Freude an Alltagsklassikern	146



Wertentwicklung als Spiegel des Charakters: Peugeot 404



60 Ginetta G4R. Einer von 600 Klassikern beim Belmot Oldtimer-Grand-Prix



124 Bei der Silvretta Classic lag Anfang Juli noch Schnee auf den Gipfeln



# 34

## Der Blaue Reiter

Alf Cremers findet mit  
dem **Mercedes-Benz 300 E**  
in Bayern Wege zur Kunst



Der erste **VW Scirocco** fährt sich noch  
immer klasse. Und der Unterhalt?

118

Leser André Huth fuhr einen Flügeltürer  
von HK-Engineering, sein **Dream Drive**



134

Gerd Trippner rettete ein  
**Wartburg Coupé** vorm Schrott



110



# Doppel-Jubiläum

Die Silvretta-Hochalpenstraße, Schauplatz einer unserer beliebten Rallyes, wurde vor 70 Jahren eröffnet. 1954 erschien auch der große, sechszylindrige Bruder des Ponton-Mercedes, der hier die fast fertige, noch unbefestigte Passstraße zur Bielerhöhe erklimmt. Somit gab es diesmal doppelt Grund zum Feiern – mehr ab Seite 56.

Foto: Golm Silvretta Lünersee Tourismus GmbH Bregenz, Illwerke











Mehr als 50 Honda-Fans kamen mit ihren S800-Coupés und Cabriolets zu dem Treffen – und dazu ein paar S600

Perfektes Ambiente: Das Schloss Lautrach mit viel Historie – und heckengeschützten Parkbuchten



# Nippon-Sportler am Schloss

Honda S800: Selten sind sie, laut und drehfreudig, technisch höchst interessant – und so schön.

■ Wer ganz grundsätzlich anfällig für faszinierende Technik, beispielhafte Feinmechanik und stilvolles Design ist, sollte sich bei Gelegenheit mal tiefer in das spannende Thema Honda S800 einarbeiten – oder am besten eines dieser kleinen Juwelen aus Nippons Automobilgeschichte unter die Lupe nehmen. Eine perfekte Gelegenheit dazu gab es vom 9. bis 11. August, als sich mehr als 50 dieser von 1966 bis 1970 gebauten Sportwagen am Viersterne-Hotel Schloss Lautrach trafen.

Mit viel Herzblut und Liebe fürs Detail organisiert von Sabine Greuter,

die bereits seit 2014 hier in diesem wunderbaren Ambiente zum S800-Treffen lädt. Gemeinsam mit ihrem Mann besitzt sie mehrere S800 – und einen ganz besonderen: Ihr Pickup ist ein Unikat, das sie sich ausgedacht und auch selbst gezeichnet hat. In Blechform dengelten ihre Zeichnungen zwei Karosseriebauer. So entstand aus einem S800-Coupé mit fatalem Heckschaden ihr kleiner San-Remo-grüner Alltagswagen – mit Sicherheitsglasscheibe von einem Fendt-Traktor. „Zwei Getränkeboxen passen auf die Ladefläche – das war meine Vorgabe“, erzählt Sabine Greuter.

„Vor zehn Jahren ging's los, seitdem kommen hier am Schloss Lautrach rund 50 bis 70 S800-Freunde zusammen – nur eine Corona-Pause mussten wir einlegen.“ Wie sehr es die Honda-Freunde zum Schloss zieht, lässt sich an den großen Entfernungen ablesen, die zur Anreise zurückgelegt werden: „Bis zu 760 km auf eigener Achse – und der Erste fuhr morgens um halb drei los.“ Sabine zeigt eine Nachricht, mit Beweisbild gesendet um 2.28 Uhr.

Rund 100 fahrbereite Honda S800 gibt es in Deutschland noch. Mehr Infos unter: [michael.ortmann@gmx.de](mailto:michael.ortmann@gmx.de)





Bessere Sicht: LED zum Nachrüsten

## Nachrüst-LED für BMW und Mercedes

■ Philips und Osram haben weitere Modelle für ihre LED-Leuchtmittel freigegeben, darunter beliebte Klassiker wie BMW 3er E21 und E30, Ford Capri der ersten und zweiten Generation sowie die Mercedes-Benz-Baureihen W 201, W 123, W 124, W 116 und W 126. Die neue Philips Ultinon Pro 6000 Boost baut kompakter, soll bis zu drei Mal mehr Licht auf die Straße bringen und mit 5800 Kelvin ähnlich hell leuchten wie Tageslicht. <https://ams.to/LED-mkl>



Wird es in Zukunft noch Recaro-Sitze geben?

## Recaro Automotive meldet Insolvenz an

■ Seit über 60 Jahren fertigt Recaro in Kirchheim unter Teck Autositze. Jetzt meldete die Auto-Sparte der Traditionsmarke Insolvenz an und wurde vom Amtsgericht Esslingen unter beaufsichtigte Eigenverwaltung gestellt. Die Produktion wird zunächst fortgeführt, aber wie die Zukunft für die 215 Beschäftigten aussieht, ist derzeit unklar. Sie hatten über Jahre durch Verzicht und Verschiebung von Entgelten das Unternehmen unterstützt. [www.recaro.de](http://www.recaro.de)

## Kurz notiert

■ Schnäppchenjäger, aufgepasst: Der bekannte Mercedes-Teilehändler Niemöller hat Anfang August auf seiner Internetseite einen neuen Bereich „Fundgrube“ eingerichtet. Stöbern kann sich auszahlen. [niemoeller.de](http://niemoeller.de)



■ Am 14. und 15. September findet bereits zum dritten Mal das Festival des Légends rund um Mulhouse und das „Schlumpf-Museum“ sowie 39 Gemeinden der Region statt. [m2a.fr](http://m2a.fr)

■ Dreist I: Am 11. August wurde an der Northeimer Seenplatte ein BMW 319/1 gestohlen. Diebe brachen Lenkradschloss und -kralle auf und fuhren mit dem Vorkriegsklassiker davon: Hinweise an die Polizei: 05 551/91 480

■ Dreist II: Das „Intellectual Property Enforcement Team“ von Mercedes-Benz hat 2023 in weltweit 740 Razzien über 1,6 Millionen gefälschte Ersatzteile sichergestellt, wie der Autobauer meldet – ein Plus von 20 %.

# WGV

GUT VERSICHERT.  
UND GUT IST.

## LIEBEN LIEBHABERSTÜCKE:

# PREIS & LEISTUNG

Große Rundscheinwerfer. Glänzende Chromfelgen. Und ein Heck, dem man gerne hinterherfährt. Wer für sein Schätzchen schwärmt, wird dieses Angebot lieben:

**Die Young & Oldtimer-Versicherung der WGV.**  
Die mit dem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Das Magazin für Youngtimer & Oldtimer

**classiccars**

**WGV**

**6x GÜNSTIGSTER ANBIETER**

Oldtimer-Versicherungen

Ausgabe 7/2024



# Patina statt Politur

Unrestaurierter Bugatti 59 mit royaler Vorgeschichte wird „Best of Show“ in Pebble Beach.

■ Überraschung beim Concours d'Elegance in Pebble Beach: Während bislang nur hochglanzpolierte, restaurierte Oldtimer die begehrte „Best-of-Show“-Trophäe ergatterten, hat nun mit einem Bugatti 59 Sports von 1934 erstmals ein Auto aus der sogenannten „preservation class“ den Schönheitswettbewerb an der US-Westküste gewonnen. Der Werksrennwagen im patinierten Urzustand, der mehrere Grand-Prix-Siege errang, gehörte früher Belgiens König Leopold III. „Es ist wichtig, dass auch Erhaltung Anerkennung findet, denn ein Auto kann nur einmal original sein“, freute sich der heutige Schweizer Besitzer Fritz Burkard. Insgesamt hatten sich 214 Autos aus 16 Ländern der Jury gestellt. [www.pebblebeachconcours.net](http://www.pebblebeachconcours.net)



Matt Jelonek/Getty Images



Goldregen für den Sieger: Der Bugatti 59 (oben) begeisterte die Jury durch seine Authentizität. Links: Raritäten wie der Maserati A6C Spyder waren gleich mehrfach vertreten



Reuters

# Verheerende Feuer

Brandstiftung: dramatische Großbrände in Kalifornien

■ Am 26. Juni vernichteten zwei Großfeuer rund 968 Quadratkilometer Wald und Ackerfläche – und unter anderem auch einen jener ikonischen Schrottplätze im Norden Kaliforniens, auf dem rund 400 US-Klassiker parken. Ein DeSoto-Sammler verlor zudem durch den Brand seine gesamte Autosammlung. Das bis dahin größte Feuer 2024 soll auf Brandstiftung zurückgehen, ein 42-jähriger Mann wurde umgehend verhaftet. Etwa 4000 Menschen mussten ihre Häuser verlassen, über 130 Gebäude wurden vernichtet. Der Gouverneur rief den Notstand aus, rund 2400 Einsatzkräfte versuchten, das Feuer einzudämmen.

## Termine im Oktober

**5. Oktober 2024**

**13. TurboFever**

Nach fünf Jahren treffen sich die heißen Renault 5 Turbo – in Hohenstein-Ödenwaldstetten. [turbofever.de](http://turbofever.de)

**11. bis 13. Oktober 2024**

**Veterama Mannheim**

Die Pflichtveranstaltung am zweiten Wochenende im September. Tagestickets online 17,50 Euro. [veterama.de](http://veterama.de)

**18. bis 20. Oktober 2024**

**Classic Expo Salzburg**

Rund 400 Aussteller und 23000 Besucher kommen zu Österreichs größter Oldtimermesse. [classicexpo.at](http://classicexpo.at)

**24. bis 27. Oktober 2024**

**Auto e Moto d'Epoca**

Unser Tipp zum Herbst: eine Reise zu Italiens Oldtimermesse #1, zum 2. Mal in Bologna. [autoemotodepoca.com](http://autoemotodepoca.com)

**26. Oktober 2024**

**19. „Motor aus“-Treffen Montabaur**

Das Motorrad-Museum Montabaur lädt traditionell zum Saisonabschluss. [motorrad-museum-montabaur.de](http://motorrad-museum-montabaur.de)





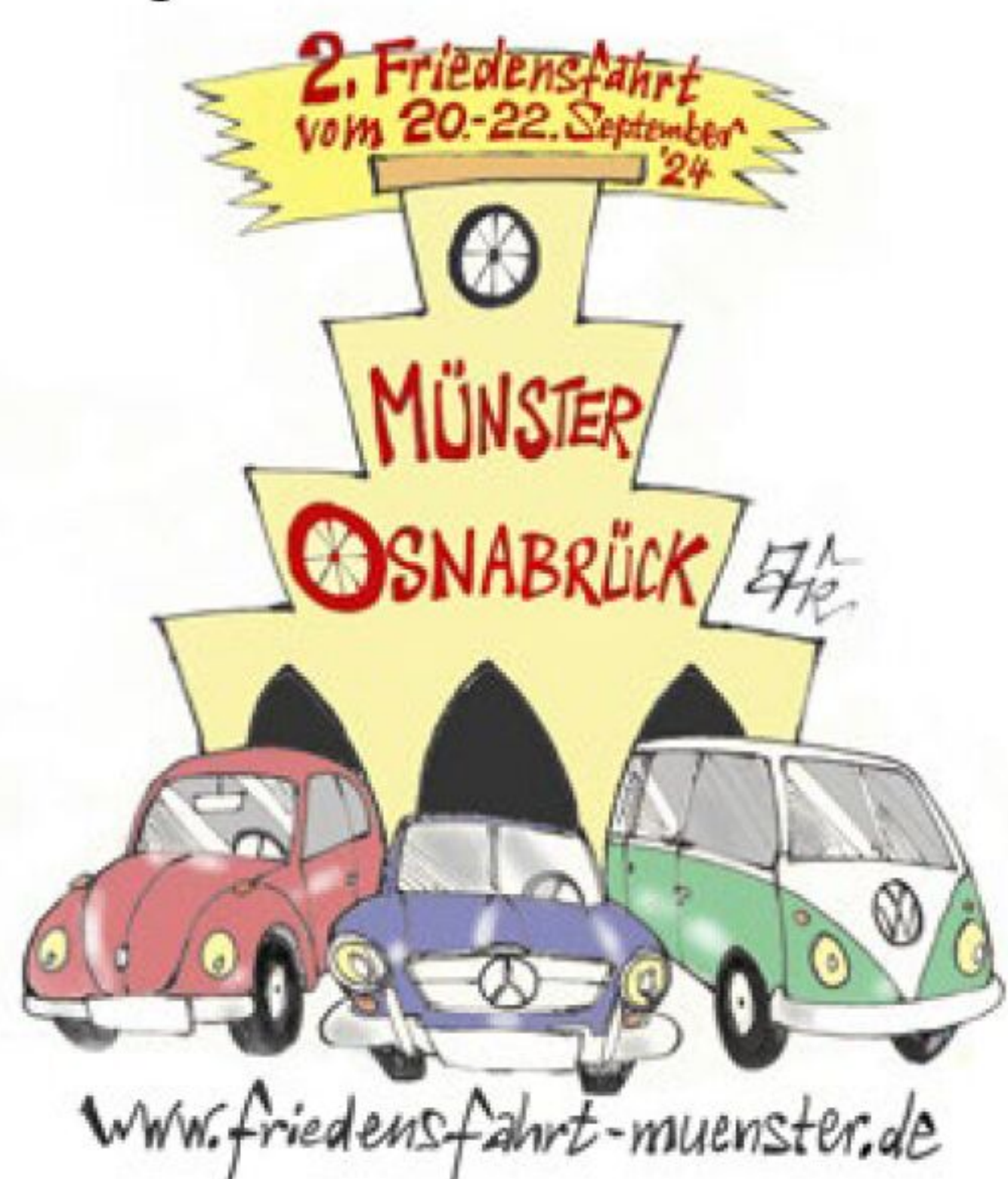
Verschüttet: Teile der 22,3 km langen Silvretta

## Unter Geröll: Silvretta Hochalpenstraße

■ Mehrere massive Felsstürze am 12. und 13. Juli begruben Teile der Hochalpenstraße, seit 1998 Highlight unserer Silvretta Classic Rallye Montafon. Ursache waren Erdmassen, die sich auf 1960 Metern gelöst hatten und bis auf 1390 Meter talwärts rutschten. Die begonnenen Aufräumarbeiten mussten nach einem erneuten Felssturz am 16. August wieder abgebrochen werden, bei dem auch drei Bagger verschüttet wurden. [silvretta-bielerhoehe.at](http://silvretta-bielerhoehe.at)

## 2. Friedensfahrt rund um Münster

■ Der Ansatz der Friedensfahrt vom 20. bis 22. September ist außergewöhnlich: Bei der Oldtimerveranstaltung, deren Namen an den Westfälischen Frieden von 1648 erinnert, stehen drei Themen im Fokus: Gesundheitsvorsorge, Kultur und Kulinarik. Zum Programm zählen ein Nachtkonzert von Patrick Gläser („Orgel rockt!“) in der Stadtkirche Wallenhorst, ausgewählte Restaurants sowie Informationen und Aktionen rund um Vorsorge. [friedensfahrt-muenster.de](http://friedensfahrt-muenster.de)



Am 23. Juli 2023 eröffnet: The Loh Collection

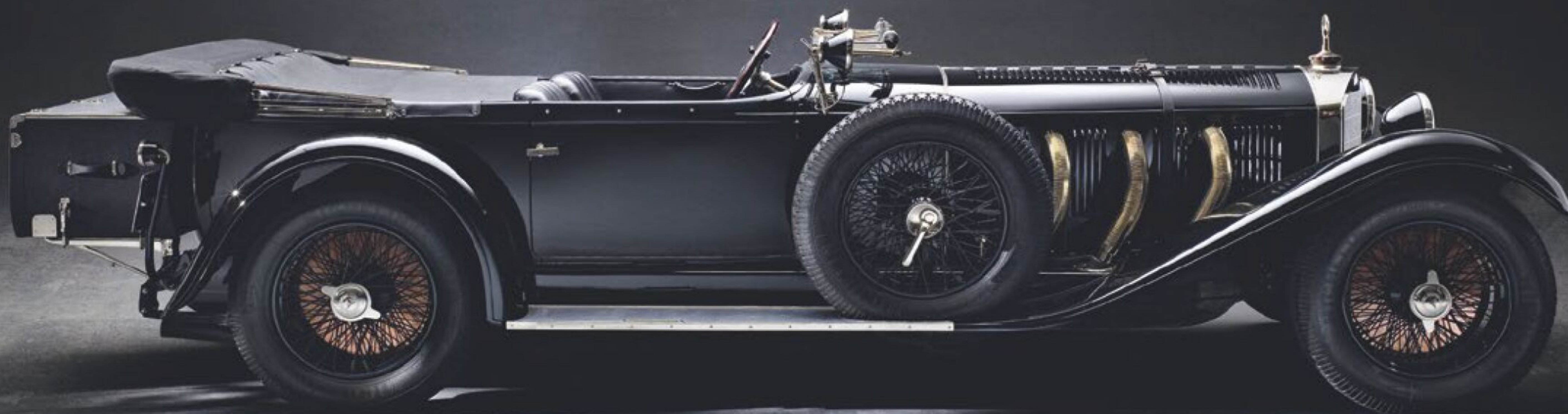
## Loh Collection mit Opel-Sonderschau

■ Seit der Eröffnung des Nationalen Automuseums „The Loh Collection“ haben über 85 000 Besucher die spektakuläre Sammlung bestaunt (s. Motor Klassik-Ausgabe 8/2024). Zuletzt sorgte die Ferrari-Sonderausstellung für Besucherströme. Nun gibt's eine weitere Sonderschau zu sehen: „125 Jahre Automobilbau bei Opel“, mit 15 Exponaten in die Dauerausstellung integriert – mit Laubfrosch, Patentmotorwagen und Cliff-Calibra. [nationalesautomuseum.de](http://nationalesautomuseum.de)

# AXEL SCHUETTE

## FINE CARS

Die Besten der Besten – Es ist die Begeisterung für die aufregendsten und schönsten Automobile der Welt, die meine Kunden und mich seit über 37 Jahren verbindet. Beim Kauf und Verkauf ihrer automobilen Klassiker schätzen sie unsere Fachkompetenz und zuverlässige Arbeit.



1928 Mercedes-Benz 680S • sold by AXEL SCHUETTE FINE CARS

**37**  
Jahre

+49 (0) 5202 72000 • [info@axelschuetten.de](mailto:info@axelschuetten.de) • [www.axelschuetten.de](http://www.axelschuetten.de)



# 12-Ton-

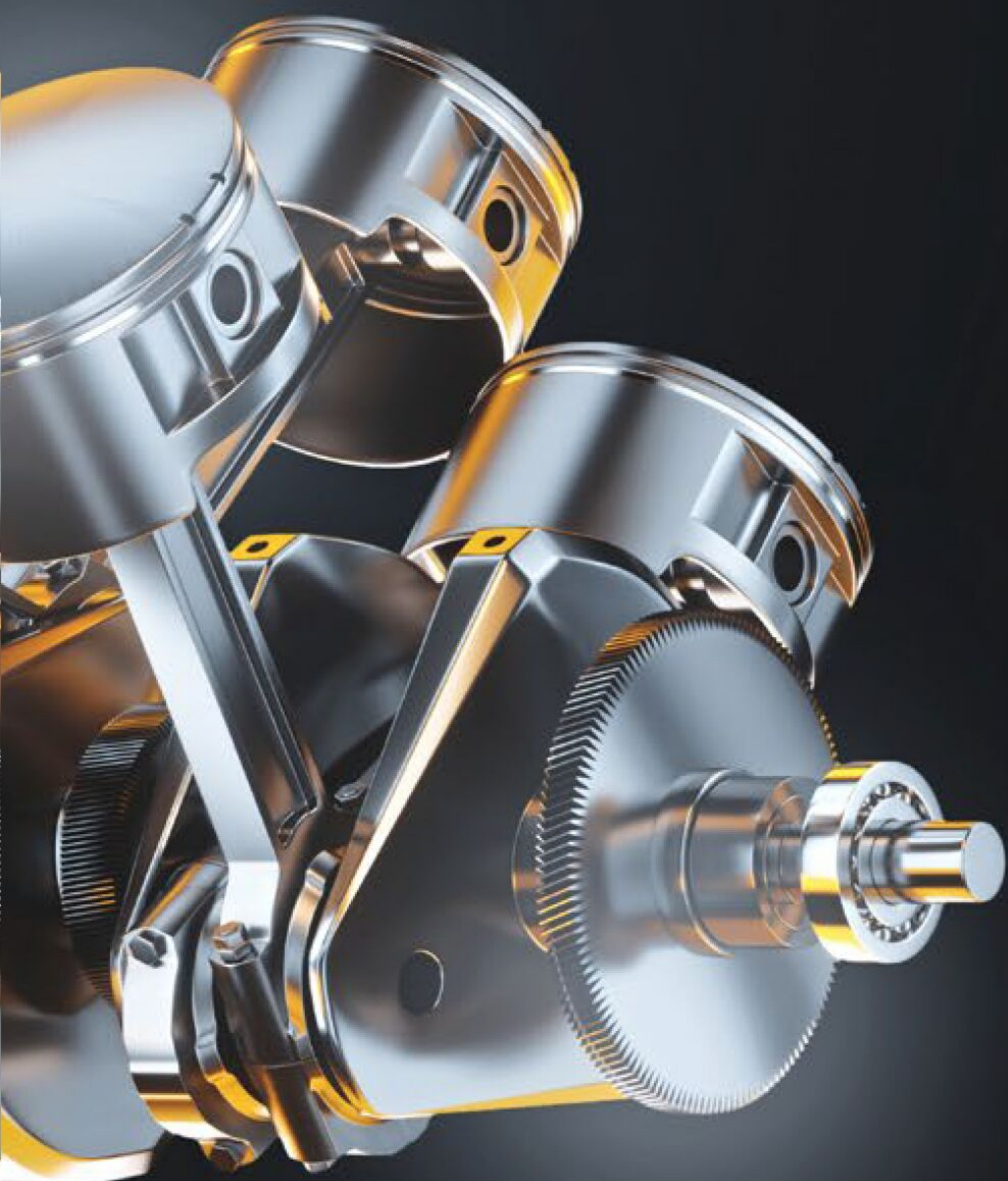
Der Kurbeltrieb des  
Zwölfzylinders in  
60-Grad-V-Anord-  
nung ist ein **wahres  
Kunstwerk** mit  
sieben Haupt- und  
zwölf Pleuellagern





# -Musik

Völlig ausgeglichene Massenkkräfte erster und zweiter Ordnung und ein gleichförmiger Zündabstand, der sechs Mal pro Kurbelwellenumdrehung den Arbeitstakt einleitet, sorgen beim V12 für den beispiellos kultivierten Lauf. Aufwendige Konstruktion und hohe Leistungsausbeute machen ihn zum hochkarätigen Statussymbol unter den Verbrennungsmotoren.



Kaum zu glauben, dass unter dem vornehm geformten **Bentley Continental** ein VW Phaeton steckt. Der W12-Biturbo mit 560 PS besteht aus zwei gekoppelten VR6-Motoren

14



Understatement, seidige Kultiviertheit und ein zeitlos schönes Design charakterisieren den **BMW 750iL**. Mehr V12 für weniger Geld bietet nicht einmal ein Daimler Double Six

18



Der erste großartige Gran Turismo mit Dreiliter-Colombo-Motor war 1958 der **Ferrari 250 GT** Pinin Farina. Er begründete mit GTO, GTE, GT Lusso und GT SWB eine ganze Familie illustrier Vollblüter

22



Packard, Cadillac und Rolls-Royce hießen die frühen V12-Pioniere. Hierzulande war der **Maybach Zeppelin DS8** mit 200 PS vor dem Horch 12-670 der Prestige-Wagen der 30er-Jahre

26



Bis zum Uracco mit V8-Motor galt bei der italienischen Stierzucht der DOHC-V12 als DNA. Der recht preisgünstige **Lamborghini Jarama** brilliert mit Leistung, Sound und Straßenlage

30



*Gut zu  
wissen*

**BENTLEY CONTINENTAL GT**

**Eckdaten:** W12-Motor, dohc, 5998 cm<sup>3</sup>, 560 PS, 2350 kg, 318 km/h, 2003 bis 2011

**Preis:** 30 000 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Ein nobler Brite, der mit seiner Unaufgeregtheit glänzt – und mit seinem komplexen Biturbo-W12 begeistert



# Ein britischer Volkswagen

Der Bentley Continental GT ist wohl das Schönste, was der VW-Konzern zu Beginn des neuen Jahrtausends hervorbrachte – mit einem höchst komplexen 560-PS-Biturbo-Zwölfzylinder. Prächtig!

**TEXT** Kai H. Klauder // **FOTOS** Rossen Gargolov



**W**enn Sie dem Bentley Continental GT so ins Gesicht schauen: Würden Sie dann denken, dass er schon 21 Jahre alt ist? Ich jedenfalls bin immer noch überrascht, wie junggeblieben der britische Bolide wirkt. Und auch, wie zurückhaltend er in seinem Auftritt wirkt. Ja: zurückhaltend, denn trotz seiner Bulligkeit mit den ausgestellten Kotflügeln, dem Grill, den Doppel-Rundscheinwerfer flankieren – die inneren, größeren mit integrierten Blinkern – und den großen Rädern hält sich der Continental vornehm zurück. Und strahlt doch einen besonderen Status aus, jenseits von Protz und Prunk.

„Noblesse oblige“ – das beschreibt den Auftritt am besten. Hier kommt kein Angeber, sondern ein der profanen Automobilwelt enthobener Gleiter, der lediglich etwas pikiert auf spoilerbewehrte Emporkömmlinge herabblickt. Jenseits von überflüssigem Bling-Bling besitzt dieses Coupé etwas geradezu Majestätisches – und bleibt doch auf dem Boden der Tatsachen, wohin uns auch die reinen Daten ziehen: 2350 Kilogramm lautet der Eintrag beim Gewicht. Mit zwei Personen kommen wir leicht auf mehr als zweieinhalb Tonnen.

Allein, davon ist rein gar nichts zu spüren, wenn der Continental GT nahezu geräuschlos und unaufgeregt-lässig anfährt. Wobei „losstürmt“ es besser trifft. Denn schon auf den ersten Millimetern Pedalweg tut sich hier schon so viel wie bei Vollgas



## „Wenn selbst Profanes zur Kunst wird: Handschmeichler zur Entriegelung der Motorhaube“

Kostbare Details am Continental

eines Alltagsautos. 560 PS sind die eine Währung, die aufhorchen lässt, doch Gentlemen sind viel mehr beeindruckt von den 650 Nm, die ab 1600/min anliegen.

Kraft ist also in jeder Lebenslage vorhanden – und der W12 mit Einzelbrennräumen im Idealmaß von 500 Kubik zelebriert diese unglaublich souverän mit aller gebotenen Distinguiertheit. Ruhig und dabei dominant bei niedrigen bis mittleren Drehzahlen, drehfreudig und dann auch akustisch etwas präsenter in höheren Bereichen – in denen sich ein Bentley-Fahrer allerdings kaum länger aufhalten wird. Stattdessen wird die Automatik die fünf Stufen oft rasend schnell durchheilen und dann die meiste Zeit im Sechsten bei niedrigen Drehzahlen verweilen.

### 318 km/h – geschenkt!

Zwar kann der Bentley bis 318 km/h weiterstürmen, doch sobald der Fahrer in ihm integriert ist, gehört Geschwindigkeit zu den Dingen, deren Wichtigkeit einen tiefgreifenden Wandel durchlebt. In Sekundenschnelle vermittelt das Ambiente, das nirgendwo übertrieben scheint und sich nicht wie bei vielen anderen Luxusautomobilen selbst konterkariert, eine sichere Geborgenheit. Erst mal durchatmen, den Duft von Leder genießen und wirken lassen – ein Gefühl wie nach Hause zu kommen.

Und dann genießen: Motor starten, Fahrstufe D einlegen, losrollen. Nachdenken über dieses Triebwerk, das ja – kaum



Schon jetzt ein Sammlerstück: Die Karosserie fließt förmlich dahin, die ausgestellten Kotflügel muten fast klassisch an. Ein gut versteckter Schatz: der konstruktiv höchst interessante W12





Schwelgerischer Umgang mit fein verarbeiteter Tierhaut, eloxiertem Leichtmetall, Chrom und auf Hochglanz poliertem Wurzelholz

Mächtiger Rücken mit wunderbarer Symmetrie. Das flache Oval als Stilmerkmal in den Leuchten und Endrohren, gekrönt vom geflügelten „B“

zu glauben – aus einer gutbürgerlichen Familie stammt. Volkswagen liefert mit dem UR-VR6 (wir erinnern uns: aus dem 1991er Golf III, 15° Zylinderwinkel, siebenfach gelagert, nur ein Zylinderkopf) die Basis für den W12, der in ähnlicher Form auch beim VW Phaeton und beim Audi A8 (jeweils mit 420 und 450 PS) zu finden ist.

Bei allen W12-Motoren von VW werden die beiden VR6-Aggregate im Winkel von 72° aneinandergefügt. Der Aufwand, all die Steuerketten unterzubringen, ist schon mal enorm, doch Bentley treibt es auf die Spitze und flanscht noch dazu zwei Turbolader an. Resultat ist ein prall gefüllter Motorraum – und eine enorme Abwärme, die es abzuführen gilt. Das merkt, wer nach der

DATEN  
UND  
FAKTEN

*Bentley Continental GT, Baujahr 2006*

**MOTOR** Wassergekühlter 72°-W12 (Doppel-VR6), vorn längs, Bohrung x Hub 84 x 90,2 mm, Hubraum 5998 cm<sup>3</sup>, Leistung 560 PS bei 6100/min, Drehmoment 650 Nm bei 1600/min, Verdichtung 9 : 1, vier Ventile je Brennraum, betätigt über je zwei obenliegende kettengetriebene Nockenwellen pro Zylinderbank mit variabler Steuerung, Rollenschlepphebel,

Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektronische Einspritzung Bosch M 7.1.1, zwei Turbolader, Ölinhalt Motor 13,5 l

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Sechsgang-Automatikgetriebe, permanenter Allradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** 2+2-sitzige, selbsttragende

Stahlblechkarosserie, Einzelradaufhängung vorn und hinten an Doppelquerlenkern, Luftfedern und Teleskopstoßdämpfern sowie Stabilisatoren, innenbelüftete Bremsscheiben (Durchmesser vorne/hinten 405/335 mm), Servo-Zahnstangenlenkung, ABS, Felgen 9 J x 19, Reifen 275/40 ZR 19

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2745 mm, Länge x Breite

x Höhe 4804 x 1918 x 1390 mm, Spur vorne/hinten 1623/1607 mm, Gewicht 2350 kg, Tankinhalt 90 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 318 km/h, 0–100 km/h in 4,6 s, Verbrauch 11,6–25,3 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 2003 bis 2011, 11 089 Exemplare



Fahrt die Motorhaube öffnet – stilvoll über einen Zug am Knopf, der aus den emblematischen Flügeln emporragt, sobald die Innenentriegelung betätigt wird.

Dann liegt er knisternd da in seiner Pracht, der majestätische W12, behütet von einer sehenswerten Abdeckung. Gestylt-aufgeräumt wirkt alles, Hinweise auf „6.0 Litre“ und „Twin Turbo“ erklären noch mal dezent, was wir eben erleben durften: pure Power und die direkte Antwort auf alle Fragen, die einem im Straßenverkehr gestellt werden könnten.

Allumfassende Ausstattung

Was der Bentley Continental GT mit seinen Konzerngeschwistern von VW und Audi ebenfalls gemein hat, ist die D-Plattform, auf der auch A8 und Phaeton aufbauen – inklusive Luftfederung Airmotion und permanenten Allradantriebs – und der komplexen Elektronik zur Steuerung aller Annehmlichkeiten, die im Bentley schon im Serienumfang enthalten sind. Eine Aufzählung spare ich mir. Nehmen Sie alles, was Sie sich vorstellen können – das alles ist drin. Lediglich auf überflüssiges Beiwerk aktueller Autos wie Spurhalteassistent, Müdigkeitswarner & Co. müssen Sie verzichten, der Continental kam eben vor 21 Jahren auf den Markt.

Die Aufpreisliste blieb damals kurz. Erwähnenswert ist allerdings die Carbon-Keramik-Bremse, die die ohnehin schon sehr guten Bremswerte noch einmal leicht verbessert, jedoch vor allem durch ihre teure Wartung auffällt.

Doch nun zur Kernfrage: Wie fährt sich dieser exklusive Youngtimer? Im Normalfall höchst unauffällig. Selbst im langweiligen Alltag kann er ein unaufgeregtes Transportmittel darstellen. Doch der Fahrer weiß immer, dass sich das aristokratische Coupé jederzeit in einen Sportwagen verwandeln kann. Damit macht der Continental seinem Namenszusatz alle Ehre: Ein perfekter Gran Turismo, der die Gewissheit vermittelt, dass er immer könnte, wenn er ein Signal vom rechten Fahrerfuß erhielte. Wird es kurvier, überrascht die Lenkung trotz des hohen Gewichts auf der Vorderachse mit einer guten Rückmeldung. Der Fahrer erlebt eine Agilität, die fast leichtfüßig wirkt, wäre nicht jederzeit die gewichtige Würde des Bentley präsent – ein beruhigendes Gefühl. Ebenso beruhigend wie das Luftfahrwerk, das immer ein Komfortpolster bereithält. Der Bentley Continental GT – ein großer, ein großartiger Brite von VW.



Bentley Continental GT – was für ein Auto, was für ein Motor! Seit 1998 gehört Bentley zum VW-Konzern – damals war der 15°-VR6 schon sieben Jahre alt, nur Bugatti trieb auf seiner Basis noch mehr Aufwand. Mir bot der Bentley eines meiner entspanntesten Fahrerlebnisse: Drehmoment-Plateau, Luftfahrwerk, Allradantrieb, stilvolles Ambiente. Kurzum: gefühlte automobiler Gelassenheit.  
Kai H. Klauder

Bentley Continental GT

In der Regel gehört zu einem Continental GT ein vorbildlich geführtes Wartungsheft. Wenn nicht: Lieber Finger weg, denn eine Kostenfalle droht.

KAROSSERIE-CHECK

Was Materialien und Verarbeitung angeht, spielt der Bentley Continental GT in der obersten Liga. Karosseriepassungen, Qualität der Lackierung, Korrosionsvorsorge – alles top. Daher gilt es in erster Linie, nach möglichen Unfallschäden zu suchen. Motor- und Kofferraum genauestens inspizieren! Sitzen Scheinwerfer, Rückleuchten und Stoßfänger stramm und ohne Spannung? Lackpartien rissfrei? Gibt's Nachlackierungen? Auch von unten diese Bereiche gut anschauen. Zum normalen Check gehört es, alle elektrischen Verbraucher auszuprobieren. Auch den allgemeinen Pflegezustand im Blick haben. Klimaautomatik testen, sie sollte innerhalb von 30 Sekunden volle Leistung bringen.

TECHNIK-CHECK

Bentley gab selbstbewusst 32000 Kilometer als Inspektionsintervall an – eine echte Ansage. Das übersteigt allerdings oft die Jahresfahrleistung, daher empfehlen wir einen jährlichen Ölwechsel, was bei 13,5 Liter Inhalt ebenfalls eine Ansage ist, zumal bei dem empfehlenswerten Vollsynthetik-Schmierstoff der Viskosität 0W-40. Ebenfalls regelmäßig gewechselt werden sollten die Zündkerzen, hier gelten vier Jahre als Faustregel. Gelegentlich werden defekte Zündspulen und zugesetzte Kühler gemeldet. Zum normalen Verschleiß bei einem solch gewichtigen Fahrzeug gehören die Gummis und Buchsen der Achsaufhängung.

PREISE

Bei Einführung 2003 (Bentley Continental GT) ..... 159 000 Euro  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... 34 500 / 8600 Euro  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... 230,97 / 909,10 Euro

ERSATZTEILE

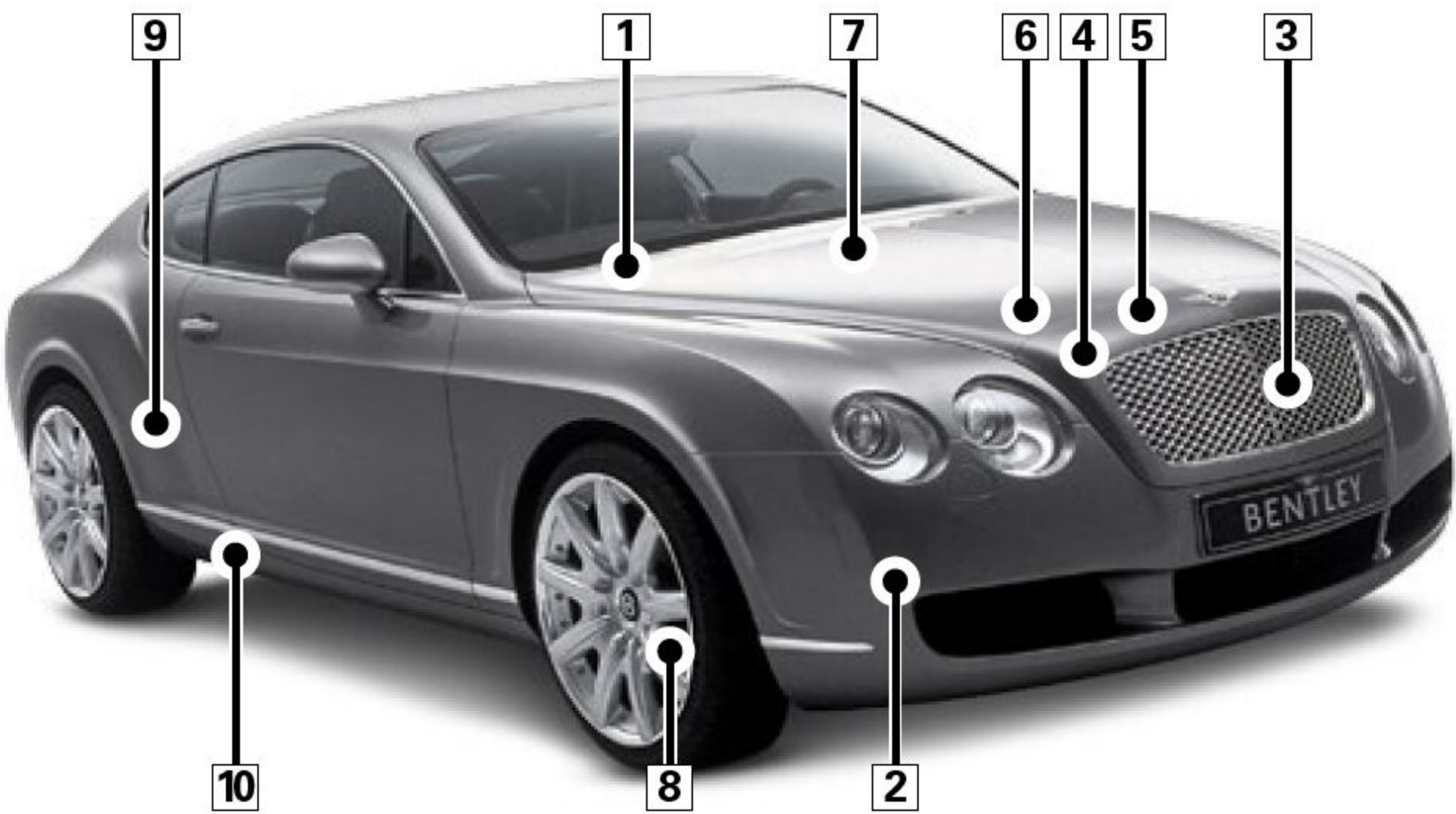
Da der Continental GT noch bis 2011 gebaut wurde, hilft der Bentley-Händler. Gerade in Großbritannien bieten zudem viele spezialisierte Händler (Original-)Ersatzteile zu günstigeren Preisen an. Das Preisniveau insgesamt spielt jedoch in einer der höchsten Ligen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Bentley Drivers Club, Dr. Jan Miller (Press Officer BDC German Region), Parkallee 111, 28209 Bremen, Tel: 01 72/41 05 140, www.bdc.de  
The Other Club, Bentley & Rolls-Royce Touring Club e.V. (TOC), Markus Gottschall, Bahnhofstr. 18, 67363 Lustadt, www.theotherclub.de  
Scuderia Car Parts Ltd, 8 High Street, Egham Surrey, TW20 9EA, United Kingdom, Tel. 0800-000/26 15, www.scuderiacarparts.com

SCHWACHPUNKTE

- 1 Wartungslücken
- 2 Unfallschäden
- 3 Thermische Probleme
- 4 Zylinderkopfdichtung
- 5 Zündspulen und -Kerzen
- 6 Kraftstofffilter (Rückruf)
- 7 Elektrik und Elektronik
- 8 Kohlefaser-Keramik-Bremse
- 9 Luftfederung
- 10 Bremsleitung (Rückruf)



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

\* Quelle: Herzessache. Der Assekuradeur, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km



# Mit dem

Unter der Haube ein  
326 PS starker V12  
und in der Kabine  
Luxus pur: Es dürfte  
nur sehr wenige  
Autos geben, die ihr  
wahres Wesen so  
verheimlichen wie  
ein BMW 750iL der  
Baureihe E38.

TEXT Michael Schröder // FOTOS Hardy Mutschler

# Nerz nach innen

*Gut zu  
wissen*

**BMW 750iL E38**

**Eckdaten:** V12-Motor, 2 x OHC, 5379 cm<sup>3</sup>,  
326 PS, 2035 kg, 250 km/h, 1994 bis 2001

**Preis:** 18400 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Elegante V12-Limousine in der  
Langversion mit hochwertiger Luxusausstatt-  
ung, harmonisches, sicheres Fahrverhalten







Der 5,4-Liter-V12 füllt den Motorraum komplett aus, die Antriebstechnik präsentiert sich zudem sauber arrangiert. Und: Ein V12-Emblem findet man nicht einmal am Heck

**A**ugenmaß, Bescheidenheit und Zurückhaltung: Sie haben es in München tatsächlich geschafft, ein Luxus-Automobil zu bauen, welches sich in seinem Auftritt vor allem durch großes Understatement auszeichnet. Es dürfte wahrlich sehr schwer sein, einen V12 noch diskreter zu verpacken, als es bei dem großen 750iL der Baureihe E38 auf diesen Seiten der Fall ist. Wobei diese Aussage natürlich auch schon für das 1987 präsentierte Vorgängermodell 750iL E32 galt, das stolz von sich behaupten durfte, den ersten deutschen Zwölfzylindermotor der Nachkriegszeit unter der Haube zu tragen.

Im Wettstreit mit dem ewigen Erzrivalen Mercedes-Benz lag BMW in der Luxusklasse damit plötzlich vorn, mehr noch: Die Bayern hatten die Schwaben in ihrem Prestigeduell durch ein beispielhaftes Geheimhaltungsprogramm kalt erwischt, wodurch sich BMW-Entwicklungschef Wolfgang Reitzle zu so manchem Seitenhieb gegenüber der Konkurrenz hinreißen lässt: „Der Erfolg der Siebener-Reihe“, so Reitzle, „führte zu einigen schwergewichtigen Antworten.“ Gemeint war damit natürlich die pompöse Über-S-Klasse W 140, mit der Mercedes vier Jahre später in den V12-Olymp aufstieg, um die alte Rangordnung wiederherzustellen. Ein gegensätzlicheres Automobil hätte man nicht bauen können. Die Spitze im Motorenbau jedoch – für eine Weile gehörte sie BMW.



**„Das Raumgefühl? Unfassbar! Spätestens im Fond fühlt man sich in die Business-class versetzt“**

Michael Schröder

Zurück zu unserem Siebener mit der Kennziffer 750 und die Zusatzbuchstaben iL auf dem Heck. Das i steht wie immer für „injection“, das L hingegen für „Luxus“ und „Länge“: Um ganze 14 Zentimeter übertrifft die Chauffeursversion einen gemeinen Siebener, wobei der Zugewinn stilistisch sauber in den Bereich der hinteren Türen verlegt ist. Und ja, das Auto wirkt aus jeder Perspektive schlanker und auch sportlicher als sein Vorgänger E32 750iL, obwohl es ihn in allen Abmessungen übertrifft.

### 326 PS aus 5,4 Litern Hubraum

Neben der Typenbezeichnung, die ganz im Stil der anfangs erwähnten Bescheidenheit vollkommen ohne V12-Emblem auskommt, lassen nur die verchromten Streben im Grill auf die imposante Motorisierung schließen, die ebenfalls an Größe gewonnen hat: Der Hubraum des V12 vom Typ M73 B54 unter der Haube des 750iL E38 ist von fünf Litern im Vorgänger-E32 auf 5,4 Liter angewachsen, die Leistung beträgt stattliche 326 statt zuvor 300 PS. Konstruktiv gesehen ist die Maschine vergleichsweise einfach aufgebaut, denn BMW tritt selbst in der Top-Klasse ohne Vierventiltechnik und mit jeweils nur einer obenliegenden Nockenwelle an.

Jede Zylinderreihe verfügt jedoch über ein eigenes Ansaugsystem, einen eigenen Zündverteiler sowie über eine eigene Motronic. Ziel des Aufwands laut BMW: Sollte eines dieser beiden Systeme einmal unerwartet ausfallen, ließe sich der große Siebe-





Das vornehm eingerichtete Cockpit gibt sich betont fahrerorientiert. Erstmals serienmäßig an Bord eines Autos: ein Navigationsgerät



Der Siebener der Baureihe E38 wirkt wie sein Vorgänger herrlich unauffällig. Die um 14 Zentimeter gestreckte Langversion bietet im Fond viel Platz

ner immer noch mit sechs Zylindern nach Hause fahren. Mit Rollenschlepphebeln, Klopfensoren und einer erhöhten Verdichtung von 10,0 : 1 wurde der aus Leichtmetall gefertigte Motor im Verbrauch optimiert, mit einem Gewicht von nur 240 Kilo gilt er obendrein als Musterbeispiel für Leichtbau.

Beim Blick unter die Haube möchte man schließlich vor Begeisterung in die Hände klatschen, weil sich dieser V12 wie ein perfekt arrangiertes technisches Kunstwerk präsentiert: rechts und links jeweils sechs silbrig glänzende Ansaugrohre, in deren Mitte ein schwarzer Deckel, der die Einspritzleitungen sowie sämtliche Kabe-

DATEN  
UND  
FAKTEN

BMW 750iL, Typ E38, Baujahr 1998

**MOTOR** Typ M73 B54, wassergekühlter Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 85 x 79 mm, Hubraum 5379 cm<sup>3</sup>, Leistung 326 PS bei 5000/min, max. Drehm. 490 Nm bei 3900/min, Verdichtung 10,0:1, zwei Ventile pro Zylinder, betätigt über eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderbank und Rollenschlepphebel, hydr.

Ventilspielausgleich, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, elektron. Saugrohr-Einspritzung, 2 x Bosch Motronic DME M5.1, ab 1998 M5.2 1.2, 2 x G-Kat, Ölinhalt Motor 8 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Fünfstufenautomatik von ZF, Antriebs-schlupfregelung u. Traktionskontrolle ASC+T, DSC, Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttr. Stahlblechkarosserie, vorn MacPherson-Federbeine, untere Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, hydropneum. Niveauregulierung, ZF-Kugelumlauf-Servolenkung, Scheibenbremsen, ABS, Aluräder 7,5 J x 16, Reifen 235/60 WR 16

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 3070 mm, Länge x Breite x Höhe 5124 x 1862 x 1425 mm, Gewicht 2035 kg, Tankinhalt 95 Liter

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 250 km/h, 0–100 km/h in 6,8 s, Verbr. 13,8 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1994–2001, alle Siebener E38: 327598 Stück, 750iL: 13412 Stück



lage verdeckt. Rund um die noble Maschine herrscht eine streng teutonische Ordnung, überdies beweist BMW auch im Motorraum überraschende Zurückhaltung; Eberhard von Kuenheim persönlich soll ein zu aufdringliches BMW-Zeichen sowie jegliche V12-Symbolik untersagt haben. Zwölf Ansaugrohre seien schließlich Hinweis genug. Für so viel Stilbewusstsein sollten wir dem Mann heute noch gratulieren.

### Großartiges Raumgefühl

Seinem Oberklasse-Anspruch an Größe, Komfort und Luxus wird der feine Siebener erwartungsgemäß auch im Innenraum gerecht. Das Raumgefühl ist bereits in der ersten Reihe beeindruckend, während man sich im Fond dank 14 Zentimetern mehr Länge endgültig in die Businessclass versetzt fühlt. Das gesamte, in feinstem Leder gehaltene Mobiliar präsentiert sich zudem zigfach elektrisch verstellbar.

Die reichhaltigen Instrumente sind ganz im klassisch-vornehmen Stil des Hauses gehalten. Das Radio lässt sich vom Lenkrad her bedienen, und erstmals findet sich bei einem Auto serienmäßig ein Navigationssystem an Bord; es hört auf den Namen Carin (Car Information and Navigation) und kommt von Philips. Griffbereit in der Armlehne zwischen den Sitzen: ein Telefon. Vollautomatische Klimaanlage, Doppelverglasung, elektrisches Heckscheibenrollo? Selbstverständlichkeiten für die feine Siebener-Langversion.

Dazu passt natürlich, dass der 5,4-Liter-V12 zwar bereits läuft, mit Standgas jedoch so gut wie nicht zu hören ist. Irgendwelche Vibrationen? Ich bitte Sie! Noch beeindruckender: die souveräne Mühelosigkeit, mit der die 326 PS starke Maschine das rund zwei Tonnen schwere Automobil vorantreibt. Fahr- und Motorgeräusche sind auf ein Minimum reduziert, alles geht wie von selbst, während die Fünfgangautomatik die einzelnen Fahrstufen ruckfrei nachreicht. Seidig, fast schon turbinenhaft liefert der große V12 seine Leistung; hektisch wird es einzig im Sportprogramm, auch lauter, aber dafür könnte man den langen Siebener mit Vollgas in knapp sieben Sekunden auf Tempo 100 bringen.

Für so ein großes Auto lässt sich der 750iL noch dazu sehr handlich und präzise dirigieren. Der Federungs- und Abrollkomfort? Über alle Zweifel erhaben. Was am Ende aber nicht wirklich eine Überraschung ist.



**Fazit**

Tatsächlich hatte ich diesen großen Siebener unterschätzt, zumal Limousinen nur bedingt zu meinem klassischen Beuteschema zählen. Ein Fahrtag am Steuer des 750iL hat mich nun jedoch eines Besseren belehrt. Der gebotene Komfort? Klar, einmalig. Aber es ist dieser grandiose V12, der mich mit seinem turbinenhaften Wesen restlos begeistert. Fahren und genießen – ja, das trifft es am besten.

**Michael Schröder**

## BMW 750iL, Typ E38, 1994 bis 2001

**Gute Rostvorsorge und eine langlebige Antriebstechnik – der große Siebener verspricht mit seinem imposanten V12 gehobenen Fahrspaß.**

### KAROSSERIE-CHECK

Der Rostschutz fiel beim Siebener-BMW der dritten Generation sehr umfassend aus. Schweller- und Unterbodenbleche sind verzinkt und mit einer zähen Bitumenmasse versiegelt. Die wird jedoch nach Jahrzehnten von Feuchtigkeit unterwandert. Rost bildet sich vorzugsweise im Schwellerbereich um die Wagenheberaufnahmen und an den hinteren Radläufen. Die Vorderkotflügel sind ebenfalls gefährdet: Hinter die PVC-Innenschalen dringt Straßenschmutz ein, der Feuchtigkeit bindet und Durchrostungen erzeugt.

### TECHNIK-CHECK

Der BMW-V12 des Typs M73 ist konstruktiv überraschend einfach gehalten und gilt als überaus langlebig. Zu den wenigen Schwachstellen zählen allenfalls defekte Zylinderkopfdichtungen und Hydrostößel sowie schadhafte Steuerketten. Falls jedoch einmal Reparaturen im Maschinenraum anstehen sollten, gehen diese leider ins Geld. Bisweilen nerven Probleme mit der Elektronik wie zickende Elektromotoren an den Sitzen, am Schiebedach oder der Heckklappe. Das Fahrwerk leidet mit der Zeit unter dem hohen Gewicht des V12, was besonders für Langstrecken-Exemplare mit hoher Laufleistung gilt.

### PREISE

Bei Einführung 1994 (BMW 750iL)..... **180 000 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... **18 400 / 4600 Euro**  
Versicherung (Haftpflcht/Vollkasko)\* ..... **135,11 / 371,86 Euro**

### ERSATZTEILE

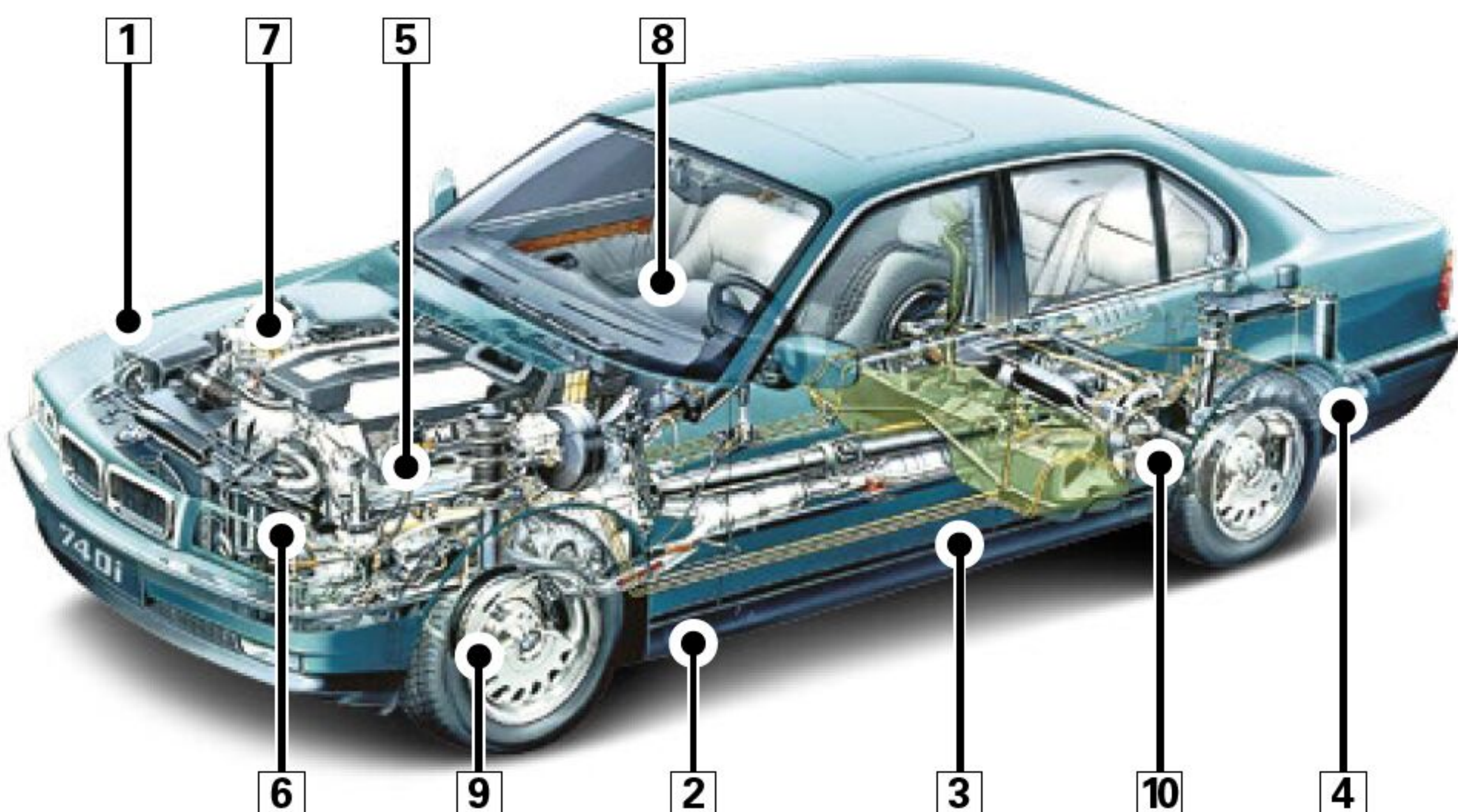
Die BMW Group Classic (bmwgroup-classic.com) hat den Siebener-E38 inzwischen unter ihre Fittiche genommen. Die offizielle Ersatzteilversorgung ist gut und deckt Technik- und Verschleißteile ab. Freie Händler wie etwa Retromotion in Stuttgart ergänzen das Angebot.

### CLUBS UND SPEZIALISTEN

**7-Forum**, sehr informative Seite mit vielen Infos über den Siebener, [www.7-forum.com](http://www.7-forum.com)  
**Bavaria Motors GmbH**, Ersatzteile, Reparaturen, Lürriper Bruchweg 75, 41065 Mönchengladbach, Tel. 021 61/82 74 66, [www.bavariamotors.de](http://www.bavariamotors.de)  
**Raab Classic**, Heinz Raab, Linden 18, 91635 Windelsbach (Kreis Ansbach), Telefon 098 61/43 13, [www.raab-automobile.de](http://www.raab-automobile.de)

### SCHWACHPUNKTE

- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Kotflügel (Radläufe, Unterkanten) | 6 Wasserpumpe, Kühlsystem         |
| 2 Schweller u. Wagenheberaufn.      | 7 Motronic u. Motorsteuergerät    |
| 3 Türunterkanten an Gummileisten    | 8 Komfort-Elektrik                |
| 4 Seitenteile hinten, Radläufe      | 9 Traggelenke, Koppelstangen      |
| 5 Zylinderkopfdichtungen            | 10 Tonnenlager an der Hinterachse |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

\* Quelle: Herzessache. Der Assekuradeurl, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km



# Die Mutter aller

TEXT Kai H. Klauder // FOTOS Achim Hartmann

# GT

Mit dem Ferrari 250 GT Coupé Pinin Farina setzte der große Erfolg für stark motorisierte Gran Turismos ein.

Wir waren in Oberbayern mit einem Exemplar im Bestzustand unterwegs.



*Gut zu wissen*

**FERRARI 250 GT COUPÉ PININ FARINA**

**Eckdaten:** V12-Motor, OHC, 2953 cm<sup>3</sup>, 240 PS, 1230 kg, 260 km/h, 1958 bis 1960

**Preis:** 650 000 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Urtyp aller Gran Turismos, leicht, stark, knorrig, der Motor ein Kunstwerk. Günstigste Art, einen Ferrari 250 zu fahren



**E**hrfurcht – das ist das erste, dominierende Gefühl beim Anblick des Ferrari 250 GT Coupé Pinin Farina. Der volle Name muss sein, damit Nichteinge-weihte ihn direkt in die Ferrari-250-Historie einordnen können. Mit Vignale, Boano und Ellena gehörte die Carrozzeria Pinin Farina zu den Ersten, die die Straßenversionen von Ferrari einkleideten.

Nach den 14 Exemplaren, die Farina ab 1953 vom ersten 250 Europa gefertigt hatte, erreichte das 250 GT Coupé als erster Ferrari hohe Stückzahlen: Rund 350 dieser formidablen Reisewagen entstanden zwischen 1958 und 1960 im Werk Grugliasco. In der Nachbarschaft dieses für die Autoindustrie so wichtigen, heute eher unbekannten Orts residierten Firmen wie Bertone, Cimat, Itca, Vignale und Westinghouse.

Grugliasco gehört wie Cambiano, wo Battista Farina 1930 seine Firma gründete, zur Metropolregion Turin, jeweils nur rund zehn Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Somit saß der „Pinin“ genannte Karossier am Puls der italienischen Autoindustrie, als er vor 88 Jahren mit dem Lancia Dilambda sein Erstlingswerk präsentierte, übrigens an der Villa d'Este, heute Schauplatz einer berühmten Oldtimer-Schönheitskonkurrenz. 20 Jahre später beginnt dann die lange, höchst erfolgreiche Zusammenarbeit von Pinin Farina und Ferrari.

Der ganz große Wurf gelingt 1958 mit ebendiesem 250 GT, der so gut beim Publi-



„Zündschlüssel um 45° drehen, kräftig drücken – die urgewaltige Klangkulisse genießen“

Akustik aus einer anderen Welt

kum ankommt, dass er ohne Wenn und Aber die Mutter aller GT genannt werden darf. Das Exemplar auf diesen Seiten verdeutlicht in seiner Ausstrahlung das ganze stilistische Können. Nach der Ehrfurcht vor der historischen Bedeutung kommt nämlich umgehend die Verbeugung vor der gelungenen Linienführung. Der Ferrari 250 GT ist mit knapp 4,4 Metern Länge glatte drei Zentimeter kürzer als ein 190er-Baby-Benz. Während dieser zeitlos wirkt, sieht man dem Ferrari aus jeder Perspektive seine Zugehörigkeit zu den Fünfzigerjahren an: leichte Anleihen bei der Ponton-Form mit klar ausgeprägten Kotflügeln und kleine Heckflossen, steil stehende Panorama-Frontscheibe und breite B-Säule, dazu wunderschöne Chromstoßstangen und weit eingezogene Räder (Spurweite 1354/1349 mm bei 1650 mm Karosseriebreite) – klassische Formen und Proportionen.

### Dickes, duftendes Leder

Noch klassischer wird es beim Einsteigen. Das dicke Leder in Cognacbeige verströmt einen warmen Duft, beim Gleiten auf den Sitz gibt dieser mit einem leichten Quetschen nach, wie man es von Federkernmattentratzen kennt. Ähnlich gemütlich sitzt es sich auf den weichen Fauteuils, die beim Fahren jede Bodenwelle sanft ausklingen lassen. Das großflächige Armaturenbrett beeindruckt mit seiner Sammlung aus sieben Rundinstrumenten, das Lenkrad mit seiner idealen Kombination aus Holzkrans mit



Weit an die Spritzwand gerückter Colombo 128C: Über dem Dreiliter-V12 thront die Vergaserbatterie. Gelungene Linie: Das Design des 250 GT Coupé ist aus jeder Perspektive ein Traum





Klassisches Instrumentarium: Die Kombination aus Veglia-Uhren, cognacfarbenem Leder und Holzlenkrad berührt die Sinne

dunkel abgesetzter Einlage und drei filigranen Leichtmetallspeichen. In der Mitte das steigende Pferd auf gelbem Grund, der ureigensten Ferrari-Farbe. Das Interieur war original zwar blau, doch der helle Farbton steht dem Gran Turismo ausgezeichnet.

Der Fahrerplatz im 250 GT Coupé impft dem Piloten eine ebenso aufrechte wie aufrechte Haltung ein, was spätestens beim Start des Motors in (da ist sie wieder!) Ehrfurcht gipfelt, sobald der Colombo-V12 zum Leben erwacht.

Erst summt die Benzinpumpe, dann schlürft der Dreilitermotor die ersten Tropfen Kraftstoff durch seine drei Weber-Doppelvergaser und spuckt große Teile davon lauthals wieder aus. Der Fuß muss zu-

Klassische Linie: Motorabteil, Fahrgastzelle und Kofferraum in perfekter Harmonie. Kurzer Überhang vorne, langer hinten

DATEN UND FAKTEN

Ferrari 250 GT Coupé Pinin Farina, Baujahr 1958

**MOTOR** Typ Colombo 128C, wassergekühlter V12 (60°), vorn längs, Bohrung x Hub 73 x 58,8 mm, Hubraum 2953 cm³, Leistung 240 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 262 Nm bei 5000/min, Verd. 8,8 : 1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderbank u. Rollenschlepphebel, Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtme-

tall, sieben Kurbelwellenlager, drei Doppelvergaser (Weber 36 DCL 3), Ölinhalt 10,0 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Viergang-Schaltgetriebe (ab 1960 elektrischer Overdrive), Hinterradantrieb, fünf verschiedene Übersetzungen

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Stahl-Rohrrahmen, Stahlblech-Karosserie, vorn Einzelradaufhän-

gung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern und Längslenkern, hydraulische Houdaille-Stoßdämpfer (ab 1960 Teleskop-Stoßdämpfer), Trommelbremsen (ab Ende 1959 Scheiben), Schnecken-Rollen-Lenkung, Reifen 6.00-16 oder 175 x 400

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2600 mm, Länge x Breite

x Höhe 4395 x 1650 x 1397 mm, Spur v./h. 1354/1349 mm, Gewicht 1230 kg, Tankinhalt 100 Liter

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 240–260 km/h (je nach Übersetzung), 0 bis 100 km/h in 6,9 s, Verbrauch 16 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1958 bis 1960, rund 350 Exemplare



nächst am Gas bleiben, dann setzt der noch leicht unruhige Leerlauf ein, und das Blut des Fahrers gerät in Wallung.

Die Klangkulisse ist atemberaubend. Auf den ersten Kilometern lassen sich schon die grundsätzlichen „Aggregats-Zustände“ je nach Gaspedalstellung unterscheiden. Doch je länger die Fahrt dauert, desto feiner werden die Nuancen hör- und spürbar. Das Zusammenspiel aus Ansaugschnorcheln, tiefem Grummeln aus dem Drehzahlkeller, der ansteigenden Drohkulisse bis zum mächtigen Donnergrollen – unvergleichlich. Zum Glück gibt es hier im oberbayrischen Hinterland genug Gelegenheiten, mit dem Colombo-V12 aus den Kurven herauszuschleunigen, wobei das erreichte Tempo meist im zweistelligen Bereich bleibt, denn das Fahrwerk verleitet eher zum entspannten Gleiten.

250-GT-Fahren ist Genuss-Training

Während dieser Genussfahrt über verästelte Straßen mit zum Teil engen Kurvenradien hat der Fahrer einiges zu tun. Das Fahrwerk passt GT-typisch eher zu einem schnellen Autobahnkurier als zu einem agilen Serpentin-Sammler. Das riesige, sehr steil stehende Lenkrad erleichtert die – natürlich servofreie – Kurbelei ein wenig, doch der Oberarmumfang nimmt währenddessen merklich zu. Auch die Beinmuskeln befinden sich im Training, denn die vier Trommelbremsen kommen ihrer Aufgabe des Verzögerns nur störrisch und mit einer Gedenksekunde nach: Technik anno 1958, wobei Ferrari schon ein Jahr später Scheibenbremsen nachreichte.

In besagter Gedenksekunde kommen einem die Herrenfahrer der Fünfziger in den Sinn, die vor 65 Jahren mit diesem potenten Gran Turismo unterwegs waren. Sehr schnell. Auf Landstraßen. Auf den wenigen Geraden bekommt man heute eine Ahnung von den Sprintqualitäten – und verfällt erneut in Ehrfurcht. Die Vorstellung, dass 1958 die ersten Besitzer mit dem 250 GT Coupé die Höchstgeschwindigkeit ausloten wollten (die Tachoskala reicht bis 300) und mit mehr als 250 km/h über die Bahn fegten, lässt einen erschauern.

Die Geschwindigkeit gehört heute zu den Dingen, die beim Fahren dieses automobilen Kunstwerks völlig in den Hintergrund geraten. Das Erlebnis Ferrari 250 GT ist ein sehr intensives. Eines, das alle Sinne berührt. Und gerade deswegen so unvergesslich bleibt.

Fazit



Die Fahrt in diesem für Ferrari historisch so entscheidenden 250 GT Pinin Farina bleibt auf immer ein ganz besonderes Erlebnis für mich. Der Motor: ein Kunstwerk. Das Design: einzigartig stilbildend. Das Fahrwerk: ernüchternd, doch zeitgemäß. Der Gesamteindruck: unvergleichlich. Meine Gefühle: berührt. Eines von wenigen Autos, die in mir echte Ehrfurcht auslösen.  
**Kai H. Klauder**

Ferrari 250 GT Coupé Pinin Farina

Wenn hier vom „günstigsten Ferrari der Fünfziger“ die Rede ist, sprechen wir trotzdem von Beträgen im Einfamilienhauswert. Pflicht: Experten-Rat!

KAROSSERIE-CHECK

■ Von den rund 350 Exemplaren, die zwischen 1958 und 1960 entstanden, existieren nur noch wenige im unrestaurierten **Originalzustand** – und im Verborgenen. Das Gros wurde bereits mindestens einmal überholt, instand gesetzt oder komplett neu aufgebaut. Entscheidend ist dann die Qualität der ausgeführten Arbeiten. Diese zu beurteilen, setzt Erfahrung voraus, daher unbedingt einen mit dem Modell vertrauten Experten hinzuziehen! Zu begutachten sind vor allem der Zustand des **Rohrrahmens** sowie der **Türen und Hauben** – mit Endoskop. Sicherheit gibt ein (allerdings teures) **Gutachten von Ferrari Classiche**.

TECHNIK-CHECK

■ Der Colombo-V12 gehört zu den robusten und nicht besonders komplex konstruierten Triebwerken: OHC, 60°-Bankwinkel, Zweiventiler, drei Doppelvergaser. Dort stehen die normalen Verschleißreparaturen an: Neue Buchsen (oder Kugellager) für die **Drosselklappenwellen**, eingelaufene Wellen überholen, gegebenenfalls hartverchromen, **Bedüsung** kontrollieren und austauschen – Arbeiten für Profis mit entsprechenden feinmechanischen Kenntnissen. Ein **Ölverbrauch** von bis zu zwei Litern auf 1000 Kilometern gilt als tolerabel. Steht eine Komplettüberholung des Triebwerks an, sollte mit Kosten von 25 000 bis 35 000 Euro gerechnet werden.

PREISE

Bei Einführung 1958 (Ferrari 250 GT Pinin Farina)..... **19 900 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... **632 500 / 287 500 Euro**  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... **65,79 / 2258,03 Euro**

ERSATZTEILE

■ Was Technikkomponenten angeht, sieht es deutlich besser aus, als es die geringen Produktionszahlen erwarten lassen. Dank vieler Spezialisten und der Ferrari-Classiche-Abteilung gibt es kaum Versorgungsprobleme. Experten fertigen einzelne Komponenten nach. Das gilt auch für Blechteile, die individuell angepasst werden müssen.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

**Ferrari Club Deutschland**, Walter Ben Dörrenberg, Gillesshütte 99, 41352 Korschenbroich, Tel. 021 61/30 44 153, [ferrari-club-deutschland.de](http://ferrari-club-deutschland.de)  
**Ferrari Classiche**, aktuell 56 zertifizierte Werkstätten mit Restaurierungs- und Instandhaltungsservice, [ferrari.com/de-DE/auto/officine-classiche](http://ferrari.com/de-DE/auto/officine-classiche)  
**Bob's Services**, Michael Völlmar, Automobilmanufaktur Kassel, Werner-Heisenberg-Str. 1, 34123 Kassel, Tel. 05 61/89 06 812, [bobs-services.de](http://bobs-services.de)

SCHWACHPUNKTE

- 1 Radläufe/-häuser

2 Kotflügel

3 Türen und Hauben

4 Rohrrahmen

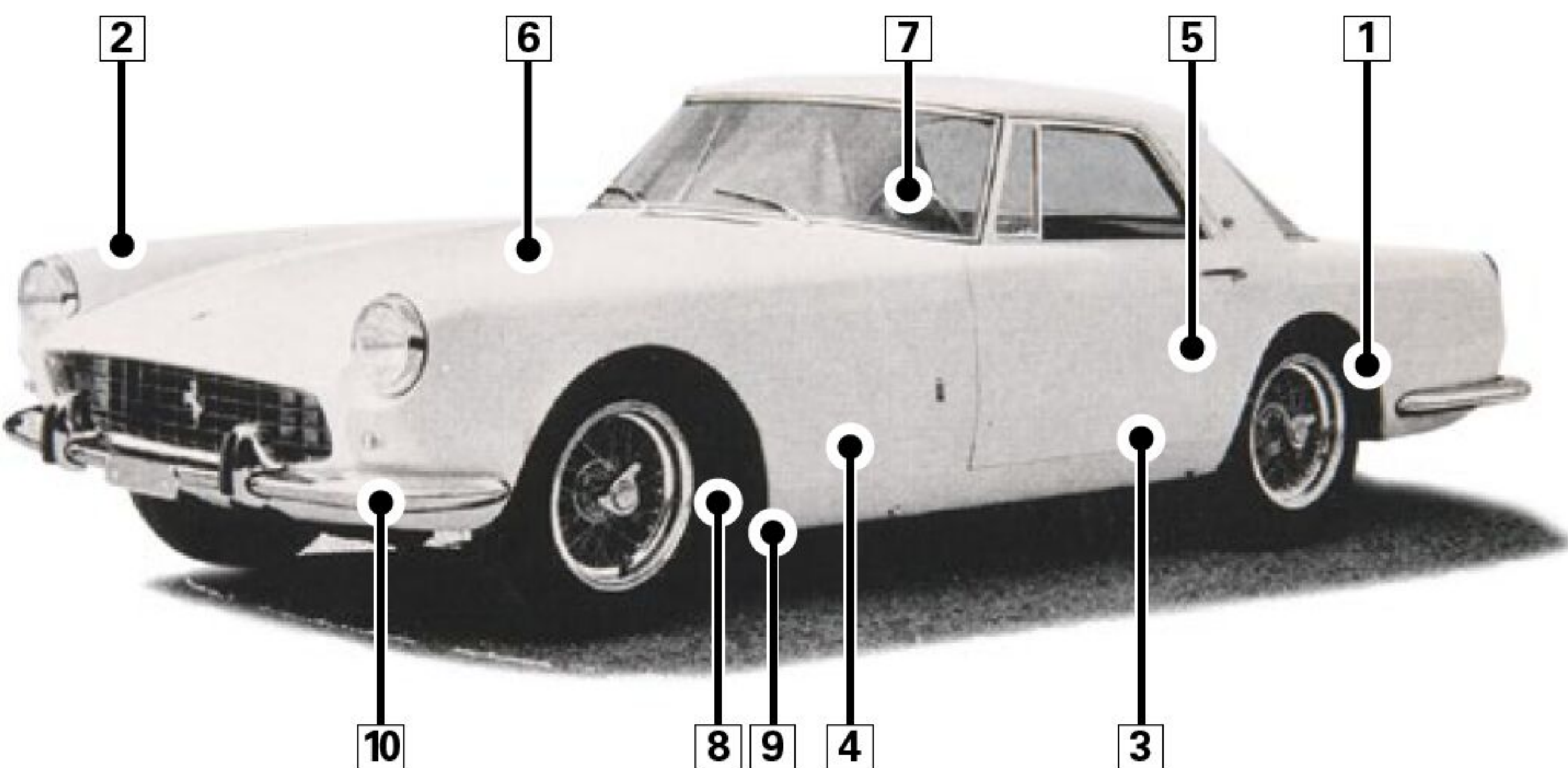
5 Kontaktkorrosion
- 6 Vergaser

7 Originalität

8 Bodenblech

9 Schweller

10 Restaurierungsmängel



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

\* Quelle: Herzessache. Der Assekuradeur!, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km



# Herrschafts- Zeiten

Er hat sich längst ein Denkmal gesetzt und seinen eigenen Mythos begründet: Am Ausgang der Goldenen Zwanziger bereicherte mit dem Maybach 12 ein Gigant die Autolandschaft, der wenig später als Maybach Zeppelin in die Geschichte einging.

*Gut zu  
wissen*

## MAYBACH ZEPPELIN DS8

**Eckdaten:** V12-Motor, OHV, 7978 cm<sup>3</sup>, 200 PS, 3450 kg, 160 km/h, 1930 bis 1940

**Preis:** 1,5 Mio. Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Flüsterleiser V12 mit Sänften-Komfort, einst Gipfel des Reisewagenbaus, heute ikonisches Monument







Beim Schaltreglergetriebe werden die Gänge vorgewählt. Äußerlich deutet unter anderem das vergoldete Symbol auf dem Kühlerschluss auf den V12 hin. Pullman-Landaulet von Spohn, integrierte hydraulische Wagenheber waren serienmäßig

**Z**ahlen sagen bekanntlich mehr als 1000 Worte, besonders im Falle von Maybach. Nur etwa 1800 Exemplare aller Modelle dieser legendären Marke sind von 1920 bis 1941 in Friedrichshafen am Bodensee entstanden – darunter geschätzt circa 300 Zwölfzylinder der Typen Maybach 12, Zeppelin DS7 und DS8.

Von diesen 1800 haben nur rund 160 die Zeiten überdauert, von den Zwölfzylindern existieren laut Maybach-Register einschließlich Fragmenten sogar nur noch 28, von denen 18 als fahrbereit gelten. Wer daher, wie der Verfasser, gleich zweimal die Ehre hatte, den ersten deutschen Wagen mit V12 erleben zu dürfen, einmal als Selbstfahrer, dann als Passagier im Fond, dem bleiben diese Begegnungen als rauschende Sinnesfeste in Erinnerung. Beide Male handelte es sich um einen DS8, wobei das DS für „Doppel-Sechs“ und die Zahl für den Hubraum steht.

Wer sich diesem majestätischen Wagen nähert, den Maybach mitten in der Weltwirtschaftskrise nach dem Börsencrash von 1929 präsentiert hat, fühlt sich, als sei er in den Buckingham-Palast zur Audienz mit König Charles III. geladen. Er hat durchaus etwas Einschüchterndes, ob als Pullman-Limousine für den Selbstfahrer oder fülliges Landaulet für acht. Man verbeugt sich jedenfalls innerlich, bevor man in den prächtigen Innenraum gleitet.

Das Chassis fertigte Maybach in Friedrichshafen, bei allen V12 war es mit zwei Radständen erhältlich und kostete zwischen 23000 und 29500 Reichsmark – in

der Weltwirtschaftskrise je nach Lesart mehr als das 15-Fache des jährlichen Durchschnittseinkommens. Hinzu kam noch der Preis für die Karosserie, Standard-Lieferant war Spohn im nahen Ravensburg. Der Individualität waren indes keine Grenzen gesetzt: 1931 soll beispielsweise eine Zeppelin-Limousine mit goldplattierter Bar für 42000 US-Dollar nach New York geliefert worden sein.

### Im siebten Himmel

Die Reichen, Schönen und Wichtigen störten solche Preise nicht. Sie genossen, was ein Testbericht 1930 folgendermaßen beschrieb: „Das Gefühl absoluter Fahrsicherheit, die enorme Beschleunigung im direkten Gang, die große Ruhe im Schnellgang selbst bei hohem Tempo und die bei aller Weichheit doch so momentan wirkende Bremse machen (...) auch das Selbstfahren des Maybach zu einem wirklichen Genuss.“

Dem ist wenig hinzuzufügen. Es ist, als glitte man so erhaben, flüsterleise und sanft dahin wie in einem Luftschiff bei Windstille. Doch die gewaltigen Ausmaße und das Gewicht fordern ihren Tribut: Sobald es kurvig wird und das Tempo sinkt, steigen die Lenkkräfte ins schier Unermessliche. Dafür erledigen die riesigen, per Saugluft-Servo unterstützten Bremsen ihre Aufgabe durchaus zufriedenstellend.

Und das Schalten? Zunächst hatten die V12 ein Dreigang-Schaltgetriebe mit Schnellgang, der per Hebel auf dem Lenkrad zugeschaltet wurde. Erster und zweiter Gang waren unsynchronisiert. Auf Wunsch und ab circa 1930/31 serienmäßig gab es

### DATEN UND FAKTEN

#### *Maybach Zeppelin DS8, Baujahr 1938*

**MOTOR** Wassergekühlter Zwölfzylinder-Viertakt-V-Motor (60 Grad), vorn längs, Bohrung x Hub 92 x 100 mm, Hubraum 7978 cm<sup>3</sup>, Leistung 200 PS bei 3200/min, Verdichtung 6,3 : 1, zwei hängende Ventile je Brennraum, betätigt über zentrale, stirnradgetriebene Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, Motorblock aus Leichtmetall mit trockenen Laufbuchsen, Zylinderköpfe aus Grauguss, Zylinderkopfdeckel und Ölwanne aus Leichtmetall, acht Kurbelwellenlager, zwei Doppel-Steigstromvergaser Solex 35 MMOVS, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 12 Liter, Kühlwasser 43 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Zweischeiben-Trockenkupplung, Siebengang-Schaltregler-Getriebe mit Vorwählhebel neben dem Lenkrad, Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** U-Profil-Pressstahlrahmen mit achtsitziger Landaulet-Karosserie von Spohn, vorn und hinten Starrachse, vorn an Halbfedern, hinten an Underslung-Halbfedern, Schraubenspindellenkung, Trommelbremsen mit Saugluftunterstützung, Bereifung 7.00-20, 7.50-20 extra oder 210-20

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 3735 mm, Länge x Breite x Höhe 5500 x 1845 x 2200 mm, Gewicht 3450 kg, Tank 135 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 160 km/h, Verbrauch 28 l/100 km

#### **BAUZEIT UND STÜCKZAHL**

etwa 300 Exemplare (Maybach 12/150 PS, 1929/30, und Zeppelin DS7/150 PS sowie DS8/200 PS, 1930 bis 1940)



Maybach 12, Zeppelin DS7 und DS8

Ganz selten taucht ein Maybach-V12 auf dem freien Markt auf. Zustand, Originalität oder Qualität der Restaurierung können nur Kenner beurteilen.

KAROSSERIE-CHECK

An einem Zwölfzylinder-Maybach ist alles gigantisch. Das beginnt beim Rahmen und setzt sich über die Karosserien fort. Wurde bereits restauriert, sind Qualität und Originaltreue zu beurteilen. Das Rückgrat aus Holz, welches die Bleche trägt, kann mit der Zeit mürbe werden, eine Rekonstruktion tut dann not. Im Holz eingelagerte Feuchtigkeit fördert zudem Korrosion an Karosserieteilen. Doch da die Giganten kaum und nur bei gutem Wetter gefahren werden, ist es heute eher unwahrscheinlich, dass solche Schäden nach Sanierungen auftreten. Das Interieur zu erneuern, ist aufwendig, Teile sind schwer zu beschaffen.

TECHNIK-CHECK

Einer der wenigen Technik-Experten ist Artur Schelkle aus Friedrichshafen, erreichbar über den Club. Die niedrig belasteten Motoren machen wenig Probleme, wenn sie richtig gewartet, eingestellt und abgedichtet sind. Auch die Vorwählgetriebe gelten bei korrekter Bedienung als robust, sofern die Unterdruckregelung dicht ist. Es empfiehlt sich, bei der SRG-Version im Zweiten anzufahren, sonst können aufgrund des Drehmoments die Steckachsen brechen und müssen neu angefertigt werden. Die Kupplung braucht man, außer bei Dreigang- und SRG-Variante, nur zum Anfahren. Was die Bremsen betrifft, ist es ratsam, zu alte Beläge rechtzeitig durch solche aus modernem Material zu ersetzen.

PREISE

Bei Einführung 1929 (Maybach 12)..... 29 700, Fahrgestell 23 000 RM  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... 1 500 000 / 600 000 Euro  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... 52,67 / 5302,33 Euro

ERSATZTEILE

Jeder Maybach-Zwölfzylinder ist im Grunde ein Einzelstück. Wer im Internet nach Teilen sucht, kann mit viel Glück vereinzelt fündig werden, doch die aufgerufenen Preise sind oft exorbitant. Sinnvoller ist es, sich an den Club zu wenden. Dort tauscht man sich aus, etwa über Nachfertigungen oder gebrauchte respektive wieder aufbereitete Originalteile.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Maybach-Club, c/o Hannes Steim, Birkenhof 2, 78713 Schramberg, zu erreichen über die Mailadresse maybach@maybach.de  
Freundeskreis Maybach Museum e.V., Karlstraße 41, 88045 Friedrichshafen, Tel. 075 41/356 25 30, www.freundeskreis.maybach.org  
Museum für historische Maybach-Fahrzeuge, Holzgartenstraße 8, 92318 Neumarkt, Tel. 091 81/487 71 00, www.automuseum-maybach.de

SCHWACHPUNKTE

- 1

dürrtige Restaurierungsqualität
- 2

mangelhafte Originalität
- 3

mürbes Karosserie-Holzgerüst
- 4

Korrosion (Rahmen, Bleche)
- 5

verschlissenes Interieur

6

Motor falsch eingestellt

7

Undichtigkeiten am Motor

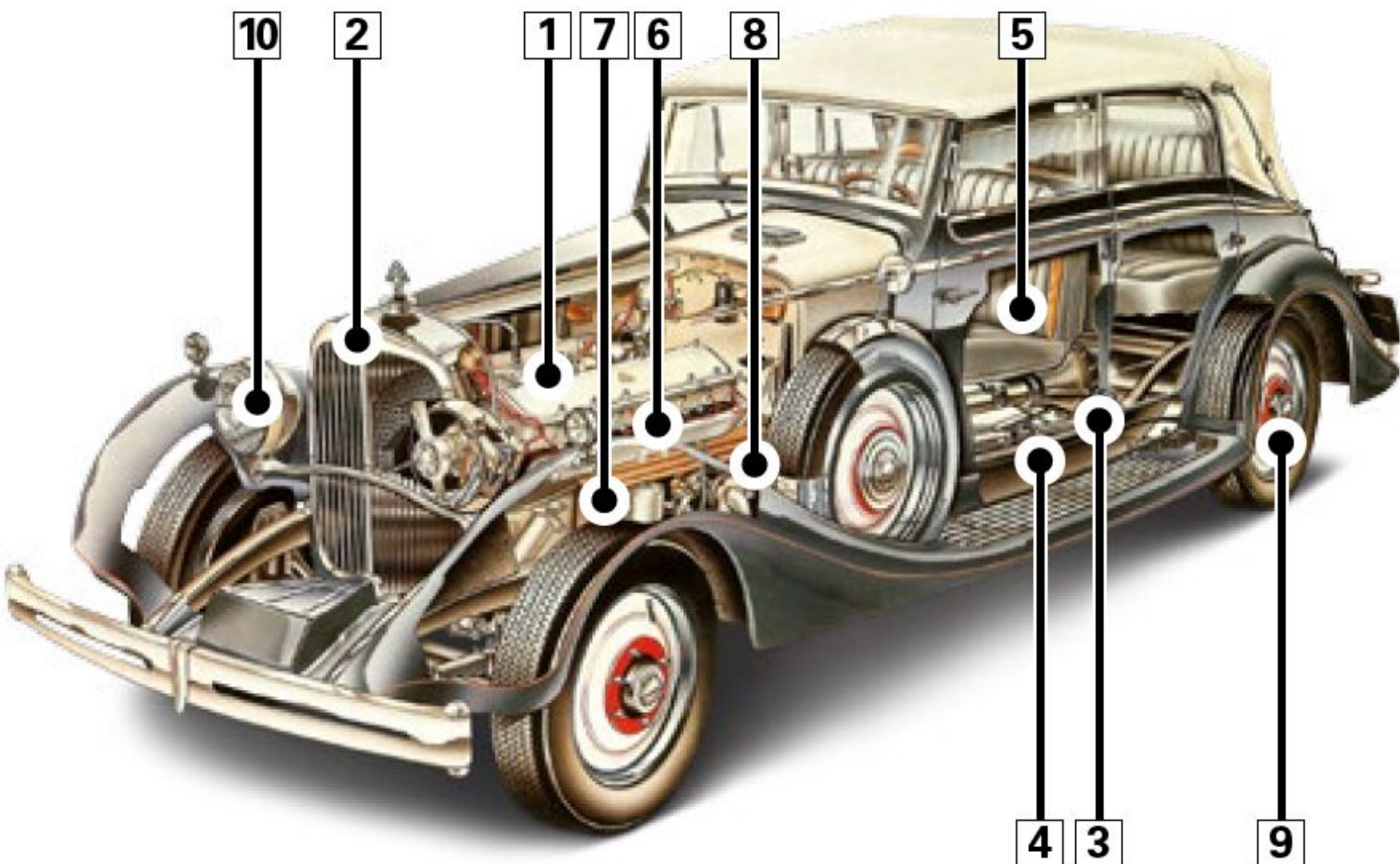
8

Unterdruck-Regelung (Getriebe)

9

Verschleiß an der Bremsanlage

10

schlechte Teileverfügbarkeit

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★



Der V12 thront im Bug. Er verfügt über auswechselbare Laufbuchsen aus Grauguss. Zur Wahl stand Rechts- oder Linkslenkung

das Doppelschnellganggetriebe DSG 80. Bei ihm wird mit einem konventionellen Schalthebel eingestellt, ob es langsam oder schnell vorwärts oder eben rückwärts gehen soll, danach werden die Gänge des schrägverzahnten Getriebes über zwei Hebel am Lenkrad vorgewählt, summa summarum stehen acht Vorwärts- und vier Rückwärtsgänge zur Verfügung. Beim Fahren genügt es, kurz vom Gas zu gehen, und der Gang rückt ein. Um 1937/38 stellte Maybach auf ein Schaltreglergetriebe um, mit sieben oder acht Gängen. Auch hier wird per Schalthebel die Richtung gewählt, die Kupplung benötigt man, wie beim DSG 80, zum Anfahren, zusätzlich muss sie jedoch, nach Vorwahl des Ganges, angetippt werden, damit dieser einrückt.

Was bleibt? Ein Exkurs, wie es zur Verbindung von Maybach und Zeppelin kam. 1908 wird das Luftschiff LZ4 bei der Landung zerstört. Eine Spendenaktion für Graf Ferdinand von Zeppelin ist die Folge. Wilhelm Maybach (1846 bis 1929), einst Technischer Direktor der Daimler-Motoren-Gesellschaft, bietet Zeppelin an, einen Motor zu verwenden, den sein Sohn Karl (1879 bis 1960) entwickelt hat. 1909 wird mit Zeppelin-Beteiligung die Luftfahrzeug-Motorenbau GmbH in Bissingen bei Ludwigsburg gegründet, die 1912 nach Friedrichshafen umzieht. Karl Maybach ist ihr technischer Leiter. 1918 erfolgt die Umbenennung in Maybach-Motorenbau GmbH. Von 1921 bis 1941 baut Maybach Autos, da der Versailler Vertrag den Bau von Luftschiffen und Flugzeugen untersagt. 1960 übernimmt Daimler-Benz die Firma. Heute heißt sie MTU und ist nach wechselhafter Geschichte Teil von Rolls-Royce Power Systems. So ändern sich eben die Zeiten.

Fazit



Einst warb ein Prospekt, der Name „Zeppelin“ sei Symbol für die Grundsätze, nach denen diese Maybach-Automobile gebaut wurden – kurz gesagt nämlich, „nur Bestes aus Bestem“ zu schaffen. Klingt pathetisch, doch es trifft den Kern: Erhabener kann man kaum über die Straßen schweben. Im heutigen, aggressiven Verkehr ein völlig anachronistisches Erlebnis. Peter Michaely

\* Quelle: Herzessache. Der Assekura deurl, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km, Kasko 5000 Euro Selbstbet.





# IN BESTEN HÄNDEN.

**Wir sind für Sie da.** Profitieren Sie von unserer Spitzenkompetenz bei allen Dienstleistungen für klassische Fahrzeuge der Marke mit dem Stern. Dazu gehören Werksrestaurierung, Reparatur oder Inspektion sowie Expertise, Fahrzeughandel und Classic Original-Teile.

Mercedes-Benz



DISCOVER  
MORE



*Gut zu  
wissen*

**LAMBORGHINI JARAMA 400 GT**

**Eckdaten:** V12-Motor, DOHC, 3929 cm<sup>3</sup>,  
350 PS, 1480 kg, 248 km/h, 1970 bis 1978

**Preis:** 135 000 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Klassischer, ultraseltener Gran  
Turismo mit furiosem V12-Frontmotor. Solides  
Fahrwerk, obendrein ein Design für Kenner



# Die Essenz des Stierbluts

TEXT Alf Cremers // FOTOS Rossen Gargolov

Er ist handlicher und leichter als ein Miura, nicht so luxuriös wie ein Espada und weniger eitel als ein Countach. Der Jarama gibt den stillen Star der Stiere, eine reine, ehrliche Haut.



**A**cht Seiten können das kleine Glück bedeuten. Acht Seiten auf zeitgenössisch braunem Fond können einen vierzehnjährigen Jungen zum Strahlen bringen. Acht Seiten bunt bedrucktes Papier mit recht hübschen Fotos, technischen Schnittbildern von Motor und Fahrwerk sowie Leistungsdiagrammen können der Zeit beachtlich trotzen. Seit über 50 Jahren liegen acht Seiten über den Lamborghini Jarama S in einer gelochten Prospekthülle. Zeit, sie wieder zu erwecken. Sie zeigen den für mich mehr denn je begehrtesten Zwölfzylinder-Sportwagen in dunklem Azzuro Metallizzato. Auf der Rückseite ist er in damals modischer Kleinschreibung mit „hubert hahne sportauto gmbh“ gestempelt.

Ich weiß es noch wie heute, 1974 fuhr ich mit meinem metallicroten Motobécane-10-Gang-Randonneur die strammen 40 Kilometer hin zum Lamborghini-Schau-raum nach Düsseldorf in die Graf-Adolf-Straße 63, um wenigstens eine der papierenen Trophäen mit dem Stier zu ergattern. Es blieb beim dünnen Achtseiter, der Verkäufer entschuldigte sich: „Leider kann ich dir nur den einen über den Jarama geben, du hättest sicher lieber den Miura gehabt.“ Er irrte und traf dabei genau ins Schwarze. Der Miura, Marcello Gandini's fraglos größter Wurf aller Zeiten, war mir schon damals zu artifiziell, zu heischend, eher surreale Skulptur denn kompromissloser Sportwagen, zum Fahren zu schade. Für den ver-



## „Campagnolo-Magnesiumräder mit Zentralverschlüssen sind große Kunstwerke im Kleinen“

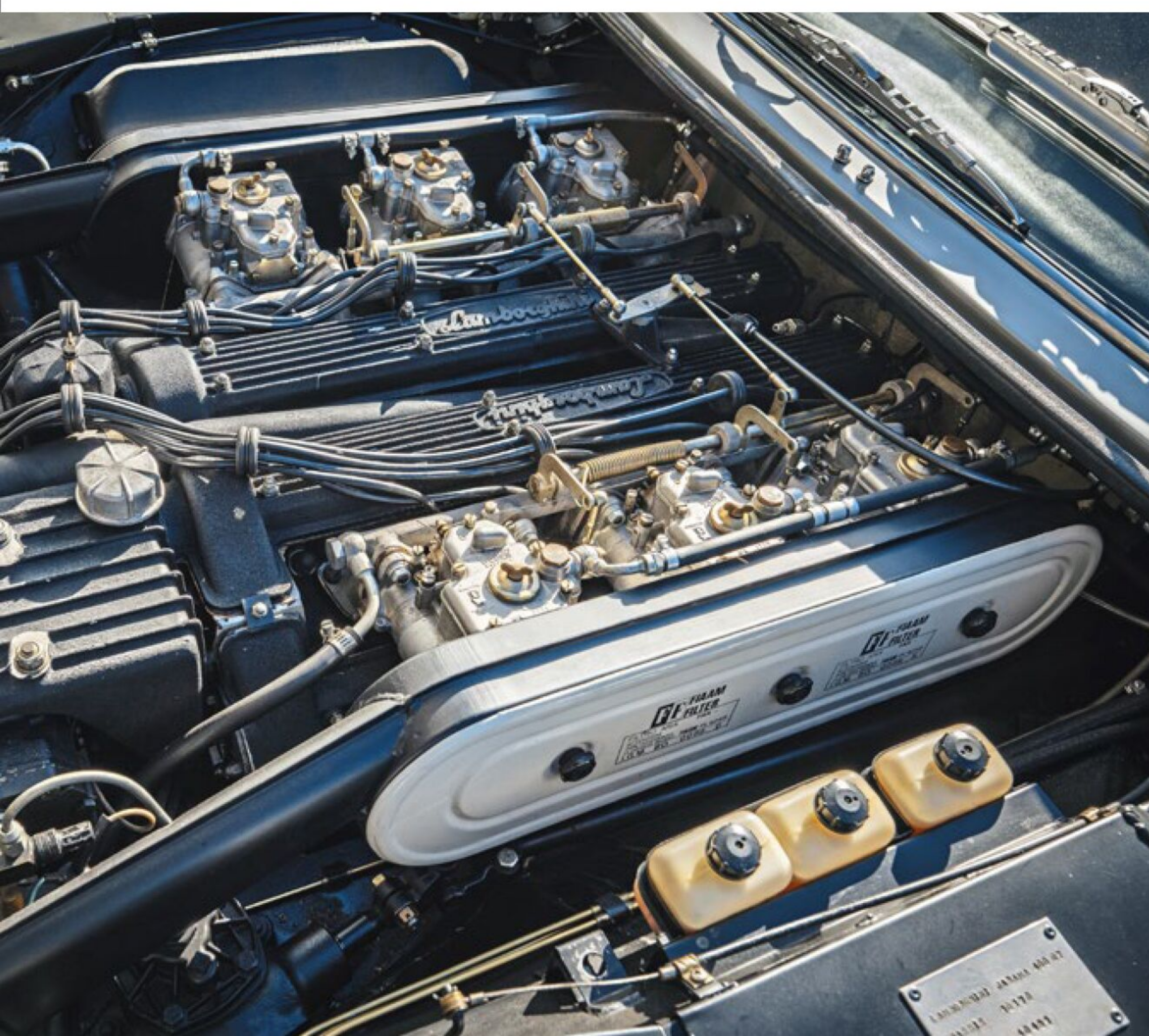
Hubert Hahne im Prospekt von 1971

queren V12 musste ich erst den Schalter im Kopf umlegen. Nein, für mich war es schon seit dem Test in *auto motor und sport*, Heft 17/1971, der schlichte Zweipluszwei namens Jarama mit den verführerischen Augenlidern über den Scheinwerfern und den herrlichen Zentralverschlussrädern von Campagnolo in den viel zu tief dekolletierten Radhäusern.

### Attraktiver ohne „S“ am Heck

Er stellt die pure Inkarnation des Stiers in linearer Erbfolge von 350 GT, 400 GT und seinem Vorgänger Islero dar. Während der Touring-Entwurf für den Islero eine gewisse kantige Disproportionalität aufweist, verlieh Marcello Gandini dem in Genf 1970 vorgestellten Jarama ungleich mehr stilistische Raffinesse, dank der trapezförmig-symmetrischen Fastback-Linie, den betonten, klappbaren Augenlidern – sie bleiben besser geschlossen – und den beiden NACA-Lufteinlässen in der Motorhaube, die auch Miura und Espada tragen. Der Jarama ist wie eine Frau, deren Schönheit dank kleiner Unvollkommenheiten noch anziehender wirkt.

Mein Prospekt trägt auf der Titelseite den Schriftzug „lamborghini miura S“, er behandelt die zweite Serie des in nur 327 Exemplaren gebauten Gran Turismo. Mir ist die erste deutlich lieber, auf die 15 Mehr-PS des von Giotto Bizzarrini lehrbuchhaft konstruierten Viernockenwellen-V12 kann ich getrost verzichten. Okay, die Servolenkung wäre hilfreich, aber die tollen Campa-



Unter der Haube wohnt der Doppelnockenwellen-Zwölfzylinder. Die Bizzarrini-Schöpfung motorisierte auch die Riva-Aquarama-Boote. Teil-Leder mit Moquette war Serie, Komplett-Leder Option





Die Instrumenten-  
tafel ist reichhaltig  
bestückt. Trotz  
klarer Symmetrie  
der Jaeger-Uhren  
fehlt es an Finesse



Die elegante, wohl-  
proportionierte  
Bertone-Silhouette  
formt den echten  
Sportwagen. Auch  
der Radstand passt

gnolos wurden durch stilistisch simpler wirkende Räder mit Lochkreis und vielen Löchern drumherum ersetzt. Auch die furnierte Instrumententafel verlor im S-Modell ihren liebevoll improvisierten Charme und ihren „hölzernen“ Dialog mit dem leider zu flach stehenden Lenkrad von Luisi.

Ich sortiere den Prospekt wieder ein, dabei fällt aus der Plastikhülle ein zusammengeheftetes DIN-A4-Blatt, auf dem Hubert Hahne mit Schreibmaschine die Vorzüge des Jarama viel ausführlicher erläutert als der wortkarge viersprachige Acht-seiter. Hinten sind sechs kleine Lamborghi-ni-Inserate in Schwarz-Weiß mit pointier-ten Texten der Gebrüder Hahne aufgeklebt,

DATEN  
UND  
FAKTEN

Lamborghini Jarama 400 GT, Tipo 101, Baujahr 1971

**MOTOR** Tipo L405, wassergekühl-ter Zwölfzylinder-V-Motor vorn längs, Zylinderwinkel 60 Grad, Bohrung x Hub 82 x 62 mm, Hubraum 3929 cm³, Leistung 350 PS bei 7500 min, max. Drehm. 400 Nm bei 5500/min, Verdichtung 10,7: 1, zwei Ventile je Brennraum (in V-Form), betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen pro Zylinderbank

und Tassenstößel. Zylinderköpfe u. Motorblock aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, sieben Kurbelwellenlager, sechs Doppelvergas. Weber 40 DCOE horizontal, Spulenzündung, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor 14,3 l

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Trockenkupplung, Lamborghini-5-Gang-Getriebe mit Schoncharakteristik, a. W. Sperrdiff., Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Stahlblechkarosserie mit verstärkter Rahmen-Bodenanlage, vorn und hinten Doppelge-lenk-Querlenkerachse mit je zwei Trapez-Dreieckslenkern pro Rad, Schraubenfedern u. Stabilisatoren, ZF-Lenkung mit Schnecke und Rolle, Scheibenbremsen mit zwei Bremskraftverst., Aluräder 7 J x 15, Reifen Michelin XWX 215/70 VR 15

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 2380 mm, L x B x H 4485 x 1820 x 1190 mm, Gew. 1480 kg, Tank 100 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VER-BRAUCH** Vmax 248 km/h, Beschl. von 0 bis 100 km/h in 6,5 s, Verbrauch 17,8 Liter auf 100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1970 bis 1978: 327 Expl., inkl. 155 Jarama S, Importeur Hubert Hahne



die ich als Schüler ausschnitt. Zwei zeigen den Jarama, unter der Überschrift „Reservoir“ lautet eins: „Ein Lamborghini unterscheidet sich von fast allen anderen Sportwagen nicht nur dadurch, dass er bei Tempo 180 noch zwei Gänge in Reserve hat.“

Der Fahreindruck? Berauschend!

Bei aller Liebe zur Form und bei allem Respekt vor dem soliden Doppelquerlenker-Fahrwerk ist es vor allem der Motor, der das Auto prägt. Es beginnt beim freudvollen Anblick des schrumpflackierten DOHC-Zwölfzylinders mit sechs Weber-Vergasern und steigert sich nach dem Anlassen in einen bereits leicht über der Leerlaufdrehzahl furiosen Sound, der sich über ein paar Gasstöße herrlich modulieren lässt.

Robustes Zupacken ist am dicken hölzernen Kranz des Lenkrads gefragt, auch die Kupplung und die präzise, kurzwegige Schaltung wollen mit Nachdruck betätigt werden. Einmal im gestreckten Galopp unterwegs, verfliegen die Handicaps, es läuft indes geschmeidig. Nicht erwartet hätte ich, dass der Hochdrehzahl-Zwölfzylinder bereits ab 2000 Touren buchstäblich wie ein Stier im 400-Nm-Kummet zieht. Ich höre hinter dem dichten Vorhang seines feurigen, vielstimmigen Klangs die extreme Kultiviertheit eines V12 durchschimmern. Circuito del Jarama heißt die alte Formel-1-Rennstrecke, von der sich sein Name ebenso ableitet wie vom Tal des Rio Jarama, das als Hochburg des Stierkampfs galt.

Entfesselt und befreit in seinem linearen Sturm auf die Drehzahlspitze wirkt der V12 erst ab 5000/min, dabei pendle ich zwischen dem Dritten und Vierten. Mir genügt es, diese Schallmauer nur kurz anzutippen, obwohl ich die 14 Liter Agip Sint 2000 schon auf 100 Grad anheizte. Es folgt ein kurzer Parforceritt über die Staatsstraße 2092, ein 20 Kilometer langes, verkehrsarmes Geschlängel zwischen Wasserburg und Kraiburg am Inn. Der Jarama wirkt trotz des wuchtigen Frontmotors auch dank des kurzen Radstands gut ausbalanciert, kurvenfreudig und agil. Während ich so lenke, denke ich an das Wunder Lamborghini, das vor 40 Jahren aus einer Traktorenfabrik dank dreier genialer Konstrukteure wie Paolo Stanzani, Giotto Bizzarrini und Gian Paolo Dallara über uns kam.

Acht Seiten sind viel zu wenig, um den diffizilen Charakter des wunderbar uneitlen Lamborghini abzubilden. Am liebsten würde ich ein Buch über ihn schreiben. ■



Der zu Unrecht lange als spröde empfundene Jarama ist genau mein Lamborghini. Sein funktionelles Gandini-Kleid trägt er hauteng, der vergleichsweise kurze Radstand gibt ihm ein leichtfüßiges Handling mit auf die Straße. Schön, dass er keinen Mittelmotor hat, so lässt sich der brillante V12 bei geöffneter Fronthaube in voller Schönheit genießen. Ich wünschte mir noch richtige Ledersitze und Servolenkung.

Lamborghini Jarama 400 GT u. S, 1970–1978

Die Karosserie des Jarama erweist sich dank solider Blechstärken als recht rostresistent. Der tolle V12 verlangt sensible Behandlung und beste Wartung.

KAROSSERIE-CHECK

■ Lamborghini-Automobile entstanden in handgefertigter Kleinserie. Nur 120 waren es vom 350 GT, 273 vom 400 GT und 222 vom Islero, alle noch mit Gitterrohrrahmen. Der Jarama wurde auch bei der Carrozzeria Marazzi, jedoch auf dem verkürzten Plattformrahmen des Espada gefertigt, um dann in Sant’Agatha Bolognese mit Antrieb und Achsen vermählt zu werden. Marazzi sparte nicht mit Gewicht, die stabilen Blechstärken überzeugen, aber es gab **keinen Korrosionsschutz** bis auf eine PVC-Schicht am Unterboden. Solch teure Supersportwagen waren für den Sommer gedacht, trotzdem tritt Korrosion oft wegen **jahrzehntelangen sorglosen Unterstellens** an den Scheibenrahmen und an der Bodengruppe auf.

TECHNIK-CHECK

■ Wer Vollgasfahrten vermeidet, Ölwechsel und Ventileeinstellen (Ausbau der Nockenwellen erforderlich) nicht scheut und das enorme Drehvermögen des Bilderbuch-V12 von Bizzarrini nur selten nutzt, kann **Laufleistungen um die 150 000 km** bis zu einer rund 30 000 Euro teuren Motorüberholung erreichen. Standschäden sind bei solchen Sammlerautos ein ernstes Problem. Überalterter Korrosionsschutz im Kältemittel kann auf Dauer zur **Porosität des Leichtmetallgusses** führen, die Symptome sind ähnlich wie bei einer defekten Zylinderkopfdichtung. Das selbst gefertigte Getriebe samt Achsantrieb ist äußerst robust. Eine Servolenkung ist nachrüstbar.

PREISE

Bei Einführung 1970 (Lamborghini Jarama 400 GT) ..... **59 896 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) ..... **138 000/42 000 Euro**  
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)\* ..... **192,40/798,77 Euro**

ERSATZTEILE

■ Wie alle Exoten, die in dreistelliger Kleinserie gebaut wurden, leidet auch der Jarama unter einer schwierigen Ersatzteilversorgung. Für die wichtigsten **Technik- und Verschleißteile** ist zwar gesorgt, aber Bleche und Ausstattungskomponenten sind Mangelware. Spezialisten sind **www.lamborghini-kremer.de** in 53227 Bonn oder **www.heinbrand.com** in 52066 Aachen, der unter anderem auch Teile für Dino-Modelle vertreibt.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

**Lamborghini Classic Club Germany e.V.**, Präsident Peter Wolf, Eisvogelstraße 56, 90408 Nürnberg, Telefon 09 11/63 29 02 22, **www.lccg.de**  
**Instinsky & Meck**, Wartung/Restaurierung, Panoramastraße 8, 72297 Seewald-Erzgr. (Kreis FDS), Tel. 074 48/91 33 05 1, **www.lambowerkstatt.de**  
**Klima-Lounge**, Götz GmbH, Verkauf/Restaurierung, Heinrichsburg 1, 88436 Eberhardzell (Kreis BC), Tel. 073 55/60 93 99 4, **www.klima-lounge.com**

SCHWACHPUNKTE

- 1 Verschweißte Vorderkotflügel

2 Frontscheibenrahmen

3 A-Säulen und Schweller

4 Radläufe und Endspitzen

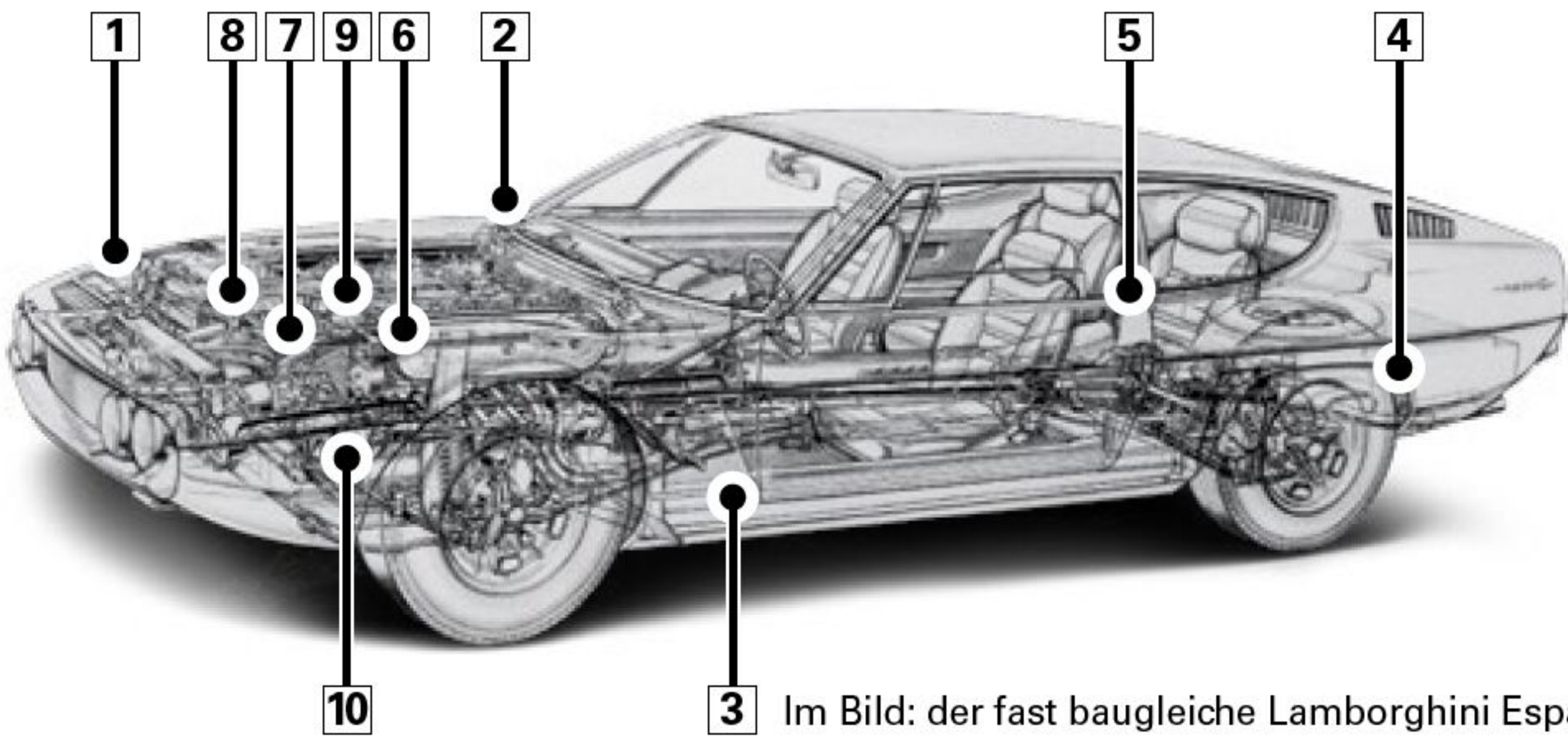
5 Dichtungen Türen und Scheiben
- 6 Poröser Aluguss (Motorgehäuse)

7 Zylinderkopfdichtungen

8 Steuerketten und Kettenspanner

9 Verharzte Vergaser, Synchronis.

10 Ölverlust Antrieb, Standschäden



Im Bild: der fast baugleiche Lamborghini Espada

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

\* Quelle: Herzessache. Der Assekuradeur<sup>1</sup>, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km





# I feel blue...







Die berühmte zweckfreie Fahrt ins Blaue, diesmal hat sie ein Ziel. Mit dem perlblauen Benz ins Blaue Land, zwischen Starnberger See und Staffelsee. Auf den Spuren des „Blauen Reiters“, der Künstlerkolonie des Expressionismus, und ihrer imposanten Gemälde.

**TEXT** Alf Cremers // **FOTOS** Dino Eisele





Die Idee kam mir um drei Uhr nachts. Wie so viele andere, die man am Morgen danach gleich wieder verwirft. Der Gedanke bleibt, er hat durchaus Charme und ist so einfach wie ein Kinderreim. Mit dem blauen Auto ins Blaue Land. Einfache Ideen überzeugen, selbst meine Frau nickte zustimmend. Allzu Kühnes, Absurdes oder Konstruiertes, was meiner oft wild blühenden Fantasie entspringt, kommentiert sie lakonisch mit „Quark!“.

Mich lang und breit zu erklären, wäre dann sinnlos. Vielleicht wollte sie, die im Laufe meiner zwanzig gekauften Mercedes W124 eine strapazierte Toleranz für diesen Typ entwickelte, das blaue Auto, das gar nicht uns gehört, einfach loswerden. Es ist ein gepflegter Mercedes-Benz 300 E in der sinnstiftenden Farbe Perlblau-Metallic, Code 348. Es ist ein zartes, pastelliges Blau, es ist das Blau ferner Berge und tiefer Seen, wenn sich ein wolkenloser Sommerhimmel darin spiegelt. Es passt perfekt zum

Blauen Land, viel besser als das satte Azuritblau, benannt nach einem Edelstein, aus dessen gemörserter Substanz Pigmente für die Malerfarbe Blau gewonnen wurden.

In der Epoche davor wurde es noch teurer, Lapislazuli, ohnehin schon kostbar, musste aus Übersee, also über die Meere, beschafft werden, daher der Name Ultramarinblau. Das Interieur des 300 E trägt genau diesen dunklen Farbton. Der Wagen scheint für die gezielte Fahrt ins Blaue wie geschaffen. Das Design des Mercedes ist keineswegs abstrakt, aber es berührt mich mit seiner postmodernen Eleganz. Es ist kein Citroën SM und schon gar nicht ein Mercedes-Benz 680 S Torpedo Roadster von Saoutchik. Überhaupt, der wäre es für die Tour: Wassily Kandinsky, expressionistischer Maler, und Iakov Saoutchik, Couturier exzentrischer Automobile.

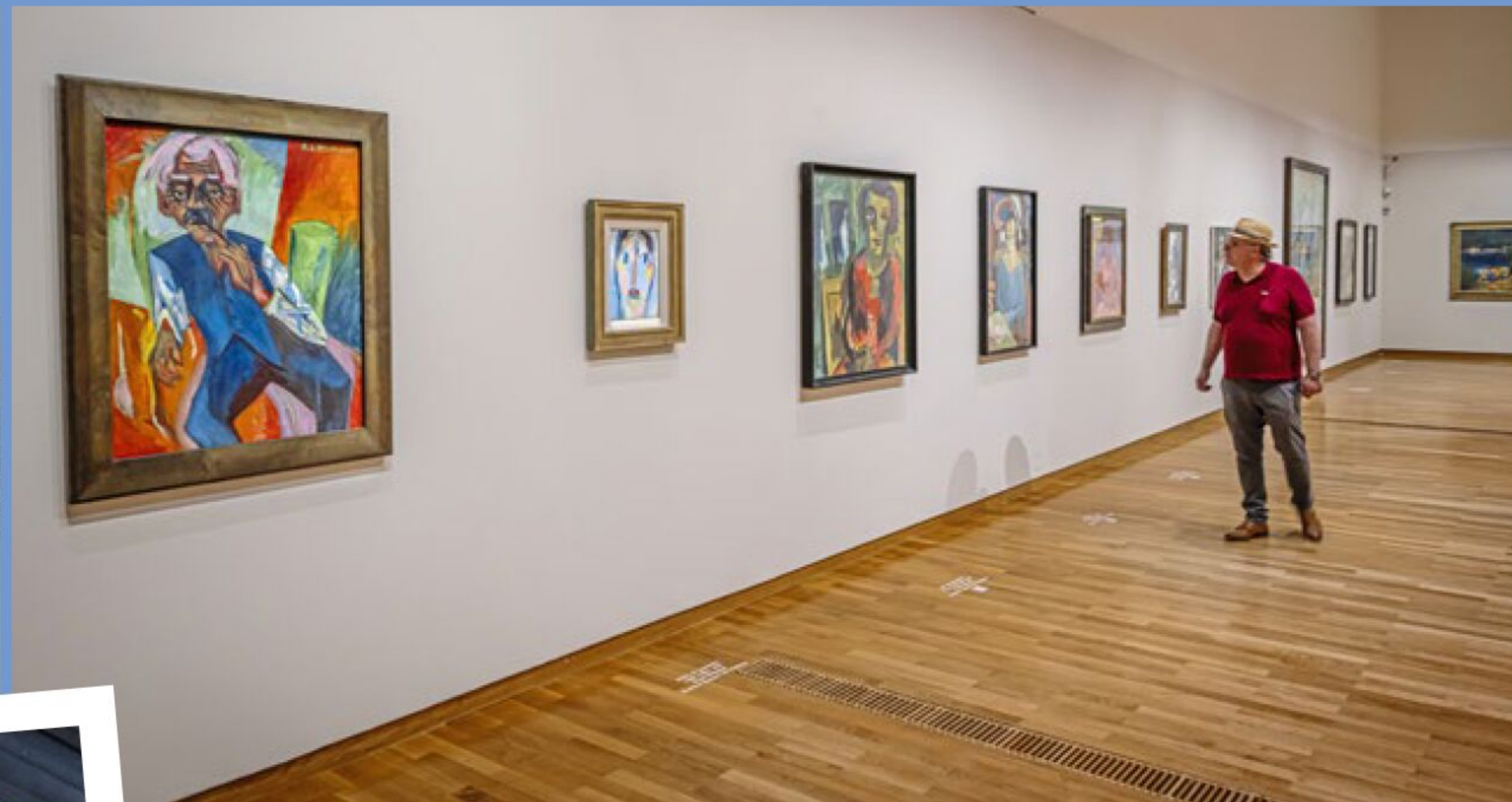
Welch potenzielle kreative Symbiose! Haben sich die beiden exaltierten russischen Rebellen der Achse Moskau-Paris etwa gekannt? Es sind solche Tagträume,

die mich auf mein blaues Thema einstimmen, das nur so einfach klingt wie ein Kinderreim, gedanklich indes viel komplexer ist. Der 300 E, genannt Perle, schnürt mit Tempo 80 und lässiger 2000er-Drehzahl am Westufer des Starnberger Sees entlang, das Schiebedach ist offen. Tutzing liegt schon hinter uns, nun nehme ich Kurs auf Seeshaupt an der Südspitze, Bernried ist nicht mehr weit.

## Blaue Seefetzen in dichtem Grün

Ab und zu huschen unter dem dicht gewachsenen Grüngürtel kleine blaue Seefetzen vorbei. Am Lenkrad gebe ich den Bohemian mit Borsalino-Strohhut und rahmengeähten Monks, wollte mein gelb kariertes Sakko von Fratelli Tallia, Wolle mit Seide, aus Respekt vor der Kunst anziehen, aber es ist zu heiß an diesem letzten Julitag. Am Rücksitz lehnt mein Lieblingsbild des Expressionismus, allerdings nur als Kunstdruck, dafür aber in Übergröße. Es ist von Kandinsky, den ich als farbintensiven Maler

## Buchheim Museum der Phantasie, Bernried



Das Universalgenie Lothar-Günther Buchheim, Schriftsteller, Maler, Fotograf und Kunstsammler, krönte sein und das Lebenswerk vieler Expressionisten mit dem prachtvollen Museum am See. Porträt des Marine-Soldaten („Das Boot“) am Parkplatz. Kunstwerke von Erich Heckel in einem der großzügigen Gebäudetrakte

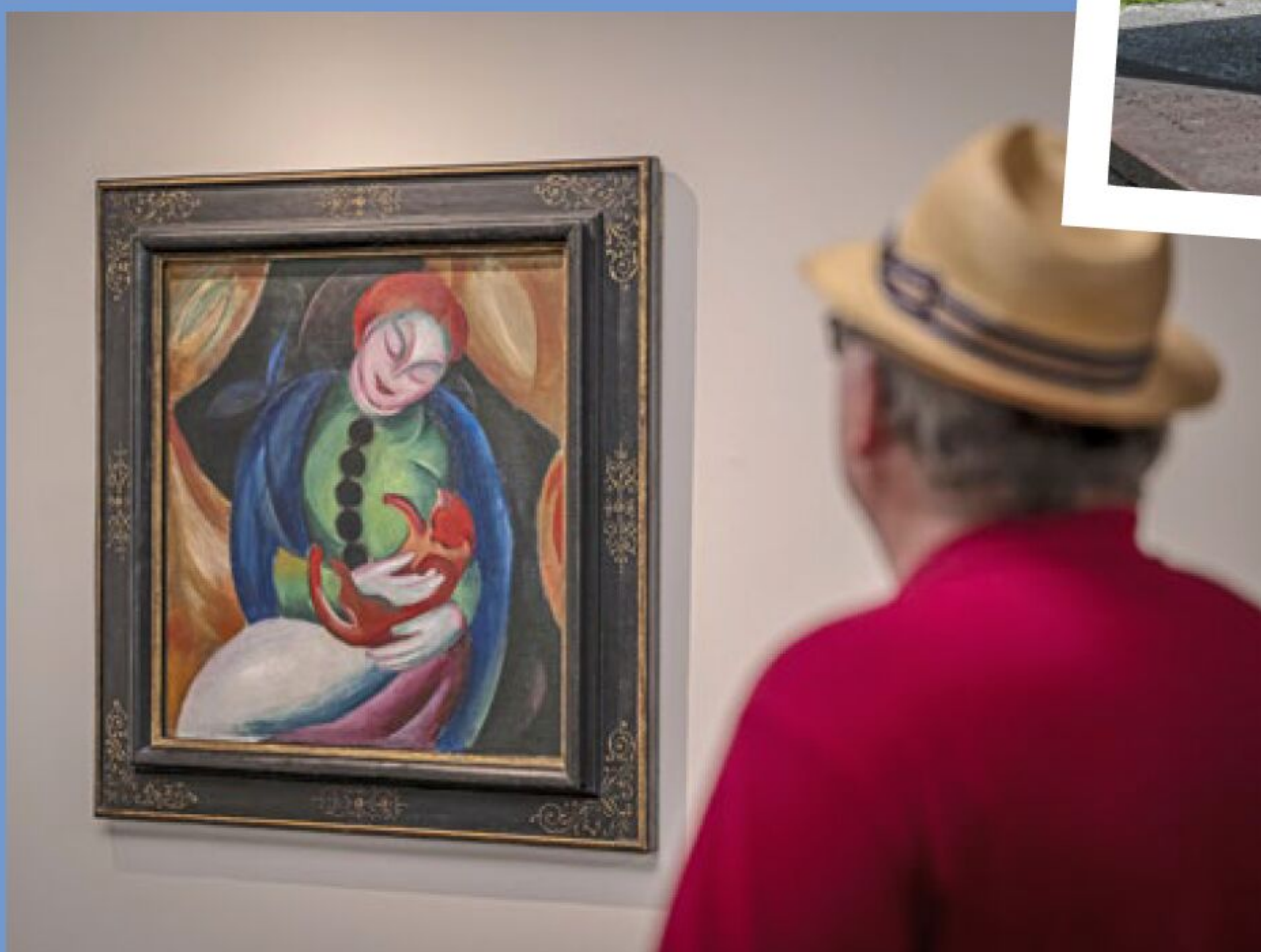


## Franz Marc Museum, Kochel am See



Dem Züricher Architekten-Duo Alois Diethelm und Daniel Spillmann gelang es, mit dem muschelkalkverkleideten „White Cube“ einen Kontrapunkt zur Jugendstil-Villa von 1900 zu setzen.

Franz Marc schuf auch Skulpturen. Nicht ohne meinen Kandinsky! Dennoch gehört „Mädchen mit Katze“ auf die ewige Liste meiner Lieblingsbilder



vor seiner geometrischen Phase am meisten verehere. Es heißt „Eisenbahn bei Murnau“, das Original hängt im Lenbachhaus in München. Das Bild soll mein roter Faden im Blauen Land sein, ich präsentiere es auf meiner Tour als Eintrittskarte der Kennerschaft.

Das Buchheim Museum der Phantasie in Bernried ist meine erste Station. Nein, es ist viel mehr als nur ein Haltepunkt, es ist mein Sehnsuchtsort. Noch bin ich im Ammerland, dem das Flüsschen Ammer wie auch dem Nachbarsee seinen Namen gab. Doch dieses von Star-Architekt Günter Behnisch (1922 bis 2010), der auch den Münchner Olympiapark schuf, grandios konzipierte Bauwerk gibt das prächtige Eingangstor zur abstrakten Kunst. Über „Die Brücke“ in Bernried gelange ich quasi zum „Blauen Reiter“, zu den Werken der legendären Künstler-Elite, die sich 35 Kilometer weiter südlich um Kochel- und Staufelsee ansiedelte. Neben Wassily Kandinsky, Gabriele Münter und Franz Marc gehörten auch Marianne von Werefkin, Alexander Kanoldt und Alexej von Jawlensky zum

„Blau ist die Farbe, bei der ich mich wohlfühle. Blau ist das männliche Prinzip, herb und geistig. Gelb das weibliche, zart!“

Franz Marc, 1880 bis 1916

kreativen Kreis intellektueller Vordenker. Blau war für sie auch die Farbe der Vision.

Viel Glas, Holzverkleidungen am Oberdeck und weiß gestrichener Sichtbeton lassen das im Jahr 2001 eröffnete dreigeschossige Museum der Phantasie wie ein großes, elegantes Schiff wirken, das friedlich an der schönsten Stelle des Sees vor Anker liegt. Buchheims schier unermessliche Sammlung expressionistischer Kunstwerke, er kaufte sie meist in den 50er- und 60er-Jahren, als sie noch bezahlbar waren, huldigt vor allem der Dresdener Künstlervereinigung „Die Brücke“ unter Karl Schmidt-Rottluff, Erich Heckel, Max Pechstein, Emil Nolde, Max Beckmann und Ernst Ludwig Kirchner.

„Ich bin Beute, mich findet alles“

Das querdenkende, querulantige und oftmals provokante Universalgenie Lothar-Günther Buchheim (1918 bis 2007) krönte mit dem Museumsprojekt, das ursprünglich die Binnenhafenstadt Duisburg schmücken sollte, sein Lebenswerk. Der Schriftsteller, Maler, Fotograf und Verleger trug in den



70er-Jahren Hawaiihemden und stets eine schussbereite Nikon F um den Hals. Der „General-Autodidakt“ sammelte obsessiv. Muranoglas, Modelleisenbahnen, Ansichtskarten, Bücher, Skulpturen und ethnische Kunst aus allen fünf Kontinenten. Er sagte einmal über sich selbst: „Ich bin Beute, alles und jedes findet mich, zum Glück ist es





meist das Schöne.“ Buchheim konnte zwar nie ein Gemälde von Kandinsky, Marc oder Münter erwerben, doch der Autor des Weltbestsellers „Das Boot“ verfasste und verlegte ein 344 Seiten starkes Standardwerk über den „Blauen Reiter“ und die „Neue Künstlervereinigung München“. Eine große Sonderausstellung vereinte im Sommer 2022

„Brücke“ und „Blauen Reiter“ in Bernried. Der Mercedes scharrt schon mit seinen neuen Reifen und blickt entsetzt auf das Art-Car „Octopus“ alias BMW 2500.

Es wird Zeit, dorthin zu fahren, wo alles noch blauer wird. Kurs Südsüdost, 21 Grad, 9 Minuten, würde ich jetzt sagen, wäre ich Kapitänleutnant. Ich versuche, meine Ge-

danken zu sortieren, und lasse dabei unbewusst den Wählhebel durch die Kulisse gleiten. Der brave Mercedes folgt mir wie von selbst, ohne besondere Konzentration. „I feel blue“, könnte ich sagen. Eine Mischung aus Melancholie und unglücklichem Verliebtsein erfüllt mich. Vielleicht kommt das englische „Blues“ ja doch von

Das faszinierende Museumsgebäude stammt von Günter Behnisch. Buchheims BMW 2500 veredelte der krasse Skulpturist Siegfried Ulmer bizarr zum Art-Car







Das 800 Jahre alte Schloss ist eine baulich schlichte Perle für abstrakte Kunst. Doch nirgends scheint die Dichte expressionistischer Gemälde höher. Meine „Eisenbahn bei Murnau“ wittert die Aura von Wassily Kandinsky. „Kirche in Murnau“ und „Murnau mit blauem Haus“ lassen mich sie spüren



## DIE REGION IN OBERBAYERN

### Ammerland und Blaues Land



**AM BESTEN NÄHERT** man sich dieser reizvollen Gegend aus Fünfseenland, Ammerland und Blauem Land auf der A96 Lindau–Landsberg–München und wählt die Ausfahrt 30 Inning am Ammersee. Über Herrsching und Kloster Andechs geht es östlich nach Tutzing an den Starnberger See. Der nächste Ort Richtung Süden ist Bernried mit dem Buchheim Museum. Über den romantischen Ort Weilheim gelangt man nach Kochel zum Franz Marc Museum, von dort aus sind es nur noch 16 km bis nach Murnau, dem Epizentrum des deutschen Expressionismus. [www.dasblaueLand.de](http://www.dasblaueLand.de)

„Blue“. Mir wird klar, dass der Farbenrausch der Expressionisten auch ein Hilfeschrei in einer Zivilisation am Abgrund war. Der Erste Weltkrieg verwandelte Euphorie in Grauen. Franz Marc fiel 1916 vor Verdun, das Paar Gabriele Münter und Wassily Kandinsky trennte die Kriegserklärung Deutschlands an Russland.

### Melancholie des Farbenrauschs

Alle Expressionisten erfüllte damals ein auch quantitativ obsessiver Schaffensdrang, als wäre es ein Tanz auf dem Vulkan oder die Notblüte einer sterbenden Pflanze. Ich will zu Franz Marc, besser gesagt zu seinem Museum, es liegt hoch über Kochel am See und zeigt die Ausstellung „Das Reh fühlt“, wie ich unterwegs einem Plakat entnehme. Ich bin Tierfreund und Katzenliebhaber – und höchst sensibilisiert im Umgang mit Tieren.

Franz Marc malte die für mich liebevollsten Tierporträts aller Zeiten, nur ihre Farben sind surreal, Pardon, abstrakt, ihre Haltung ist stets anmutig. Auf meinem Weg erhellt sich meine Stimmung, daran kann auch die eingelegte Kassette „Pictures of an

Exhibition“ von Emerson Lake and Palmer wenig ändern. Einzig der Track „The Curse of Baba Yaga“ lässt mich in stimulierendem Pathos schwelgen. Alles blüht explosiv, in abstrakter Überhöhung des Realen.

Am Kochelsee halte ich an, pflücke im Zauber der Gefühle eine Hortensie, violett mit gelben Staubblättern, und schmücke den Stern. Eine versteckte Botschaft vielleicht? Wie das fast unsichtbare Mädchen im roten Kleid, das in „Eisenbahn bei Murnau“ mit dem weißen Taschentuch winkt? Wer ist sie? Der kubische Museumsneubau im Franz-Marc-Park wirkt außen kühl, im Inneren verströmt dunkles Buchenparkett eine warme Atmosphäre. Sinnlich gemalte Rehe wechseln sich mit ebensolchen Pferden ab. Meine Lieblinge in der Ewigkeit virtuos geführter Ölfarben heißen hier „Mädchen mit Katze“ und „Rote Rehe“.

Es fällt schwer, zu gehen. Bis Murnau am Staffelsee ist es nur ein Steinwurf. Emerson Lake and Palmer ist dem bluesigen „Fountainbleau“ von Stephen Stills und Neil Young gewichen. Im historischen Schlossmuseum Murnau schlägt meine große



blaue Stunde, Kandisky live und gleich doppelt in einem Raum. „Kirche in Murnau“ und „Murnau mit blauem Haus“ erfüllen mich mit jener atemberaubenden Andacht, die ich empfand, als ich „Eisenbahn bei Murnau“ das erste Mal als Farbtafel in „Lebensgut“ sah, im „Lesebuch für höhere Schulen“. Das Frauenporträt von Alexej von Jawlensky im Schloßmuseum, zu sehen auf Seite 35, trägt den Titel „Violetter Turban“, rechts sehen wir „Rhythmus“ von Marianne von Werefkin, und links hängt das Bild „Gegen Abend“ von Gabriele Münter.

### Avantgarde im Russenhaus

Wie von selbst sucht sich Perle seinen Weg hoch in die Kottmüllerallee. Der Geist der im Schloßmuseum Murnau vereinten Expressionisten lenkt ihn telepathisch zur bezaubernden Villa am Berg von Gabriele Münter mit dem typischen Mansardendach. „Russenhaus“ nannte man sie damals, weil sich hier die abstrakte Avantgarde, der „Blaue Reiter“, regelmäßig traf, von der einige aus

„Ein Bild muss klingen, von einem inneren Glühen durchtränkt sein. Die Farbe ist wie eine Kraft, welche die Seele direkt beeinflusst“

Wassily Kandinsky, 1866 bis 1944

Russland stammten. Bezaubernde Bilder von Münter prägen die intime Atmosphäre dieses magischen, ja spirituellen Hauses, dessen Biedermeier-Architektur täuscht.

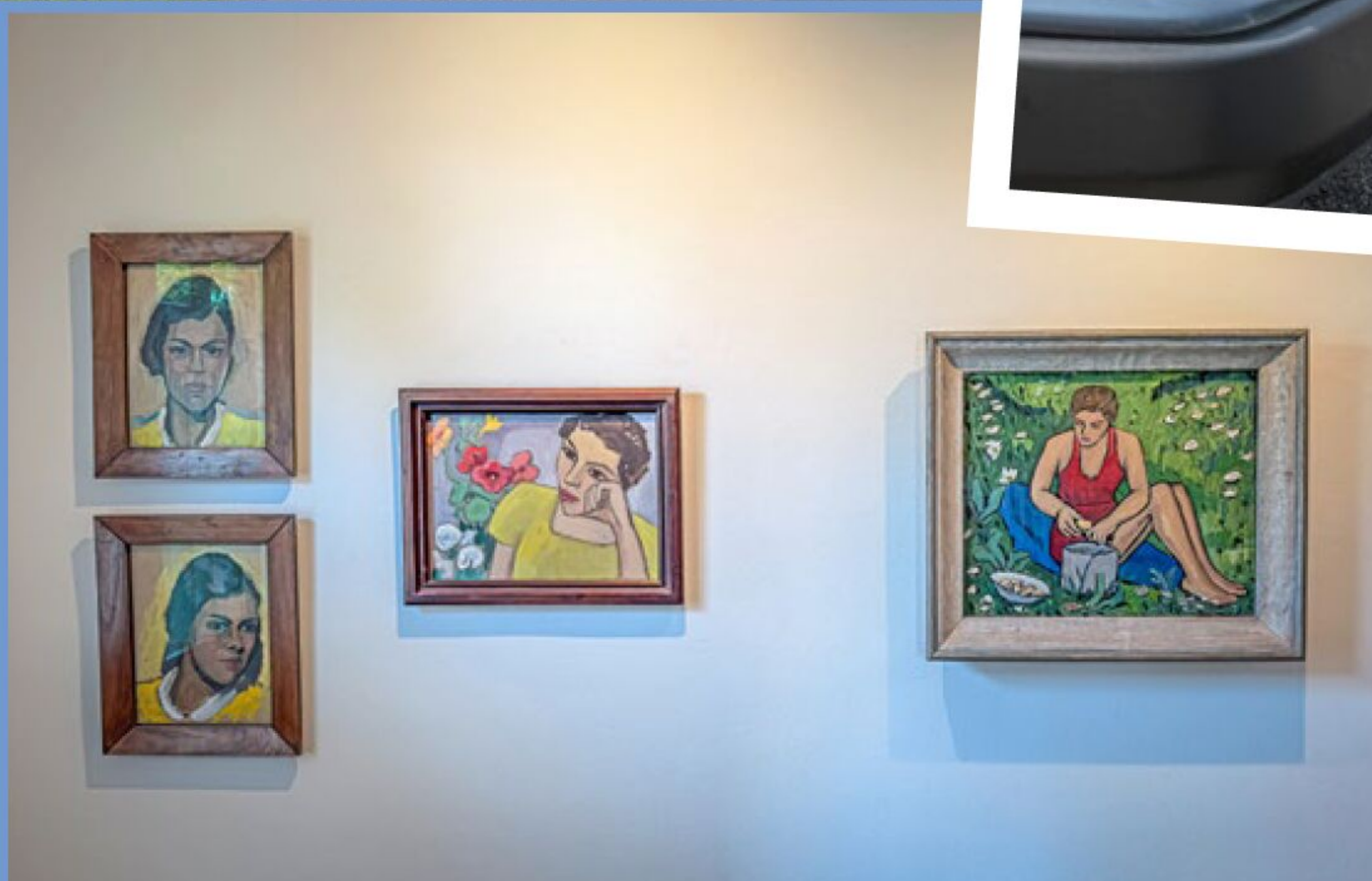
Es sind auch die authentischen Möbelstücke und die Garderobe der beiden, die hier fünf Jahre lebten. Rabatten von Flieder, Chrysanthemen und Hortensien krönen den Garten. Eine wahre barocke Pracht, systematisch angelegt. Nymphenburg stand vielleicht Pate. Ich will ins Haus zurück, wünsche mir die surreale Utopie des Alleinseins für eine Nacht. Chance, um Wassily Kandinsky, den Juristen mit der faszinierendsten Biografie der Welt, besser zu begreifen. Es bleibt ein Rätsel, warum Gabriele Münters künstlerisches Schaffen so lange in seinem Schatten stand.

Der Mercedes steht bereit, ich packe die Eisenbahn ein. Es war die schönste, aber es wird die letzte Fahrt sein. Im Handschuhfach liegt noch „Out of the Blue“ vom Electric Light Orchestra, damit es nicht gar so traurig heimwärts geht. ■

### Das Münter-Haus in Murnau am Staffelsee



Das Haus von Gabriele Münter ist eine kleine Villa in der Kottmüllerallee mit Blick auf die Kirche Sankt Nikolaus. Die Malerin lebte hier von 1909 bis 1914 mit ihrem Partner Wassily Kandinsky. „Fräulein Ellen“ heißt eine Serie von vier Münter-Studien einer jungen Frau. Mercedes vor der Einfahrt in den prächtigen Garten





# 7 Reiseziele im Herbst

Bevor Sie Ihren Klassiker in den Winterschlaf versetzen, gönnen Sie ihm und sich noch eine schöne große Herbsttour, liebe Leser! Wir hätten da sieben Vorschläge, von nah bis fern.



KAI KLAUDERS EMPFEHLUNG

## *Sehnsuchtsziel Lissabon – die ideale Herbstflucht*

Für alle, denen die Entscheidung schwerfällt: Berge oder Meer, Großstadtrubel oder Einsamkeit, Kultur oder Strand, Kulinarik oder Sport – auf alle Anforderungen passt der Großraum Lissabon. Direktflüge aus vielen deutschen Großstädten führen im Nu an die Atlantikküste, mit Glück für unter 100 Euro. Das Reiseabenteuer kann sofort beginnen, denn zahlreiche Anbieter vermieten Klassiker. Ein großer Vorteil an Lissabon ist die unkomplizierte Flucht „aufs Land“. Über abwechslungsreiche Nationalstraßen geht's nach Norden an der Atlantikküste entlang, wo die schönsten und höchsten Wellen auf Europa treffen. Wellenreitern zuschauen, ein Sprung

ins Meer, „uma bica“ in einer der Pastelarias – so lässt sich's leben! Die Landschaft verzaubert mit ihrer Vielfalt, das Klima mit angenehmer Mischung aus Meeresbrise und milden Temperaturen. Als Ziele sind Sintra (N375) und der gleichnamige Nationalpark zu empfehlen. Das Nachtleben von Lissabon gehört zu den ganz großen Highlights, denn es bietet alles: Konzerte, Kleinkunst, Märkte, Straßenbahnen, kulinarische Meisterwerke in architektonisch einzigartiger Atmosphäre. Weitere, südlichere Ziele lauten Setúbal, Sesimbra oder Sines. Doch bitte nicht zu viel vornehmen, es wird bestimmt nicht der einzige Besuch bleiben.

### DER BESONDERE TIPP

Ein **Pastéis de Belém**, ein cremegefülltes Blätterteigtörtchen – frisch aus dem Ofen – mit einem Espresso, „uma bica“, am Hieronymus-Kloster genießen. Danach ins Auto und der N6 bis Cascais folgen, ab dort über die traumhafte N247 an der Küste entlanggleiten. Kleine Pause am Cabo Raso – die Festung erkunden. Danach weiter über die N247 mit einigen Abstechern über kleinste Straßen ins Hinterland um Biscia und Azóia zum Cabo da Roca: Wellen und Sonnenuntergang genießen. [visitportugal.com](http://visitportugal.com)



Fotos: Tyson Jopson



Lancia Flaminia Super Sport Zagato am Cabo da Roca, westlichster Punkt Europas. Lissabons Wahrzeichen: Torre de Belém und Elétricos de Lisboa





## MARTIN PUTHZ' EMPFEHLUNG

*Auf den Spuren von Jaguar durch die englischen Midlands*

**Besitzer klassischer Jaguar-Modelle**, die mit ihrem Auto zurück an die Stätte von deren Geburt reisen wollen, müssen tapfer sein: Vom alten Werk an der Browns Lane in Coventry ist nichts mehr übrig. 2008 wurde hier alles abgerissen. Wo einst Mk II, E-Type und XJ vom Fließband rollten, schlängeln sich heute schmale Sträßchen durch eine Reihenhaussiedlung aus der Retorte. Nur noch deren Namen („Lyons Drive“, „Walmsley Close“, „Heynes Walk“) erinnern Eingeweihte an die besondere Historie des Orts. In der Umgebung gibt es trotzdem noch viel zu entdecken. Ein paar Meilen hinter dem „White Lion“, dem Pub, wo die Jaguar-Werker

früher ihr Feierabend-Pint zur Brust nahmen, zweigt eine einspurige Straße zum Autofriedhof von Chris Forbes ab (siehe „Der besondere Tipp“), und von hier sind es keine 25 Minuten bis Wappenbury mit dem Landsitz von Markengründer Sir William Lyons (privat bewohnt) und seinem Grab auf dem benachbarten Friedhof. Vielleicht entdecken Sie dort noch den Kranz von meinem letzten Besuch. Lohnende Ziele in der Umgebung sind zudem die Shakespeare-Stadt Stratford-upon-Avon, Warwick und das National Motor Museum in Gaydon, das auch Jaguars Heritage-Sammlung beherbergt. Katzenfreunde müssen sie gesehen haben!

## DER BESONDERE TIPP

**Chris Forbes** stand in der Browns Lane früher am Band, heute schraubt er mit einer Handvoll alter Kollegen an den Autos, die er damals baute. In seiner Werkstatt am Ortsrand von Corley (Broadacres, Wall Hill Road, CV7 8AD) herrscht öliges Chaos, Dutzende alte Jaguar verrotten nebenan in der Wiese, der Telefonhörer liegt schon seit Jahren neben dem Apparat. Wenn Besuch kommt, nimmt sich der „Katzenflüsterer“ dennoch meist Zeit für einen kleinen Plausch. Grüßen Sie ihn von mir!



Fotos: privat



Die Browns Lane atmet das Flair der Arbeitersiedlung, Jaguar-Touristen ist man hier gewöhnt. Oben: Schatzsuche bei Chris Forbes. Rechts: Museum in Gaydon



## PETER MICHAELYS EMPFEHLUNG

*Kaiserpartie zum herbstlichen Kaiserstuhl*

**Es war meine erste Geschichte** nach meiner Rückkehr zu Motor Klassik, und sie blieb fest wie eine Hartchromschicht in meinem Gedächtnis haften. Das lag zum einen an den darin vertretenen Klassikern der BMW-Baureihe E21 – einem fulminanten 323i von 1980 mit Viergang-Schaltgetriebe und einem gemütlichen 320/4 von 1977 mit ZF-Dreigangautomatik. Zum anderen aber auch an der herbstlichen Landschaft des Kaiserstuhls, die mit ihrer pittoresken Terrassenstruktur so gar nicht in die Oberrheinische Tiefebene zu passen scheint. Durch die dortigen Kurven wetzte der straff abgestimmte, aber keineswegs unkultivierte 323i mit gänsehautver-

dächtigen Klang, während der entspannte 320/4 mit einem Fahr- und Federungskomfort glänzte, der manchem Neuwagen gut zu Gesicht stünde – von der Übersichtlichkeit ganz zu schweigen. So nahmen beide dem Fototermin den üblichen Stress, wirkten entschleunigend wie die Landschaft, in der wir uns von Aussichtspunkt zu Aussichtspunkt hangelten und die bunte Farbkontraste zu Polarissilber und Pastellblau setzte. Sie ist vulkanischen Ursprungs. Heute bezieht sie ihr Feuer aus mildem Klima und malerischem Landschaftsbild. Und das bei einer Ausdehnung von lediglich 15 mal 12,5 Kilometern – mehr als genug, um innezuhalten.

## DER BESONDERE TIPP

**Im wilden Südwesten** Deutschlands liegt der Texaspass, zwischen den Winzerdörfern Vogtsburg-Oberbergen und Endingen-Kiechlinsbergen. Wie die Windungen eines Lassos liegt die Straße in der Terrassenlandschaft. Die Strecke ist nur wenige Kilometer lang und führt auf etwa 390 Höhenmeter, doch die Aussicht Richtung innerer Kaiserstuhl und Totenkopf ist grandios. Wer sich nach der Anreise Abwechslung wünscht, kann den Anstieg auch per pedes oder Drahtesel schaffen. [schwarzwald-tourismus.info](http://schwarzwald-tourismus.info)



Fotos: Uli Jooß, Getty Images (1)



Die von Löss bedeckten Vulkanböden eignen sich gut für den Weinbau. In Burkheim scheint die Zeit stillzustehen. Ein BMW 320/4, E21, fühlt sich pudelwohl







HEINRICH LINGNERS EMPFEHLUNG

## Timmelsjoch: weil das Gute manchmal so nahe liegt

**Zu den schönen Seiten** des Wohnens in der bayerischen Landeshauptstadt gehört fraglos die Nähe zu den Bergen: Der nächste 2500er-Alpenpass ist nur rund 200 Kilometer entfernt. Ein Tag zum Genießen könnte etwa so aussehen: Das Wochenende ist gerade vorbei, der Wetterbericht kündigt sonniges Spätherbstwetter an. Du holst nach dem zweiten Frühstückskaffee den 964 (an der Stelle je nach Wunsch und Garageninhalt einen beliebigen Klassiker einsetzen) aus der Garage. Danach gondelst du über die A95 in Richtung Garmisch, fährst an der Zugspitze vorbei über den Fernpass nach Österreich. Das Timmelsjoch ist bereits fast zum Greifen

nah. Je nach Tageszeit empfiehlt sich nun ein weiterer Kaffee, vielleicht ein Großer Brauner, möglicherweise begleitet von einer Mehlspeise. Ab Sölden wird es ernst: Rund 20 Kilometer lang kurvt sich die Straße zur Passhöhe auf 2474 Metern empor. Je später im Jahr, desto leerer der Pass – ab Oktober muss mit der Wintersperre gerechnet werden. Auf der wilderen italienischen Seite geht es 28 km abwärts. Unten angekommen gilt es, über die Weiterfahrt zu entscheiden. Mein Favorit: über den Jaufenpass zum Brenner und wieder nach München. Ergibt zusammen 500 km Fahrspaß, bevor der Elfer knisternd abkühlt.

### DER BESONDERE TIPP

**Top Mountain Motorcycle Museum.** Nachdem das Motorradmuseum an der Mautstation im Januar 2021 ausbrannte, ist es nun wieder geöffnet. Auf mehr als 4000 Quadratmetern werden rund 500 Exponate gezeigt; Motorräder und Automobile, aber auch Sonderfahrzeuge wie etwa historische Pistenfahrzeuge sind darunter. Der Museumsbesuch lässt sich zudem mit einer Mahlzeit im Panorama-Restaurant kombinieren. Sehr gut: der Crosspoint-Burger oder das panierte Schweineschnitzel. [www.crosspoint.tirol](http://www.crosspoint.tirol)



Fotos: Hardy Mutschler



Die italienische Seite gibt sich etwas wilder als der österreichische Teil der Straße. Das Pickerl kostet für die einfache Fahrt 19 Euro, ein wohlfeiler Spaß im 964



DANIEL ENDRESS' EMPFEHLUNG

## Schweden: für jeden, für den der Weg das Ziel ist

**Egal, wo man in Schweden** hinmöchte – für mich gilt: Je weiter die Route nach Norden vorstößt, desto schöner wird das Land. Vor allem über die kleinen Straßen an der Ostseeküste lässt es sich vortrefflich gen Polarkreis reisen. Ich nehme gern die Öresund-Brücke statt der Fähre, um ins Land zu fahren. Über dieses imposante Bauwerk zu rollen, am besten noch im Cabrio, hat für mich etwas beinahe Rituelles – und ein kurzer Stopp in der Innenstadt von Malmö gehört dazu. Bin ich dann eingenordet, folge ich je nach Zeitkontingent der Küstenstraße über Trelleborg und Ystad und halte dort am Strand noch mal die Füße ins Wasser. Oder

ich fahre über die E22 direkt nach Kalmar, wo ein Besichtigungsstopp obligatorisch ist. Ab da heißt das Genießer-Motto: Wo es geht, runter von der Europastraße und über abgelegene Routen und kleine Dörfer weiter Richtung Norrköping und Stockholm. Ein Genuss, wie sich die schmalen Asphaltwege durch die zerklüfteten Felsen schlängeln – sowohl fahrerisch als auch landschaftlich. Zwischendrin hole ich mir eine frisch geräucherte Forelle in einer der vielen privaten „rökerier“. So gestärkt kann ich weiterfahren, bis mir die Zeit ausgeht. Stockholm und seine Schären gehören zu den Höhepunkten, die ich mir nicht entgehen lasse.

### DER BESONDERE TIPP

**In Schweden gilt** das „allmansrätt“ (Jedermannsrecht). Das bedeutet, dass jeder auf öffentlichem Grund frei campen darf. Vielleicht auf einer Matratze im Kofferraum seines Volvo-Kombi? Oder am Ufer eines schönen Sees ein Lagerfeuer samt Feierabendbier genießen, während über dem Wasser die Herbstsonne hinter den Baumwipfeln abtaucht? Danach in den Schlafsack schlüpfen – mit Blick auf den übervollen Sternenhimmel. Zu jedem Schwedentrip gehört eben ein Hauch von Abenteuer.



Fotos: Arturo Rivas, Sven Wedemeyer (2)



Im Chevy Cavalier lässt sich die Herbstsonne genießen. Mitte: ein traumhafter See bei Eksjö. Rechts: das schwedische Stonehenge „Ales stenar“ bei Ystad





MICHAEL ORTHS EMPFEHLUNG

## Durch ganz Italien zu den dicksten und wohl besten Zitronen der Welt

**Es ist natürlich Unsinn:** mit dem Altwagen den gesamten Stiefel runterknattern, von Stuttgart aus rund 1300 Kilometer, um dann im Süden Italiens einer engen Straße über dem Meer zu folgen, der SS 163, die es zwischen Meta di Sorrento und Vietri sul Mare auf nicht mehr als 50 Kilometer bringt. Was aber wäre das Leben ohne Unsinn, und was wäre Italien ohne die Amalfitana, oft gelobt als paradiesische Küstenstraße? Wobei sie, wie jedes Paradies, genauso gut die Hölle sein kann. Im Sommer. Hitze. Menschenmassen mit Sandalen, karierten kurzen Hosen und viel Angst vor der nächsten engen Kurve. Aber im späten

Herbst, wenn alle weg sind, bestimmen Licht und Luft wieder die Atmosphäre, und es ist eine, in der man sich leicht fühlen darf und gerne auch ein wenig melancholisch. Wagner komponierte hier, Ibsen dichtete, Picasso malte, Liz Taylor und Richard Burton stritten vermutlich wieder, doch auf den Punkt brachte es John Steinbeck. Er nannte Positano einen Ort des Traums, nie ganz real, solange man dort sei, sehr wirklich aber in der Sehnsucht, die er hinterlasse. Bringen wir Zitronen, sie sind dort – wirklich – wie nirgendwo sonst, mit nach Hause und Limoncello. Die Sehnsucht vergeht so nicht. Aber sie schmeckt dann viel besser.

### DER BESONDERE TIPP

**Zitronen.** Sonstwo sind sie sauer, die von der Amalfiküste aber haben einen ganz besonderen Geschmack und ein ganz eigenes Aroma. Und das ist keine Einbildung, sodass man sich zu Hause angekommen fragt: Was habe ich da nur geschmeckt? Zitronen also, nicht vergessen. Und immer wieder Abstecher von der Küstenstraße hoch in die Hügel, unbedingt auch nach Ravello, um in der Via Cigliano 9 nachzusehen, ob Antonio Paolillo seine wilde Oldtimersammlung (Bild unten) dort noch hat.



Fotos: Thomas Stark



Eng gebaut kleben die alten Orte an den Hängen oberhalb der Amalfitana, brillant die Ausblicke von der kurvigen Küstenstraße übers Tyrrhenische Meer



MICHAEL SCHRÖDERS EMPFEHLUNG

## Immer wieder eine Versuchung: die französischen Alpenstraßen

**Auch auf die Gefahr hin,** mich zu wiederholen: Für mich gibt es mit Ausnahme des Colle del Nivolet im Nordwesten Italiens keine schärferen Bergstraßen als die in den französischen Alpen. Die Pässe in den Dolomiten oder in der Zentralschweiz sind natürlich ebenfalls eine Klasse für sich, aber wenn ich mich hier und jetzt für eine schnelle Herbstrunde entscheiden müsste, dann wäre die Antwort eindeutig: Kurs Süd bis Nizza, weil ich finde, dass jeder Klassiker einmal entlang der palmengesäumten Promenade des Anglais gefahren sein sollte. Aber das ist natürlich nur meine ganz persönliche Meinung. Doch zurück in die Berge, wo die

Passstraßen ausnahmslos in der Oberliga spielen, als da wären: Großer Sankt Bernhard (noch auf der italienischen Seite der Alpen), Kleiner Sankt Bernhard, Col de l'Iseran (der höchste aller Alpenpässe), Col du Mont Cenis und der landschaftlich überragend schöne Col d'Izoard. Über den Col de Vars und den Col de la Bonette ist es dann nur noch ein Katzensprung hinunter bis zum Mittelmeer. Nachtrag: Wenn Sie diese Zeilen Anfang September lesen, kommen der BMW und ich übrigens gerade von der beschriebenen Runde zurück. Aber ich würde im Herbst sofort wieder losfahren, weil dann die Straßen leerer sind.

### DER BESONDERE TIPP

**Mögen Sie Blaubeerkuchen?** Wenn ja, dann wäre es ein Fehler, nicht am Refuge Napoléon zu halten. Ich behaupte, dass im gesamten Alpenraum kein besserer „Gâteau aux myrtilles“ serviert wird als in diesem Haus kurz vor der Passhöhe des Col d'Izoard (wenn man von Norden her anreist). Aber auch sonst lohnt sich eine Pause auf der hauseigenen Terrasse, klar, der Aussicht wegen, weil sich hier die Alpen in Hochform präsentieren. Dass der Weg hierher eine Klasse für sich ist, müssen wir nicht extra erwähnen.



Fotos: privat, IMAGO



Wiederholungstäter: Der 318i des Autors auf dem Col de l'Iseran (links) und auf dem Col d'Izoard (Mitte). Dort befindet sich auch das Refuge Napoléon



Wolfgang König hat als Test-Redakteur von *auto motor und sport* nicht nur die Großen kennengelernt. Vielmehr kann er auch vom großen Glück im Kleinen – oder besser: in Kleinwagen – berichten. Heute, so meint er, sei leider zu oft das richtige Maß verloren gegangen.



# Klein & rein

ILLUSTRATION Franziska Moltenbrey // FOTOS Archiv



**W**ir provozieren das Ende des Kleinwagens und setzen dem Elektro-SUV den Heiligenschein auf. Das sparsame, leichte, erschwingliche Gefährt wird mittels übertriebener Vorschriften vom Markt gefegt, 2,5-Tonnen-Monster werden hofiert, staatlich und gesellschaftlich. Dabei reicht doch schon einfache Schulphysik, um diesen Unsinn zu entlarven. Energiesparen durch Hinzufügen von Masse und Größe als Weg in die automobilen Zukunft, wie geht das denn? Noch dazu, wenn sie von überwiegend schwarzem Strom aus Kohle und Gas gespeist wird? Herr, lass Hirn regnen.

Wobei mich keineswegs nur die Vernunft auf dieses Thema bringt. Der Abschied vom Kleinwagen schmerzt mich auch als Freund lustvoller Fortbewegung. Ja, sicher. Oft waren es nämlich gerade die Kompakten, Leichten, Handlichen, welche



Mini-Format, Maxi-Fahrspaß – es muss noch nicht einmal ein GTI sein



Auto des Jahres 1972: Der Fiat 127 war zu Recht ein Verkaufsschlager



bei mir den allseits propagierten Fahrspaß auslösten. Wobei eine Extraportion Schma-  
ckes natürlich nicht schaden kann.

Die erste Lektion erteilte mir dies-  
bezüglich – wer sonst? – der Ur-Mini.  
Das Auto, das Fahrspaß auf das  
kleinstmögliche Format destillierte.  
Seit Jahrzehnten gehört er bei mir  
deshalb zur Grundausstattung, denn  
bis heute erfüllt er immer sein Verspre-  
chen. Schlüssel drehen, und der Kleine  
reagiert begeistert wie ein Terrier beim Gas-  
sgehen. Du nimmst ihn an der Leine und  
hoffst das Beste, denn er zieht, wieselt und  
schnüffelt, scharrt und knurrt. Nichts taugt  
besser, um den drögen Auto-Alltag abzu-  
schütteln. Da wird selbst die Fahrt zum Su-  
permarkt zur Gaudi. Und es genügt dazu  
die Leistung, die ein moderner AMG-Bro-  
cken fürs Einparken braucht.

Fahrerlebnisse wie diese bekommst du  
eben nicht bei zwei Tonnen träger Masse.  
Und da helfen letztlich auch keine 600 PS  
und kein Hightech-Gedöns. Die Physik lässt  
sich nicht austricksen, wer daran zweifelt,  
dem empfehle ich für den vorliegenden Fall  
die Schulung am Objekt. Und dazu muss es  
keineswegs ein Mini sein. Als Lehrmaterial  
über den Reiz des Kleinen, Leichten würde  
ich stattdessen zuerst den VW Golf GTI  
empfehlen, den Ur-GTI.

### Von der Leichtigkeit des Fahrens

Kleinwagen? Was sonst? Das Auto ist 14 Zen-  
timeter kürzer als der aktuelle Mini (und 56  
cm kürzer als sein eigener moderner Nach-  
fahre). Außerdem wunderbar schlank mit  
nur 1,63 Metern, was auf deinen bevorzugten  
Landstraßen vergangene Perspektiven wie-  
der eröffnet: Wo sich die aktuellen Breitbau-  
ten in die Fahrspur zwingen müssen, schenkt  
dir das kleine Format plötzlich Spielraum,  
du kannst dir deine Linie raussuchen, dich



„Oft waren es  
die Kompakten,  
Leichten, die bei  
mir den allseits  
propagierten Fahr-  
spaß auslösten“

Wolfgang König

in der Kurve platzieren. Und du spürst diese  
servolose Leichtigkeit, den direkten Kontakt  
zu allem. Nur 850 Kilo belasten die Räder,  
federleicht, da ist man nach heutigen Maß-  
stäben schon fast in Versuchung, das Auto  
beim Parken zu vertäuen. Wobei es, ehrlich  
gesagt, noch nicht einmal unbedingt ein GTI  
sein muss. Selbst mit 75 Brot-und-Butter-PS  
kannst du im Ur-Golf deinen Spaß haben.

Und das gilt, nein, nicht für jeden, aber  
für viele Kleinwagen. Leistung ist sekundär  
– Temperament ja, aber PS und 0–100-Wer-  
te interessieren nur am Rande. Deshalb  
würde mir heute eigentlich schon ein einfa-  
cher Fiat 500 genügen, um einen BMW  
X6 M (625 PS, 2,445 Tonnen, 0–100 in 3,9 s)

stehen zu lassen (Foto links), denn nur  
im Fiat ist gute Laune vorprogram-  
miert. Sicher, wenn ich die Nord-  
schleife oder die Eau Rouge in Spa vor  
mir hätte, wären die Zusatz-PS nütz-  
lich, aber dort fahre ich nicht. Ich  
tummele mich vorwiegend in Süd-  
deutschland, wo die Straßen gebogen  
sind wie Drähte in einem Topfkratzer.  
Und da sind solche SUV-Panzer hinderlich.

Wobei ich den Spaß am geschrumpften  
Auto aus ganz unterschiedlichen Quellen  
schöpfe. Der Ökonomie des fahrbaren Un-  
tersatzes zum Beispiel: Aus wenig viel zu  
machen, das ist die hohe Kunst, die einen  
guten Kleinwagen auszeichnet. Dagegen ist  
die Konstruktion eines Supersportwagens  
eine vergleichsweise leichte Aufgabe. Und  
Kleinwagenbau ist eine Kunst, die heute,  
wo wir sie pflegen sollten, unter die Räder  
kommt. Fiat lieferte dazu in der Vergan-  
genheit immer die besten Beispiele – den ers-  
ten 127, ein Raumwunder mit italienischem  
Brio, dann den ersten Uno mit genialer  
Raumausnutzung. Oder auch den Panda  
von 2003, der auf 3,54 Metern Länge voll-  
wertige Viersitzigkeit bietet. Aber natürlich  
übte sich nicht nur Fiat in dieser Art von  
Kleinkunst. Peugeot etwa, mit dem Klassi-  
ker 205, wobei mir keineswegs nur die GTI-  
Version einfällt. Oder Renault mit dem ers-  
ten Twingo, auch ein kleiner Geniestreich,  
dessen Konzept dann über die Modellgene-  
rationen hinweg zielstrebig ruiniert wurde.

Zugegeben, es kostete bisweilen Über-  
windung, aus der Komfortzone einer gehö-  
beneren Klasse in eine solche Miniaturaus-  
gabe abzustiegen. Aber oft lohnte es sich.  
Und dann war er wieder da, der Verblüf-  
fungseffekt: Kleiner ist nicht nur prakti-  
scher, sparsamer, vernünftiger und eigent-  
lich ausreichend; kleiner macht häufig auch  
mehr Spaß. ■



Lässt die Herzen von Youngtimer-Fans längst höherschlagen: Twingo I



Der Peugeot 205 war mit 5,3 Millionen Exemplaren eine große Nummer



# 20 Kilometer durch Deutschland

TEXT Michael Orth // FOTOS Stefan Warter

Vor 90 Jahren starteten die zweiten und letzten klassischen „2000 Kilometer durch Deutschland“. Drei Wanderer W 22 Coupés bestanden die beiden sogenannten „Dauerprüfungsfahrten“ mit Bravour. Eine ganz andere Prüfung war es für die Audi Tradition, ein solches Coupé wieder aufzubauen, um es am Start- und Zielort von einst auf den Weg zu schicken. Wenngleich nicht über 2000 Kilometer.



*Gut zu wissen*

## WANDERER W 22 COUPÉ

**Eckdaten:** R6-Motor, OHV, 1963 cm³, 40/50 PS, 1275 kg, 100/112 km/h, 1933 bis 1934

**Preis:** k.A., eins von drei Exemplaren

**Charakter:** Aufwendig nach dem Vorbild mit Wettbewerbshistorie rekonstruiertes Coupé, sportlich komfortabel, sensibel zu bedienen







**E**s ist stockfinster, als man sie in Baden-Baden auf den Weg schickt. Wenigstens würde es, anders als bei den Ersten, die in den kleinen Klassen nachts um drei vom Theaterplatz loszufahren haben, in etwa einer Stunde bereits hell sein an diesem Julimorgen 1934. Immerhin regnet es nicht wie beim Start im vergangenen Jahr. Aber das macht die Aussicht auf das, was sie erwartet, als Bernd Rosemeyer und sein Beifahrer die Stadt am Schwarzwaldrand Richtung Süden hinter sich lassen, auch nicht wirklich besser.

Eine Stunde durch die Dunkelheit, dann müssten sie, Blick auf Karte und Schnitt-Tabelle, bei Sonnenaufgang Kinzigtal und Elztal hinter sich und Freudenstadt kurz vor sich haben. Freudenstadt, so weit führt die Strecke im Hier und Jetzt nicht. Es werden nur 20 Kilometer durch den Schwarzwald sein, nicht wie in diesem erbarmungslosen Rennen in den 1930ern über 2000 Kilometer durch Deutschland.

Doch bereits auf dem kurzen Stück bekommt man eine Vorstellung davon, wie das 1934 und im Vorjahr gewesen sein muss: 2000 Kilometer nonstop über oft nur geschotterte und gewalzte Straßen, annähernd zwei Drittel der Strecke kurvig auf und ab durch Mittelgebirge, und das mit einem Soll-Tempo von 80 km/h in einem Auto wie diesem Wanderer W22 Coupé, das die Audi Tradition in jahrelanger Kleinarbeit ziemlich genau so hat aufbauen lassen, wie es mit Startnummer 204 auch Bernd Rosemeyer 1934 fuhr. Die Vorstellung, die man, wenn die Straße aus Baden-Baden hinaus allmählich an Steigung und der Sechszylinder des Wanderer an akustischer Präsenz zulegt, sehr schnell gewinnt, ist: Das kann man sich eigentlich gar nicht vorstellen.

## Detailgetreuer Nachbau

Ein Höhenprofil der Strecke gebe es, sagt Ralf Friese, Historiker der Audi Tradition, das er als „erschreckend“ bezeichnet. „Der Wanderer hatte mit seinem von Porsche konstruierten Motor ja schon Leistung, also etwa 40, 50 PS. Es fuhren aber auch DKW oder Opel mit, die waren nicht mal halb so stark. An die armen Motorradfahrer willst du gar nicht erst denken. Von einem heißt es, er soll irgendwann das Gefühl gehabt haben, er werde ‚von unten gespalten‘“. Andere berichteten, nachts durch Gegenden gekommen zu sein, so einsam, dass sie hallu-

zinierten und meinten, die Wegweiser würden schreiend in den Wald laufen. Um Baden-Baden, den historischen Start- und Ziel-Ort der 2000 Kilometer durch Deutschland, die als „Dauerprüfungsfahrt“ zwei Mal ausgetragen wurden, 1933 und im Jahr darauf, darf heute durchaus etwas mehr los sein, und das W 22 Coupé muss sich, anders als früher, nicht von Schnitt- oder sonstigen Vorgaben hetzen lassen.

Es wird ein geruhvoller und zuweilen vielleicht auch ein bisschen sentimentaler Besuch sein. Der Senior beginnt ihn mit einem kurzen Schnarren des Anlassers, dann kommt er, dezent vor sich hin grummelnd, allmählich auf Temperatur. Das gibt Ralf Hornung, Restaurierungs-Experte der Audi Tradition, Gelegenheit, ein bisschen was zu den Hintergründen der Rekonstruktion zu erläutern.

Sie nimmt ihren Anfang vor einigen Jahren, acht, wenn er sich richtig erinnert, mit einem „ziemlichen Schrottkübel. Aber die Nummern von Motor und Fahrgestell passten, und die Limousinen-Karosserie war in so schlechtem Zustand, dass es einem nicht leidtun musste, sie für das Coupé zu opfern.“ Ganz ähnlich ist das auch damals passiert. Eigens für die 2000 Kilometer durch Deutschland, propagandiert als „das größte motorsportliche Ereignis der Welt“, lässt die Auto Union auf Basis des gerade erschienenen Wanderer-W-22-Modells bei der Firma Hornig & Co. in Meerane drei Exemplare als Coupés karossieren. Über deren Verbleib ist, nachdem sie in beiden Jahren innerhalb der Sollzeit das Ziel erreicht hatten, nichts weiter bekannt. Sie sind schlicht verschollen.

Aufgetaucht aber sind vor einiger Zeit alte Zeichnungen zu den Coupés, „eine schöne Drei-Seiten-Ansicht. Und mit den Plänen haben wir überlegt, so ein Ding nachzubauen“, sagt Ralf Hornung. Das „Ding“ ist unterdessen warm gelaufen, und am langen, unten gekröpften Schaltstock, der direkt neben dem Oberschenkel aufragt, ist der erste Gang eingelegt. Beim Lösen der Handbremse greift man dem Beifahrer fast an den Unterschenkel, es ist wenig Platz zur Tür auf der einen und dem Nebensitzenden auf der anderen Seite. Zwischen Kopf und Dach passt nicht viel mehr als eine Hand, das große Lenkrad steht nah vor der Brust. Es dreht sich auch in Fahrt nicht allzu leicht, will aber ständig bewegt werden. Gelegentliches Gegenlenken tut not, weil das auf schmalen Reifen laufende

## DATEN UND FAKTEN

### *Wanderer W 22 Coupé, Baujahr 1933*

**MOTOR** Wassergekühlter Viertakt-Reihensechszylinder-Motor, vorn längs, Bohrung x Hub 70 x 85 mm, Hubraum 1963 cm³, Leistung 40 PS bei 3500/min, (Wettbewerbsversion 50 PS bei 3800/min), Verdichtung 5,6:1 (6,4:1), zwei hängende Ventile je Brennraum, betätigt über eine seitlich unten liegende Nockenwelle mit Stirnradantrieb, Stoßstangen und Kipphebel, Motorblock aus Aluguss, nasse Laubbüchsen aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellen-Gleitlager, Steigstromvergaser, mechanische Benzinpumpe, Batteriezündung, Ölinhalt Motor 6 Liter

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Halbnasse Einscheibenkupplung im Öl, unsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Coupé mit zwei Türen und zwei Sitzen, U-Profil-Tiefrahmen aus Stahl mit Kasten- und Kreuztraverse, Karosserie mit Holzaufbau und Kunstlederbespannung, Haube, Türen und Kotflügel aus Stahlblech, vorn Starrachse mit halbelliptischen Blattfedern, hinten Schwingachse mit halbelliptischer Querblattfeder, rundum hydraulische Hebelstoßdämpfer und hydraulische Trommelbremsen, ZF-Schraubenlenkung, Reifen 5.25-17

**MASSE UND GEWICHTE** Radstand 3000 mm, Länge x Breite x Höhe 4500 x 1670 x 1650 mm, Gewicht 1275 kg, Tank 45 l

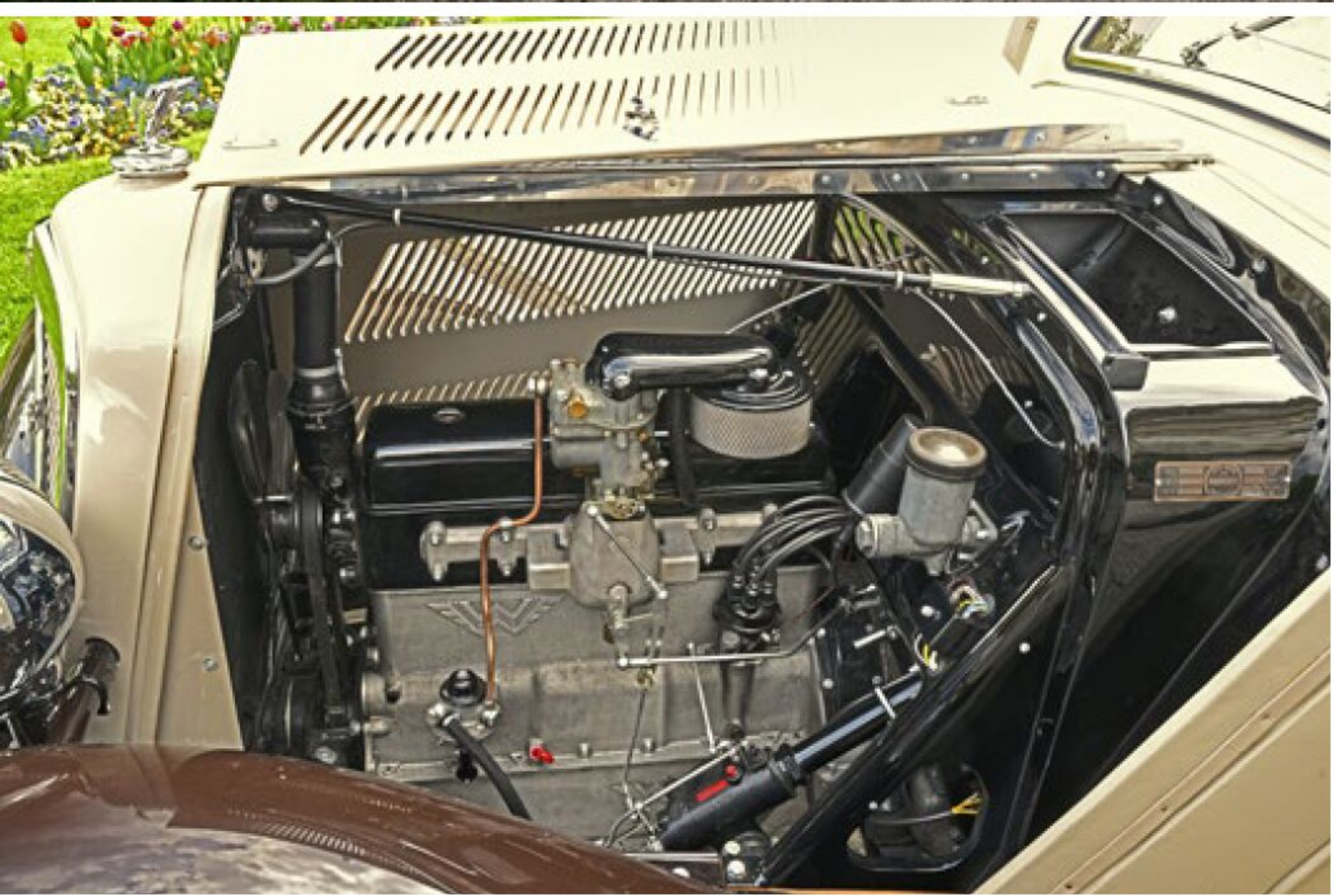
**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Vmax 100 (112) km/h, Verbrauch 12–16 l/100 km, Verbrauch Öl 0,2 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** 1933 bis 1934, 5355 Exemplare (gesamte W-Baureihe)



Beim Zieleinlauf nach 2000 Kilometern trägt das Coupé deutliche Kampfspuren





Auf den Anstiegen im Schwarzwald profitiert man von der Elastizität des Zweiliter-Sechszylinders, den einst Ferdinand Porsche entwickelt hat

Das Fahrwerk zeigt auf schlechter Straße unterhaltsame Reaktionen. Der Innenraum ist nicht großzügig, die Instrumentierung umfangreich







Fast wie das Vorbild vor 90 Jahren: nur nicht durchs gesamte Land gequält, sondern behutsam lediglich um Baden-Baden bewegt

Coupé auf den hier zur Seite hängenden und dort holprigen Straßen jeder Rille folgen möchte, wobei auf starrer Achse vorn und Schwingachse hinten der ganze Wagen mal schwankt und mal schaukelt.

Die Anzeige des Tachos darf als sehr optimistische Interpretation der tatsächlichen Geschwindigkeit verstanden werden, als – Kuppeln, Leerlauf, nochmals Kuppeln – hakelig der Dritte erreicht ist und der kleine Reihensechszylinder so zurückhaltend nicht mehr klingt. Als säße man mit aller metallischen Mechanik in einem kleinen Raum, so hört und so fühlt sich das an. Weil es so ist. Rasseln, brummen, singen.

Der Zweiliter, den man nach sehr langer Standzeit von der Kurbelwelle aufwärts zu revidieren hatte, übertönt nun das Getriebe, das indes nicht mehr so prominent jault wie in den beiden ersten, gerade verzahnten Gängen, und er ist geradezu verblüffend elastisch. Ruhig bis unter Leerlauf kann in den Kehren die Drehzahl fallen, ohne dass zurückgeschaltet werden müsste. Unter gefühlvollem Gasfuß kämpft sich der Motor zurück, kein Verschlucken, kein Ruckeln, kein Klingeln beim gemächlichen Beschleunigen, vorne die Landschaft, die Bäume, das Grün der Wiesen wie der wolrige Himmel als Zerrbild dahineilend im Chrom der großen Scheinwerfertöpfe. Ganz am Ende der langen Motorhaube



Das geflügelte W auf dem Kühler weist den Weg. Die Haube öffnet beidseitig

thront auf dem Kühlerverschluss, doch beinahe wie zum Greifen nah das große und geflügelte Wanderer-W.

„Der Vorderwagen“, sagt Ralf Hornung, „entspricht weitgehend dem der Limousine. Ab der A-Säule jedoch sind der Aufbau – eine Holzkonstruktion mit Kunstlederbezug und einem Dach aus Verdeckstoff – und die geschmeidig nach hinten abfallende Linie des Coupés ganz anders.“ Entstanden ist der Neuaufbau dieses und zweier weiterer Exemplare in der für solche Arbeiten hoch qualifizierten Werkstatt von Werner und Falk Zinke in Zwönitz. Unzählige

Male habe man sich ausgetauscht, um in den Gesprächen herauszufinden, wie man was an welcher Stelle lösen könnte. „Vieles mussten wir anhand der Pläne und der von überall her zusammengetragenen Fotos interpretieren. Die Stoffauswahl beispielsweise und sich auf eine Lackfarbe festzulegen, das sind immer schwierige Kapitel, weil wir oft nur Anhaltspunkte haben und uns stets fragen müssen: Wie könnte es gewesen sein?“

### Schreienden Wegweiser getroffen?

Das erklärt, weshalb die Nähe dieses Coupés zu seinem historischen Vorbild bis in einzelne Details reicht, wie etwa die schräge Vergitterung der Scheinwerfer oder den Nabenkörper der Speichenräder, für den man extra ein Werkzeug hat anfertigen lassen. Nur in einem Punkt hat man sich so genau nicht an die Vorlage gehalten. Als 1934 das W 22 Coupé mit der Startnummer 204 an den Kolonnaden Baden-Badens weit innerhalb der Sollzeit das Ziel erreicht, fehlen ihm hinten links die Radkappe und der größte Teil des Kotflügels. Was war passiert? Nicht mehr herauszufinden. Vielleicht hatte ja Rosemeyer zwischen Bamberg und Kronach doch einen schreiend durch die Gegend laufenden Wegweiser getroffen?

2000 Kilometer durch Deutschland lassen reichlich Raum für Spekulationen. ■



# ALPINA CLASSIC



## WIEVIEL KARAT DARF IHR BMW E30 HABEN?

Verwandeln Sie Ihren BMW 3er E30 mit Original ALPINA CLASSIC Teilen in einen exklusiven Klassiker. Tauchen Sie ein in die Welt der authentischen Eleganz und Qualität, die nur Original ALPINA CLASSIC Teile bieten können. Die klassischen, aus dem Rennsport hervorgegangenen 16-Zoll ALPINA Räder mit ihren charakteristischen 20 Speichen, das edle ALPINA Vierspeichenlenkrad von MOMO und der stilvolle Holzschaltknauf, der nach Originalzeichnungen neu gefertigt wurde. Jedes Detail trägt dazu bei, dass Ihr BMW 3er E30 in perfektem Glanz erstrahlt.



Nutzen Sie den Code „MotorKlassik“ für 10% Rabatt  
[www.ALPINA-CLASSIC.com](http://www.ALPINA-CLASSIC.com)



**O**kay, wahrscheinlich tauchen die vier „Supernasen“-Filme mit Thomas Gottschalk und Mike Krüger in keiner Liste der cineastisch wertvollsten Werke des 20. Jahrhunderts auf. Doch zumindest der Film mit dem Titel „Zwei Nasen tanken Super“ und den beiden Trikes war ein Publikumserfolg, beinahe zehn Millionen Zuschauer sahen ihn damals in deutschen Kinos. Nicht zuletzt trug der Streifen von 1984 dazu bei, dass das Phänomen der Trikes in Deutschland bekannter wurde.

Nun darf man den Plot des Films nicht allzu streng unter die Lupe nehmen. Wieso gewinnen die beiden Nasen ausgerechnet im BMW-Museum zwei Trikes für eine Werbefahrt? Warum nicht zwei Motorräder des bayerischen Herstellers? Man weiß es nicht. Jedenfalls sind die Trikes mehr als die nur heimlichen Helden des Films. Die Dreiräder hangeln sich am schütterten Handlungsstrang entlang, sind öfter im Bild als etwa die beiden Anhalterinnen (Simone Brahmman und Sonja Tuchmann).

### **Drei Räder und ein Boxer**

Gebaut wurden die beiden Trikes von der Firma Fecht. Die zählte zu den Pionieren des damals gerade beginnenden Trike-Booms in Deutschland. Firmenchef Friedhelm Fecht soll die Fahrzeuge in Kalifornien gesehen haben. Danach gelang es ihm als Erstem, die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen der Behörden einzuholen und Komplettfahrzeuge sowie Bausätze anzubieten. Im Wesentlichen bestehen die Trikes der



**TEXT** Heinrich Lingner // **FOTOS** Cent Entertainment/Lisa Film, IMAGO

# Zwei Nasen on the Road

Es gibt Filme, in denen Autos die Stars sind – und welche, in denen das Auto in einer scheinbaren Nebenrolle den menschlichen Hauptdarsteller umso heller glänzen lässt. Um die soll es in dieser Kolumne gehen. Diesmal im Fokus: die beiden Trikes aus dem „Supernasen“-Film.





frühen Jahre aus einer Käfer-Hinterachse samt Motor und einer Chopper-Gabel mit einem Motorrad-Vorderrad. Ein paar Stahlrohre verbinden das Vorderteil mit der Antriebseinheit. Gefahren wird mit einer Mischung aus Motorrad- und Auto-Handgriffen: Ein Drehgriff bedient die Drosselklappe, der Schalthebel wird mit der linken Hand betätigt, während der linke Fuß zum Kupplern, der rechte zum Bremsen benutzt wird.

Klingt nicht ganz einfach, gewöhnungsbedürftig ist es auf jeden Fall. Was dafür bis 2013 nicht erforderlich war: ein Motorradführerschein. Zum Fahren eines Trikes genügte der Pkw-Führerschein der Klasse 3. Das mag einer der Gründe für die Popularität der neuartigen Dreiräder gewesen sein. Es gab das Easy-Rider-Feeling ohne die lästigen

Motorräder, den dazugehörigen Führerschein oder die Gefahr, umzukippen. Im Stand zumindest. Denn in Fahrt waren die Trike-Fahrer gut beraten, Kurven eher vorsichtig anzugehen. Leistungsmäßig liefen die Trikes anfangs auf Sparflamme. Meist kam ein unveränderter VW-1200-Motor mit 34 PS zum Einsatz, so auch bei den beiden Fecht-Trikes im Film.

An der Auswahl der Lackierung und der Ausstattung beteiligten sich sogar die beiden Hauptdarsteller, erinnerte sich Mike Krüger in einem Interview 40 Jahre später. Die Dreiräder sollten cool und old-fashioned aussehen, erzählte der Darsteller.

### Roadtrip zum Wörthersee

Im Film reisen die Trikes über den Mittleren Ring in München und die A8 nach Österreich. Damals habe man einfach gedreht, erinnert sich einer der Beteiligten. Auf der A8 seien die Supernasen auf ihren Trikes im fließenden Verkehr mitgefahren und dabei gefilmt worden. Keiner habe sich etwas dabei gedacht, Straßensperrungen oder andere Absicherungsmaßnahmen habe es nicht gegeben.

Die vielen Fahrscenen zwischen München und Velden am Wörthersee machen heute einen großen Teil des Reizes aus. Und natürlich die vielen sehenswerten Autos, vom Mercedes W 116 auf der Autobahn, dem schwarzen Innocenti Mini De Tomaso oder dem Granada der Bösewichte bis zum BMW 328 Mille Miglia Roads-

ter oder dem Brabham BMW BT52, die im Museum durchs Bild huschen. Wenngleich aus heutiger Sicht manches schmerzt. So zuckt der Auto-Liebhaber schon zusammen, wenn an einer Tankstelle ein Peugeot 604 in Jochen Busses weißen Nissan 300 ZX kracht. Fand man damals lustig. Oder die freudschämige Szene im Schaufenster eines Möbelhauses. Etwas holprig wirkt jene Szene, in der die beiden Haupthelden mit Beifahrerinnen und Trikes auf einer Wiese zelten, nur um morgens festzustellen, dass sie in einem Fußballstadion sind. Es ist das Stadion an der Grünwalder Straße, die Heimspielstätte des TSV 1860 München.

Für Filmlocation-Nerds: Das Stadion sieht heute nicht so viel anders aus als 1983. Das gilt ebenso für den Mittleren Ring am Olympiapark oder die Leopoldstraße in München. Die Shell-Tankstelle in Pörschach am Wörthersee hat sich etwas verändert, jetzt steht sie im blau-grünen OMV-Ornat an der Hauptstraße.

Zumindest eines der beiden Film-Trikes hat überlebt. Die Produktionsfirma Lisa Film verkaufte die Dreiräder nach dem Dreh an eine Bausparkasse. Die lackierte sie in den Firmenfarben und setzte sie für Werbezwecke ein. Danach erwarb ein Mitarbeiter eines der Trikes vor vielen Jahren. Er versetzte es in den Originalzustand zurück und behielt es bis heute. Den Film können Sie übrigens bei Amazon Prime streamen. Aber sagen Sie nicht, wir hätten Sie nicht gewarnt! ■



Auf dem Filmplakat posieren die beiden Haupthelden mit Zapfpistolen. Fast zehn Millionen Besucher fanden in die Kinos

Zwei Fecht MF1 dienten als Film-Fahrzeuge, hier mit Thomas Gottschalk und Mike Krüger in München











Jedes Jahr im Juli wird das Montafon in Österreich zum rollenden Museum. Für 176 Old- und Youngtimer hielt die 26. Silvretta Classic auch diesmal wieder spannende Bergabenteuer bereit. Wie stets eine Herausforderung für Mensch und Maschine: die legendäre Hochalpenstraße, die heuer ihr 70-jähriges Bestehen feiert.

Auf der Dorfstraße von Partenen herrscht am ersten Rallyetag um kurz vor zwölf betriebsames Altauto-Gewusel. Sogar die örtlichen Grundschulkin-

der sind mit Programmheften zwischen den Oldtimern unterwegs und suchen über die Startnummern nach ihren Favoriten. Dicht umlagert ist die 18, der Mercedes 300 SL von Karlheinz Kögel und Peter Maurer: Ein Auto, bei dem die Türen nach oben aufgehen, haben die Kids noch nicht gesehen.

Doch auch fortgeschrittene Klassikerfans bringt das rollende Museum, das für drei Tage im Montafon eingefallen ist, zum Staunen: Wo kommt man schon auf Tuchfühlung an einen Ferrari F40 heran? Begegnet man einem leibhaftigen Intermeccanica Indra? Oder wann haben Sie zuletzt einen Alfa 2600 SZ gesehen? Beziehungsweise: Haben Sie das überhaupt schon mal?

Hier, direkt unterhalb der legendären Silvretta-Hochalpenstraße, lassen sich die mobilen Raritäten ganz aus der Nähe erleben, und zwischen technischer Abnahme, Startaufstellung und dem letzten Check der – natürlich mechanischen – Stoppuhren im Cockpit sind ihre Besitzer auch zu Benzingesprächen aufgelegt. Nahezu jedes Auto hat eine interessante Vorgeschichte, die Atmosphäre ist entspannt. Viele Rallyeteilnehmer sind Wiederholungstäter und haben dem Bergabenteuer in Österreichs Alpen schon lange entgegengefiebert.

- 1 Gipfelstürmer: Obermann/Puthz im 220 S der Mercedes-Benz IG
- 2 Publikumsliedling: Ferrari F40 von Carolin und Wolfgang Stegel
- 3 Einer von vieren: 300 SL Roadster des Teams Reller Automobile
- 4 Rallye-Macher: Orga-Chef Dirk Johae, Sportleiter Joe Elsensohn
- 5 Nur 105 Mal gebaut: Alfa 2600 SZ von Zagato, Baujahr 1966
- 6 Tag der offenen Türen: Kids aus Partenen bestaunen den Gullwing
- 7 Aus erster Hand: 1953er Käfer Cabrio von Jürgen und Heike Nowak
- 8 Haubentaucher: Last-Minute-Check am Ponton-Mercedes





Ergebnisse	
26. Silvretta Classic Rallye Montafon 4.-6. Juli 2024, Streckenlänge 579 km	
Gesamtwertung	
1. Patrik Skála / Jan Skála	Porsche 911 E-Targa, 1971
2. András Noszvai / Zoltan Vandulek	NSU 1000 C, 1971
3. Nicolaus Hirsch / Andrea Hirsch	Austin-Healey 100/4, 1955
Klasse 1 – bis Baujahr 1945	
1. Holger Hanle / Sabine Rommel	Ford Model A Pick-up, 1934
Klasse 2 – Baujahr 1946 bis 1965	
1. Nicolaus Hirsch / Andrea Hirsch	Austin-Healey 100/4, 1955
Klasse 3 – Baujahr 1966 bis 1981	
1. Patrik Skála / Jan Skála	Porsche 911 E-Targa, 1971
Klasse 4 – Baujahr 1982 bis 1993	
1. Kay Fischer / Roberto Stäblein	BMW 325i Cabrio, 1987
Klasse 5 – Baujahr 1994 bis 2003	
1. Ed Goedert / Benjamin Drescher	Mercedes-Benz SL 55 AMG, 2002
Alle Ergebnisse unter <a href="https://event.motorpresse.de">event.motorpresse.de</a>	



- 1 Zwölfender: Das Team Emil Frey röhrt im E-Type über die Pässe
- 2 Flotte Franzosen: Alpine A310 V6 und Talbot Matra Murena
- 3 Zügig unterwegs: Ford-Duo Petersen/Herrmann im Escort RS 2000
- 4 Gut aufgelegt: Streckensprecher Andreas Hoffmann Sinnhuber
- 5 Natur-Nähe: PS und echte Pferde entlang der Silvretta-Straße
- 6 Auf der Höhe: Fritz und Sophie Hogrefe im minzgrünen 300 SE
- 7 Ältestes Auto und schon öfter dabei: Vauxhall Special, Baujahr 1932
- 8 Sieger-Team: Patrik und Jan Skála mit Kränzen und Union-Chronos



einem Vauxhall Special, Baujahr 1932, mit dem Christin Schoch und Eckhard Giesemann die insgesamt 579 Rallye-Kilometer unter die dünnen Speichenräder nehmen.

Der Wagen, in dem „Motor Klassik“ mit- und auf der Hälfte der Strecke auch selbst fährt, ist mit „nur“ 68 Jahren deutlich jünger – und gehört zum Tross der Mercedes-Benz-IG, die „70 Jahre Großer Ponton“ feiert. Mit Limousine, Coupé und Cabrio präsentiert der Club auf und am Rand der Rallye alle Varianten des S-Klasse-Urahns, der seinerzeit den Aufbruch des Stuttgarter Herstellers in die konstruktive und stilistische Moderne markierte.

### Knifflige Wertungsprüfungen

Petrus meint es gut mit den Oldtimerfahrern. Der Regen des Vorabends ist abgezogen. Jetzt fährt, wer kann, offen die Pässe hoch, lässt den Geruch frisch gemähter Bergwiesen ins Auto wehen und genießt neben dem Motorsound das Bimmeln der Kuhglocken. Dafür, dass es nicht allzu beschaulich wird, hat Sportleiter Joe Elsensohn gesorgt. Neben einem eng getakteten Zeitplan hält er die Teams mit insgesamt 25 offiziellen und geheimen Wertungsprüfungen in Atem, von denen es einige so richtig in sich haben – vor allem die verschachtelten, bei denen sich innerhalb einer Distanz mehrere Zeitmessungen überlagern. Zwischendurch immer wieder: Landschaftsgenuss, Begegnungen mit Land und Leuten und spektakuläre Bergpanoramen.

Zu den Höhepunkten der Rallye gehört die vor 70 Jahren eröffnete Silvretta-Hochalpenstraße, die sich hinter Partenen mit 32 Kehren rauf zur 2037 Meter hohen Biehlhöhe windet. Die Teilnehmer fahren sie heuer gleich zweimal: Einmal erfolgt der Aufstieg vom Montafon her, anderentags

geht es von der gegenüberliegenden Seite durchs Paznauntal über Ischgl und Galtür auf die Passhöhe hinauf, beides eine Herausforderung für Mensch und Maschine. Bergan gilt es, die Kühlwassertemperatur im Auge zu behalten, talwärts die Bremsen zu schonen. Auch am Hahntenn-, Furka- und Faschinajoch sowie am Flexenpass mit seinen in den Hang gefrästen Tunnelgalerien sind die mobilen Veteranen und ihre Piloten gleichermaßen gefordert.

Entspannung ist am Ende der kurzweiligen Rallyetage angesagt, ob beim Hüttenabend auf der „Nova Stoba“, beim urigen Därfllifest in Gaschurn oder bei der glanzvollen Abschlussgala auf der Kapellalpe hoch über Schruns, wo das Wetter zum Aperitif auf der Freiterrasse noch einmal alle sonnigen Register zieht, bevor sich während der Siegerehrung ein dichter Nebelvorhang um die Gipfel legt.

### „Dabeisein ist alles“

Patrik und Jan Skála, die mit ihrem 1971er Porsche 911 Targa aus Tschechien angereist sind, fahren am nächsten Morgen als strahlende Sieger nach Hause, im Gepäck Ehrenkränze, Pokale und den Hauptpreis, zwei limitierte Chronographen aus der Uhrenmanufaktur Union Glashütte. In der Mannschaftswertung siegt Team „Fanta 5“, das mit fünf illustren Oldies, vom 1965er Austin-Healey bis zum Golf I GTI, dabei war.

Dabei sein: Das ist, was für das Gros der Teilnehmer am meisten zählt. Der Kampf um Punkte und Bestzeiten weckt zwar den sportlichen Ehrgeiz, doch für eine verpatzte Prüfung entschädigen traumhafte Ausblicke, anspruchsvolle Strecken und der Plausch mit Gleichgesinnten. Oldtimerfahren macht eben glücklich. Nicht nur am Gipfel, aber dort vielleicht besonders. ■

### AUS DEM COCKPIT

## Große Klasse

**ES WAR EIN** kleiner, aber feiner Farbtupfer im Starterfeld: der Auftritt der BMW E3-Collection. Drei Oberklasse-BMW, die sogenannte „Große Klasse“, fuhren in Rot, Weiß, Rot, quasi in den österreichischen Landesfarben. Zum einen der malagarote BMW 3.0 S, Baujahr 1972, aus der Serie 2 mit 180 PS, dann ein weißer 2800 aus der Serie 1, Baujahr 1969, mit 170 PS und schließlich der luxuriöse 3.3 Li, eine 200 PS starke Serie-3-Limousine von 1976. Pilotiert wurde der Dreiliter vom Eigner der E3-Collection, dem Frankfurter Rechtsanwalt Christian Zschocke, und von auto motor und sport-Redakteur Carl Nowak. Im 2800er fuhren Frank Klaas, Geely-Europa-Pressechef, und Ex-auto motor und sport-Chefredakteur Bernd Ostmann.

Das Luxusmodell, den 3,3-Liter mit dem langen Radstand, pilotierte standesgemäß der Bürgermeister von Gaschurn-Partenen. Unterstützt wurde Daniel Sandrell abwechselnd durch seinen siebenjährigen Sohn Anton und die Lokal-Journalistin Julia Böcken. Christian Zschocke sammelt den ersten großen BMW – aber nicht nur, er denkt ihn auch weiter. Und so gibt es neben seiner E3-Sammlung einige Sondermodelle, die Wundercar-Collection: ein Gruppe-1-Rennauto, ein Art-Car, ein E3 in Inkaorange und ein wunderschönes Cabrio (MKL, Februar 2024). Und die Wundercar-Collection wird erweitert, gerade entsteht ein neues E3-Projekt: ein Shooting Brake, den Paul Bracq, der ehemalige BMW-Designer, gezeichnet hat. *bo*



Die BMW der E3-Collection setzten bei der Silvretta Classic interessante Farbtupfer



Das atemberaubende Alpenpanorama lockt seit 26 Jahren die Teams zur Silvretta Classic



# Wertvorstellung

Ein Volumenmodell zu kaufen muss nicht unbedingt eine schlechte Entscheidung sein. Fahrspaß gibt es trotzdem, Ersatzteile sind leichter zu finden und nicht zuletzt sind die Preise spürbar günstiger – wie Peugeot 404, Kadett C Coupé und Porsche 911 SC zeigen.

TEXT Klaus Finkenburg // FOTOS Archiv

**D**er Peugeot 404 stellt das französische Pendant zur Mercedes-Heckflosse W 110 dar, und er genießt ähnlich diesem den Ruf einer gewissen Unzerstörbarkeit. Frank Wilke vom Marktbeobachter Classic-Analytics in Bochum: „Der 404 repräsentiert bestens die französische Art der gepflegten Fortbewegung: Komfortabel gefedert, dazu ein leiser, laufruhiger, allerdings nicht sehr agiler Motor. Außerdem sagt man Peugeot eine etwas bessere Material- und Fertigungsqualität als anderen französischen Herstellern nach.“

Peugeots Flosse war ein echtes Massenmodell: Insgesamt entstanden fast 2,9 Millionen Exemplare, also fast viermal so viel wie von der Mercedes-W-110-Baureihe. Die allermeisten verkauften 404 waren viertürige Limousinen, außerdem entstanden zusammen etwa 400 000 Stück der Kombi-Versionen Break, Familiale (mit dritter Sitzreihe) und der Handwerker Ausführung Commerciale sowie ein besonders rustikaler Pickup. Die heute begehrtesten 404-Varianten sind das Cabriolet und das Coupé, von denen lediglich etwas über 10 000 respektive knapp 7000 Stück gebaut wurden.

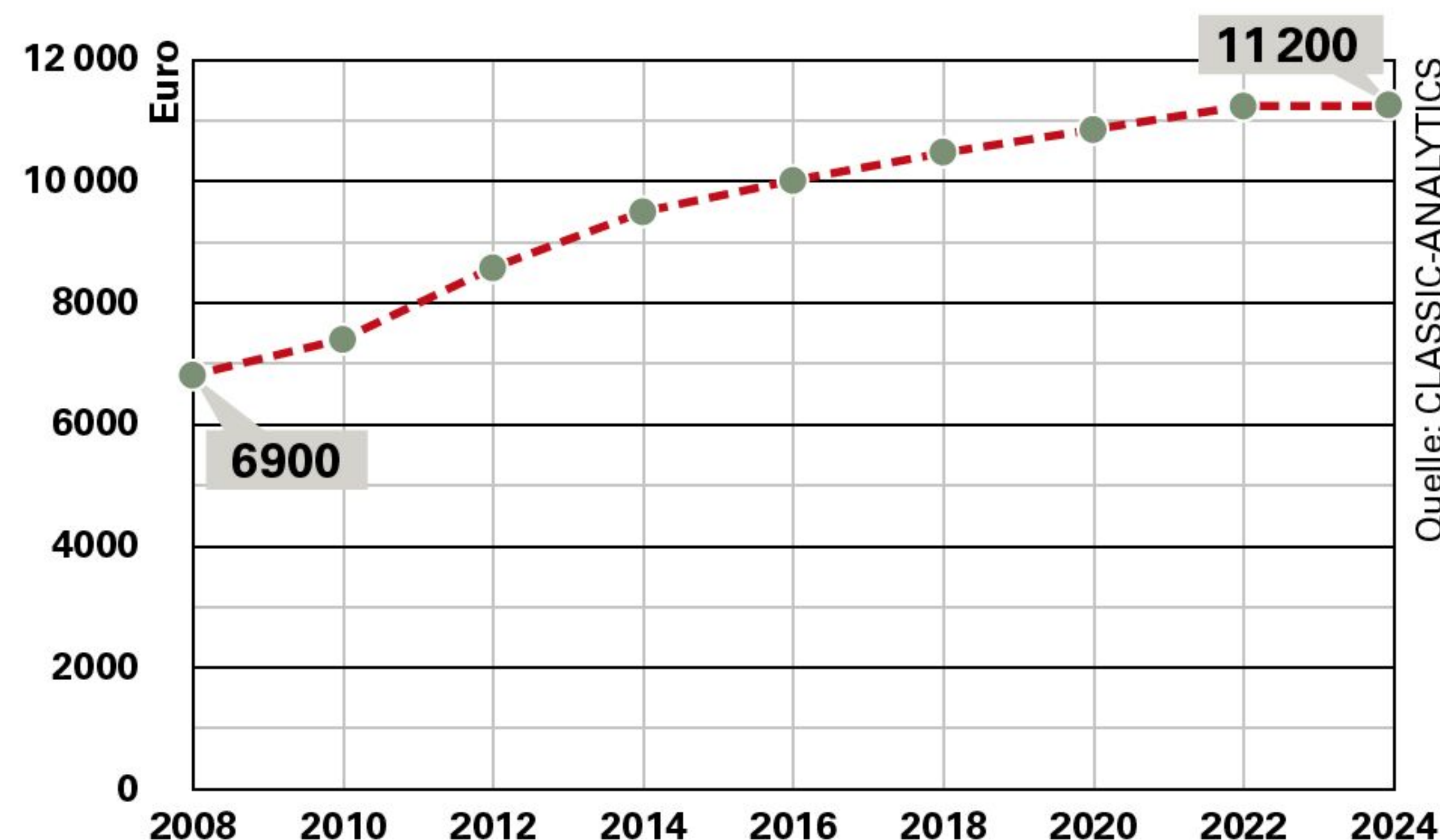
Am wenigsten spektakulär sind viertürige Limousinen mit Vergasermotor – aber auch am leichtesten zu finden und vom Preisniveau her am günstigsten. Frank Wilke: „Das Angebot an Fahrzeugen ist, insbesondere im Heimatland, recht hoch und die Teileversorgung im mechanischen Bereich ordentlich.“ In den letzten 20 Jahren legten 404 nur noch langsam im Wert zu, in den letzten zehn Jahren praktisch gar nicht mehr. Alltagstaugliche Fahrzeuge mit etwas Optimierungsbedarf lassen sich noch immer unter 10 000 Euro finden.

Hier ist allerdings Vorsicht geboten. Standard-404 lohnen einen größeren finanziellen und Arbeitsaufwand nicht, Käufer sind daher gut beraten, auf einen guten



PEUGEOT 404

## *In den letzten Jahren nur moderate Wertsteigerungen*



**Eckdaten:** R4-Motor, OHV, 1618 cm<sup>3</sup>, 76 PS, 1090 kg, 160 km/h, 1960 bis 1975

**Preis:** 11 200 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Kultige 60er-Jahre-Limousine mit nüchternem Design, die viel echtes französisches Flair ausstrahlt. Zuverlässige, robuste Technik, gutmütiges Fahrverhalten, gutes Platzangebot.



Blechzustand zu achten. „Exemplare mit deutlichen Karoserieschäden sollte man aufgrund des vergleichsweise niedrigen Marktwertes nur kaufen, wenn man selbst mit dem Schweißgerät umgehen kann“, warnt Wilke. Und prognostiziert: „Große Preissprünge sind auch langfristig beim 404 nicht zu erwarten.“

## Kadett C Coupé 1.2 S

Auch der Kadett C war ein absoluter Bestseller, Opel verkaufte mehr als 1,7 Millionen Stück, wobei vom Coupé, vom exotischen Aero mit dem Targa-Dach einmal abgesehen, am wenigsten Exemplare gebaut wurde. Dennoch: Fast jeder zehnte Kadett C war ein Coupé, mit knapp 127 000 Stück wurden die meisten davon von dem 1,2-Liter-OHV-Motor mit 60 PS angetrieben.

Frank Wilke von Classic-Analytics: „Motor vorn, Antrieb hinten – für viele Opel-Fans ist dieser Kadett das letzte echte Opel-Kompakt-Coupé.“ Viele Kadett wurden im Laufe der Jahre daher Tuning-Maßnahmen unterzogen, mit dem Ziel, möglichst nah an das Top-Modell GT/E heranzukommen – oder darüber hinaus. Frank Wilke: „Grundsätzlich gilt alles als wertsteigernd, was die Fahrleistungen nach oben treibt. Es muss allerdings handwerklich sauber gemacht sein. Unförmige Plastikverkleidungen aus den 80er-/90er-Jahren will heute niemand mehr haben.“ Mittlerweile genießen aber auch serienmäßige Kadett mit den kleineren Motorisierungen eine hohe Wertschätzung, was sich im kontinuierlichen Preisanstieg der letzten Jahre zeigt.

## Porsche 911 SC

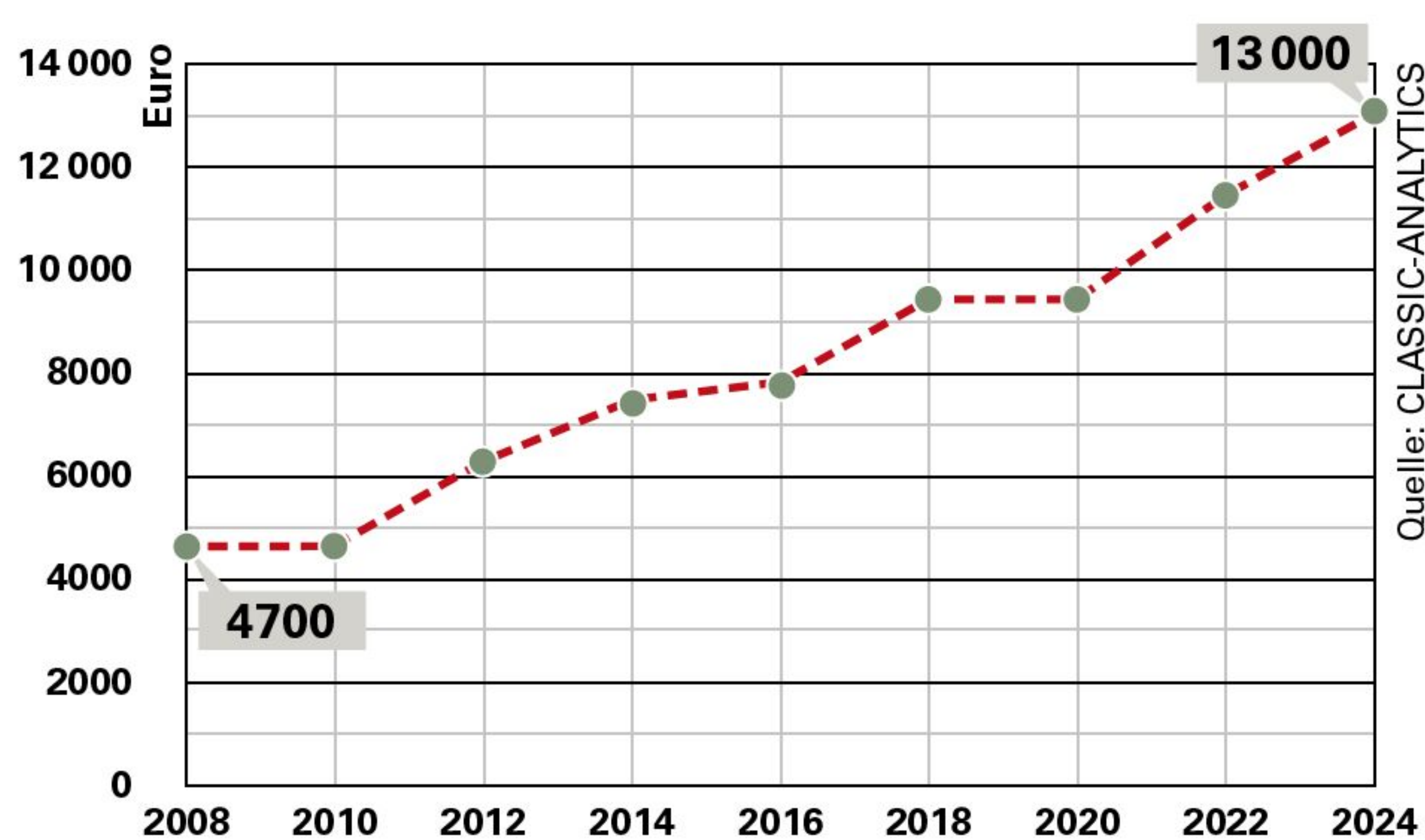
Zwischen den spektakulären Turbos und Carrera-Modellen wirkt ein „normaler“ 911 SC beinahe etwas unscheinbar. „Wer sich heute einen 911 zulegt“, sagt Frank Wilke, „will sich meistens eher an der klassischen, schlanken 911-Linie erfreuen. Die reinen Fahrleistungen sind zwar immer noch ordentlich, rufen aber heutzutage keine Begeisterungstürme mehr hervor.“

Grundsätzlich spricht viel für ein G-Modell. Frank Wilke: „Die Ersatzteilsituation ist sehr gut, Porsche lässt sich die ständige Verfügbarkeit aber auch fürstlich bezahlen.“ Zwar gab es beim SC immer mal Preiseinbrüche, aber, so Wilke: „Insgesamt hat sich der Wert des 911 SC stetig nach oben entwickelt. Gesuchte Extras wie Schiebedach, Klimaanlage und getönte Scheiben können den Wert, insbesondere in Kombination, noch weiter hochtreiben.“



OPEL KADETT C COUPÉ 1.2 S

### Fahrzeuge im Serienzustand zunehmend gefragt

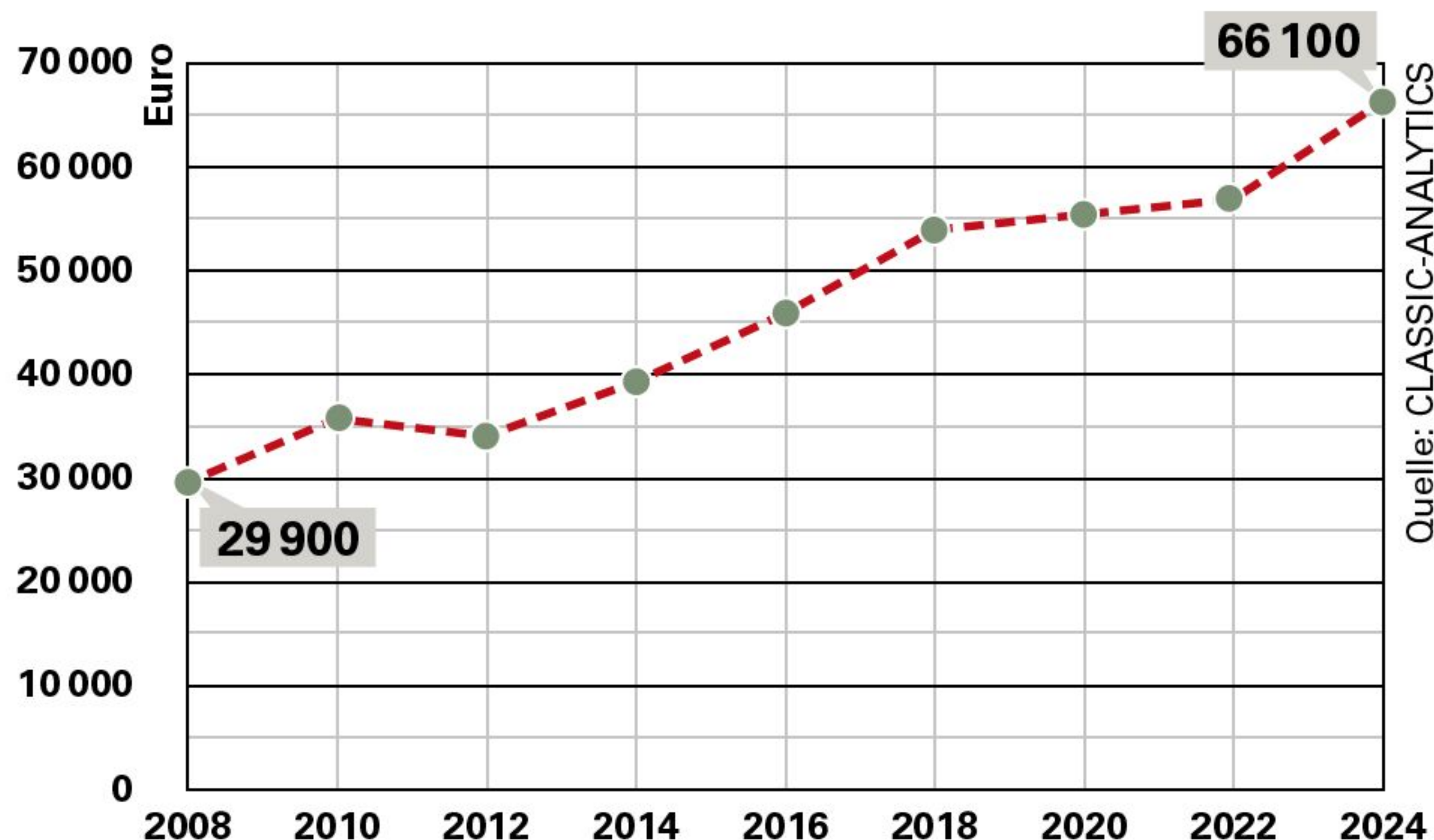


**Eckdaten:** R4-Motor, OHV, 1196 cm<sup>3</sup>, 60 PS, 835 kg, 146 km/h, 1973 bis 1979  
**Preis:** 13 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Zuverlässiges Arbeitstier von Opel in schickem Sportler-Outfit. Gutes Heckantriebs-Fahrwerk, äußerst zuverlässige Technik, sparsamer OHV-Motor, ausreichende Fahrleistungen.



PORSCHE 911 SC

### Von kleineren Einbrüchen abgesehen geht es bergauf



**Eckdaten:** B6-Motor, OHC, 2993 cm<sup>3</sup>, 204 PS, 1180 kg, 235 km/h, 1980 bis 1983  
**Preis:** 66 100 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Das G-Modell, die moderat renovierte Form des Ur-911, ist ein absoluter Klassiker, und der noch recht zivile und absolut alltagstaugliche SC stellt tatsächlich so etwas wie die Lösung der Vernunft dar.



# 21. Sachsen Classic

von Zwickau nach  
Leipzig



2024  
SACHSEN CLASSIC



Danke unseren Sponsoren und Partnern





**MotorKlassik**

# Markt

Fahrzeugangebote ♦ Auktionen ♦ Oldtimer-/Youngtimer-Preise ♦ Werkzeuge ♦ Werkstätten  
Ersatzteile ♦ Renn- und Rallye-Fahrzeuge ♦ Veranstaltungen ♦ Automobilia ♦ Reisen



## AUKTIONEN & PREISE

Bei den Pebble-Beach-Versteigerungen wirkte Promi-Historie als Preistreiber. Ein Porsche 928, der mehr als eine Million bringen sollte, scheiterte jedoch.



## FAHRZEUGE

Dieser Triumph TR4 von 1961 ist mit frischem TÜV startklar zur Herbstausfahrt: Classic Line in Kirchheim/Neckar bietet den Roadster im Topzustand an.



## WERKSTÄTTEN & ZUBEHÖR

Tandler fertigt mit modernsten Methoden Verzahnungsteile ab Stückzahl „1“ in Made-in-Germany-Qualität. Spezialität der Firma sind Kegelradsätze.



## VERANSTALTUNGEN & REISEN

Unterwegs im Land der Entschleunigung: Fahrkultur im Wellness- und Genusshotel Köhlers Forsthaus in Aurich, dem ersten ostfriesischen Oldtimerhotel.



# 1,31 Millionen für ein ungebautes Auto

Glücklose Ferrari und Bugatti-Supercars bei RM Sotheby's am Tegernsee.

TEXTE Martin Puthz

Fotos: RM Sotheby's



Mercedes-Benz SLR McLaren  
Stirling Moss von 2010, 3 436 250 Euro



Talbot-Lago T-26 by Jean Barou  
von 1949, 961 250 Euro



Ferrari 275 GTB/6C von 1966,  
2 536 250 Euro



Porsche 911 Turbo 3.6 von  
1993, 307 625 Euro



HWA EVO, noch nicht  
gebaut, 1 310 000 Euro

**E**in Auto, das es noch gar nicht gibt, hat bei RM Sotheby's am Tegernsee für eine Überraschung gesorgt: Nicht weniger als 1,31 Millionen Euro, 63 Prozent mehr als erwartet, war einem Bieter die Gewissheit wert, dereinst das erste von 100 Exemplaren des HWA EVO zu besitzen. Dahinter verbirgt sich eine Neuinterpretation des Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II, den der Affalterbacher Rennsportspezialist und DTM-Teilnehmer HWA bauen will. Angekündigt sind eine leichte Kohlefaser-Struktur und ein Dreiliter-Biturbo-V6 mit 500 PS, der für 300 km/h Spitze reichen soll.

Siebenstellig war auch der Erlös für einen Mercedes SLR McLaren Stirling Moss. Der Radikal-Roadster (650 PS, 354 km/h, 75 Exemplare) lag mit 3,44 Millionen auf Schätzwert-Niveau. Dahinter landeten mit 2,54 Mio. ein Ferrari 275 GTB/6C, Baujahr 1966, sowie ein RUF SCR von 2022, der für 1,15 Mio. Euro wegging. Vergleichsweise günstig kam ein Käufer an einen Porsche Carrera GT von 2006, der 11,6 Prozent unter dem Estimate für eine Million zugeschlagen wurde. Unverkauft blieben zwei Bugatti-Supercars, ein Veyron 16.4 „Soleil de Nuit“ und ein Chiron „110 Ans Bugatti“. Bei beiden lagen die Höchstgebote jeweils mehrere Hunderttausend Euro unter den Schätzpreisen.

## Porsche wieder eine sichere Bank

Ferrari liefen nur mittelmäßig, lediglich drei von sechs konnten vermittelt werden. Porsche performten besser. Von ebenfalls sechsen blieb nur einer stehen: Mehr als 240 000 Euro war der auf mindestens 300 000 Euro geschätzte '92er Carrera RS niemandem wert. Ein neues Zuhause fanden ein Talbot-Lago T-26 und ein Aston Martin DB Volante mit kurzem Radstand, obwohl die Höchstgebote ein Drittel unter den Schätzwerten lagen. 20 Prozent darüber und damit sehr gut schnitt ein BMW 503 Cabriolet der ersten Serie ab. [www.rmsothebys.com](http://www.rmsothebys.com)

## RM SOTHEYBY'S

### *Gut Kaltenbrunn, Tegernsee (D), 27. Juli*

Aston Martin DB Short Chassis Volante, 1965	815 000 Euro
BMW 503 Cabriolet, 1957	421 250 Euro
Dino 246 GTS, 1973	342 500 Euro
Ferrari 430 Scuderia, 2008	218 500 Euro
Ferrari 458 Speciale, 2014	443 750 Euro
Lamborghini Diablo, 1994	263 750 Euro
Mercedes-Benz SLR McLaren, 2004	291 875 Euro
Mercedes-Benz CLK 63 AMB Black Series, 2009	172 500 Euro
Mercedes-Benz Maybach G 650 Landaulet, 2018	668 750 Euro
Porsche 356 A 166 Coupé, 1959	147 200 Euro
Porsche 911 Speedster, 1989	166 750 Euro
Porsche Carrera GT, 2006	1 000 625 Euro
Porsche 935 (Basis GT2 RS), 2019	1 130 000 Euro
RUF SCR, 2022	1 152 500 Euro

Preise inkl. Aufgeld, Zustandsnoten nicht ermittelt

### NOT SOLD (Höchstgebot mit theoretischem Aufgeld)



Alfa Romeo 6C 2500 von  
1949, 498 800 Euro



Aston Martin Ulster von  
1934, 1 070 000 Euro

Weitere Auktionsinfos unter [www.motor-klassik.de/auktionen](http://www.motor-klassik.de/auktionen)



## Auktionstermine

### 7. SEPTEMBER 2024

Bonhams-Auktion, Goodwood (UK)  
bonhams.com

### 13. SEPTEMBER 2024

Bonhams-Auktion, Beaulieu (UK)  
bonhams.com

### 14. SEPTEMBER 2024

Historics-Auktion, Ascot (UK)  
historics.co.uk

### 14. SEPTEMBER 2024

Barons-Auktion, Marchwood (UK)  
barons-auctions.com

### 28. SEPTEMBER 2024

Classicbid-Auktion, Grolsheim (D)  
classicbid.de

### 4. OKTOBER 2024

Bonhams-Auktion, Newport (USA)  
bonhams.com

### 5. OKTOBER 2024

Aguttes-Auktion, Brüssel (B)  
aguttes.com

### 6. OKTOBER 2024

Bonhams-Auktion, Knokke-Heist (B)  
bonhams.com

### 9.-10. OKTOBER 2024

RM-Sotheby's-Aukt., Hershey (USA)  
rmsothebys.com

### 27. OKTOBER 2024

Artcurial-Auktion, Paris (F)  
artcurial.com

## BONHAMS-AUKTION IN CARMEL (USA)

### Tom Pettys Mustang wird zum teuren „Heartbreaker“

Promi-Vorbesitz wirkt oft als Preistreiber, so auch bei der jüngsten Auktion von Bonhams in den USA. Ein 65er Ford Mustang Cabrio, das Sänger Tom Petty von den „Heartbreakers“ († 2017) gehört hatte, brachte mit 203 749 Euro mehr als das Sechsfache seines (allerdings auch viel zu niedrig angesetzten) Schätzwerts. Weniger gut lief es für einen Porsche 928, den Tom Cruise 1983 in der Krimi-Komödie „Risky Business“ gefahren hatte. 2021 war er bei Barrett Jackson für die Rekordsumme von 1,68 Mio. Euro versteigert worden; diesmal blieb er stehen, da niemand mehr als eine Million zahlen wollte.

Bei den 25 teuersten Autos verhandelten hartleibige Einlieferer die Bilanz. Mehr als die Hälfte scheiterte an zu geringen Höchstgebieten, darunter ein BMW 507 und ein Maserati 5000 GT von Allemano. Gefragt waren amerikanische Power-Klassiker, die im Rahmen der „Golden State Muscle Car Collection“ zahlreich und ausnahmslos ohne Mindestpreis im Angebot waren. Im Schnitt erreichten sie 87 Prozent ihres mittleren Schätzwerts. Am deutlichsten darüber lag mit plus 65 Prozent ein Dodge Super Bee Hardtop von 1970, der für 75 387 Euro wegging.

Über Schnäppchen freuten sich die Käufer eines 1967er Lotus Elan S3 (16 248 Euro) und eines Aston Martin DBS von 1969 (26 403 Euro). Teuerster Oldtimer war ein Ferrari 250 GT/Lusso Berlinetta von 1964, der für 1,16 Mio. Euro, gleichwohl 20 Prozent unter Estimate, zugeschlagen wurde. [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com)



Ford Mustang Convertible, 1965, 203 749 Euro



DeLorean DMC-12 von 1982, 71 289 Euro



Mercedes 500 SL AMG, 1983, 132 437 Euro

Fotos: Bonhams

## HISTORICS-AUKTION IN DATCHET (UK)

### Britische Raritäten und Linkslenker-Okkasioneen im Schatten von Windsor Castle



Alvis TD 21 Saloon von 1961, 27 066 Euro



Ferrari 308 GTS (US-Version) von 1979, 40 741 Euro



Chevrolet Apache von 1959, 48 890 Euro



Bentley Eight (Erstauslieferung Japan) von 1990, 14 939 Euro

Fotos: Historics

Bieter vom europäischen Festland kehren ihnen seit dem Brexit zwar den Rücken, doch auch nach dem Wegfall der Zollunion bleiben englische Auktionen ein reizvolles Terrain für Schnäppchenjäger. Bei der Summer Serenade von Historics Ende Juli nahe Schloss Windsor lohnte es sich vor allem, die „No-Reserve“-Offerten in den Blick zu nehmen, also Angebote ohne Mindestpreis. 27 16 Euro reichten für einen 1966er Austin Princess 1100

Vanden Plas in gutem Originalzustand mit 67 000 Meilen Laufleistung und intakter Hydrolastic-Federung. Keine 15 000 Euro musste man für einen prächtigen Bentley Eight investieren, den der japanische Erstbesitzer 1990 mit Linkslenkung bestellt hatte. Sie führt auf der Insel meist zu Preisabschlägen. Das erklärt auch die günstigen 40 741 Euro, für die ein 1979 in die USA gelieferter Ferrari 308 GTS zugeschlagen wurde.

Von einem 911 für 10 185 Euro kann man hierzulande nur träumen. Bei Historics gab es dafür einen 996 Carrera mit 131 746 Meilen auf dem Zähler, leider rechtsgesteuert.

Auch anglophile Raritätenfans kamen auf ihre Kosten. Für 27 066 Euro konnten sie einen Alvis TD 21 mit nach Hause nehmen. Ein AC Aceca, für den der Einlieferer 133 000 bis 164 000 Euro erwartet hatte, fand allerdings keinen Käufer. [www.historics.co.uk](http://www.historics.co.uk)



# Ballacks Ferrari bringt 15,5 Millionen

250 GT California Spyder von Ex-Fußballer überstrahlt die Pebble-Beach-Auktionen.



Ferrari 250 GT  
SWB California  
Spider by Scaglietti  
von 1960,  
15463632 Euro

Fotos: RM Sotheby's



Rolls-Royce Silver Ghost von  
1911, 253874 Euro



Jaguar XJR-15 von 1991,  
822370 Euro



Delahaye 178 Cabrio (Cha-  
pron) v. 1949, 318702 Euro



Alfa Romeo 8C 2300 Lungo  
Spider, 1934, 3694770 Euro

Bei den Pebble-Beach-Auktionen im Rahmen der Monterey Car Week war ein Ferrari 250 GT SWB California Spider das teuerste Auto. Der Zwölfzylinder-Sportwagen, der seit 2008 dem ehemaligen deutschen Fußball-Nationalspieler Michael Ballack gehörte, wurde bei RM Sotheby's für 15,5 Millionen Euro versteigert. Ebenfalls achtestellig notierte ein 410 Sport Spider, mit dem Carroll Shelby 1956 das Road Race von Palm Springs gewonnen hatte; er brachte 11,77 Millionen. Teuerster jemals bei einer Auktion verkaufter F50 wurde ein 1995 gebautes Exemplar, das für 4,99 Millionen Euro einen neuen Besitzer fand.

Einige der 200 Autos konnten deutlich über den Schätzpreisen verkauft werden, darunter ein BMW 600 von 1959, der mit 67 023 Euro fast doppelt so viel brachte wie erwartet. Auch ein Lamborghini LM 002 lag mit 639 899 Euro 75 Prozent über seinem Estimate.

## Günstige Gelegenheiten bei wenig bekannten Exoten

Vergleichsweise günstig kamen Bieter an in Amerika wenig bekannte Exoten wie ein seltenes Facel Vega FV2 Cabrio von 1957 (213 937 Euro) oder einen 1959 von Zagato karossierten Lancia Appia GTE, der 86 593 Euro brachte, 50 Prozent weniger als erhofft. Auch ein Mercedes Adenauer Cabrio von 1952 war mit 137 531 Euro angesichts seines Concours-Zustands nicht überbezahlt.

26 Autos konnten nicht verkauft werden, obwohl die Höchstgebote zum Teil nahe an die Estimates herankamen. Zu ihnen gehörten mit 625 TRC Spider und 365 GTS auch zwei im Millionenbereich angesiedelte Ferrari. Ein 73er Porsche Carrera RS 2.7 in der gefragten Leichtbau-Version blieb ebenfalls stehen, weil die geforderten 910 000 bis 1,3 Millionen niemand zahlen wollte und die Höchstgebote über 850 000 Euro nicht hinauskamen. [www.rmsothebys.com](http://www.rmsothebys.com)

## RM SOTHEY'S

### Monterey (USA), 15. bis 18. August

Allard K2 Roadster, 1951	71 085 Euro
BMW 600, 1959	67 023 Euro
Fiat 600 Jolly by Ghia, 1958	91 395 Euro
Delage D8 S Roadster by Pourtout, 1932	2 996 617 Euro
Facel Vega HK500, 1960	91 395 Euro
Ferrari 250 GT LWB California Spider, 1959	5 091 067 Euro
Ferrari F50, 1995	4 991 339 Euro
Hispano-Suiza J12 by Fernandez et Darrin, 1936	692 713 Euro
Lamborghini Miura S, 1969	1 719 995 Euro
Mercedes 300 SL Roadster, 1957	2 622 607 Euro
Mercedes 190 E 2.5-16 Evolution II, 1990	298 755 Euro
Porsche 911 Carrera RS 3.0, 1974	2 148 860 Euro
Saleen S7 Competition Package, 2003	642 845 Euro
Shelby 427 S/C Cobra, 1966	2 747 277 Euro

Preise inkl. Aufgeld, Zustandsnoten nicht ermittelt

### NOT SOLD (Höchstgebot mit theoretischem Aufgeld)



Pegaso Z-102 by Saoutchik  
von 1954, 464 435 Euro



Isdera Imperator 108i von  
1991, 515 373 Euro

Weitere Auktionsinfos unter [www.motor-klassik.de/auktionen](http://www.motor-klassik.de/auktionen)



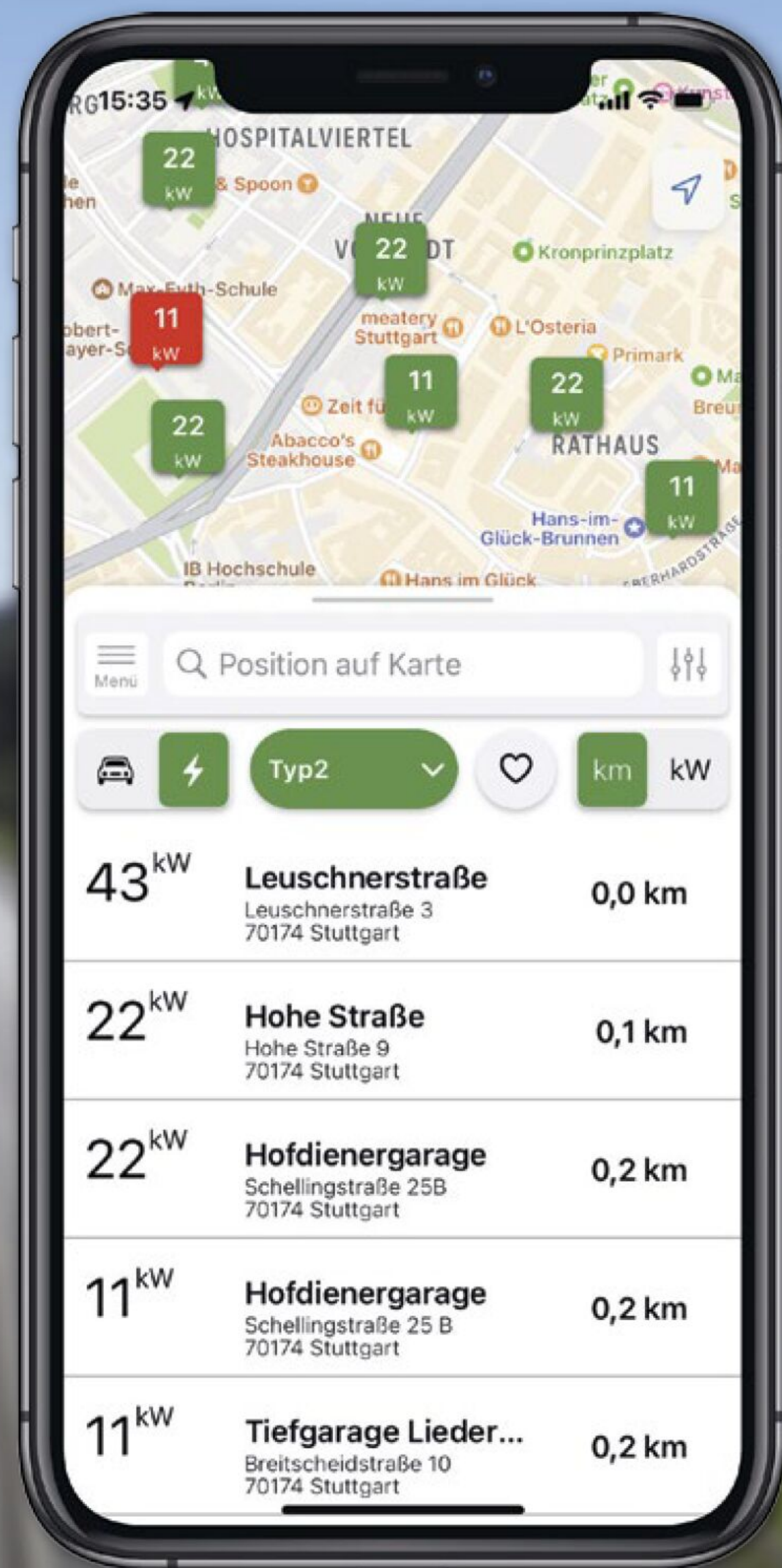
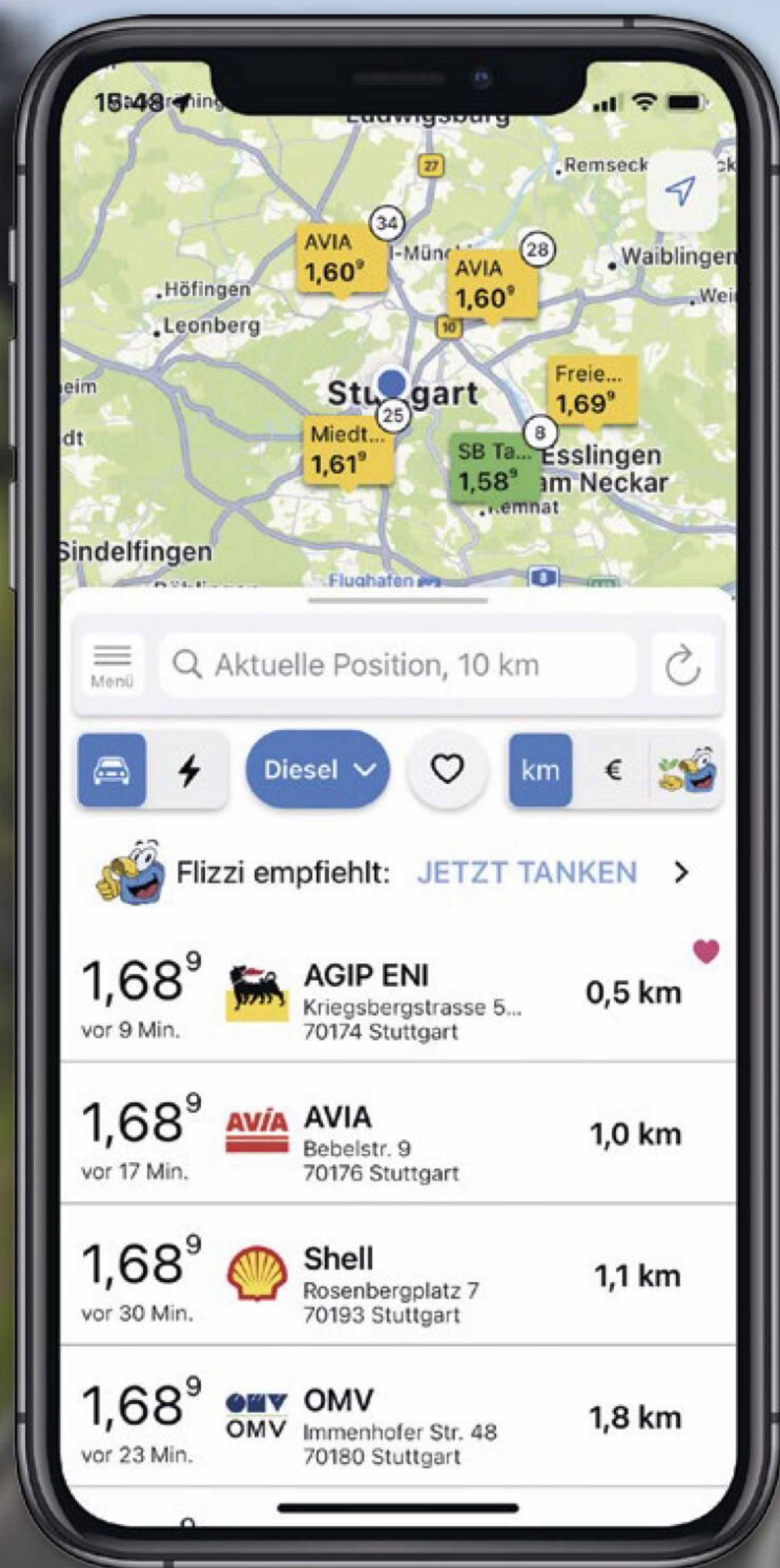


# mehr-tanken

und clever sparen

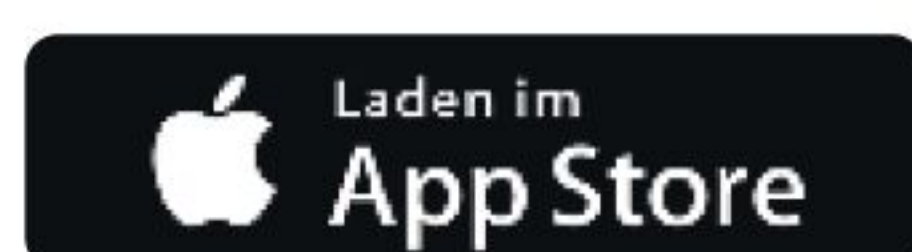
- + Aktuelle Spritpreise
- + Günstigste Tankstelle finden
- + Tanken entlang einer Route

## mehr-tanken



## mehr-laden

- + Optimale Ladesäule finden
- + Kosten für deine Ladung berechnen
- + Ladestopps entlang einer Route planen



Jetzt die **mehr-tanken App**  
herunterladen und sparen

powered by





# 2200 aktuelle Klassiker-Preise

■ Jeden Monat veröffentlichen wir eine aktuelle Preisübersicht, die wir zusammen mit unserem langjährigen Partner Classic-Analytics (www.classic-analytics.de) erstellt haben. Veränderungen, die sich von Heft zu Heft ergeben, werden stets hervorgehoben, um Marktbewegungen sofort erkennen zu können. Die Basis sind Angaben von Händlern, Auktionsergebnisse, Privatverkäufe und Auskünfte der Markenclubs. Die Preise sind nur Richtwerte und orientieren sich am gewerblichen Markt. Fahrzeuge im Zustand „mäßig“ weisen optische und technische

Mängel auf, stellen aber eine gute Restaurierungsbasis dar, sind oft noch fahrbereit und heben sich klar vom Teileträger ab. Der Zustand „gepflegt“ entspricht – auf moderne Autos bezogen – einem etwa drei Jahre alten, gepflegten, gut gewarteten Wagen mit voll funktionsfähiger Technik und bildet nicht den maximal erzielbaren Preis ab.  
**Wichtig: Es handelt sich um Durchschnittspreise. Klassiker mit niedriger Laufleistung in neuwertigem Originalzustand oder toprestaurierte Autos können den „Gepflegt“-Preis weit überschreiten.**

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Abarth			
● 1000TC Stradale	61–70	59*	23*
● 595 SS	64–70	56	21
● 695 SS	64–70	57	21
AC			
● ACE	53–63	270	138
● ACE Bristol	56–63	333	149
● Cobra 289 Mk 2	63–65	1265	747
● Cobra 427 Mk 3	65–67	1322	770
● 428 Frua Coupé	66–73	167	65
● 428 Frua Cabrio	66–73	212	105
Adler			
● Favorit Limousine	29–34	27	8.6
● Trumpf Junior Limousine	36–41	25	7.9
● Trumpf Junior Cabrio	36–41	31	9.1
● Trumpf 1.7 Limousine	36–38	25	7
● Trumpf 1.7 Cabrio	36–38	43	12
Alfa Romeo			
● 6C 1500 S Roadster	28–29	1207	529
● 6C 1750 GS Roadster Zag.	29–32	2760	1725
● 6C 1750 GT Coupé	29–32	1069	494
● 6C 2500 SS Coupé	39–45	816	333
● 6C 2500 SS PF Cabrio	46–51	483	218
● 1900 Berlina Super	54–59	39	13
● Giulietta Sprint	54–58	69	26
● Giulietta Sprint Veloce S1	56–58	166	57
● Giulietta Sprint Veloce S2	59–62	69	26
● Giulietta Berlina	59–63	20	5.5
● Giulietta SS	57–62	133	41
● Giulietta Spider	55–62	86	31
● Giulia 1600 Sprint	62–63	47	16
● Giulia 1300 Sprint	63–65	38	12
● Giulia 1600 SS	63–65	135	48
● Giulia Spider Veloce	64–65	74	28
● Giulietta Sprint Zagato	57–62	368	166
● 2000 Spider	58–61	90	31
● 2000 Sprint	59–62	46	17
● 2600 Berlina	62–68	32	10
● 2600 Sprint	62–66	64	20
● 2600 Spider	62–65	135	48
● Giulia TI	62–67	27	7.7
● Giulia 1300/1300TI	66–72	21	5.3
● Giulia Nuova Super 1300	74–78	19	5.1
● Giulia Super	65–71	33	8.9
● Giulia 1600 S	69–70	27	6.4
● Giulia Nuova Super 1600	74–78	21	5.8
● Giulia Sprint GT	63–66	51	16
● 1750 Berlina	67–72	20	5.2
● 2000 Berlina	71–77	21	5.6
● 1600 Spider (Duetto)	66–67	43	15
● Spider 1300 Junior (Fb)	69–74	23	7.5
● 1750 Spider Veloce	67–69	47	17
● 1750 Spider Veloce (Fb)	69–71	27	9.2
● 2000 Spider Veloce	71–82	25	8.1
● Spider 2.0 Gummilippe	83–89	20	5.5
● GT 1300 Junior (Kantenh.)	66–70	36	11

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Alfa Romeo			
● GT 1300 Junior	70–74	33	10
● Giulia GTA	65–65	307	135
● 1750 GT Veloce	67–69	42	13
● 2000 GT Veloce	71–77	43	13
● 1300 Junior Zagato	69–72	55	15
● Alfasud TI	73–77	14	3.5
● Alfasud Sprint Coupé	76–82	15	3.7
● Montreal	70–77	77	29
● Alfetta GTV 2000	76–79	17	4.5
● GTV 6	80–83	27	7.1
● Alfa 6	79–82	14	3.8
● Giulietta 1.6	77–85	11	1.8
Alpina			
● B6 2.8 (E21)	78–82	67	23
● B7 Turbo S	81–81	132	51
● C1 2.3	80–83	62	21
Alpine			
● A110 1300 VC	69–76	90	35
● A110 1300 G	67–71	105	44
● A110 1600 S	70–72	108	44
● A110 1600 SI	74–75	112	44
● A110 1600 SX	76–77	102	44
● A310 1600	71–76	38	10
● A310 V6	76–85	40	10
Aston Martin			
● 1.5 Litre International	29–32	230	90
● DB2	50–53	227	100
● DB2 Cabrio	50–53	368	138
● DB2/4	53–55	218	94
● DB2/4 Cabrio	54–54	333	161
● DB2/4 Mk 2	55–57	218	86
● DB2/4 Mk 2 Cabrio	55–57	322	155
● DB4	58–63	454	241
● DB4 Vantage	62–63	506	276
● DB4 Vantage Convertible	61–63	1104	713
● DB4 GT Touring	59–62	2530	1035
● DB5	63–65	713	345
● DB5 Vantage	63–65	782	391
● DB5 Convertible	63–65	1035	632
● DB6	65–69	292	102
● DB6 Vantage	65–69	316	112
● DB6 Volante	65–66	517	310
● DB6 Mk 2	69–70	276	97
● DBS	67–72	103	42
● DBS Vantage	67–72	138	44
● DBS V8	70–72	143	47
● V8 Coupé	73–79	101	33
● Lagonda	76–87	78	20
● V8 Vantage	77–89	181	61
Audi			
● Super 90	66–71	12	2.5
● 60	68–72	9.4	1.6
● 100 LS	69–71	16	2.9
● 100 CD 5E (Typ 43)	78–82	11	2.4
● 100 Coupé S	70–76	35	10
● Coupé GT	82–87	13	3
● Quattro	80–87	85	23
● Quattro 20V (G-Kat)	89–91	105	35
▲ 200 5T	79–82	20	4.3
● Sport Quattro	84–85	460	218

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Austin (Mini)			
● FX3 London Taxi	48–58	17	5.1
● Countryman (W)	60–67	24	6
● Cooper 998 Mk 1	64–67	33	7.9
● Cooper 998 Mk 2	67–70	29	7.1
● Cooper S 970	64–65	37	9.2
● Cooper S 1275	64–71	43	9.4
● Mini Moke	64–68	22	6.6
Austin-Healey			
● 100 BN1	52–55	64	28
● 100 BN2	55–56	67	29
● 100/6 BN4	56–57	48	18
● 100/6 BN6	57–59	51	19
● 3000 Mk 1 BN7	59–61	59	25
● 3000 Mk 1 BT7	59–61	54	22
● 3000 Mk 2 BN7	61–62	58	24
● 3000 Mk 2 BJ7	62–64	60	25
● 3000 Mk 3 BJ8	64–68	62	26
● Sprite Mk 1 (Frosch)	58–61	22	7.5
● Sprite Mk 2	61–62	15	4.8
● Sprite Mk 3	64–66	15	4.6
● Sprite Mk 4	66–72	15	4.6
Autobianchi			
● Bianchina	62–69	13	3.2
● Bianchina Coupé	57–62	17	3.9
● A112 Abarth	71–73	13	2.8
● A112 Junior	79–82	8.1	1.2
● A112 Elegant	77–82	7.9	1.2
AWE			
● Wartburg 311 Limousine	55–61	16	3.5
● Wartburg 311 Coupé	57–61	40	11
● Wartburg 311 Cabrio	56–60	51	17
● Wartburg 312 Limousine	65–66	17	3.7
● Wartburg 312 Kombi	65–67	21	7.5
● Wartburg 353 Limousine	66–69	10	3.1
● Wartburg 311 Camping	61–62	28	8.1
AWZ			
● P70 Limousine	55–59	10	2.1
● P70 Coupé	57–59	20	5.4
● P70 Kombi	56–59	13	3.9
Bentley			
● 3 Litre „Green Label“	24–25	220	120
● 4 1/2 Litre Supercharged	29–31	4500	4000
● 6 1/2 Litre Speed 6 Tourer	26–30	800	480
● 4 1/2 Litre Tourer	27–31	420	290
● 8 Litre Limousine	30–32	440	270
● 3 1/2 Litre Coupé	33–36	175	80
● 3 1/2 Litre Cabriolet	33–36	195	70
● 4 1/4 Cabriolet	36–39	224	k.N.
● Mk 6	46–52	49	18
● R-Type	52–55	53	18
● S1	55–59	60	19
● S1 Continental Coupé	55–59	575	333
● S2	59–62	59	18
● S2 Continental Coupé	59–62	356	218
● S3	62–65	66	19
● S3 Continental Coupé	62–65	155	56

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Bentley			
● T 1	65–77	30	6.8
● T 2	77–80	32	7.1
● Corniche Coupé	71–77	52	15
● Corniche Cabrio	71–77	68	27
● Corniche Coupé	77–80	54	16
● Corniche Cabrio	77–83	68	27
● Mulsanne Turbo	82–85	30	5.6
Bitter			
● Diplomat CD	73–80	77	32
● SC	80–85	36	11
Bizzarrini			
● 5300 GT Strada	65–68	1012	529
● 1900	67–69	379	172
BMW			
● 3/15 Roadster	29–31	29	12
● 326 Limousine	36–41	43	19
● 326 Cabriolet	36–41	103	41
● 327 Cabriolet	37–40	172	64
● 327/28 Cabriolet	38–40	218	84
● 328 Roadster	37–39	632	345
● 501 A/B	54–55	34	8.4
● 501/6	55–58	39	9.2
● 502–2.6-Liter	54–55	49	11
● 502–3.2-Liter	55–58	54	12
● 2.6 Luxus	58–61	46	11
● 2600	61–62	46	11
● 3.2 Liter	58–61	55	13
● 3200 S	61–64	57	15
● 503 Coupé	56–59	195	86
● 503 Cabriolet	56–59	333	149
● 507	56–59	2185	1610
● 3200 CS (Bertone)	62–65	101	48
● Isetta 250	55–62	24	7.8
● 600	57–59	33	10
● 700 Sport Coupé	60–63	20	5.6
● 700 CS	63–64	17	5.5
● 700 Cabrio	61–64	33	11
● 700 LS Coupé	64–65	13	4.5
● 1500	62–64	17	3.7
● 1800Ti	64–66	29	9.5
● 1800TiSa	64–65	103	44
● 2000	66–72	22	6.4
● 2000Ti	66–68	31	9.7
● 2000 CS	65–69	36	9.8
● 1502	75–77	19	4.8
● 1600-2	66–71	24	6.7
● 1600-2 Cabriolet	67–71	52	17
● 1600 touring	71–73	23	5.9
● 2002	68–76	31	9.1
● 2002 Cabriolet	71–71	58	21
● 2002 tii	71–74	47	14
● 2002 tii touring	73–74	40	13
● 2002 turbo	73–75	102	49
● 1600 GT (Glas GT)	67–68	73	31
● 2500	68–71	22	5.3
● 3.0 Si (D-Jet.)	71–76	39	9.4
● 3.3 L	74–76	38	8.7
● 2.5 CS	74–75	47	13
● 2800 CS	68–71	52	14
● 3.0 CSi	71–75	69	19
● M1	78–81	517	310

\* Preise in 1000 Euro; Erläuterungen der Zeichen: ▲ Der grüne Pfeil signalisiert im Vergleich zu den Werten in der vorigen Ausgabe einen Preisanstieg beim Zustand „gepflegt“ und/oder „mäßig.“ ▼ Der rote Pfeil steht für eine Preisverringering. ○ Der weiße Punkt bedeutet, dass sich die Werte seit der vorigen Ausgabe nicht geändert haben.



Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

BMW			
● 323i	77–82	27	6.7
● 323i Baur TC	78–82	31	7
● 528i (E12)	77–81	25	6.3
● M535i (E12)	79–81	59	16
● M5 (E28)	85–87	79	24
● 633 CSi (E24)	76–82	32	7.7
● 635 CSi (E24)	78–81	34	8.6
● M635 CSi Kat (E24)	86–89	75	21
● 733i (E23)	77–79	19	3.5
● 745i (E23)	80–82	28	4.6
Borgward			
● Isabella	54–58	22	6.1
● Isabella TS de Luxe	57–58	24	6.3
● Isabella Coupé	57–58	47	13
● 2.3 Liter (P 100)	60–61	43	14
Bristol			
● 404 Coupé	53–55	157	62
● 405	55–58	55	17
● 405 Drophead Coupé	55–58	155	61
● 406	58–62	44	15
● 407	62–63	54	17
● 408	63–65	54	17
● 411	69–72	64	20
Buick			
● Roadmaster Sedan	57–58	32	9.2
▲ Riviera Coupé	71–73	34	10
● GS 455	70–72	25	5.8
● Regal GNX	87–87	158	43
Cadillac			
● Series 62 Convertible	50–52	89	33
● Series 62 Sedan	53–56	40	10
● Coupe DeVille	57–57	45	13
● Sedan DeVille	57–57	38	11
● Eldorado Biarritz	57–57	138	50
● Series 62 Convertible	59–59	113	39
● DeVille Hardtop (4W)	59–59	41	13
● Series 62 Convertible	60–60	79	28
● Sedan DeVille	60–60	32	9.2
● Series 62 Convertible	61–62	49	14
● DeVille Hardtop	65–66	28	9.5
● DeVille Convertible	65–66	46	12
● Sedan DeVille	65–66	29	8.4
● Fleetwood Brougham	68–68	25	8.3
● Fleetwood Eldorado	71–73	24	8.6
● Allanté	87–93	16	4.5
Chevrolet			
● Corvette Roadster	53–55	276	103
● Corvette Roadster	55–55	138	48
● Corvette Convertible	56–57	97	34
● Corvette Convertible	58–58	98	33
● Corvette Convertible	59–60	98	33
● Corvette Convertible	61–61	98	33
● Corvette (Split Window)	63–63	138	46
● Corvette Sting Ray	63–66	91	26
● Corvette Sting Ray	67–67	90	27
● Corvette (T-Top)	68–72	44	14
● Corvette Convertible	68–72	50	19
● Corvette Convertible	73–73	36	11
● Chevelle SS	68–72	54	19
● Camaro Coupé	67–69	40	9.8
● Camaro Convertible	67–69	44	13
● Camaro V8	70–81	20	6.3
● Camaro V8	82–92	17	4.4
● Camaro IROC-Z	86–90	19	4
● Bel Air Convertible	56–56	95	26
● Bel Air Sedan	55–55	32	9.4
● Impala Convertible	62–63	41	11
● Fleetmaster Convertible	46–48	42	15
● Caprice Custom	69–76	20	4.6
● Fleetline (Serie 2100)	49–51	25	8.1

Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

Citroën			
● 7C	36–40	27	9
● 11 BL	36–40	28	9
● 11 B Berline	36–40	28	9.1
● 11 B Koffer	53–55	22	6.6
● 11 B Commerciale	54–57	25	6.9
● 15-Six G	38–47	38	13
● 15-Six D	47–54	34	8.3
● 2CV	67–69	16	4.1
● 2CV6	69–76	15	3.9
● 2CV Sahara 4x4	58–61	92	34
● 2CV Charleston	82–90	16	4.4
● Dyane 6	68–69	9.4	1.7
● Ami 6	60–63	15	4.3
● DS 19	55–61	38	10
● DS 20	68–71	29	7.5
● DS 21	65–68	33	8.5
● DS 23	72–75	36	9.2
● DS 23 injection	72–75	35	9.2
● DS 19 Pallas	64–65	34	8.6
● DS 23 Pallas	72–75	40	10
● DS 23 Pallas injection	72–75	38	9.7
● ID 19	57–64	36	9.2
● D Special	69–72	24	7.1
● D Super 5	72–74	28	7.8
● GS Club	70–77	9.5	1.5
● SM	70–72	56	16
● CX Prestige	75–77	21	4.6
● CX 25 GTi Turbo	84–85	23	5.2
DAF			
● 600	59–61	5.8	1.4
● 750	61–63	6.3	1.5
● Daffodil (Typ 29)	61–67	6.8	1.6
Daimler			
● SP 250 Dart	59–64	45	12
● 2.5 V8	62–67	34	8.3
● 250 V8 Saloon	68–69	33	7.7
● Sovereign 420	67–69	29	6.3
● Sovereign S1	69–73	25	5.1
● Sovereign S2	73–79	24	4.6
● Double Six S1	72–73	29	6.3
● Double Six S2 Coupé	74–77	38	8.5
● Double Six S3	79–82	25	4.7
● Double Six S3	85–93	25	4.7
Datsun			
● 240Z	70–74	43	10
● 260Z 2+2	74–78	31	9.4
● 280ZX 2+2	79–83	22	5.5
De Tomaso			
● Mangusta	67–70	299	103
● Pantera	71–78	101	29
● Pantera GTS	72–82	138	48
● Pantera GTS	81–85	138	48
● Longchamp	73–82	74	23
● Deauville	72–86	51	20
DKW			
● F 5-700 Limousine	34–37	16	4.5
● F 5-700 Cabrio-Limousine	36–38	25	9.1
● F 7-700 Cabrio	38–39	24	8.9
● F 8-700 Luxus (Cabrio A)	39–40	25	9
● F 91	53–55	14	3.3
● F 93	55–57	15	3.6
● AU 1000	59–61	13	3.3
● AU 1000 S Coupé	59–61	20	5.3
● AU 1000 Sp	58–65	31	10
● AU 1000 Sp Roadster	61–65	43	12
● AU 1000 S	61–62	20	6.3
● AU 1000 S de Luxe	62–63	21	6.3
● Junior	59–62	10	2.3
● F 11	63–65	10	2.2
● F 12 Roadster	64–65	22	5.6
● F 102	64–66	12	2.5
● Munga	58–68	14	3.6
● Monza	56–58	80	38
Dodge			
● Challenger V8	70–74	51	11
● Challenger R/T	70–71	51	23
● Charger V8	70–74	31	9.4
● Charger R/T	68–70	83	25

Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

Facel Vega			
● Excellence	58–61	166	78
● HK 500	58–61	172	86
● Facellia	60–63	64	20
● Facellia Convertible	60–62	79	24
● Facel II	61–64	270	115
● Facel III	63–64	58	19
● Facel III Convertible	63–64	69	21
● Facel 6 Coupé	64–64	74	21
● Facel 6 Convertible	64–64	86	25
Ferrari			
● 166 Inter	48–51	977	k.N.
● 250 Europa GT	53–55	2070	1150
● 250 GTE	60–64	414	218
● 250 GT SWB	60–62	8855	k.N.
● 250 GT Pininfarina	58–60	632	287
● 250 GT Cabrio SII PF	60–62	1322	k.N.
▼ 250 GT Lusso	62–64	1725	920
● 275 GTB (Shortnose)	64–66	2300	k.N.
● 275 GTB 2 (Longnose)	66–66	2875	k.N.
● 275 GTB/4	66–68	2990	k.N.
● 275 GTS	64–66	1725	1092
● 330 GT 2+2	64–67	299	103
● 330 GTC	66–68	632	276
● 330 GTS	66–68	2300	1610
● 365 GT 2+2	67–72	253	92
● 365 GTC	69–70	828	333
● 365 GTS	69–70	3220	2300
● 365 GTB/4 Daytona	68–73	690	299
● 365 GTS/4 Daytona Spyder	70–73	2415	1495
● 246 Dino GT	69–74	379	166
● 246 Dino GTS	72–74	494	207
● 208GT4	75–80	65	23
● 308 GT4	74–80	86	27
● 308 GTB	77–81	90	31
● 308 GTS	77–81	97	36
● 308 GTB QV	82–84	84	28
● 308 GTS QV	82–84	90	36
● 365 GT4 2+2	72–76	101	36
● 400 GT	76–79	86	31
● 400 i	79–84	82	29
● 412	85–89	94	32
● 500 Superfast	64–66	2530	k.N.
● 512 BB	76–81	310	143
● 512 BBi	81–84	299	138
● 288 GTO	84–86	4370	k.N.
● 328 GTB	85–89	89	32
● 328 GTS	85–89	94	39
● Mondial 8	80–82	50	20
● Mondial QV Coupé	82–85	55	23
● Mondial QV Cabrio	82–85	56	24
Fiat			
● 500 Topolino	36–48	15	5.5
● 500 B Topolino	48–49	14	3.2
● 500 C Topolino	49–55	14	3.2
● 500 C Giardiniera	49–52	16	4.5
● Nuova 500	57–57	20	5.8
● 500 D	60–65	12	3.7
● 600	55–60	11	3.2
● 850	64–74	9.2	2.2
● 850 Coupé	65–68	13	3.2
● 850 Spider	65–68	17	4.9
● 1100 Trasformabile	56–57	63	20
● Neckar 1100 E	56–57	13	2.8
● Neckar 1100 D	57–60	13	2.8
● 1200 Granluce	57–59	15	4
● 1500TS	64–67	10	2.9
● 1500 L (Karosse 1800)	63–68	12	3.5
● 1500 Cabriolet	63–65	22	8.1
● 1500	63–65	18	4.7
● 1800	59–61	17	4
● 2100	59–61	19	4.8
● 2300	61–68	22	5.2
● 2300 Coupé	61–64	44	15
● 2300 S Coupé	61–68	48	16
● Dino Spider	66–69	128	51
● Dino Coupé	67–69	52	20
● Dino 2400 Spider	69–72	134	54
● Dino 2400 Coupé	69–72	55	20

PROBE GEFAHREN

*S ist kein Topmodell,  
aber ein Daily Driver*



Mercedes 300 SE, EZ 1/1987, 2962 cm³, 180 PS, 216835 km, 4. Hd., 8900 Euro

Die Farbe allein ist eine Sünde wert. Champagner-Metallic, Code 473 wirkt auf dieser 126er-S-Klasse mit Automatik so mondän, wie es der Name bereits verheißt. Mit Stoff Brasil 063 ergibt dies eine stimmige Kombination, deren Harmonie nur vom simplen Klarglas dazwischen getrübt wird. Die sonst stets vorherrschende Grüntönung hätte sich der Vorbesitzer über die Sonderausstattung 591 für 756,80 Mark unbedingt leisten müssen.

Auch die Fünfloch-16-Zoll-Aluräder vom W 210 sollten den zeitgenössischen 15-Loch-Gullydeckeln im Zuge einer After-Sales-Optimierung weichen. Denn der große, propere Wagen macht einen gepflegten und fast rostfreien Eindruck, nur winzige Bläschen an den hinteren Radläufen und an der Fondtür hinten rechts über dem „Saccobrett“ künden von Handlungsbedarf. Der bessere Korrosionsschutz der 2. Serie des W 126 ab Herbst 1985 zahlt sich aus. Auch die Technik erfreut den Probefahrer, der Sechszylinder M 103 läuft rund und geschmeidig, die Automatik schaltet sanft. Wer auf die Schnelle eine stilvolle Limousine kurz vor Saisonende möchte, ist mit diesem 300 SE nicht schlecht bedient. ac

**PRO** Technisch einwandfrei, viele abgestempelte Kundendienste, Schiebedach, Becker Grand Prix  
**CONTRA** Pedanten sind hier fehl am Platze: Kleine Mängel an Karosserie und Interieur stören  
**FAZIT** Ein vertrauenerweckender Einstiegs-Klassiker mit H-Gutachten zum akzeptablen Preis  
**KONTAKT** Filin Cars, Alexander Filin, Truderinger Str. 225 f, 81825 München, Telefon 089/42018419

Alle Angaben ohne Gewähr. Vor dem Kauf wird dringend eine Untersuchung auf der Hebebühne im Beisein eines Kfz-Experten empfohlen.



# 2200 aktuelle Klassiker-Preise

Bauzeit gepflegt mäßig				Bauzeit gepflegt mäßig				Bauzeit gepflegt mäßig				Bauzeit gepflegt mäßig			
Fiat				Glas				Jaguar				Lancia			
● 124 Sport Spider	66–72	20*	6.6*	● T 250 Goggomobil	55–69	12	2.9	● 240	67–69	37	11	● Flavia 1500 Berlina	60–63	11	3.1
● 124 Sport Coupé	67–69	15	3.5	● TS 250 Goggomobil	57–69	13	4.3	● 340	67–69	43	13	● Flavia Sport Zagato	63–63	59	19
● 130	69–71	15	3.3	● Isar T 600	58–60	12	4.3	● S-Type 3.4	63–68	31	8.4	● Flavia 1800 Coupé	63–68	32	9.1
● 130 Coupé	71–76	21	6	● 1700	64–67	16	5.2	● S-Type 3.8	63–68	33	8.6	● Flavia 1800 Cabrio	63–68	38	10
● 124 Abarth Rallye	72–75	72	32	● 1300 GT	64–67	45	14	● Mk X 4.2	64–66	38	8.9	● Fulvia 2C Berlina	64–69	11	2.9
● 128 3P Berlinetta	75–79	11	2.8	● 1700 GT	65–67	52	18	● 420G	66–68	32	8.5	● Fulvia Berlina	69–71	13	4.1
● 132 2000	77–81	10	2.3	● 2600 V8	66–67	86	31	● E-Type 3.8 S1 Coupé	61–64	105	31	● Fulvia Sport	65–67	40	13
● 131 Sport	78–82	17	4.3	● 3000 V8	67–68	100	36	● E-Type 3.8 S1 Cabrio	61–64	140	46	● Fulvia Sport 1.3	67–69	43	14
● X 1/9	73–78	13	3.7	● 1004	62–65	13	3.5	● E-Type 4.2 S1 Coupé	64–67	109	32	● Fulvia 1.3 S	68–72	23	7.5
Ford				● S 1004 Coupé	62–65	19	5.5	● E-Type 4.2 2+2 S1 Coupé	66–67	83	28	● Fulvia 1.6 HF	69–70	80	26
● A-Modell Coupé	28–32	30	10	● S 1004 Cabrio	63–65	22	7.5	● E-Type 4.2 S1 Cabrio	64–67	134	43	● Fulvia 1600 HF	70–73	41	12
● A-Modell 2-türige Lim.	28–32	25	9.3	● S 1204 Coupé	63–65	20	5.2	● E-Type 4.2 2+2 S1 Cabrio	64–67	134	43	● Fulvia Sport 1600	71–72	50	14
● A-Modell Tourer	28–32	36	10	● S 1204 Cabrio	63–65	22	6.8	● E-Type 4.2 S1 1/2 Coupé	67–68	93	29	● 2000	69–73	14	3.3
● A-Modell Roadster	28–32	33	12	● 1304	65–67	15	4.5	● E-Type 2+2 S1 1/2 Coupé	67–68	79	27	● Stratos	74–76	483	212
● Eifel Roadster	35–39	33	13	● 1304TS	65–65	20	7.2	● E-Type 4.2 S1 1/2 Cabrio	67–68	113	36	● Beta 1600	72–81	8.6	1.2
● Taunus (Buckel)	48–51	19	5.1	● 1304 CL	66–67	16	4.6	● E-Type 4.2 S2 Coupé	68–70	73	21	● Beta Coupé 1600	74–84	10	1.8
● Taunus 12 M	52–55	11	3	Goliath				● E-Type 4.2 2+2 S2 Coupé	68–70	65	20	● Beta Spider 1600/1800	74–75	12	3.1
● Taunus 15 M	55–58	11	3.3	● Goliath 1100	57–58	11	4	● E-Type 4.2 S2 Cabrio	68–70	100	30	● Beta Montecarlo	75–81	20	6.3
● Taunus 15 M de Luxe	55–57	13	3.7	● Goliath 1100 Luxus	57–58	11	4	● E-Type V12 S3 Coupé	71–73	66	20	● Beta Montecarlo Targa	75–81	22	6.4
● Taunus 17 M P2	57–60	17	4.8	Hansa				● E-Type V12 S3 Cabrio	71–75	102	31	● Beta HPE 2000	75–84	11	2.4
● Taunus 17 M 1.5 P3	60–64	12	3	● Hansa 1100	58–61	17	5.3	● XJ6 2.8 S1	68–73	25	4.7	● Gamma Coupé	76–84	15	3.6
● Taunus 17 M 1500 P5	64–67	11	2.2	● Hansa 1100 Luxus	58–61	17	5.4	● XJ6 S2	73–79	20	4.4	● Gamma Berlina	76–84	10	2.1
● Taunus 17 M 1500 P5 C.	64–67	11	2.7	● Hansa 1100 Coupé	58–61	20	7.5	● XJ6 L 4.2 S2	73–74	21	4.9	● Gamma I.E. Berlina	80–84	11	2.2
● Taunus 20 M P5 Coupé	64–67	17	4.3	Heinkel				● XJ6 C 4.2 S2	73–77	33	7.6	● Delta HF Integrale 8V	88–89	44	10
● 20 M 2300 S P7a	67–68	15	2.9	● Kabine 150 (174 cm3)	56–57	17	6.8	● XJ6 3.4 S2	75–79	19	4	● Thema 8.32	86–91	25	6.3
● 26 M 2600 S P7b	67–69	20	4.4	● Kabine 154 (204 cm3)	56–57	16	5.2	● XJ12 S1	72–73	26	4.6	● Thema V6	84–95	9.1	1.5
● 26 M 2600 S P7b Coupé	69–71	21	5.2	● Trojan 200 (GB)	59–62	16	7.4	● XJ12 L 5.3 S2	75–79	28	5.3	Land Rover			
● Taunus 12 MTS P4	64–67	8.6	1.6	Honda				● XJ12 C S2	73–77	38	7.7	● Serie IIA 109	61–71	33	10
● Taunus (1600)	74–75	10	2.3	● S 600 Coupé	65–66	25	8.6	● XJ-S 5.3 Coupé	75–81	25	4.6	● Serie III 109	71–84	27	8.4
● 15 M 1500 P6	66–68	8.4	2	● S 600 Cabrio	64–66	30	10	Jensen				● Serie III 109 V8	79–84	30	10
● Taunus (1600 S)	70–75	10	2.3	● S 800 Coupé	66–70	29	9.2	● 541 R	57–60	67	22	● Range Rover	70–81	44	13
● OSI 20 M/TS 2000 S	67–68	43	13	● S 800 Cabrio	66–70	33	11	● 541 S	60–63	64	22	Lincoln			
● Capri I 1300	69–72	16	4.1	Innocenti				● CV 8 Mk 1	62–63	55	16	● Continental	61–66	36	9
● Capri I 2600	70–73	26	7.2	● Mini 1001	72–75	16	3.9	● Interceptor Mk 3 Coupé	71–76	53	17	● Continental Convertible	61–66	51	17
● Capri I 2600 RS	70–73	63	22	● Mini Cooper 1300	72–75	22	5.6	● Interceptor Mk 3 Cabrio	74–76	65	20	● Continental	66–67	33	7.9
● Capri II 1600 L	74–78	12	2.5	Iso				● Interceptor SP	71–73	60	18	● Continental Convertible	66–67	64	17
● Capri III 3.0 S	78–81	20	4.9	● Rivolta IR 300	62–70	134	49	● Healey	72–76	17	4.9	Lloyd			
● Escort I 1100	68–74	14	3.6	● Grifo GL 300	65–71	391	184	Lamborghini				● LP 300	50–53	10	2.5
● Escort I RS 2000	73–74	47	15	● Grifo GL 350/365	65–71	437	195	● 350 GT	64–67	678	356	● LC 400 Cabriolimousine	53–57	9.2	3.3
● Granada 2.3 GL	75–77	13	3.5	● Grifo 7 Litri	68–72	529	230	● 400 GT 2+2	66–68	575	230	● LP 250	56–57	9.4	2.3
● Granada II 2.8i Ghia	77–85	10	2	● Fidia IR 10	68–74	77	31	● Miura P400	66–68	1265	575	● LP 600	55–61	11	2.8
● Escort RS 2000	75–80	33	9.2	● Lele	69–74	82	34	● Miura P400 S	68–71	1495	805	● LC 600	55–61	10	3.7
● Fiesta 1.0	76–82	6.4	1.3	Jaguar				● Miura SV	71–72	2990	k.N.	● Alexander	57–61	11	3.1
Ford (USA)				● SS Jaguar 100 2.5	35–36	287	126	● Islero	68–69	212	85	● Alexander Kombi	57–61	12	3.7
● T-Modell	25–28	28	8.1	● 1 1/2 Litre 4-türige Lim.	36–40	37	15	● Espada S I	68–70	189	69	● Alexander TS	58–61	11	3.3
● Thunderbird	55–55	56	19	● 2 1/2 Litre 4-türige Lim.	36–38	63	22	● Espada S II	70–72	155	51	● Arabella	59–61	12	3.6
● Thunderbird	58–60	41	13	● 3 1/2 Litre 4-türige Lim.	38–40	55	19	● Espada S III	73–78	143	48	Lotus			
● Thunderbird Coupé	58–60	30	10	● XK 120 Roadster (Stahl)	50–54	108	40	● Jarama	70–76	161	51	● Super Seven S1	57–60	41	11
● Thunderbird Coupé	61–63	28	8.5	● XK 120 FHC	51–54	84	32	● Urraco P250	70–75	120	35	● Super Seven S2	60–68	40	11
● Mustang 170	64–66	34	10	● XK 120 DHC	53–54	102	38	● Urraco P300	74–79	138	39	● Super Seven S3	68–70	44	11
● Mustang 289 Coupé	64–66	38	12	● XK 140 Roadster	54–57	115	42	● Countach LP400	73–77	977	k.N.	● Super Seven S4	70–73	34	11
● Mustang 289 Cabrio	64–66	48	14	● XK 140 FHC	54–57	87	33	Lancia				● Elan S1	63–64	42	14
● Mustang 289 Fastback	65–66	38	15	● XK 140 SE C-Type	54–57	136	51	● Aurelia B20 GT	51–57	149	55	● Elan S2	64–66	40	13
● Mustang Mach 1	69–70	55	20	● XK 140 DHC	54–57	111	38	● Aurelia B24 Spider	54–55	736	529	● Elan S3 Coupé	65–68	32	10
● Mustang Mach 1	71–73	32	12	● XK 150 FHC	59–61	89	33	● Aurelia B24 Convertible	55–58	287	138	● Elan S3 Cabrio	66–68	37	12
● Torino	70–71	27	7.8	● XK 150 DHC	59–61	113	40	● Flaminia Berlina	59–61	30	8.6	● Elan S4 Coupé	68–71	30	9.5
● Gran Torino	72–76	29	7.9	● XK 150 OTS	59–61	132	48	● Flaminia PF Coupé	59–63	55	15	● Elan S4 Cabrio	68–71	37	12
● Model 40 V8 Limousine	33–37	41	13	● XK 150 S OTS	59–61	164	62	● Flaminia Coupé 3B	63–65	56	19	● Elan +2	67–71	26	7.5
				● Mk VII	51–54	45	14	● Flaminia GT	59–61	76	21	● Elan +2 S 130	71–74	27	7.8
				● Mk VIII	56–59	48	16	● Flaminia Cabrio	59–65	143	47	● Europa S1	66–68	25	6.4
				● Mk IX	58–61	49	17	● Flaminia GT 3C	61–65	90	28	● Europa S2	68–71	28	6.7
				● Mk 1 2.4	55–59	37	9.3	● Flaminia Sport Zagato	59–61	339	189	● Europa TC	71–73	32	9.7
				● Mk 1 3.4	57–59	40	10	● Flaminia Berlina	61–63	30	8.6	● Europa TC Big Valve	72–75	39	10
				● Mk 2 2.4	59–67	36	11	● Flaminia Sport 3C	61–63	327	143	● Esprit S1/S2	76–80	56	14
				● Mk 2 3.4	59–67	43	12								
				● Mk 2 3.8	59–67	47	14								

\* Preise in 1000 Euro; Erläuterungen der Zeichen: ▲ Der grüne Pfeil signalisiert im Vergleich zu den Werten in der vorigen Ausgabe einen Preisanstieg beim Zustand „gepflegt“ und/oder „mäßig“. ▼ Der rote Pfeil steht für eine Preisverringering. ○ Der weiße Punkt bedeutet, dass sich die Werte seit der vorigen Ausgabe nicht geändert haben.



Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

Maserati			
● 3500 GT	57-64	218	81
● 3500 GT Spider	59-64	724	345
● 3500 GTi	64-66	253	92
● 5000 GT Allemano	59-64	885	425
● Sebring	62-69	212	80
● Mistral	64-67	167	56
● Mistral 4 Liter	67-69	178	63
● Mistral Spyder	64-69	437	230
● Mexico 4.7	66-72	138	40
● Ghibli Coupé	66-69	218	69
● Ghibli Spider	68-69	598	287
● Ghibli SS	69-72	253	80
● Ghibli SS Spider	69-72	667	322
● Bora 4.7	71-77	172	63
● Indy 4.9	71-74	111	45
● Merak 3000	72-75	75	22
● Merak SS	72-81	82	25
● Khamsin	74-81	161	48
● Kyalami 4.9	76-81	67	23
● Quattroporte I	65-69	97	35
● Biturbo	82-85	15	4
● Biturbo Spider	85-87	28	9.7
● Quattroporte III	79-87	33	9
Matra			
● 530 LX	67-73	25	5.6
● 530 SX	70-73	22	4.9
● Bagheera	73-75	13	3.3
● Murena	81-83	13	3.3
Mercedes-Benz			
● 170 V (136)	47-50	33	7.8
● 170 D (136)	49-50	29	7.5
● 170 Da (136)	50-52	29	7.5
● 170 DS (191)	52-53	31	7.5
● 170 S-D (136)	53-55	33	7.6
● 170 S (136)	49-52	38	9.2
● 170 Sb (191)	52-53	38	8.3
● 170 S-V (136)	53-55	33	8.3
● 170 S A Cabriolet (136)	49-51	117	45
● 170 S B Cabriolet (136)	49-51	113	41
● 220 (187)	51-55	44	14
● 220 Cabriolet A (187)	51-55	136	50
● 220 Cabriolet B (187)	51-55	112	42
● 300 (186)	51-54	73	24
● 300 b (186)	54-55	67	25
● 300 c (186)	55-57	84	26
● 300 d (189)	57-62	88	28
● 300 Cabriolet D (186)	51-55	204	88
● 300 b Cabriolet D (186)	54-55	178	82
● 300 c Cabriolet D (186)	55-57	218	105
● 300 d Cabriolet D (189)	57-62	241	109
● 300 S Coupé (188)	52-55	299	140
● 300 S Cabriolet A (188)	52-55	483	270
● 300 Sc (188)	55-58	494	322
● 300 Sc Cabriolet A (188)	55-58	862	414
● 300 SL Flügeltürer (198)	54-57	1725	1035
● 300 SL Roadster (198)	57-61	1265	805
● 300 SL Roadster (198)	61-63	1265	805
● 190 SL (121)	55-63	123	48
▼ 230 SL (113)	63-67	101	30
▼ 250 SL (113)	66-68	94	27
● 280 SL (113)	68-71	126	37
● 180 b (120)	59-61	33	7.9
● 180 c (120)	61-62	33	7.5
● 180 D (120)	53-59	32	7.4
● 220 a (180)	54-54	38	8.6
● 220 S Cabrio (180)	56-59	136	55
● 220 SE Coupé (128)	58-60	81	26
● 220 SE Cabrio (128)	58-60	143	55
● 190 c (110)	61-65	23	5.6
● 200 (110)	65-68	25	6.1
● 220 b (111)	59-65	29	6.8
● 220 SEb (111)	59-65	33	8.5
● 220 SEb Coupé (111)	61-65	61	15
● 220 SEb Cabrio (111)	61-65	133	29
● 230 (110)	65-66	28	7.2
● 230 S (111)	65-68	30	7.5
● 250 SE Coupé (111)	65-67	64	17
● 250 SE Cabrio (111)	65-67	143	34
● 280 SE Coupé (111)	67-71	67	18
● 280 SE Cabrio (111)	67-71	193	44
● 280 SE 3.5 Coupé (111)	69-71	103	23
● 280 SE 3.5 Cabrio (111)	69-71	327	108
● 300 SE (112)	61-65	55	10
● 300 SE Coupé (112)	62-65	79	24
● 300 SE Cabrio (112)	62-65	181	41

Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

Mercedes-Benz			
● 250 S (108)	65-69	20	5.4
● 280 S (108)	67-72	24	5.8
● 300 SE (108)	65-67	37	9
● 300 SEL 3.5 (109)	69-72	41	11
● 300 SEL 6.3 (109)	67-72	67	18
● 600 (100)	64-81	143	51
● 600 Pullman (100)	64-81	368	101
● 200 (115)	67-73	14	3.2
● 230.4 (115)	73-76	15	3.3
● 250 CE (114)	68-72	26	5.8
● 280 CE (114)	72-76	29	6.8
● 280 SE (116)	72-76	17	3.2
● 450 SEL (116)	72-75	25	6.1
● 450 SEL 6.9 (116)	75-80	51	11
● 280 SL (107)	74-76	37	10
● 280 SLC (107)	74-76	28	5.8
● 350 SL (107)	70-76	38	10
● 350 SLC (107)	71-76	23	5.3
● 450 SL (107)	71-75	40	10
● 450 SLC (107)	72-75	34	6.9
● 450 SLC 5.0 (107)	78-80	49	12
● 200 (123)	76-80	16	3.8
● 230 CE (123)	80-85	20	4.1
● 240 D (123)	76-79	16	3.8
● 300 TD Turbodiesel (123)	80-85	29	6.1
● 300 CE (124)	89-92	17	3.3
● 300 CE-24 (124) Cabrio	91-93	31	7.8
● 500 SE (126)	85-91	22	4.6
● 500 SEC (126)	81-85	28	5.5
Messerschmitt			
● KR 175	53-55	30	9.9
● KR 200	55-56	34	11
● FMRTg 500	58-61	143	70
MG			
● PA	34-36	30	10
● TA	36-39	31	10
● VA	37-39	27	9.7
● Magnette ZA	53-56	13	3
● TC	45-49	33	10
● TD	49-53	29	9.7
● TF 1500	54-55	31	10
● MGA 1500 Coupé	56-59	28	7.9
● MGA 1500 Roadster	55-59	31	9.7
● MGA 1600 Mk 1 Coupé	59-61	29	8.5
● MGA 1600 Mk 1 Roadster	59-61	31	10
● MGA 1600 Mk 2 Coupé	61-62	31	8.9
● MGA 1600 Mk 2 Roadster	61-62	32	10
● MGATwin Cam Coupé	58-60	45	15
● MGA Twin Cam Roadster	58-60	48	16
● MGB GT Mk 1	65-67	19	5.8
● MGB GT Mk 2	67-71	18	5.4
● MGB GT V8 (Chrom)	73-74	30	10
● MGB Cabrio (Gummi)	74-80	15	3.9
● MGB Mk 1	62-67	21	7.2
● MGB Mk 2	67-71	20	6.7
● MGB Mk 3	71-74	19	6.1
● MGB GT (Gummi)	74-80	14	3.9
● MGC GT	67-69	25	8.1
● MGC	67-69	28	9.1
● Midget Mk 1	61-62	16	5.3
● Midget Mk 2	64-66	15	4.9
● Midget 1500 Mk 5	74-79	11	3
Morgan			
● 4/4 1600	67-77	36	15
● 4/4 1600 (Ford)	68-77	36	15
● Plus 4	50-68	43	14
● Plus 8 (Moss-Getriebe)	69-72	58	24
● Plus 8 (Viergang)	72-76	55	23
Morris			
● Minor Roadster	28-32	18	5.9
● Eight Tourer	34-38	16	5.7
● Minor MM	48-53	10	2.9
● Minor MM Cabrio-Lim.	48-53	18	5.8
● Minor Serie 2	53-56	10	2.9
● Minor 1000 Serie 3	56-62	12	3.5
● Minor 1000 Traveller	56-62	18	5.2

Bauzeit  
gepflegt  
mäßig

NSU			
● Sport-Prinz Bertone	59-62	18	5.1
● Wankel-Spider	64-67	36	9.1
● Prinz III	60-62	11	3
● Prinz 4	61-73	8.5	2.4
● Typ 110	65-67	10	2.2
● 1000 TT	65-67	32	9.2
● 1000	67-72	10	2.6
● TT	67-72	36	9.2
● TTS	67-71	40	9.4
● 1200 (C)	67-73	10	2.2
● Ro 80	67-69	17	4
Oldsmobile			
● Cutlass S Convertible	68-72	32	12
● Cutlass 4-4-2	68-72	33	13
● Toronado	66-70	29	7.7
● Delta 88 Royal Convertible	75-76	22	5.5
Opel			
● Kadett 1.1 Limousine	36-40	19	5.6
● Kadett 1.1 Cabrio-Lim.	37-40	25	7.4
● Kadett KJ 38 Limousine	38-40	19	5.5
● Olympia Limousine	35-37	21	6
▼ P4	35-37	19	5.6
● Olympia	47-49	18	5.4
● Olympia Rekord	53-54	16	3.7
● Olympia Rekord Cabrio-Li.	55-56	26	8.6
● Olympia Rekord	56-57	14	3.5
● Olympia Rekord P1	57-59	17	4
● Rekord 1500 P2	60-63	15	3.8
● Rekord 1700 S P2	62-63	16	3.9
● Rekord 1700 S P2 Coupé	61-63	21	5.2
● Rekord A 1500	63-65	11	2.8
● Rekord A L 1700 S Coupé	63-65	19	5.5
● Rekord B 1500	65-66	11	2.9
● Rekord B 1900 S Coupé	65-66	19	5.1
● Rekord C 1500/1700	66-71	12	2.8
● Rekord C 1900 S Coupé	66-71	19	4.5
● Rekord C 2200	67-68	17	3.9
● Rekord C Sprint	67-71	22	4.8
● Rekord C Sprint Coupé	67-71	25	6.2
● Rekord D 1900 S	72-77	10	3
● Rekord D 2000 S	75-77	10	2.9
● Commodore A 2500 S	67-69	17	4.4
● Commodore A 2500 S C.	67-69	25	4.9
● Commodore A GS Coupé	67-71	27	5.8
● Commodore A GS/E C.	70-71	33	8.1
● Commodore A GS 2800	70-71	23	5.4
● Commod. A GS 2800 C.	70-71	30	6.1
● Commodore B GS/E C.	72-77	20	4.4
● Kapitän	48-51	35	9.8
● Kapitän 54	53-55	25	5.8
● Kapitän (P-LV) 2.6	59-63	29	7.7
● Kapitän A	64-65	19	5.2
● Kapitän A V8	65-68	28	7.9
● Kapitän B 2800 S	69-70	15	3.9
● Admiral A	64-65	20	5.6
● Admiral B	69-75	18	4
● Diplomat A V8	64-68	42	14
● Diplomat A V8 Coupé	65-67	184	56
● Diplomat B V8	69-77	30	6.4
● Diplomat B 2800 E	69-75	22	4.6
● Kadett A	62-65	10	2.5
● Kadett A Coupé	63-65	13	3.3
● Kadett B 1100	65-71	8.9	2.2
● Kadett B 1200 S Coupé	71-73	12	3.1
● Kadett B Rallye SR	66-70	22	5.4
● Olympia 1100 SR	67-70	11	2.1
● Olympia 1100 SR Coupé	67-70	12	3.2
● Olympia 1900 S Coupé	67-70	17	3.5
● Kadett C GT/E	75-77	33	9.2
● Kadett C Aero	76-78	19	5.2
● GT 1100	68-70	25	7.1
● GT 1900	68-73	27	7.8
● GT/J	71-73	26	7.5
● Manta A 1200	72-75	15	3.5
● Manta A 1900 SR	73-75	20	5.2
● Manta B GT/E	75-77	21	5.5
● Ascona A 1600 S	70-75	12	3.6
● Ascona B 1.3	79-81	8.6	1.7
● Monza A1	81-86	11	2.3
● Senator A1 2.8 Ltr.	78-81	9.1	2

PROBE GEFAHREN

Viersitzige Design-Ikone  
Lamborghini Espada S1



Lamborghini Espada S1, EZ 1969, 3929 cm<sup>3</sup>, 325 PS, Preis auf Anfrage

Nein, leider ist der Autor dieser Zeilen diesen fantastischen Italo-Klassiker nicht gefahren. Der Grund: Der blaue Lamborghini Espada S1, Jahrgang 1969, stand als Exponat im Klima Lounge Museo CCC im schwäbischen Eberhardzell zu eng eingeparkt zwischen weiteren Klassikern aus Sant'Agata Bolognese. Doch der bestechende Zustand des einst schnellsten Viersitzers der Welt rechtfertigt in unseren Augen einen ausführlicheren Blick auf dieses Angebot.

Die Erstausslieferung des von Marcello Gandini gezeichneten blauen Lamborghini mit dem imposanten Vierliter-V12 unter der riesigen Motorhaube fand in der Schweiz statt, wobei die originale Betriebsanleitung noch vorhanden ist. Der Lack, die Technik und die Innenausstattung präsentieren sich tadellos, inzwischen verfügt das Auto über deutsche Papiere sowie über eine H-Zulassung und hat soeben einen frischen Service inklusive TÜV-Plakette erhalten. Man könnte also entspannt auf Reisen gehen, aber Verkäufer Dietmar Götz sieht diesen Lamborghini eher in einer Sammlung beheimatet. Der Preis? Diesmal leider nur auf Anfrage. *ms*

**PRO** Design-Ikone, Service und HU neu, Matching Numbers, sehr guter Zustand, selten (176 Stück)  
**CONTRA** Erwartungsgemäß nicht günstig, kein Alltagsklassiker  
**FAZIT** Toller Italo-Klassiker, für Sammler sehr interessant  
**KONTAKT** Götz GmbH, Heinrichsburg 1, 88436 Eberhardzell/Sant'Agata, Telefon 07 355/93 32 860, [www.klima-lounge-museo.de](http://www.klima-lounge-museo.de)

Alle Angaben ohne Gewähr. Vor dem Kauf wird dringend eine Untersuchung auf der Hebebühne im Beisein eines Kfz-Experten empfohlen.



	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Panthard			
● Dyna 120 (X86)	50–53	19*	4.7*
● Dyna Z1	53–56	16	4.5
● PL 17	59–63	12	4.4
● 24 ct	63–67	19	5.8
● 24 bt (Berline)	65–67	17	4.6
Peugeot			
● 203 A	48–54	18	4.8
● 203 A Cabrio	48–51	57	22
● 203 U 6	50–54	16	4.5
● 403	56–62	11	3.3
● 403 Cabrio	57–61	56	20
● 404	60–64	10	2
● 404	68–71	11	2.5
● 404 Coupé	62–64	36	11
● 404 injection Coupé	62–64	38	13
● 404 Cabrio	62–64	40	13
● 404 injection Cabrio	62–64	43	15
● 204	65–69	7.4	1.6
● 204 Coupé	66–70	11	3.2
● 204 Cabrio	66–70	17	4
● 304	69–72	8.3	2.3
● 304 Coupé	70–72	11	3.1
● 304 Cabrio	70–72	15	3.6
● 504	68–70	11	3.3
● 504 injection	68–70	13	3.7
● 504 Coupé	69–71	21	5.8
● 504 Coupé V6	74–77	19	4.4
● 504 Cabrio	69–71	30	9.2
● 504 Cabrio	71–75	30	8.7
● 504 Cabrio V6	74–77	31	9.7
● 604 V6 SL	76–82	9.9	2.4
Plymouth			
● Barracuda Convertible	70–71	29	8.5
● Fury Coupé	69–72	31	8.5
● Fury Hardtop 4-türige Lim.	60–61	32	8.3
Pontiac			
● Star Chief	55–57	32	11
● GTO	68–71	45	15
● Firebird V8	67–70	39	12
● Firebird V8 Convertible	67–70	39	13
● Firebird Trans-Am	69–70	43	10
● Firebird V8	70–81	25	7.8
● Firebird Trans-Am	70–79	43	12
● Firebird V8	82–92	18	4.5
● Firebird Trans-Am GTA	87–92	22	6
Porsche			
● 356 1100 geteilte Scheibe	50–52	494	207
● 356 1100 get. Sch. Cabrio	50–52	529	218
● 356 1500 Speedster	54–55	299	184
● 356 A 1300	55–57	105	40
● 356 1500 S Cabrio	52–55	264	120
● 356 A 1600	55–57	105	43
● 356 A 1600 S Convertible	D59–59	224	97
● 356 B 1600 N Coupé	60–63	89	36
● 356 B 1600 Super 90 Roads.	60–61	158	66
● 356 C 1600 C Coupé	64–65	96	36
● 356 C 1600 SC Cabrio	64–65	140	56
● 912 Coupé	65–68	56	20
● 911 Coupé	64–67	172	80
● 911 Targa	65–67	212	86
● 911 S Coupé 2.4	71–73	164	71
● 911 STarga 2.4	71–73	149	64
● 911 STarga 2.7	73–75	59	20
● 911 Carrera 2.7 RSTouring	72–73	506	287
● 911 Coupé	73–75	57	19
● 911 Targa	73–75	55	18
● 911 SC 3.0	77–80	63	21
● 911 Carrera 3.0 Coupé	75–77	75	29
● 911 Carrera 3.2 Coupé	83–89	67	25
● 911 Turbo 3.0	74–77	166	61
● 911 Turbo 3.3	78–83	138	52

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Porsche			
● 914.4	69–72	26	7.7
● 914.6	69–72	78	27
● 924	76–79	17	3.3
● 928	77–82	38	10
● 944	81–87	21	6.3
● 944 Turbo	85–88	35	11
Renault			
● 4CV	47–61	15	3.8
● Dauphine	56–64	13	3.5
● Dauphine Gordini	58–67	16	3.5
● Floride	59–62	15	3.9
● Caravelle	62–63	16	4
● Caravelle 1100 Coupé	63–65	16	4.1
● Caravelle 1100 Cabrio	63–65	21	5.8
● R 4	61–62	12	2.3
● R 5 Alpine	76–81	21	7.1
● R 5 Turbo I	81–82	115	46
● R 6	68–75	7.1	1.4
● R 8	62–65	10	3.3
● R 8 Gordini 1100	64–65	49	20
● R 10 Major	65–69	9.2	2
● R 12 Gordini	71–74	33	10
● R 15TS	71–76	8.4	1.6
● R 16	65–70	6.7	2.9
● R 17TL	71–76	10	4
Riley			
● Brooklands	28–32	100	45
● 1 1/2 RMA	46–55	20	5.7
● 1 1/2 RME	52–55	20	5.7
● 2 1/2 RMC Roadster	48–51	45	19
● 2 1/2 RMD Cabrio	48–51	43	12
● 2 1/2 Pathfinder	54–57	16	4.8
● 2.6	57–59	17	5.1
● 1100 Kestrel	65–68	7.7	1.8
Rolls-Royce			
● Silver Ghost	07–14	550	220
● Phantom I Limousine	25–29	102	38
● Phantom I Tourer	25–29	139	68
● Phantom II Limousine	29–35	92	34
● Phantom II Sed. De Ville	29–31	110	37
● Phantom III Limousine	35–39	103	35
● Phantom III Sed. De Ville	36–39	130	38
● Phantom V	59–68	92	32
● Phantom VI	68–88	149	35
● 20/25 viertürige Limousine	29–36	50	18
● 20/25 Tourer	29–36	70	25
● Silver Cloud I	55–59	62	18
● Silver Cloud II	59–62	61	18
● Silver Cloud III	62–66	71	20
● Silver Shadow I	65–77	30	6.7
● Silver Shadow II	77–80	32	6.8
● Corniche	71–77	49	14
● Corniche Cabrio	71–77	67	22
● Camargue	75–86	68	20
● Silver Wraith II	77–80	32	6.8
Rover			
● 60 P4	54–59	9.9	2.2
● 100 P4	59–62	13	3
● 110 P4	62–64	14	3.9
● 3,5 Litre P5B	67–73	16	3.3
● 3 Litre Mk 1 P5	58–61	13	3
● 2000 P6	64–67	8.7	1.8
● 3500 P6B	68–78	16	3.3
● 3500 V8	77–80	12	3.2
● 2200TC	74–77	10	2.2

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
Saab			
● 92	50–52	18	4.5
● 92 B	53–56	17	4.1
● 93	56–57	16	4
● 95 (Langnase)	64–67	19	4.5
● 95 V4 Kombi	67–69	15	4
● 96 GL V4	67–69	13	3.3
● 96 GL V4	77–80	11	2.9
● 99 Turbo	77–82	18	3.3
● Sonett II (97)	66–67	34	8.3
● 900 Turbo	79–85	17	4.3
Sachsenring			
● Trabant P 50 Limousine	58–59	10	2.5
● Trabant P 50 Kombi	60–62	10	2.5
● Trabant P 60 Limousine	62–64	10	2.5
● Trabant P 601 Limousine	64–69	7.6	1.2
● Trabant Universal	65–69	7.8	1.3
Simca			
● Aronde	52–53	11	3.1
● Bertone 1000	62–65	21	4.8
● Bertone 1200 S	67–69	29	6.3
● 1300	63–66	8.3	1.7
● 1501 S	67–75	9.4	2
● 1000 Rallye I	72–78	27	8.3
● 1000 Rallye II	72–75	36	13
● 1000 GLS	71–74	8.6	1.8
Skoda			
● Felicia Cabrio	58–62	26	7.5
● Octavia	59–64	9.5	2.6
Sunbeam			
● Alpine Mk 1	59–60	23	6.8
● Alpine Mk 2	60–63	23	6.7
● Alpine Mk 4	64–65	24	7.4
● Tiger Mk 1	64–66	78	31
Tatra			
● Tatra 603	56–63	43	16
● Tatra 603/2	63–69	44	17
● 613	69–76	20	5.8
Triumph			
● Dolomite Roadster	37–39	50	19
● 2000 Roadster	48–49	32	9.7
● TR2 (Short Door)	54–55	36	10
● TR3	55–57	36	10
● TR3A	57–61	37	10
● TR4	61–65	32	9.5
● TR4A IRS	65–67	32	9.3
● TR5 PI	67–68	42	11
● TR250 (USA)	67–69	36	10
● TR6 (US-Version)	69–72	28	8.6
● TR6 PI	69–72	30	9.1
● TR7	75–81	8.9	1.5
● TR8 (US-Version)	80–81	21	5.8
● Vitesse Mk 2 Cabrio	68–71	17	3.9
● Herald 1200	61–70	7.4	1.5
● Herald 1200 Coupé	61–70	8.9	2.3
● Spitfire Mk 1	62–64	19	5.6
● Spitfire Mk 2	64–67	19	5.4
● Spitfire Mk 3	67–70	18	5.3
● Spitfire Mk 4	70–74	17	5.1
● Spitfire 1500	74–80	15	4.6
● GT 6 Mk I	66–68	23	6
● Dolomite Sprint	73–80	17	3.9
● Stag	70–78	28	6.4

	Bauzeit	gepflegt	mäßig
TVR			
● Grantura Mk 1/2/2A	58–62	33	10
● Griffith 200/400	63–67	89	31
● Tuscan V6	69–71	26	7.8
● Vixen S1–4	68–72	29	7.1
● 2500	70–72	25	7.5
● 3000 M	72–79	23	6.3
Volvo			
● PV 444	50–54	20	5.3
● PV 445	53–57	20	5.3
● PV 544	58–61	19	4.6
● PV 544 Sport	58–61	21	5.3
● P 210	60–62	20	4.9
● P 121	61–66	17	4.1
● P 122 S	58–61	17	4
● P 1800	61–63	44	14
● P 1800 ES	71–72	34	10
● P 142	67–78	10	2.9
● P 144	66–68	9.5	2.5
● P 145	67–68	13	3.2
● P 164	68–72	17	3.9
● P 262 C Bertone	77–81	22	4.9
● 240 Kombi	74–80	17	2.9
● 264 GLE	76–82	15	3.3
● 760 GLE	82–90	9.2	1.6
● 780 Coupé	85–90	24	5.8
VW			
● Käfer (Brezel) Standard	45–53	61	20
● Käfer (Brezel) Export	49–53	52	17
● Käfer (Oval) Standard	53–53	28	7.7
● Käfer (Oval) Standard	54–57	26	6.9
● Käfer Standard	57–60	24	6.1
● Käfer 1200	67–69	15	4.4
● Käfer 1300 S	72–73	17	4.5
● Käfer 1200 (Mexiko)	78–85	12	2.3
● Hebmüller Cabriolet	49–52	172	56
● 1200 Cabriolet	54–60	44	12
● 1300 Cabriolet	65–66	31	8.5
● 1302 LS Cabriolet	70–72	33	8.4
● Käfer 1302	70–72	16	3.8
● Käfer 1303	72–75	16	3.7
● 1303 LS Cabriolet	72–80	35	9.3
● Karmann-Ghia Coupé (14)	55–60	47	12
● Karmann-Ghia Cabrio (14)	57–60	55	15
● Karmann 1500 (34)	61–63	45	11
● Karmann 1500 S (34)	63–65	54	12
● Karmann 1600 L (34)	65–69	55	13
● 1500 S (31)	63–65	15	3.5
● 1600TL (31)	65–69	17	3.9
● 411/411 L (41)	68–69	16	2.8
● 411/411 L (42)	68–69	16	2.9
● 411 E/411 LE (41)	69–72	14	2.5
● K 70 (48)	70–74	9.5	2.4
● Typ 2 (BusT1)	63–67	44	14
● BusT1 (Samba)	60–67	82	34
● Golf I GTI	75–78	29	6.9
● Golf I Cabrio	79–83	14	2.3
● Golf II GTI 16V	86–87	16	3.3
● Scirocco I GTI	76–77	20	5.1
● Scirocco II GT/GTX 16V	85–88	14	3.2
● Passat I GLI	79–80	12	2.8
● Santana GL5	81–84	9.4	2
● 181	69–70	19	4.7
Willys-Overland			
▼ Jeep MB	41–45	28	10
● CJ-2A	45–49	21	7.8
● CJ-3A	46–53	19	8.1
● CJ-5 V8	55–63	22	6.3
Zündapp			
● Janus 250	57–58	29	9.9

\* Preise in 1000 Euro; Erläuterungen der Zeichen: ▲ Der grüne Pfeil signalisiert im Vergleich zu den Werten in der vorigen Ausgabe einen Preisanstieg beim Zustand „gepflegt“ und/oder „mäßig“. ▼ Der rote Pfeil steht für eine Preisverringerung. ○ Der weiße Punkt bedeutet, dass sich die Werte seit der vorigen Ausgabe nicht geändert haben.



# Fahrzeuge

Oldtimer und Youngtimer von A–Z | Renn- und Rallyefahrzeuge

## So platzieren Sie Ihr Fahrzeugangebot:

Telefon 0711/182-188

Montag–Donnerstag von 8.30–12.00 und 13.00–17.00 Uhr

Freitag von 8.30–12.00 und 13.00–16.00 Uhr

Fax 0711/182-1783

Internet

[www.buchung.motor-klassik.de](http://www.buchung.motor-klassik.de)

oder auch über unseren elektronischen Bestell-Coupon  
unter [www.bestell-coupon.de/motorklassik](http://www.bestell-coupon.de/motorklassik)

E-Mail

[motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

Datei bitte als jpg- , tiff- oder png-Datei schicken.  
Bitte nennen Sie die gewünschte Heftbelegung  
und Ihre komplette Anschrift.



**OLASKO**  
OLDTIMER ASSEKURANZ KONTOR  
OLDTIMERVERSICHERUNGEN UND MEHR

**Oldtimerversicherungen?  
Wir blicken durch!  
Seit über 20 Jahren!**

**[www.OLASKO.de](http://www.OLASKO.de)**



# Italian Rally Passion



MotorKlassik MARKT

ALFA ROMEO

**ITALAUTO.de**  
**Leistung die man spürt**

Seit mehr als **35 Jahren**  
Ihr Spezialist für  
italienische Fahrzeuge



**KLASSIKER · RENNSPORT**  
**TUNING · ENGINEERING**

Schreinerstraße 4  
73257 Köngen  
T. 07024/988110  
italauto@gmx.de

**D'ONOFRIO**  
Seit 1972 Ihr Spezialist  
für Alfa Romeo  
Tel. 07361/72007  
[www.donofrio-classico.de](http://www.donofrio-classico.de)



**549,00**  
EUR

**NEU: Überrollbügel**  
**für Alfa Romeo Bertone**  
(1963-77 mit TÜV)

**DIREKTBESTELLUNG:**  
**+49 7931/48 12 700**  
[www.stefan-goetzelmann.de](http://www.stefan-goetzelmann.de)  
Dainbacher Weg 6  
97980 Bad Mergentheim



**1958 Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce**,  
Fernandes Restauration. Cargold Collec-  
tion Hamburg GmbH, Weg beim Jäger  
224-226, 22335 Hamburg, [www.cargold-collection.com](http://www.cargold-collection.com), 040/25335000 H

**Ersatzteile neu & gebraucht.** Über 40  
Jahre Erfahrung. H.-J. Hinzen Duisburg.  
Tel. 0203/787151, [hjhinzen@aol.com](mailto:hjhinzen@aol.com),  
[www.alfahinzen.de](http://www.alfahinzen.de) H

**Telefonische**  
**Anzeigenannahme:**  
**0711/182-188,**  
**Fax: -1783**  
**E-Mail: [motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)**

**Alfa Romeo Ersatzteilservice**  
alle Typen vom 750er bis 916er  
• [www.ar-hanel.de](http://www.ar-hanel.de) • [info@ar-hanel.de](mailto:info@ar-hanel.de)  
• Originalteile • Katalog • Onlineshop • Nachfertigungen  
**Frank Hanel GmbH • Telefon 0049 (0) 5263 3377**



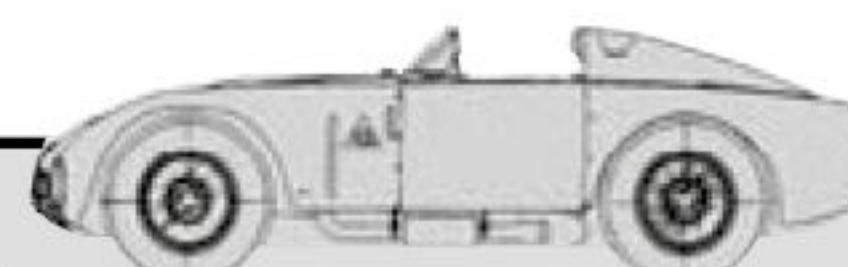
**Giulietta Spider Veloce**, Bj. 62, 71 kW (97 PS), 69.900,- €. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, Tel. 09129/26244, [www.omautomobile.de](http://www.omautomobile.de) H



**Spider 2000 Touring**, 1959, Grigio Bianca, sehr schöner, umfangreich überarbeiteter Spider, Matching, Infos unter Tel. +43-664 - 307 6070, [www.carloft.at](http://www.carloft.at) H

**CABRIO-VERDECKE**  
**Speed & Sport**

GERNE SENDEN WIR IHNEN INFOMATERIAL ZU  
TEL. 0711-475041 [WWW.SPEEDUNDSPOORT.DE](http://WWW.SPEEDUNDSPOORT.DE)



**Ersatzteile für Alfa-Romeo**  
**Online-Shop**  
**[www.haackner.com](http://www.haackner.com)**

Katalog - 290 Seiten - 1500 Abbildungen  
Bitte anfordern gegen € 5,-

**G. Häckner GmbH · Autoelektrik / Elektronik**

**Häckner**

Rudolf-Diesel-Str. 31 · 97424 Schweinfurt  
Tel. 0 97 21 / 3 88 02 - 0 · Fax 3 88 02 - 22



**2018 Alfa Romeo 4C Spider Italia**, 1 von 108 ! 1. Hand, erst 18.626 km. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, [www.cargold-collection.com](http://www.cargold-collection.com), 040/25335000 H

**milano-motors.de**

FACHWERKSTATT FÜR KLASSISCHE ALFA ROMEO  
DÜSSELDORF · KÖLN



**Mille Righe 6x14 für Bertone, Spider, Giulia, Berlina, Alfetta, Giulietta**, TÜV Teilgutachten. [info@maxilite.ch](mailto:info@maxilite.ch) oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

**[www.tridente.de](http://www.tridente.de)**

**Suche Alfa Bertone, Zagato.**  
Tel. 0171/4554205 H

**KAROSSERIE & TECHNIK**



WERNER HOFACHNER

**ALFA ROMEO SPEZIALWERKSTATT**

Service - Restauration - Tuning - An/Verkauf  
für Serie 105, 115, 750, 101 aller Baujahre

**Starnberger Str. 3, 82131 Gauting**  
Tel.: 089 / 89 34 10 99, Fax: 89 34 02 96  
[www.karosserieundtechnik.de](http://www.karosserieundtechnik.de)

**33 Jahre [alfa-michel.de](http://alfa-michel.de)**  
Ersatzteilverkauf, Restauration und Wartung

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT "H" GEKENNZEICHNET



*Hand Crafted with Heart*  
FATTO A MANO IN NAPOLI, ITALIA

Um die italienische Rallyeleidenschaft der 1970er zu ehren ist diese Schreibgeräte-Edition entstanden. Zahlreiche Details der Rallye-Sportwagen dieser Ära sind hier zu sehen: Der Clip mit Löchern, wie in den klassischen Sport-Lenkrädern, Rosso Corsa, die Farbe aller italienischen Rennwagen, schwarz-matt, wie die blendfreien Motorhauben, gelber Tintentank analog zu den gelben Zusatz-Scheinwerfern und natürlich die italienische Tricolore, sowie eine Checkered-Flag.

Streng limitierte Auflage von nur 100 handgebauten Füllfederhaltern mit Kolbenmechanismus und 14 Kt.-Goldfeder.

**DELTA**  
ITALY 1982  
Artigiani della Scrittura

**TINTE IM BLUT**  
[tinte-im-blut.de](http://tinte-im-blut.de)  
Writing Instruments & Ink



## ASTON MARTIN

**Autohaus Skawinski GmbH**  
Reisertstraße 19 · 53773 Hennef-West  
Tel. 0 22 42/22 14 · Fax 0 22 42/8 49 87  
[www.autohaus-skawinski.de](http://www.autohaus-skawinski.de)



**Aston Martin DB9 Volante**, 2006, 6.0 V12, 336 kW/457 PS, 300 km/h, 53100 km, Traumwagen, € 59.900,-. Bilder und Infos auf [www.classic-cars.de](http://www.classic-cars.de), Classic Cars Dornstetten GmbH, Freudenstädter Str. 28, 72280 Dornstetten, T. 07443-1734704 H

**SCHONBORN**  
JAGUAR · ASTON MARTIN · RR  
FW. Schönborn GmbH & Co. KG · Im Dorf 11 · 27336 Rethem  
**Import · Export · Großhandel**

**Ersatzteile  
für alle  
Aston Martin  
Fahrzeuge**

mail@fwschoenborn.de

**☎ 051 65/98 008**

**Fax 051 65/91 36 47**

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

**J.F. Stanley & Co.**

**AUTO-STORM® AQUA-UV**

*Premium Allwetter Cover  
Mit Extra-Schutz gegen Hitze*



[www.autopyjama.de](http://www.autopyjama.de) · Telefon 040 35 19 47

## AUSTIN HEALEY

CLASSIC  
FAHRZEUGTEILE.  
Für Austin-Healey. **BASTUCK®**  
[BASTUCK.COM](http://BASTUCK.COM)



**Austin Healey 3000 MK III**, EZ 4/1967, dunkelgrün / Leder schwarz, RHD, ein praller Ordner voller Dokumente, inkl. 1. Brief (GB), Restaurierungsbelege etc., € 59.750,-. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstr. 10, 24848 Kropp, Tel. 04624/8031933, info@german-car.net, [www.german-car.net](http://www.german-car.net) H



**Austin Healey Frogeye**, Bj. 1960, TÜV 6/24, Komplettrestaurierung, Motor Oselli 1256 ccm, Doppelvergaser ca. 100 PS, 4 Scheibenbremsen, Getriebe 5-Gang Ford Sierra, Leichtmetallfelgen u.v.m. Topzustand, 35.000,- €. Tel. 0172/9122164



**Austin Healey 3000 Mark III**, EZ 1964, Zustand 2+ Gutachten Classic Data, umfassende dokumentierte Restaurierung in Fachwerkstatt, 65.000,- €. Tel. 0172/2538269

**OLDTIMERMESSE**

18. – 20. OKTOBER 2024  
[WWW.CLASSICEXPO.AT](http://WWW.CLASSICEXPO.AT)

**BUCHTIPP!**



**Bentley**

224 Seiten, 200 Abb., 25 x 30,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04198-1

[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)

Ihr Fels in der Brandung.

**württembergische**



**Mehr als  
2.500  
Ansprechpartner  
vor Ort**

**Besonderer Schutz für  
besondere Fahrzeuge.**

**Oldtimerversicherung.**



Weitere Infos unter  
**Telefon 0711 662 725778**  
und **[www.oldtimer.de](http://www.oldtimer.de)**



BMW

**Ihr BMW 02 Spezialist**

An & Verkauf  
Autos & Ersatzteile  
Service & Beratung



**Michael Cahsel**  
Benzweg 5-7 · 32584 Löhne  
Tel.: 057 32 / 9 76 80 00 · Fax: 057 32 / 9 76 80 01  
Mobil: 01 71 / 2 13 32 90  
E-Mail: info@cahsel.de · Internet: www.cahsel.de



**M635 CSi**, Bj. 5/1988, sehr guter Zustand, 131.000 km, diamantschwarz, Leder schwarz, Klima, Kat, nur 117 Stk. gebaut. Tel. +43-664-3076070, www.carloft.at H

**www.bmw-e9-coupe.de**  
Fahrzeuge, Restauration & Ersatzteile  
Telefon 053 44/13 56



**BMW 2000 CA**, Bj. 1967, 100 PS, Automatik, rostfrei, TÜV-GA bis 2024, VB 27.900,- €. Tel. +43 664 96 92 665.



**Sämtliche BMW M-Modelle**, Originalzustand, nachvollziehbare Historie. Sie haben einen? **Wir suchen danach!** 0176 3244 5094, **www.kickdown.com** anfrage@kickdown.com, H



**2002Ti**, Bj. 1973, aufwendiger Neuaufbau nach FIA-Homologation mit 2 Liter 4 Ventil Schnitzer-Motor. Tel. +43-664-307 6070, www.carloft.at H

Ihr Ersatzteilspezialist für klassische BMW-Automobile

**WALLOTHNESCH.COM**

**Jubiläumsangebot im September:**  
**30% auf Edelstahl-Auspuff**

**NEUE BMW ERSATZTEILE**  
nur Erstausrüsterqualität  
Baujahre: 1965 - 1990  
weltweiter Versand  
täglich wechselnde Sonderangebote

**+49 (0) 2932 900 450 · info@wallothnesch.com**

**Suche BMW E9, 2,5 CS-3,0 CSL**, auch Restaurations- und Schlachtoobjekte, bitte alles anbieten. Tel. 02992/975794

**Döpper-Autobezugsstoffe**  
**www.doepper-profile.de**  
Tel. 0 22 61-2 45 93

**Verk. Ersatzteile u. Zub. f. Isetta/ 600 u. 700.** Tel. 02599/92210 o. 0172/2720341, Fax 02599/92211, E-mail: info@isetta-online.de, www. isetta-online.de



**1978/81 BMW M 1 Coupé**, geringe Laufleistung, Nachweise... Haben Sie ihn? **Wir suchen danach!** Cargold Collection Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040-25335000 H



**1980/20 BMW Alpina Sportwagen und Klassiker**, nur Top, wenig km ... **Haben Sie ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



**1980 BMW M1**, 1 von 59 in blau, seit 24 Jahren in Vorbesitz. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

**René Große**  
**RESTAURIERUNGEN**  
www.rene-grosse.com



**BMW 315 Limousine**, Bj. 1936, 34 PS, Buch - Dokumentation, restauriert durch Schweizer Spezialist, rostfrei, TÜV-GA bis 2024, VB 39.900,- €. T. +43 664 96 92 665



**BMW 1800**, Bj. 1968, 6 Volt, von Fachbetrieb gereinigt, teilweise restauriert, vorwiegend Originalzustand, VB 14.900,- €. Tel. +43 664 96 92 665.

**Erstklassige Verdecke**

- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog



**73734 Esslingen · Berkheimer Str. 10-12 · 0711-357900-0 · www.cabrio.de**



**BMW 1600 GT**, 1968, Bart Holland Restaurierung, echte Rarität mit TÜV + H-Kennz., € 79.900,-. Bilder und Infos auf [www.classic-cars.de](http://www.classic-cars.de), Classic Cars Dornstetten GmbH, Freudenstädter Str. 28, 72280 Dornstetten, Tel. 07443-1734704 H

**BMW M1 Restauration**, A. Hagemann Motorsport, Tel. 05223-68830, [www.ahfahrzeugtechnik.de](http://www.ahfahrzeugtechnik.de) H



**RS Felge in 7x16 / 8x16**, für 3er, 5er, 6er, 7er, mit TÜV. info@maxilite.ch oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

**Suche BMW CS E9**. Bitte auch Schrott anbieten. Tel. 0171/4554205 H



**1956 BMW 503 Coupé mit Schiebedach**, 2. Hand! 1A Original, € 198.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, T. 08036/7006, www.cargold.com H



**Sterne für 3 teilige Räder 13"**, viele Lochkreise, Lagerware! Auch komplette Räder verfügbar! TÜV Festigkeitsgutachten. info@maxilite.ch oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

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





1928  
4 1/2 LITRE

H.M. BENTLEY'S FINEST



1928  
4 1/2 LITRE

THE LAST HARRISON TOURER



1927  
3 4 1/2 LITRE

SPEED MODEL 200BHP LE MANS REP



1924  
3 4 1/2 LITRE

BLUE RN



1928  
4 1/2 LITRE

LE MANS REP NUMBER 7



1928  
4 1/2 LITRE

THREE GENERATIONS OF ONE FAMILY OWNERSHIP



**VINTAGE BENTLEY**

• VISCERA ET GLORIA •

SALES

WORKSHOP

PARTS

LIFESTYLE

+44 (0) 1730 895511  
SALES@VINTAGEBENTLEY.COM

VINTAGEBENTLEY.COM

LONDON ROAD, HILL BROW,  
WEST SUSSEX, GU33 7NX



The biggest outdoor sale of motoring items in Europe!

# International Autojumble

14 & 15 SEPTEMBER 2024



Book your exhibitor space or visitor tickets at  
**internationalautojumble.co.uk**  
+44(0)1590 614614 New Forest | Hampshire | UK | SO42 7ZN

*Beaulieu*

## CHEVROLET



**Bel Air Convertible**, Bj. 1952, 41580 km, Serie 1, Top-Zustand, 49.500,- €. Hillen Exclusive Cars, Inh. Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, Tel. 06551-9811222, [www.autohillen.de](http://www.autohillen.de) H



**Magnum 500 Felge** in 7x15/8x15, mit TÜV. [info@maxilite.ch](mailto:info@maxilite.ch) oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

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

## CHRYSLER



**Chrysler Imperial**, Bj. 1955, 1.Hand, original 80900 km, traumhafte Rarität, wie neu, 331 cui V8, 187 kW, rhapsody blue metallic, TÜV neu, H-Gutachten, Classic Data Gutachten, 1 Jahr Garantie, 79.900,- €. Savex GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, T. 0171/4906169, [www.savex.de](http://www.savex.de) H

**OLDTIMERMESSE**  
18. – 20. OKTOBER 2024  
[WWW.CLASSICEXPO.AT](http://WWW.CLASSICEXPO.AT)

## CITROËN



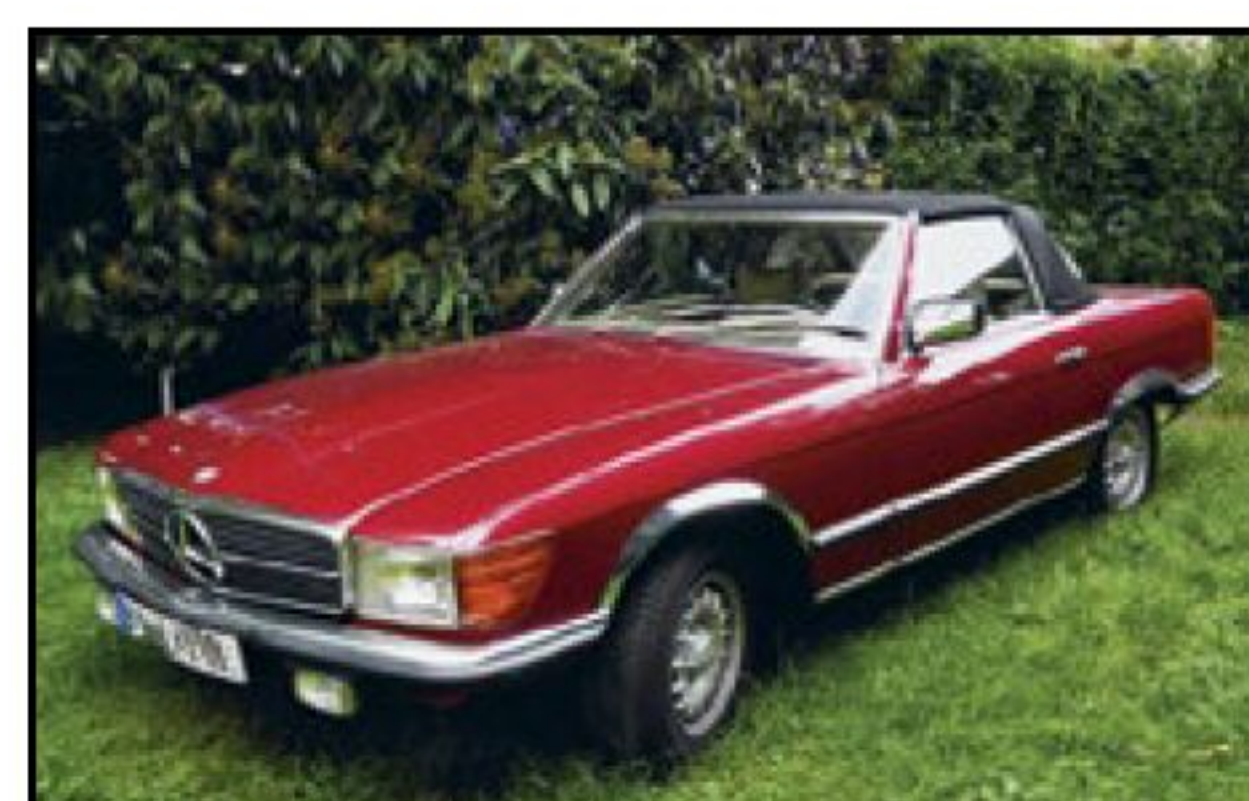
**1959 Citroën DS19**, erste Serie, Mille Miglia Eligible, vollrestauriert. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, [www.cargold-collection.com](http://www.cargold-collection.com), Tel. 040/25335000 H

[www.ds-sassen.de](http://www.ds-sassen.de)



**1970 Citroën DS Super Découvrable**, Chapron, 4-tür. Cabrio, nur 2 Ex. gebaut! Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, [cargold-collection.com](http://cargold-collection.com), 040/25335000 H

## DAIMLER



**SL 280 Cabrio**, Bj. 1979, 70588 km, Automatik, Werkstatt gepflegt, HU 04/2025, inkl. Hardtop, tadelloser Zustand und voll funktionsfähig, VB 38.000,- €. [oyc@possteo.eu](mailto:oyc@possteo.eu)

## DE TOMASO



**1967/78 De Tomaso Pantera / Mangusta**-authentisch, Nachweise ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

## DKW



**Erstklassige Verdecke**  
• Innenausstattungen  
• Zubehör  
• Sattlerei  
• Katalog  
**KHM**  
[www.cabrio.de](http://www.cabrio.de) • [khm@cabrio.de](mailto:khm@cabrio.de)  
73734 Esslingen • 0711-357900-0

## FACEL VEGA



**1957/59 Facel Vega HK500**, original oder restauriert, für Investor ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

## FERRARI

## Sportscars

Competence Meisterwerkstatt  
☎ 021 73/7 32 20 - ☎ 021 73/8 23 97  
Ankauf / Verkauf / Restauration H  
[www.sportscars-schroeder.de](http://www.sportscars-schroeder.de)

**Barankauf! Ferrari, 328, 512TR/M, 512BB und andere Oldtimer.** Tel. 07531-2840414, 0171-4801800, [r.birwe@t-online.de](mailto:r.birwe@t-online.de) H



**Ferrari 412 GT**, EZ 10/1988, schwarz-metallic / Leder schwarz, 101900 km, Schalter, 2x Klima, el. Sitze, Alarmanlage, Soundsystem etc., viel investiert, € 125.000,-. German-Car.Net, Bernhard Weiss, Werkstr. 10, 24848 Kropp, Tel. 04624/8031933, [info@german-car.net](mailto:info@german-car.net), [www.german-car.net](http://www.german-car.net) H

[www.MODENA.de](http://www.MODENA.de) - Tel. 06327-97700 H



**Maranello/456 Felgen 18"**, mit TÜV. [info@maxilite.ch](mailto:info@maxilite.ch) oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H



**1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona**, erstes Leder, erst 58.977 km, Matching Numbers. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, [cargold.com](http://cargold.com) H



**208/308/Mondial Felgen 7x16 und 8x16**, mit TÜV. [info@maxilite.ch](mailto:info@maxilite.ch) oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H





OFFICIAL FERRARI DEALER

## Eberlein Automobile

### **Ferrari Classiche: zertifizierte Authentizität und Werterhalt.**

Historische Ferrari sind für ihre Besitzer von großer emotionaler Bedeutung und ihr Wert kann mit einem von Ferrari Classiche ausgestellten Echtheitszertifikat noch gesteigert werden. Seit 2006 sind wir offizieller Ferrari Classiche Partner in Deutschland. Zusammen mit der Ferrari Spezialabteilung in Maranello bescheinigen wir die Echtheit klassischer Ferrari und bieten einen hervorragenden Wartungsservice.

Sorgfältige Restaurierungen und die Zertifizierung werden von unserem hochqualifizierten Technikerteam durchgeführt. In Kooperation mit dem Werk in Maranello können sogar Repliken seltener Komponenten produziert werden.

**Eberlein Automobile GmbH. Ihr Ferrari Classiche Partner in Kassel.**



**FERRARI  
CLASSICHE**  
Ferrari.com

Leipziger Straße 282-286, 34123, Kassel  
Tel. 05 61 - 51 19 70  
info@ferrari-eberlein.de  
kassel.ferraridealers.com



**FERRARI**

**Die Sportwagen Spezialisten**

Wir sind umgezogen in die Klassikstadt!

GmbH

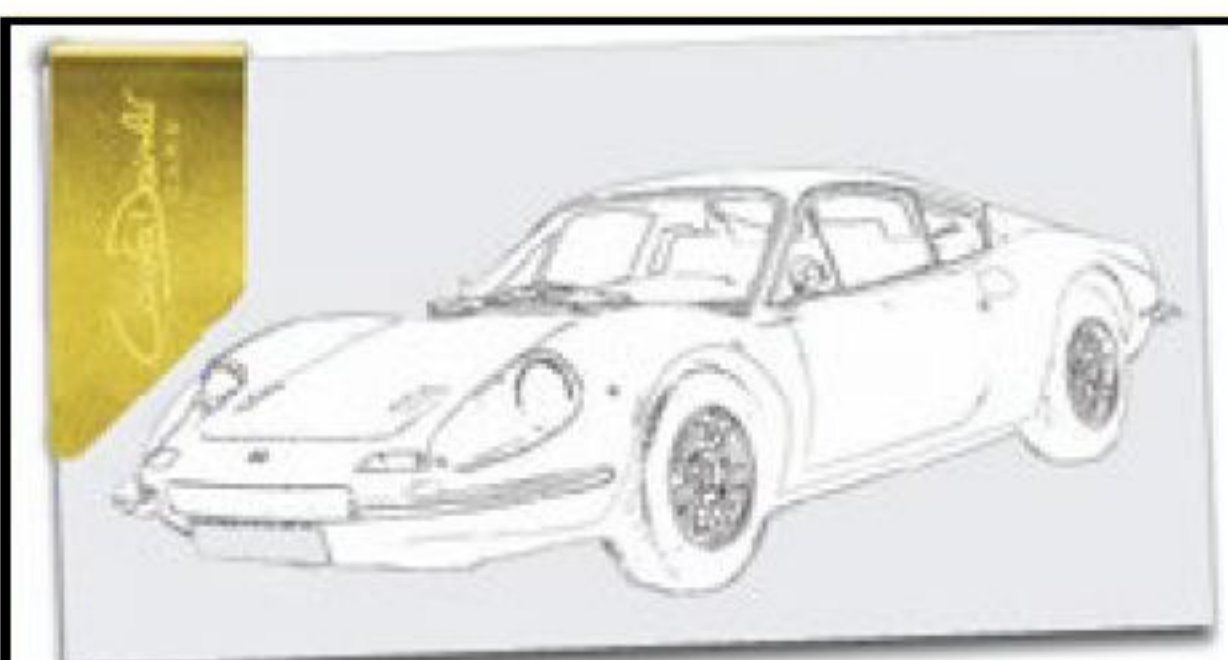
Jochen Frick  
Orber Straße 4a, 60386 Frankfurt  
Tel. 0 69 / 33 16 13

FERRARI-Reparatur  
FERRARI-Wartung  
FERRARI-Restaurierung

**ital-spares.com**

Your source for Ferrari parts

**www.tridente.de**



Ferrari Dino 206 GT & 246 GT / GTS -  
ehrliche Fahrzeuge im Originalzustand,  
Sammler Fahrzeuge. **Wir suchen da-  
nach! Rufen Sie uns an!** Tel. 0711/  
96000-130, [www.carola-daimler.de](http://www.carola-daimler.de) H

**Aus Sammlung**

**Ferrari 328 GTS, 1986,**  
67.900 km, erster Hand

**Corvette C1, 1962,**  
69.900,- €, 18.802 km

**Ferrari Mondial T, 1992,**  
52.900,- €, 47.467 km

Scuderia Auto-Neuser Inh. H. Kettner  
Kleinreuther Weg 93, 90408 Nürnberg  
0911-5805050, [info@auto-neuser.de](mailto:info@auto-neuser.de)



**WWW.MODENA-MOTORSPORT.DE**

**MotorKlassik**  
MARKTPLATZ

»Von wegen  
Fliegen ist schöner –  
stimmt gar nicht!«

Kai Klauder

Redakteur  
MOTOR KLASSIK



**www.motor-klassik.de**

**CMC Classic Model Cars**

exquisite Fahrzeugmodelle auf höchstem Niveau seit 1995.



Einen Überblick über unsere faszinierenden  
Manufakturmodelle und ihre Geschichten  
finden Sie auf [www.cmc-modelcars.de](http://www.cmc-modelcars.de).

CMC GmbH & Co. KG · Classic Model Cars  
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach  
Tel.: +49 711 44 00 799-0 · [info@cmc-modelcars.de](mailto:info@cmc-modelcars.de) · [www.cmc-modelcars.de](http://www.cmc-modelcars.de)

**EINZIGARTIG**  
UND EINE KLASSE FÜR SICH





# CABRIO-VERDECKE Speed & Sport

GERNE SENDEN WIR IHNEN INFOMATERIAL ZU  
TEL. 0711-475041 WWW.SPEEDUNDSPOORT.DE

## FIAT

Suche Fiat Dino, Zustand egal.  
Tel. 0171/4554205

H

## FORD



**Ford Mustang Fastback**, Bj. 1970, 9450 km, Topzustand, Originalzustand, 351 cui V8, einzigartig, TÜV neu, H-Gutachten, Classic Data Gutachten, neue Inspektion, Garantie, medium lime metallic, 3-Gang-Schalter, 109.000,- €. Savex GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, T. 0171/4906169, www.savex.de

H



**Magnum 500 Felge in 7x15/8x15**, mit TÜV. info@maxilite.ch oder www.maxilite.ch

**Mustangs 64-69**, gute V8 im Verkauf, Fahrzeuge gesucht, Service-Import und Teile. [www.carmania.de](http://www.carmania.de) 040/6424272

H



**2006 Ford GT**, 1 von 19! Deutsche Erstauslieferung, Historie u. Unterlagen vollständig. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, cargold-collection.com, 040/25335000

H



**\*RARITÄT\* Knudsen Ford Taunus GXL 2.0 V6**, 1. Besitz! 1973, kein Rost! Garagenfund! 27000 km, Sondermodell! 76.600,- €, nur techn. Inbetriebnahme, einmaliger Original Zustand! Mail: keg.wak@gmail.com, Tel. 0043/ (0)681/20840604

## HORCH



**1938 Horch 930 V Roadster**, von Horch Spezialisten vollrestauriert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, T. 08036/7006, cargold.com

H



**1935/39 Horch 853 / A / Sport Cabriolet** Original oder top restauriert ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com)

H



**Horch 930 V**, 1939, mitternachtsblau (neu) / Leder beige, großes Faltschiebedach, Koffer, Ferngang, TÜV (neu), 250.000,- €. Tel. 09104/1414 oder 0171/6208422



# GALLERY AALDERING

EXQUISITE CLASSIC AUTOMOBILES



## Bentley Continental GT 6.0 W12 (2018)

2.800 km, Moroccan Blue, full Bentley service



## BMW 635 CSi

**"Sonderausstattung" (1986)**

33.000 km!, collectors quality, Buffalo Leather from factory



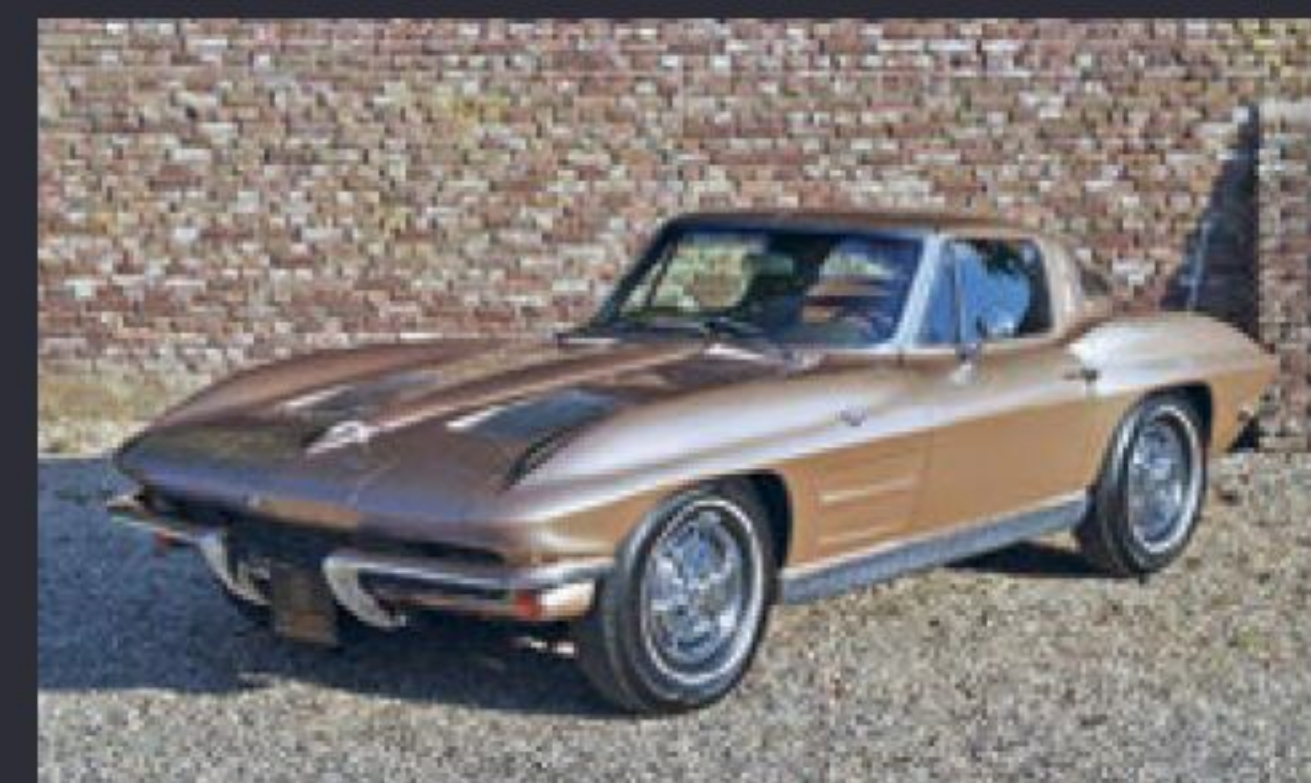
## Ferrari 250 GT SWB Berlinetta by Scaglietti (1960)

Ferrari Classiche certified, restoration by Toni Franco's Maranello/ Bacchelli/Carrozzeria Motor Sport



## Jaguar XJ6 4.2 Coupé (1977)

Extensively restored and technically overhauled, one of the best on the market



## Corvette C2 Stingray Coupé Split window (1963)

Fully restored condition, well-preserved restoration to factory specifications



## Horch 780 Sport Cabriolet (1933)

Pebble Beach Concours d'Elegance 2022 First in Class Winner, high quality full restoration



Telefonische Anzeigenannahme: 0711/182-188, Fax: -1783  
E-Mail: [motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

Arnhemsestraat 47 | 6971 AP Brummen | Netherlands  
T. 0031 (0)575 564055 | E. [info@gallery-aaldering.com](mailto:info@gallery-aaldering.com)

[www.gallery-aaldering.com](http://www.gallery-aaldering.com)



## JAGUAR



**JAGUAR ASSOCIATION GERMANY e.V.**  
seit über 40 Jahren größter Jaguar-Club Deutschlands

- aktives Clubleben
- Hilfe bei technischen Fragen
- 6 x Clubmagazin JAGMAG im Jahr
- nur 95 Euro Jahresbeitrag

über 1600  
Mitglieder

Geschäftsstelle: In der Baut 8, 45731 Waltrop  
Tel. 0176 - 6232 1420 Email: geschaeftsstelle@jaguar-association.de

### • Import

### • Export

### • Großhandel

F.W. Schönborn GmbH & Co. KG · Im Dorf 11 · 27336 Rethem



**Der Teilehandel für den Fachbetrieb**

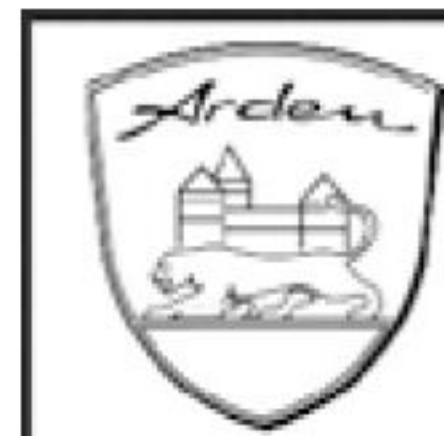
mail@fwschoenborn.de



**051 65/98 008 · Fax 051 65/91 36 47**



**Jaguar XJS**, Bj. 1991, 2. Hd., 207 kW, 12 Zyl., 84000 km, alle Rechnungen vorh., H-Kennz., WGA 2+ 37.500,- €, VB 32.800,- €. Tel. 0171/4852124



Arden British Day  
8. September 2024  
Teilnahme kostenlos  
arden.de/classic  
+49 (0) 2151 3723 0



**E-Type Serie 1 OTS 4,2**, Bj. 1966, cream/Leder dkl. blau, unrestauriert u. ungeschweißt, alles Matching, Top-Zustand. Tel. +43-664-307 6070, www.carloft.at H

CLASSIC  
FAHRZEUGTEILE.  
Für Jaguar. **BASTUCK**  
BASTUCK.COM



**Jaguar XK8 Automatic 4,0**, TÜV 11/25, orig. 55500 km, Conolly Leder schwarz, Webasto Standheizung, 8 fach Jaguar LM, inkl. orig. Hardtop, VB 29.500,- €. Tel. 06145/2303



**Jaguar X Type Sport**, Allrad, 3,0l, 230 PS, Bj. 07/2001, TÜV, orig. 36500 km, Benzin, 5-Gang Handsch., silbermet., Leder/Stoff rot, VB 19.500,- €. Tel. 06145/2303

**Autohaus Skawinski GmbH**  
Reisertstraße 19 · 53773 Hennef-West  
Tel. 022 42/22 14 · Fax 022 42/849 87  
[www.autohaus-skawinski.de](http://www.autohaus-skawinski.de)



**E-Type V12 SIII, 1971, 5-Gg., Klima, 1.** Leder., ex. CH, matching nr., Top-Technik, H-Kennz., 63.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, [www.autosalon-isartal.de](http://www.autosalon-isartal.de) H  
mehr: [marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de) Nr. 62052

**Barankauf! Jaguar E-Type, XK und andere Oldtimer.** Tel. 07531-2840414, 0171-4801800 oder [r.birwe@t-online.de](mailto:r.birwe@t-online.de) H



**Jaguar XK 150 S Roadster**, 1959, 184 kW/250 PS, LHD, matching numbers, Heritage Zertifikat, € 139.900,-. Bilder und Infos auf [www.classic-cars.de](http://www.classic-cars.de), Classic Cars Dornstetten GmbH, Freudenstädter Str. 28, 72280 Dornstetten, T. 07443-1734704 H

**OLDTIMERMESSE**  
18. – 20. OKTOBER 2024  
[WWW.CLASSICEXPO.AT](http://WWW.CLASSICEXPO.AT)



**Jaguar XJS HE Coupé 5,3**, original 15300 km, Bj. 82, 1. Hand, Neuzustand, scheckheftgepflegt, TÜV neu, H-Gutachten, Classic-Data Gutachten, saphirblau, Garantie, 49.900,- €. Savex GmbH, Am Zollstock 2a, 76689 Karlsdorf, T. 0171/4906169, [www.savex.de](http://www.savex.de) H



**XJS**, Bj. 1991, 84500 km, Lederausstattung, in 2. Hd., Wertgutachten 2+, kein Reparaturstau, unfallfrei, alle Rg. vorhanden, el. Sitze, el. Scheiben, Klima, H-Kennz., TÜV neu, Marktwert 37.500,-, VB 32.800,-. Tel. 09342/9345902, 0171/4852124

**Suche Jaguar XK8 oder KK AB 04 4,2 oder 5,0 Cabrio**, aussen: nicht schwarz/silber, innen: hell - bis 100.000 km. [michael-schwarz-sb@online.de](mailto:michael-schwarz-sb@online.de)



**1961/65 Jaguar E Serie 1 Roadster**, nur 1a Qualität ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H

## ARDEN

**Suche alle Arden Jaguar**, Fahrgst. Nr. WO9AJ, [englishcars@gmx.de](mailto:englishcars@gmx.de) H

**Jaguar Bentley**  
**HAUBENFIGUREN**  
TÜV GEPRÜFT  
Weiteres Zubehör auch im Shop.  
[arden.de](http://arden.de) 02151-37230

## SERVICE

### Telefonzentrale

Tel. 0711/182-01

### Abonnenten-Service/ Einzelheftbestellung

Tel. 0781/6396657

[motorpresse@burdadiirect.de](mailto:motorpresse@burdadiirect.de)  
Bitte Bankverbindung angeben

### Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:

Motor Presse Stuttgart  
GmbH & Co. KG  
Motor Klassik  
Chiffre Nr. ...  
70162 Stuttgart

**MotorKlassik**

[www.mike-sander.de](http://www.mike-sander.de)

**MIKE SANDERS®**

[mail@mike-sander.de](mailto:mail@mike-sander.de)

## Der Klassiker vom Erfinder der Fettversiegelung



seit 2012 jedes Jahr  
Best Brand-Sieger



**Über 40 Jahre** Erfolgreicher Rostschutz für  
Oldtimer und Klassiker

**Umweltfreundlich und geruchsneutral für die  
Korrosionsschutzbehandlung Ihres  
Sammlerstücks**



# HUMER GRANNER

AUTOMOBIL. MOTORRAD. AUKTIONEN



**1964 Shelby Cobra 289 Mk II**  
**€ 900.000 bis 1.200.000**

**SALZBURG AUKTION | 19. OKTOBER 2024**  
**IN PARTNERSCHAFT MIT DER CLASSIC EXPO SALZBURG**

**WOLFGANG HUMER +43 650 72 62 52 4**  
**REINHARD GRANNER +43 699 171 272 72**

**office@hg.auction**  
**www.hg.auction**



## Aufwendig gefertigte Alu-Kühler mit Hochleistungsnetz. zum Beispiel:



Mini - alle bis 1997  
479135

158,-



Jaguar MK II  
24232

390,-



MGA  
297653

390,-



Jaguar E-Type 3.8 Serie 1  
mit seitlicher Riffelung  
505578

1.498,-



Jaguar E-Type 3.8 Serie 1  
213467

390,-



MGB 11/67 bis 6/76  
19004

390,-



Triumph Spitfire  
493009

390,-



Triumph TR2-TR4  
327489

390,-



Austin Healey BN4 - BJ8  
205366

390,-



Jaguar XK 120  
349102

390,-



### Thermoschalter

Kapillarfühler (ca. 1 m) zum Einbau in den Kühlkreislauf. Messbereich 0 °C bis 120 °C mit einer Genauigkeit von ca. 3 °C!

518343

59,-



gratis

Frei mit jeder Kühlerbestellung: eine Limorade Apfel

Originalgetreuer Nachbau, fantastische Verarbeitung... noch einmal 3 kg weniger Last auf der Vorderachse!

Das beste Hochleistungs-Aluminiumnetz, das auf dem Markt erhältlich ist.

**Austin Healey ▶ Jaguar ▶ Triumph ▶ MG ▶ Mini ▶ Range Rover ▶ Land Rover ▶ Lotus ▶ Alfa Romeo**



Jaguar E-Type 4.2 (Schalter)  
287484

390,-



Das ist ein chemischer Zusatzkühler

### Superschlaue Chemie

reduziert die Oberflächenspannung des Kühlmittels. Der verbesserte Wärmetransport reduziert die Motortemperatur um bis zu 10 °!

**355 ml** ausreichend für jedes Kühlsystem bis 20 Liter.

„Water Wetter“ ist mit allen Kühlmitteln mischbar.

### Für Ottomotoren

303509

22,-

### Für Dieselmotoren

342352

24,-

### Digitales Infrarotthermometer mit Laserpointer.

Temperaturbereich von -50 bis 550 °C.



- ▶ Zündkerzen, Abgaskrümmer gleich heiß?
- ▶ Radlager heiß?
- ▶ Vereisung im Einlassbereich?
- ▶ Hot oder cold spot im Motorblock / Zylinderkopf?
- ▶ Dampfblasen im Vergaser?
- ▶ Vor-, Rücklauftemperatur: Ölkühler, Wasserkühler, Heizungskühler? ...

Beantwortet 100 Temperaturfragen rund um die Kraftwärmemaschine. Kein Witz: Tierärzte nutzen das Gerät auch zur Narkoseüberwachung.

306497

48,-



### Alle Jaguar-Wasserpumpen ab Lager lieferbar

Vom Jaguar XK120 früh „C4946CONV“

531710

398,-

...über Jaguar Mark II in der ultraleichten Aluminiumversion „C15694A“

513157

198,-

...bis Jaguar E V12 früh „GWP409“

504808

498,-





Das  
ist auch ein  
wirksamer  
Zusatz-  
kühler!

Auch cool  
„Doubrella“  
Cabrio-Schirme  
dunkelgrau  
455741 **38,-**  
Union Jack  
532851 **54,-**

### Krümm- und Auspuffisolierband

- 1 Graphit-Thermoband mit patentiertem, hitzebeständigem Farbpigment in Weiß. Hitzebeständig bis 1.000 °C
- 2 Mineralfasergewebe, schwarz bis ca. 650 °C direkte und bis 1090 °C Strahlungswärme, dauerhaft bis 520 °C
- 3 Titanium Hi-tech Carbonfiber-Look Fasern aus pulverisierten Lavagestein bis ca. 980 °C direkte Wärme und bis 1.370 °C Strahlungswärme, dauerhaft 650 °C.

Da haben Sie ein paar Jahre geschraubt und dann keinen Feuerlöscher dabei?! Zahlt die Versicherung? Dumm gelaufen!

**Feuerlöscher** - extrem leichtes Alu-Gehäuse, mit Halterung.  
**Gehört definitiv in jeden Klassiker!**  
**Vielleicht braucht auch mal jemand Hilfe!**

1 kg	275432	<b>26,-</b>
2 kg	322326	<b>39,-</b>



Für das Handschuhfach:  
**Feuerlöschspray**,  
3-4 m Reichweite

500 ml	503680	<b>18,-</b>
750 ml	503681	<b>22,-</b>

### Werkzeugwagen Kühltank



**375 €**

### Werkstatt, Atelier, Büro, Praxis:

Der exklusive Werkzeugwagen-Kühltank bringt nicht nur Werkzeuge, sondern auch gut gekühlte Getränke in Ihre Nähe. Mit diesem Werkstattwagen gibt es kein warmes, schales Bier mehr,

keinen Durst bei der Arbeit und kein sinnloses Hin- und Herlaufen.  
50 Liter Inhalt, 81 cm hoch, kühlt bis zu 0°, Energieverbrauch: nur 0,58 kWh/24h, Gewicht 35 kg

rot 476597  
schwarz 476598  
blau (mit Radio) 510123  
Union Jack 540082  
Deutschland Flagge 540367  
**je 375,-**

# Noch mehr Cool für Maschine und Mensch. 300 Seiten:



553746 LC13082024

[www.Limora.com/cool](http://www.Limora.com/cool)

### Frischluftheitungen

**Sandwich aus Kraftpapier + Alu + Kraftpapier**  
temperaturbeständig bis 100° C

Ø	Best.-Nr.	
32 mm braun	485885	<b>32,-</b>
32 mm schwarz	486158	<b>20,-</b>
38 mm schwarz	337432	<b>44,-</b>
51 mm schwarz	355084	<b>20,-</b>
102 mm schwarz	208623	<b>29,-</b>

**Alu**  
temperaturbeständig bis 250°C

Ø	Best.-Nr.	
22 mm	207491	<b>23,-</b>
45 mm	337433	<b>33,-</b>
51 mm	348861	<b>55,-</b>

### PVC

► schwarz ► hochflexibel

Ø	Best.-Nr.	
38 mm	2188	<b>13,-</b>
44 mm	348944	<b>18,-</b>
51 mm	25267	<b>22,-</b>
63 mm	529674	<b>35,-</b>





## LAGONDA



**1929 Lagonda 2 Litre Supercharged**, Wagen mit Renngeschichte, von Experten in GB restauriert. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

## LAMBORGHINI



**1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV** mit Historie/Nachweisen gesucht ... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

*www.Ricambi-Toro.de*  
Ersatzteile für klassische Lamborghinis

**Lamborghini Classic Club Germany e.V.**  
Für interessierte Lamborghini Besitzer. Tel. 0911/63290222, www.lccg.de

**Spezialisiert auf originale Ersatzteile für klassische Lamborghinis.**  
**Lamborghini Service Bonn Kremer**  
Tel. 02 28 / 94 69 45 67  
www.lamborghini-kremer.de



**1966/75 Lamborghini Miura, mit Originalitätsnachweis... Haben Sie ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

## LANCIA

**Suche Lancia bis Bj. 1975** und Delta Integrale. Tel. 0171/4554205 H

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

## LAND ROVER



**Range Rover P530 Autobiography, M. 2023**, 12.900 km, 390 kW (530 PS), Silicon Silver/Black, 1. dt. Hd. / Garantie, 149.900,- € Inzahl. mögl. AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolftratschauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 62050

## LOTUS



**Tesla Roadster, einer von 2400.** Auf der Basis des Lotus Elise wurde das erste coole Elektroauto gebaut, Bj. 9/2012, 219 kW (298 PS), 85018 km, blau Twilight blue, 1 Besitzer, LHD, Alu, Alcantara, Klima, SHZ, 139.000,- €. Chiffre 3700360

**Suche Elise + Exige.** Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

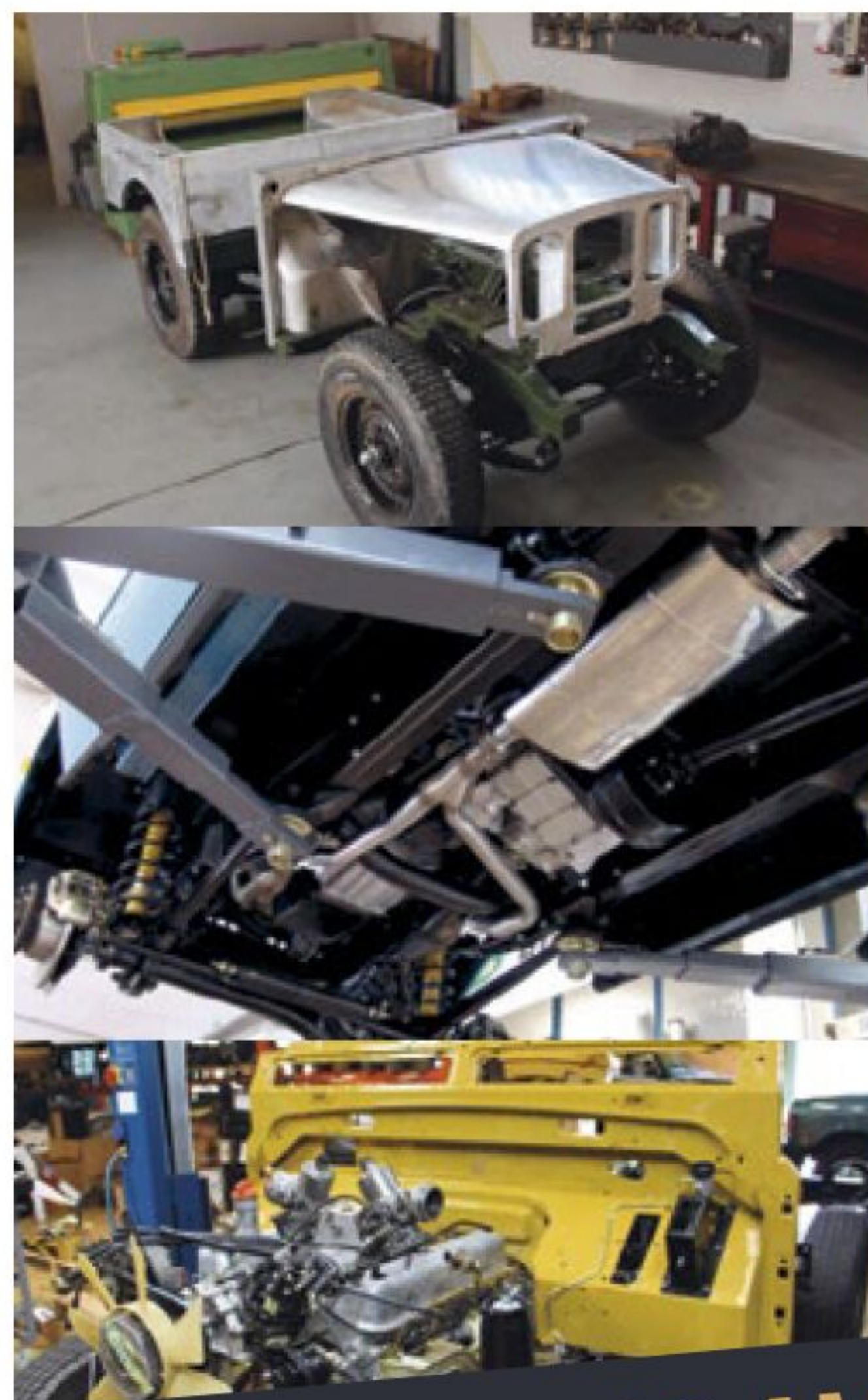
## ANZEIGENSERVICE

**Telefon 0711-182 188**

**Fax 0711-182 1783**

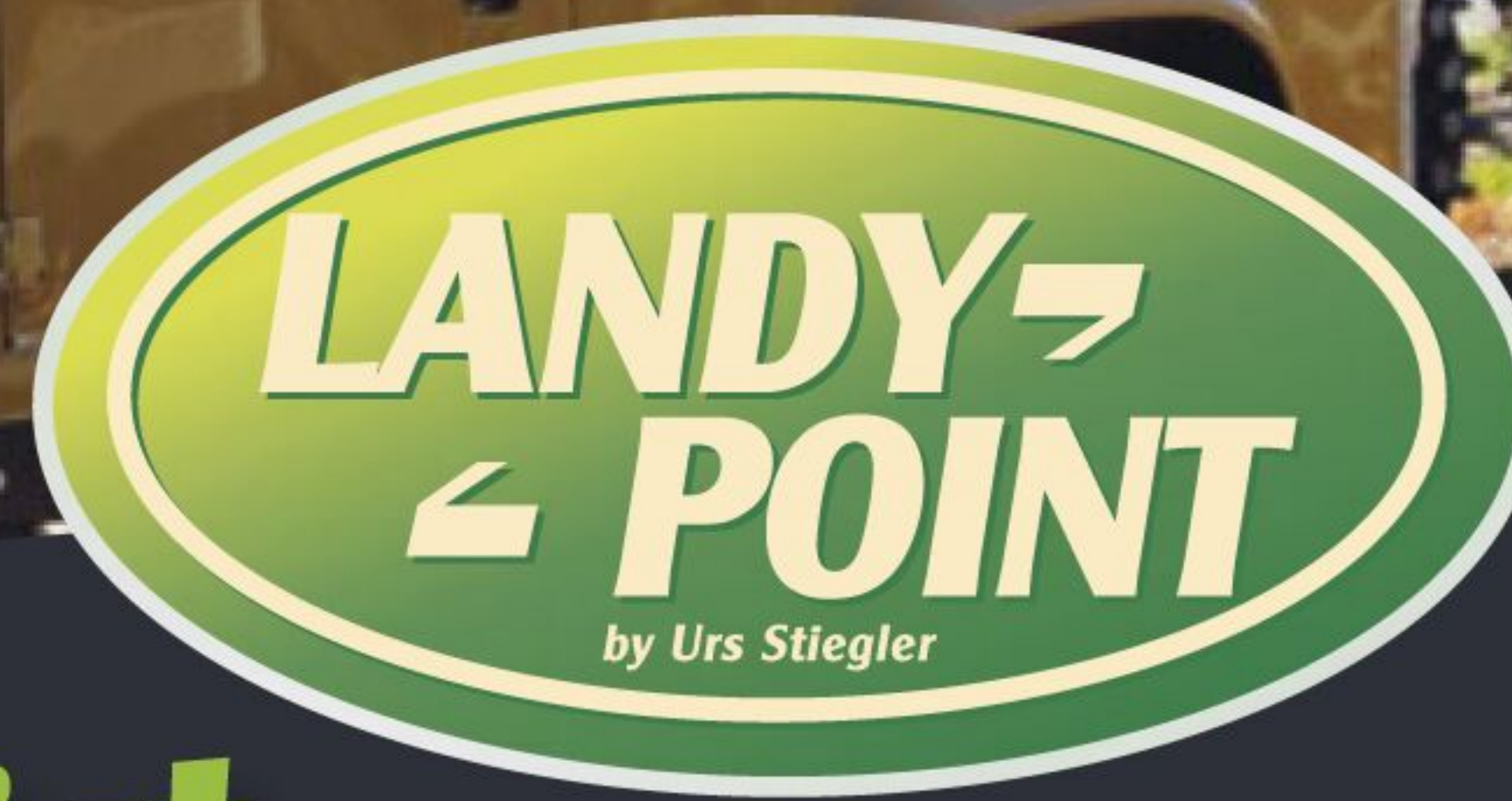
**Internet: www.buchung.motor-klassik.de**

**Mail: motorklassik-ga@motorpresse.de**



**eigener Transportservice Schweiz und Deutschland**

**www.landypoint.com**



**SEIT FAST 20 JAHREN**

**Ihr Land Rover Spezialist**  
**SERIE, DEFENDER, RANGE**

**Landypoint GmbH** Neidinger Str. 41 88631 Beuron-Neidingen Tel. 07579 92110 Fax 07579 921122

**High End Restaurationen/Umbauten**  
Eigene Karosserie/Lackiererei, Technik, Elektrik, erfahrene Mitarbeiter

**Werkstatt für Serie, Defender, Range**  
Erfahrung, Know-How, motivierte Mitarbeiter, modernste Geräte, Oldtimer bis Neuwagen

**RRCC Range Rover Classic Center**  
Spezialteile, Auslesemöglichkeiten, Restaurationen, Tuning

**Fahrzeugverkauf/Vermittlung**  
Ca. 20 Fahrzeuge zum Verkauf – wir verkaufen auch Ihren Land Rover

**Ersatzteilversand**  
Schneller Versand, Teileprüfung in eigener Werkstatt, Beratung

**Eisstrahlen/Rostbehandlung**  
Bester Schutz für Ihren Liebling



## LEO B. PESCHL

CLASSIC SPORTS CARS

*We love classic Maseratis.*

MOTOR UND DOSIERANLAGE AM101, AM109



LEO B. PESCHL CLASSIC SPORTS CARS GmbH  
Kelvinstraße 10 | 50996 Köln  
www.leo-peschl.de | info@leo-peschl.de  
+49 (0)2236 3319815

## MASERATI

**ital-spares.com**  
Your source for Maserati parts

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H



**Sebring 3500Gti**, Bj. 65, Nut and Bolt restauriert !! Classic Data Zust. 1 !! 299.000,- €. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, T. 09129/26244, www.omaautomobile.de H



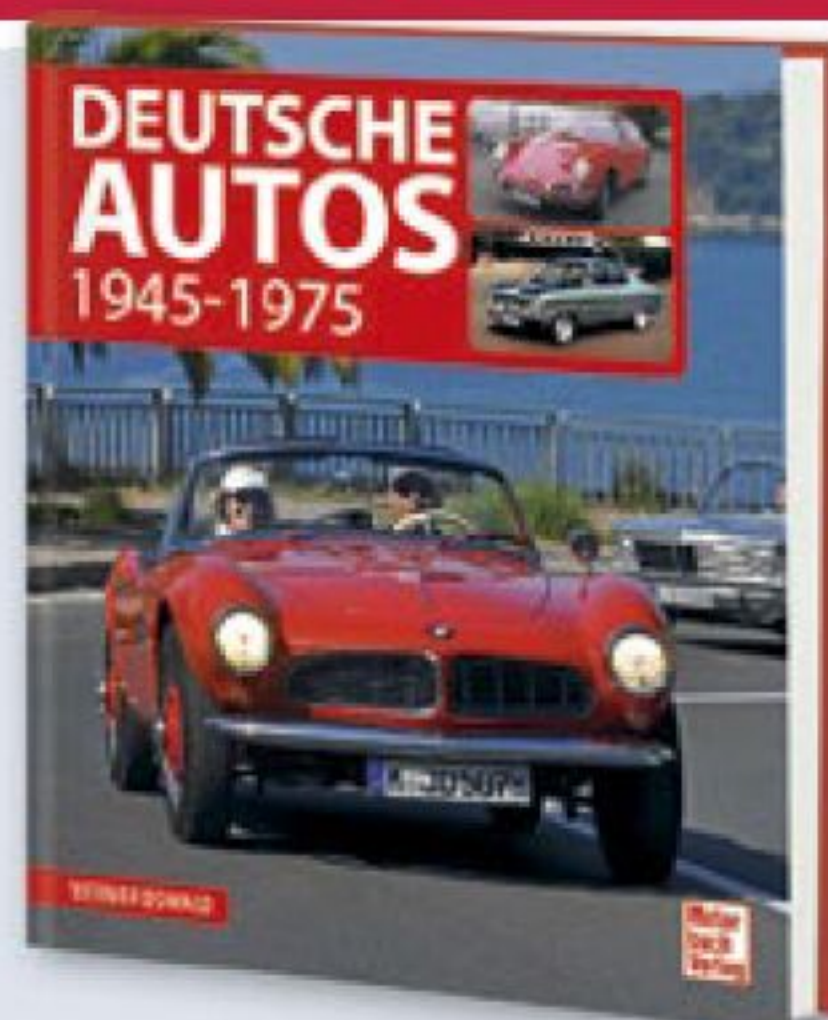
**Merak \*perfekt\***, Bj. 74, 140 kW (190 PS), blu azzurro, Leder, Klima, 79.900,- €. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, Tel. 09129/26244, www.omaautomobile.de H

www.tridente.de



**1968 Maserati Mistral 4000**, original Leder, einer von nur 828 produzierten. Car-gold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

## BUCHTIPP!



**Deutsche Autos - 1945-1975**  
520 Seiten, 700 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04102-8

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

## MAZDA



**Erstklassige Verdecke**  
• Innenausstattungen  
• Zubehör  
• Sattlerei  
• Katalog

www.cabrio.de · khm@cabrio.de  
73734 Esslingen · 0711-357900-0



**MX-5 NB Sondermodell Miracle**, EZ 11/2000, 53000 km, 103 kW (140 PS), pinien-grünmetallic, 4 Zylinder, LHD, Alu, Holzlenkrad, Teilleder, komplette Historie, alle Inspektionen und Reparaturen in Fachwerkstätten ausgeführt, Saisonkennzeichen April bis Oktober, VB 11.900,- €. 53879 Euskirchen, Tel. 02251/72931

mehr: motor-klassik.de Nr. 62015

## MELKUS

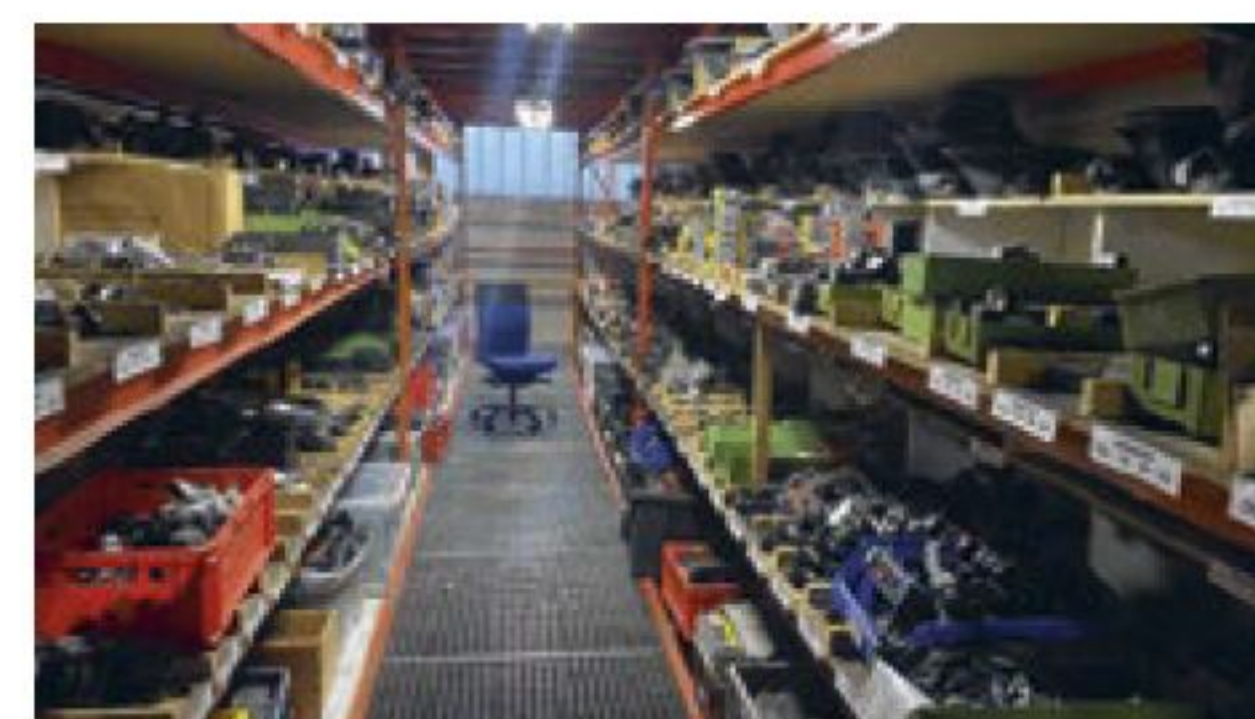


**Melkus RS 1000**, kpl. Neuaufbau 2007, 13900 km, 55 kW (75 PS), rot, VB 129.000,- €. Tel. 0171/6434927

## MERCEDES



www.toni-geppert.de  
Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423



**Mercedes-Ersatzteillager mit Motoren, Getriebe, Karosserie, Technik, Innenausstattungen, original Alufelgen etc., auf ca. 1000 qm mit diversen Spenderfahrzeugen von 1975-2010, komplett (ohne Immobilien) für 250.000,- € zu verkaufen. Keine Anzahlungnahmen. Tel. 0171/3301980 H**



**Sämtliche Mercedes-AMG & Sondermodelle**, Originalzustand, seriöse Historie. Sie haben einen? **Wir suchen danach!** 0176 3244 5094, [www.kickdown.com](http://www.kickdown.com) anfrage@kickdown.com H

# ROSIER

## Classic Sterne

EIN UNTERNEHMEN DER ANDERS-GRUPPE

Die ROSIER Classic Sterne Manufaktur aus Oldenburg ist zertifizierter Fachbetrieb für historische Fahrzeuge. Traditionelles Handwerk aus Leidenschaft. Seit 1927.



## Mercedes-Benz O 319 Camper

1959 | Hellgrün/Dunkelgrün Bicolor | unrestauriertes Original | absolute Seltenheit | voll funktions-tüchtig | Matching Numbers | € 179.000,-\*



## Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé

1971 | Tabakbraun (423)/Leder Cognac | 44.550 km unglaublicher Originalzustand | Klima & Schiebedach matching numbers | Mittelschaltung | € 139.000,-\*



## Die Ausstellung.

Das größte Mercedes-Benz Classic Center im Norden mit über 60 ausgewählten Old- und Youngtimern sowie automobilen Raritäten der Neuzeit.



## Die Manufaktur.

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

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

[www.classic-sterne.de](http://www.classic-sterne.de)

## ROSIER Classic Sterne GmbH

Autorisierter Mercedes-Benz ClassicPartner  
Autorisierter Mercedes-Benz ServicePartner

Bremer Heerstraße 267, D-26135 Oldenburg

+49 441 209780-10 info@classic-sterne.de

\*differenzbesteuert



**MERCEDES**

# MERCEDES-TEPPICHE in Original-Qualität

**Komplette Teppichsätze – Computer-Zuschnitt  
originalgetreue Verarbeitung**

**190 SL, 230 SL, 250 SL** ab € 543,-  
orig. Haargarn-Bouclé, anthrazit, rot, beige, grau, blau und Sondertöne

**280 SL** 113 DB-Velours und Zweitton-Schlingenteppich ab € 573,-

**107 SL / C** 280-560 DB-Feinvelours € 489,-

**110/111, 108/109, 114/115** ab € 448,-  
DB-Velours, Zweitonschlinge und Zweittonvelours, viele alte Originalfarben

**Bitte fordern Sie Materialproben an.**

Klaus Hermann Mayer Kraftfahrzeugtechnik GmbH

Berkheimer Str. 10-12, 73734 Esslingen

Tel. 0711-35 79 000, khm@cabrio.de

**www.cabrio.de**



**www.300sl-service.de**  
Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423

**Auflösung einer privaten Sammlung.**  
MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche  
993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG  
etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail:  
carcollection@web.de



**1979 Mercedes 450 SEL 6.9**, Erstbesitz  
Beckenbauer, Sonderlackierung. Cargold  
Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Ro-  
senheim, 08036/7006, cargold.com H

**www.kittel-oldtimer.de**  
**089 – 74 37 04 28**

**Döpper-Autobezugsstoffe**  
**www.doepper-profile.de**  
Tel. 0 22 61-2 45 93



**2001/11 Mercedes SL 55/AMG (R230)**,  
dt. Fzg, Servicehistorie, wenig km ...  
**Haben Sie ihn? Wir suchen danach!**  
Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



**Penta Felge in 8x15, 10x15, 12x15, 8x16,**  
**9x16, 8x17, 9x17, 10x17, TÜV Teilegut-**  
**achten, 3 Jahre Garantie, info@maxilite.ch,**  
**www.maxilite.ch** H

## Ersatzteile für Mercedes-Benz PKW

Vollsortiment für alle Typen ab Bj. 1949

### U. Schulz – M. Mix

Schoemperlenstr. 2

D - 76185 Karlsruhe

**Tel.: 0721 / 56 12 89**

**Fax: 0721 / 56 43 51**

**Mobil: 0177 / 27 44 681**

Kein Katalog oder Liste

An- und Verkauf

**Mercedes-Benz Klassiker-Service**, Unter-  
stützung bei An- und Verkauf, Detailcheck  
und Fahrzeugbewertung für Gutachten,  
Versicherung sowie Beratung vor Ort, über  
20 Jahre Erfahrung in der Szene. Moderati-  
on bei Veranstaltungen rund um's Thema  
Kulturgut auf 4 Rädern. Tel. 05141/31210,  
Fax 381787



**Mercedes-Benz 280 SL Pagode**, 8/1970,  
125 kW / 170 PS, dunkelrot, Leder beige,  
Brabus Classic - 6 Sterne Restauration,  
329.000,- MwSt. awb., BRABUS GmbH,  
Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 -  
777 0, www.brabus.com H

## OLDTIMER GARAGE MEMMINGEN

### 190 SL Meisterbetrieb

Untere Straße 47

87700 Memmingen

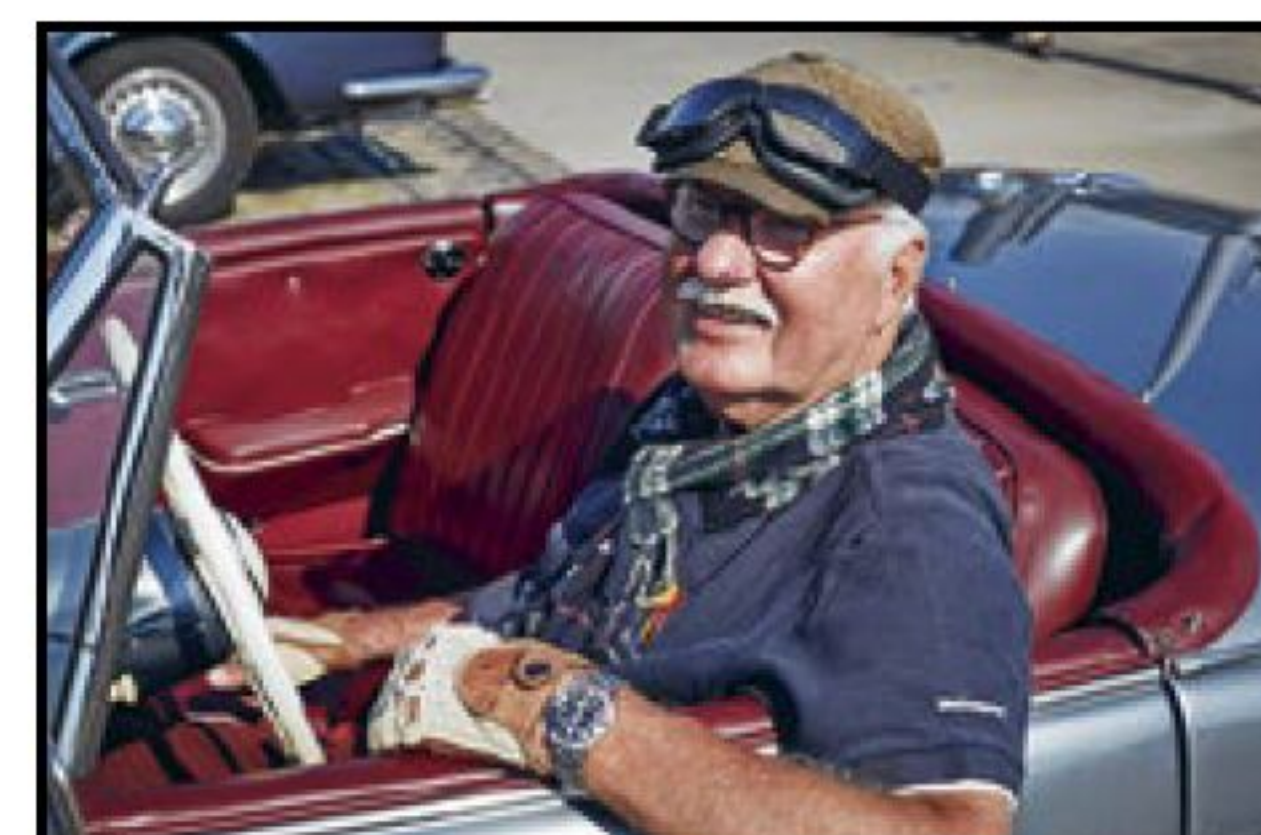
08331 48991 · Mobil 0171 2618135

**www.oldtimergarage.de**



**220 SEb Werkscabrio, 1963, weiß**, Leder  
+ Verdeck blau, kein US-Mod., 2010 auf-  
wendig restauriert, H-Kennz., 89.500,- €. **AUTOSALON-ISARTAL** Thomas Franz,  
Wolfratshausen Str. 64, 82065 Baierbrunn,  
089-74424460, www.autosalon-isartal.de  
H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 62051



**Seit vielen Jahrzehnten kümmern wir**  
**uns** mit Herzblut um Young- und Oldtimer  
und haben mehr als 9.000 erfolgreich ver-  
mittelt. Auch Ihr Fahrzeug? Rufen Sie uns  
an: Tel. 040/63305050, Claus Mirbach -  
die Oldtimeragentur in Hamburg,  
www.clausmirbach.de H

**Niemöller**  
Ersatzteile für Mercedes-Benz Veteranen

**Niemöller, wir können mehr als ein Modell!**

Mercedes-Benz Ersatzteile für alle Modelle von 1946 bis 1985

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

Ihr Partner  
**Niemöller**  
Seit 1976

TRUSTED SHOPS  
**e**  
GUARANTEE

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

Telefon: +49 1803 4720462  
Telefax: +49 1803 4811512  
E-Mail: info@niemoeller.de

niemoellerclassparts Niemöller

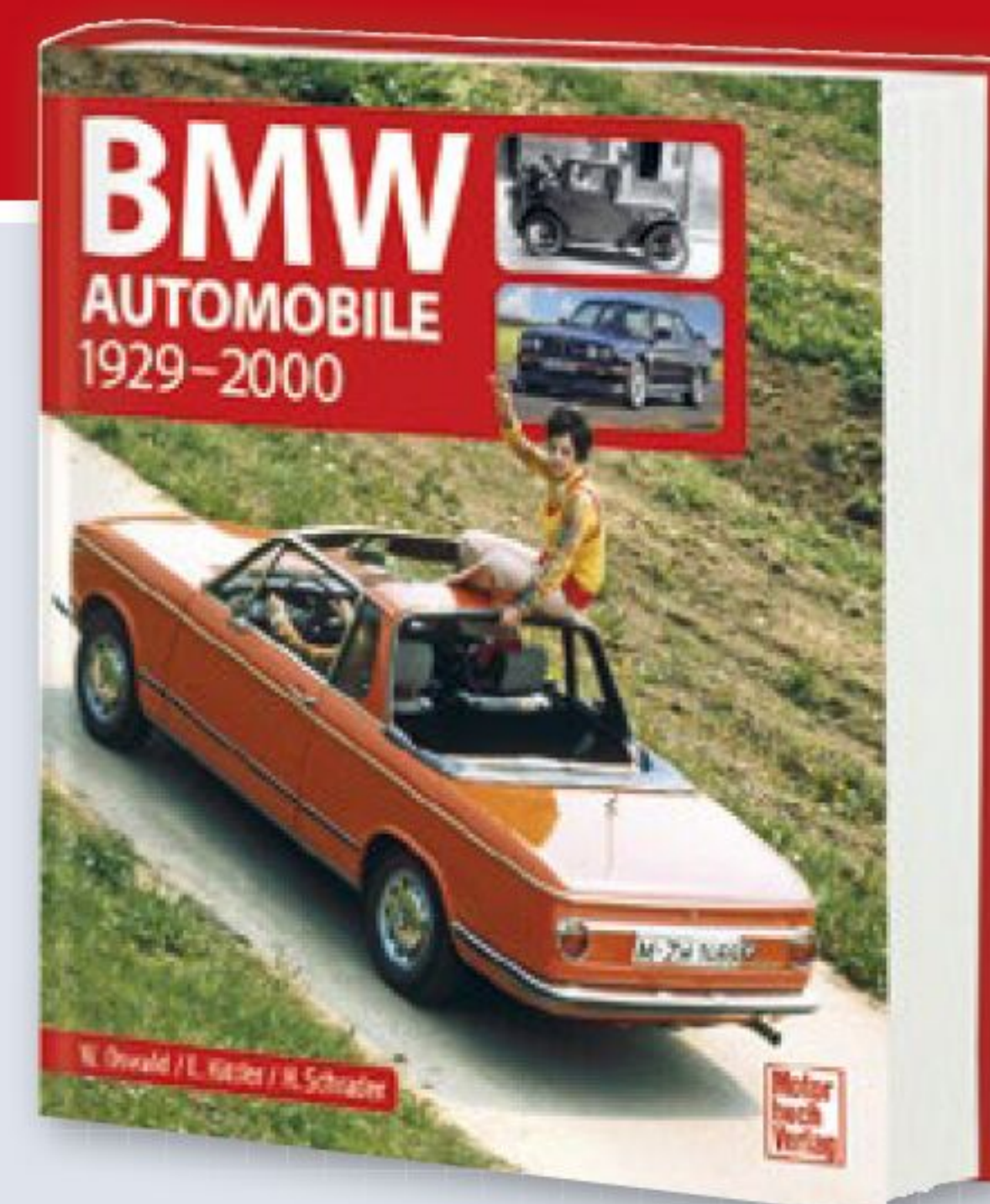
(0,09€ / Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk ggf. abweichend)

## BUCHTIPP!

Werner Oswald/Eberhard Kittler/  
Halwart Schrader  
**BMW Automobile – 1929–2000**

Die faszinierende Entwicklung der BMW-  
Modelle im Laufe der Zeit: Dieser Band  
bietet eine kompakte, zusammenfassende  
Dokumentation der von BMW produzierten  
Automobile von den Anfängen 1928 bis zum  
Jahr 2000 und berücksichtigt dabei auch die  
Vorgänger Wartburg und Dixi.

272 Seiten, 400 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 39,90 | ISBN 978-3-613-04402-9



Erhältlich im Fachhandel oder unter  
**WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE**



**www.facebook.com/MotorbuchVerlag**





**Einmalig.**

**Vielseitig.**



Hagmann Zahnradfabrik GmbH

DER  
ZAHNRADEXPERTE

Tel.: +49 (0) 71 64 / 94 30-0 Fax: -31 www.hagmann.de info@hagmann.de

Wir fertigen Stirnräder mit Innen- und Außenverzahnung, Zylo-Paloid-Spiralkegelräder sowie Hirth-Stirnverzahnungen als eine der wenigen in einem Haus. Individuell nach Kundenwunsch!



**Mercedes 380 SL**, Bj. 1985, 37000 km, pajetrotmetallic, Leder grau, Topzustand, absoluter Originalzustand, erstes Leder, Lack original, kein Reparaturstau. Rechnungen der letzten 10 Jahre vorhanden, Hardtop in Originalfarbe wie neu (nie benutzt), laut Gutachten Zustand 1-, VB 32.000,- €. Tel. 0172/2679155



**Aero 3 Felge in 8,5x17 / 10x17**, mit TÜV. info@maxilite.ch oder www.maxilite.ch H



**www.300sl-service.de**

Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423

**www.mercedes-oldies.de**



**280SE3.5 \*3.Hand \*Originalzustand!**, Bj. 70, Sonderleder ab Werk, 349.000,- €. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, Tel. 09129/26244, www.omaautomobile.de H



**Mercedes-Benz SL 320**, EZ 11/1993, Benzin, 121010 km, 170 kW, Automatik, brillant silber metallic, sehr guter, originaler Erhaltungszustand, Hardtop, Vollaussstattung, VB 26.500,- €. T. 0151/61625977

**Kabelbäume originalgetreu**, Edelstahl-auspuffanlagen für DB, ca. 1930-1970. Fa. G. Krieg, Tel. 02867/380, Fax 313 H

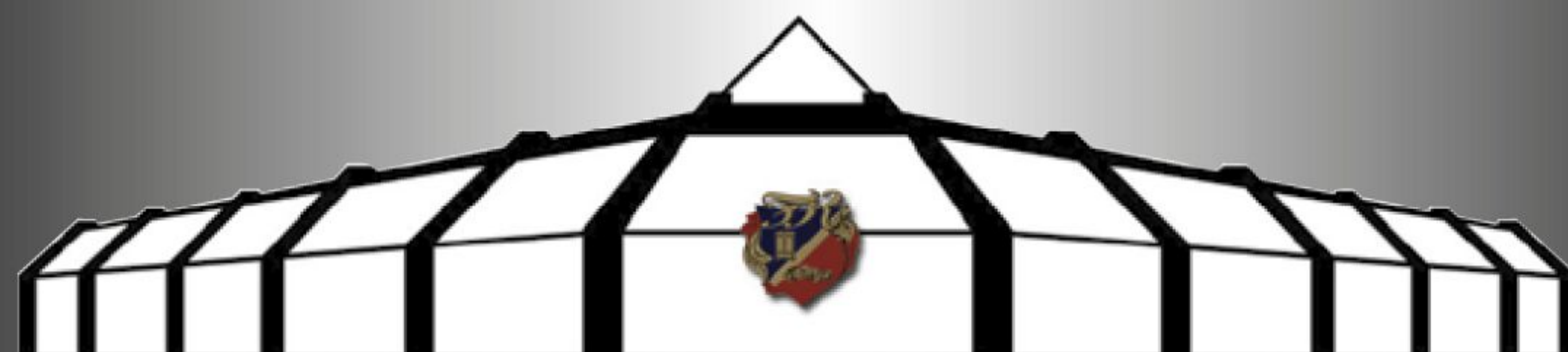
**Autohaus Großjung**

– Fachbetrieb für Mercedes-Klassiker –

**www.107sl-service.de | Tel. 02103 – 98 62 72**

**CABRIO-VERDECKE**  
*Speed&Sport*

GERNE SENDEN WIR IHNEN INFOMATERIAL ZU  
TEL. 0711-475041 WWW.SPEEDUNDSPOORT.DE



AUTO-SALON-SINGEN

**PREMIUM & CLASSIC AUTOMOBILE**

Wir suchen ständig exklusive Oldtimer & Youngtimer in bester Qualität mit den dazugehörigen Nachweisen.



Profitieren Sie von unserem umfangreichen Markensortiment moderner & klassischer Automobile.



Investieren Sie in Kapitalanlagen, welche sich langfristig immer auszahlen.



Detail-Informationen einzelner Fahrzeuge erhalten Sie auf unserer Website oder direkt bei uns vor Ort

**AUTO-SALON-SINGEN GMBH**

Güterstrasse 33 D - 78224 Singen/Bodensee

+49(0)77 31-995547 info@auto-salon-singen.de



www.auto-salon-singen.de





GERMAN-CAR.NET

YOUNGTIMER und  
CLASSIC CARS



\*Maybach 57, EZ 3.2007, 51.500 km, hellgrau/dunkelgrau-metallic, Leder schwarz, phantastischer Zustand, super Ausstattung, beste Reiselimousine ?? € 79.900,- \$25a UStG



\*Mercedes SLK 32 AMG Automatik, EZ 10.2001, 112.000 km, linaritblau-metallic, Leder schwarz, Klima, Holz in dunkelgrau, tolles Scheckheft € 26.900,- \$25a UStG



\*Mercedes 560 SEC, EZ 7.1989, 133.500 km, blauschwarz-metallic/Leder schwarz, sehr gut dokumentiert, exzellenter Zustand, Alcantara Himmel € 43.900,- \$25a UStG



Mercedes 230.6/8 lang Automatik, EZ 9.1973, 71.500 km, weiß/Stoff blau, seit neu eine Familienhand, Servo, super Zustand, eisgestrahlt € 36.900,- \$25a UStG



\*Mercedes 280 SE 3,5 Coupé Automatik, EZ 1.1971, weiß/Leder blau, Servo, zwei el. Fensterheber, erstes Leder, Auslieferung in Deutschland € 79.500,- \$25a UStG

\*im Auftrag

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

Fa. German-Car.Net Bernhard Weiss  
Werkstraße 10-12 · D-24848 Kropp

Verkauf: Niels Baumann  
Tel. 04624 - 8 03 19 33 Mobil 0175 2291000  
Ankauf: Bernhard Weiss  
Tel. 04624 - 8 03 19 31 Mobil 0151 23524361  
info@german-car.net

MotorKlassik MARKT

MERCEDES

**www.toni-geppert.de**  
Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423



**280 SE 3.5 Cabriolet BRABUS Classic**, EZ 1970, 0 km, 147 kW (200 PS), sandbeige metallic, Leder dunkelbraun, Brabus Classic - 6 Sterne Restauration, 698.000,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H



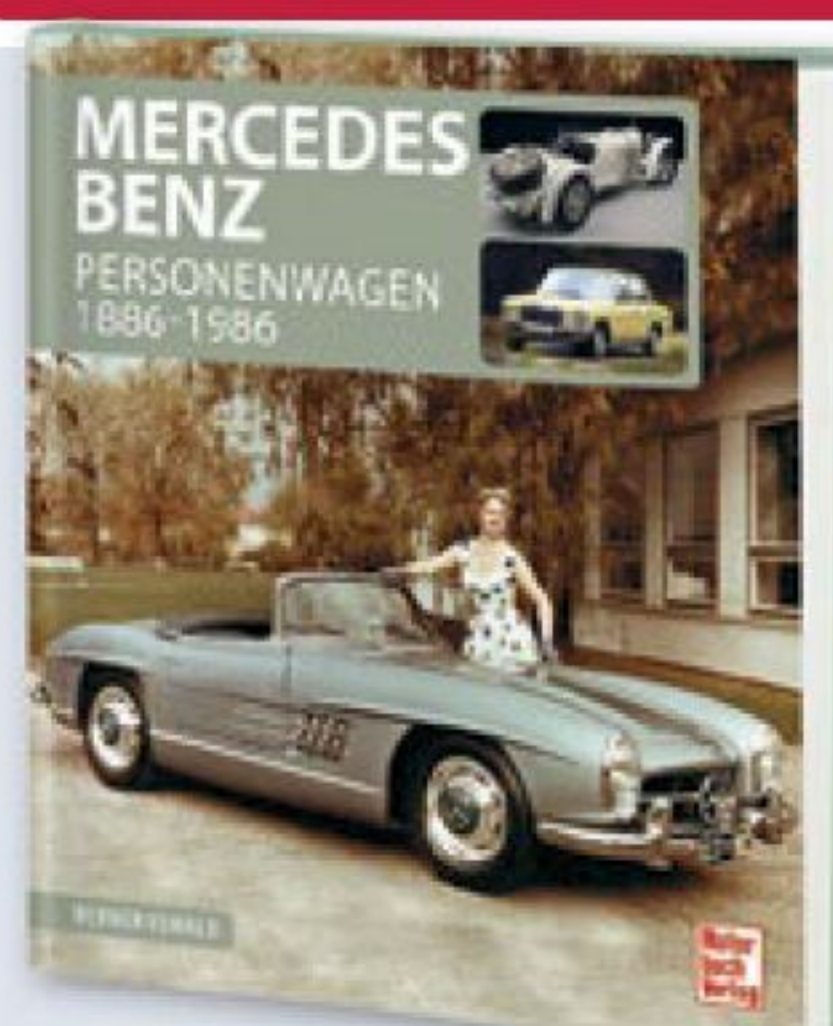
**1986/92 Mercedes 560 SEC (W126)** unter 100.000 km in Cargold Qualität... Haben Sie ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, cargold-collection.com, 040-25335000 H

**OLDTIMERMESSE**  
18. - 20. OKTOBER 2024  
WWW.CLASSICEXPO.AT



**G-Klasse**, 230 GE-300 GD, 40 x top Auswahl ab € 39.900,-. Bernard Handelsges. mbH, Zum Sauerberg 23, 33014 Bad Driburg, 0170/9058221, www.bernard-G.de H  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 61996

**BUCHTIPP!**



**Mercedes-Benz**  
584 Seiten, 840 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04128-8

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

Online-Kataloge Papier-Kataloge

**www.sls-hh.de Ersatzteile**

SLS Im- & Export Handelsges.mbh  
Tel: 040-656 939 0 - Fax: 040-656 939 399  
eMail: service@sls-hh.de

**Schweizer Nobeluhren**  
u. alte PATEK & ROLEX  
An & Verkauf - Fa. Uhren Schöfer  
06324/82620 · 0171/3 32 98 74  
www.uhren-schoefer.de

**Mercedes W111 Coupé** neue Original Ersatzteile und Chrom. Tel. 0170/4748238



**SL 190**, EZ 06/1960, 77 kW (105 PS), 57000 km, weiß (50), Leder natur (1068), deutsches Fahrzeug, renoviert, vollständig und sehr gepflegt, nun 40 Jahre im Besitz, VB 128.000,- €. 79106 Freiburg i.Br. Tel. 0151/29103681  
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 62004



**Mercedes neue G Klasse** Ankauf! G 63, G450d, G 500, seriöse unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800 H



**Klassiker An- und Verkauf**, www.automobil-fabrik.de; Klassiker Zubehör: www.automobil-classic-parts.de; Mercedes Ersatzteile: www.automobil-versand.de H

**Kittel Automobiltechnik München**  
www.kittel-oldtimer.de  
089 / 74 37 04 28



**Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer & Roadster W198** - Restaurationsbasis, original oder restauriert. Wir suchen danach! Rufen Sie uns an! Tel. 0711/96000-130, www.carola-daimler.de H



**Mercedes-Benz G 500 Cabriolet Final Edition 200** - ehrliche Fahrzeuge mit niedriger Laufleistung. Wir suchen danach! Rufen Sie uns an! Tel. 0711/96000-130, www.carola-daimler.de H

**Mercedes-Benz Oldtimer-Ersatzteile**

Daniel Schränkler  
(ehemals Oldtimer Ersatzteile Günter Jelinek)  
www.oldtimer-jelinek.de

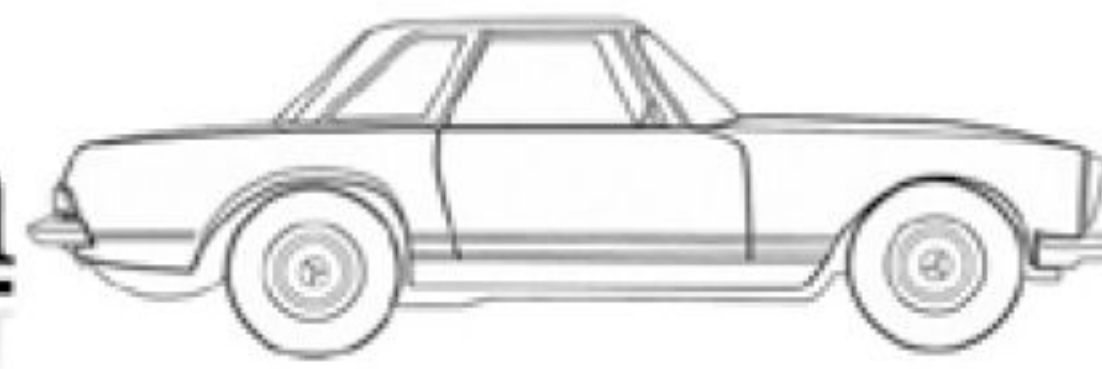
W136 - W186 - W187 - W188 - W189 - 190SL - Ponton - Coupé - Cabrio  
W110 - W111 - Coupé - Cabrio - W113  
www.mercedes-oldies.de

Tel. +49 6226-9715692 Fax +49 6226-9716687 E-mail: info@mercedes-oldies.de

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT "H" GEKENNZEICHNET



# pagoden-boerse.com



Die Verkaufsplattform für Mercedes-Klassiker  
mit dem außergewöhnlichen Service.

Beste Verkaufserfolge für Privatpersonen.

[www.pagoden-boerse.com](http://www.pagoden-boerse.com)

pagoden-boerse.com ist ein Online-Angebot des Stickel Pagoden-Center – Infos unter +49 71 52/3 37 84 07



**280 SE 3.5 Cabriolet BRABUS Classic**, EZ 04/1971, 0 km, 147 kW (200 PS), rot, Leder pergament, Brabus Classic-6 Sterne Restauration, 698.000,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041 - 777 0, [www.brabus.com](http://www.brabus.com) H

[www.mercedesoldtimerersatzteile.de](http://www.mercedesoldtimerersatzteile.de) H



**www.schairer-klassiker.de** Werkstatt - Restaurationsbetrieb, Verkauf und Beratung, Mike Sanders - Hohlraumstation. Wir sind spezialisiert auf Mercedes-Klassiker. Über 35 Jahre Berufserfahrung. 07258/6081230 H

**Mercedes S-Klasse (W140)**, Bj. 10/1992, 1. Hd., NP 130.000,- DM, Rechnung vorh., H-Kennz., 250000 km (nur Langstrecke) unfallfrei, Automatik, Glasdach, Leder (champaner), Lack wie neu, (bornit) Ausst. sehenswert, war nie abgemeldet, hat keinerlei Standschäden, aus Altersgründen zu verkaufen, 19.000,- €. Tel. 089 6926614



**230 Coupé W 124**, Bj. 04/1991, 224000 km, 97 kW (132 PS), schwarz, TÜV 12/25, 3 Besitzer, WGA 3, H-Kennz., Velours, eSD, VB 7.750,- €. 39340 Haldensleben, Tel. 0160/97701200

mehr: [motor-klassik.de](http://motor-klassik.de) Nr. 62013



**AMG GT 63 4M+ PANO Manufaktur DymPlus P**, EZ 03/2023, 3595 km, 430 kW (584 PS), MANUFAKTUR classic grau, AMG Perform Abgasanlage, AMG Night, 21" Schmiederäder u.v.m. NR-Fzg. S-F231138, 136.850,- € (MwSt. awb.) DE, Emil Frey Kassel Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561 5000900, [www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de](http://www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de) H

mehr: [marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de) Nr. 62002



**SL 560 R107**, Bj. 1987, 29795 km, USA Auslief., Klima, gute Historie, ab Fzg. Kaufrechnung, 79.000,- €. Carola Daimler Cars | CaBo GmbH, In den Entenäckern 14 a+b, 70599 Stuttgart, Tel. 0711/96000130, [kontakt@carola-daimler.de](mailto:kontakt@carola-daimler.de), [carola-daimler.de](http://carola-daimler.de) H

**Suche Mercedes W 108, W 109 und W 111 Coupé**, Ersatzteilbestände und/oder Fahrzeuge zum Zerlegen. T. 0171/4230234, e-mail: [info@mercedesklassiker.de](mailto:info@mercedesklassiker.de) H

**KOLBEN**  
für Veteranen und andere Motoren  
**JULIA KRECH**  
Bülitz Nr. 24 · 29487 Luckau/Wendland  
Tel. 0 58 44/18 62 · Fax 0 58 44/18 35  
[duempert-kolben@t-online.de](mailto:duempert-kolben@t-online.de)



**SL 280 (107)**, Bj. 1979, 103000 km, 136 kW/185 PS, rot, H-Kennzeichen, Hardtop, Stoff, unfallfrei, EZ 15.03.1979, TÜV 06/2024, 29.000,- €. 57339 Erndtebrück, Tel. 02753/2572

mehr: [motor-klassik.de](http://motor-klassik.de) Nr. 62036

**J.F. Stanley & Co.**

**PermaBag®**

*Trockene Überwinterung*

*Seit 1971*

[www.permabag.de](http://www.permabag.de) • Telefon 040 35 19 47

**Rostfreie Lagerung GARANTIER!**

**www.toni-geppert.de**  
Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423

**Suche SLS-Coupé**. Tel. 0172/9342421 H



**Mercedes-Benz 220 S Ponton Cabriolet**, 1957, anthrazit-met, Leder Tabak, eleganter geht nicht, € 135.000,-. Bilder und Infos auf [www.classic-cars.de](http://www.classic-cars.de), Classic Cars Dornstetten GmbH, Freudenstädter Str. 28, 72280 Dornstetten, T. 07443-1734704 H

**Ein Klassiker begeistert**  
[www.107sl-club.de](http://www.107sl-club.de)



**Seit über 50 Jahren**



Über 80 Klassiker im Angebot!  
www.steenbuck-automobiles.de



Mercedes 280 SL W113, 1971, Lack marone,  
Leder crème, tolle Kombination



Aston Martin DB 5 Vantage Coupé, 1964, royal blue,  
Leder schwarz, spricht für sich



Mercedes 230n Cabrio C, W143, 1937,  
restauriert, gediegener Auftritt



Steenbuck-Automobiles



BMW 3.0 CS Coupé, 1975, Automatik mit CSI Motor,  
Kundenwunsch



Maserati Bora 4700 Coupé, 1975,  
gesuchter Exot, aufwändig restauriert



Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio, 1987,  
Sondermodell Jubiläum

Tel. +49 (0)4175 - 80 20 20  
D-21376 Gördenstorf-Lübberstedt bei Hamburg

Oldtimer-Treff  
Jeden 3. Sonntag im Monat 11 bis 16 Uhr

MotorKlassik MARKT

MERCEDES

H. MEYER GM BH



## Verkauf von Oldtimerteilen für Mercedes-Benz-Fahrzeuge

Speziell für 190 SL fast alles auf Lager, auch für W113  
viele Teile auf Lager bzw. kurzfristige Beschaffung möglich

Söterner Str. 12 · 55767 Meckenbach  
Tel. 0 67 82/4 08 33 · Fax 0 67 82/4 09 33

www.toni-geppert.de  
Mercedes-Benz Experte  
Mobil 0160-95700423



Mercedes-Benz 280 SL Pagode, 11/1969,  
125 kW / 170 PS. silbergrau metallic,  
Leder rot, Brabus Classic - 6 Sterne Re-  
staurierung, 329,000,- MwSt. awb., BRA-  
BUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop,  
Tel. 02041 - 777 0, www.brabus.com H

CLASSIC CAR PARTS  
**TESCARI**  
Restaurierung und Sonderanfertigung  
von Edelholzteilen  
Restaurierung und Neuanfertigung von  
Kunststoff-, Bakelit- und Holzlenkern  
W111 Komplettsatz im Austausch Preis auf Anfrage  
W113 Wurzelholzsatz 4tlg. SL-Pagode € 405,-  
W123 Edelholzsatz 8tlg. ab € 255,-  
W107 Edelholzsatz 10tlg. ab € 265,-  
Originallenker: Umarbeitung auf Holz/Leder-Kombination  
z.B. W107, W123; weitere Modelle auf Anfrage ab € 359,-  
Holzlenker für DB, teilweise mit ABE ab € 215,-  
Radlaufchromzierleisten 4tlg. für Mercedes-Fahrzeuge  
ab Baujahr 1961, z.B. W113, W111, W107, W123 ab € 79,-  
Weitere Infos unter:  
Köln Tel./Fax: 022 38/84 06 16  
E-mail: TescariKoeln@aol.com  
Chorbuschstr./Sinnerdorfer Mühle - 50765 Köln



RS Felge in 7x16 / 8x16, mit TÜV.  
info@maxilite.ch oder www.maxilite.ch H

**Brinkmann**  
Der Spezialist für Oldtimer-Chrom  
seit 1902

Über 30 Jahre spezialisiert für  
MB Oldtimerteile

Brinkmann GmbH & Co. KG  
Lammstr. 4 · 30161 Hannover  
Tel. 0511 - 319595  
www.brinkmann-chrom.de



1971 Mercedes 280SE 3.5 Coupé, Behr  
Klimaanlage, aufwändige Restauration.  
Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022  
Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Mercedes-Benz 280 SL Pagode W113  
- deutsche, originale Fahrzeuge mit  
Historie. Wir suchen danach!  
Rufen Sie uns an! Tel. 0711/96000-130,  
www.carola-daimler.de H



1970 Mercedes 280 SL Pagode, vollre-  
stauriert. Cargold Collection Hamburg  
GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335  
Hamburg, www.cargold-collection.com,  
Tel. 040/25335000 H

www.mercedes-oldies.de



1990/93 Mercedes 500 E, geringe  
Lauffleistung, authentisch, Servicenach-  
weise ... Haben Sie ihn? Wir suchen  
danach! Cargold Collection Hamburg,  
cargold-collection.com, 040-25335000 H

www.niemoeller.de

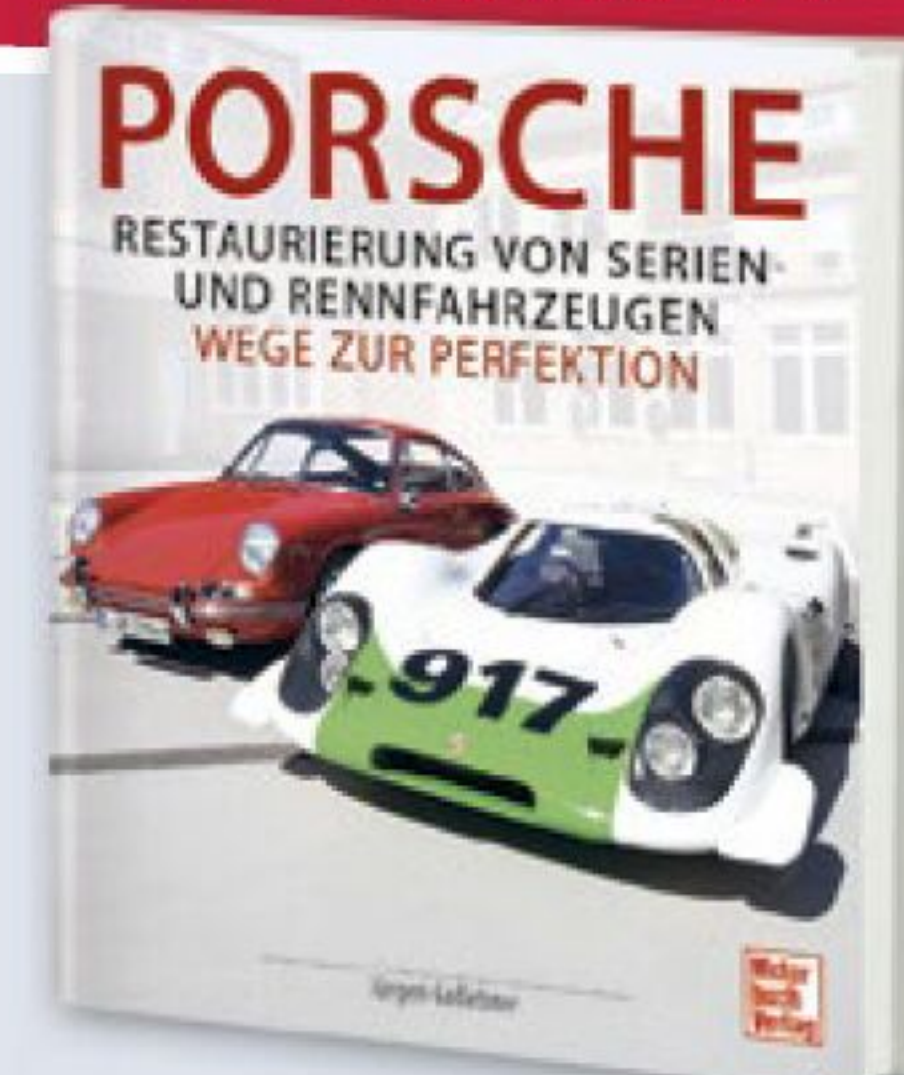


1960 Mercedes 180 Ponton, 50 kW/68 PS,  
78000 km, schwarz, restauriert, Zus. gut,  
24.900,- €. Tel. 0151/23732378



Mercedes-Benz 190 E 2.5-16V EVO 1 & 2  
- ehrliche Fahrzeuge im Originalzustand.  
Wir suchen danach! Rufen Sie uns an!  
0711/96000-130, carola-daimler.de H

BUCHTIPP!



Porsche

336 Seiten, 469 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-03911-7

WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

MESSERSCHMITT



Messerschmitt KR200 Bj. 1963, TÜV 06/25,  
ca. 15.000,- € investiert, sehr guter Zu-  
stand, techn. & opt. top, Innenausstattung  
und Kunststoffglaskuppel neu, Gepäck-  
träger, Sonnenblende etc. Schweren Her-  
zens wegen Sammlungsauflösung nur in  
gute Hände abzugeben, 32.500,- €. Näheres unter Tel. 0172/4590600

MG

CLASSIC  
FAHRZEUGTEILE.  
Für MG.

BASTUCK®  
BASTUCK.COM

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT "H" GEKENNZEICHNET





HK-ENGINEERING

**MEHR ALS 40 JAHRE ERFAHRUNG | SPEZIALISIERT AUF 300 SL**



**Ihr Partner für Mercedes-Benz 300 SL**

**ALLE WERKE ABGEDECKT:**

MOTORENABTEILUNG | SATTLEREI | KAROSSERIEBAU | LACKIEREREI | EINSPRITZPUMPEN | GETRIEBE | ERSATZTEILE | WEITERENTWICKLUNG

T: +49 881 925 609 0

M: [info@hk-engineering.com](mailto:info@hk-engineering.com)

W: [www.hk-engineering.com](http://www.hk-engineering.com)



HK-ENGINEERING

HK-ENGINEERING Handels GmbH  
Kirchplatz 1 | 82398 Polling | Germany





**Classic-Line**  
Ihr Partner für britische Fahrzeuge

+ Fahrzeuge  
+ Restauration  
+ Service  
+ Ersatzteile

Mercedesstr. 1  
D-74366 Kirchheim/Neckar  
Telefon +49 (0) 7143 40 51 40  
info@classic-line.org  
www.classic-line.org



Fachbetrieb für  
historische Fahrzeuge

## MORGAN



**MORGAN MOTOR COMPANY**

**Merz & Pabst - Ihr Morgan-Importeur**  
Service, Vertrieb und Wartung  
Zementwerk 13 · 72622 Nürtingen  
Tel. 07022/213610 · info@merz-pabst.com  
**www.merz-pabst.com**

**Morgan-Veredelung** www.hei-kat.de H

**VA-Auspuffanl.**, KD, TÜV. Morgan Service  
Süd 08331/89022, www.hei-kat.de H

## NSU



**Sterne für 3 teilige Räder 13"**, viele Lochkreise, Lagerware! Auch komplette Räder verfügbar! TÜV Festigkeitsgutachten.  
info@maxilite.ch oder www.maxilite.ch H

## OM



**665 Superba Spyder \*Mille Miglia \***, Bj. 30, original ital. Libretto, mehrfacher MM Teilnehmer, Preis auf Anfrage. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, Tel. 09129/26244, www.omautomobile.de H

## OPEL



**Kadett**, Bj. 3/1987, 83000 km, 1 Besitzer, Aluräder, orig. Spoiler Kit, 4800,- €. Auto Messerli, Egghölzliweg, 3074 Muri bei Bern, Schweiz. Tel. +41/793047451, www.oldtimercenter.ch H



**BRUNOX<sup>®</sup> epoxy**

pat. **Roststopp + Grundierer** in Einem!

**Kein Abwaschen mit Wasser! Kein Anschleifen!**  
➔ Hervorragendes Kriechvermögen in die Rostporen! ➔ Keine Pinselspuren!  
➔ Enthält Epoxyharze, kein zusätzlicher Primer erforderlich ➔ Unbeschränkt lagerbar!

**Club-Vorstand kann ein kostenloses Muster anfordern bei:**  
BRUNOX Korrosionsschutz GmbH, 85001 Ingolstadt: Tel. 0841/96129-04, Fax -13 oder  
BRUNOX AG, CH-8732 Neuhaus / SG, Tel. +41 / 055 285 80 80, Fax -81, Info: **www.brunox.swiss**

**Erhältlich im guten Fachhandel !**



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

## PEUGEOT



**Erstklassige Verdecke**  
● Innenausstattungen  
● Zubehör  
● Sattlerei  
● Katalog



**73734 Esslingen · Berkheimer Str. 10-12 · 0711-357900-0 · www.cabrio.de**

## PORSCHE

**Ihr Spezialist für  
luftgekühlte Motoren**  
- von der Serie bis zum Rennsport -  
- Einspritzer oder Vergaser -

- Stoßstangen-Motoren
- Königswellen-Motoren
- Getriebe - Serie oder Sport
- unsere jahrelange Erfahrung  
unser Plus - Ihr Vorteil



**www.356motoren.de**

**Innovative Motorentechnik R. Bernauer**  
Scherer 1 • 83123 Amerang  
Telefon: 08074 / 8522  
info@rbernauer.de  
ca. 50 km östlich von München

**Suche 356 und 911 Fahrzeuge** in gutem bis sehr gutem Original-Zustand. Ande Votteler, Der Spezialist für Porsche. Tel. 0172/7356911



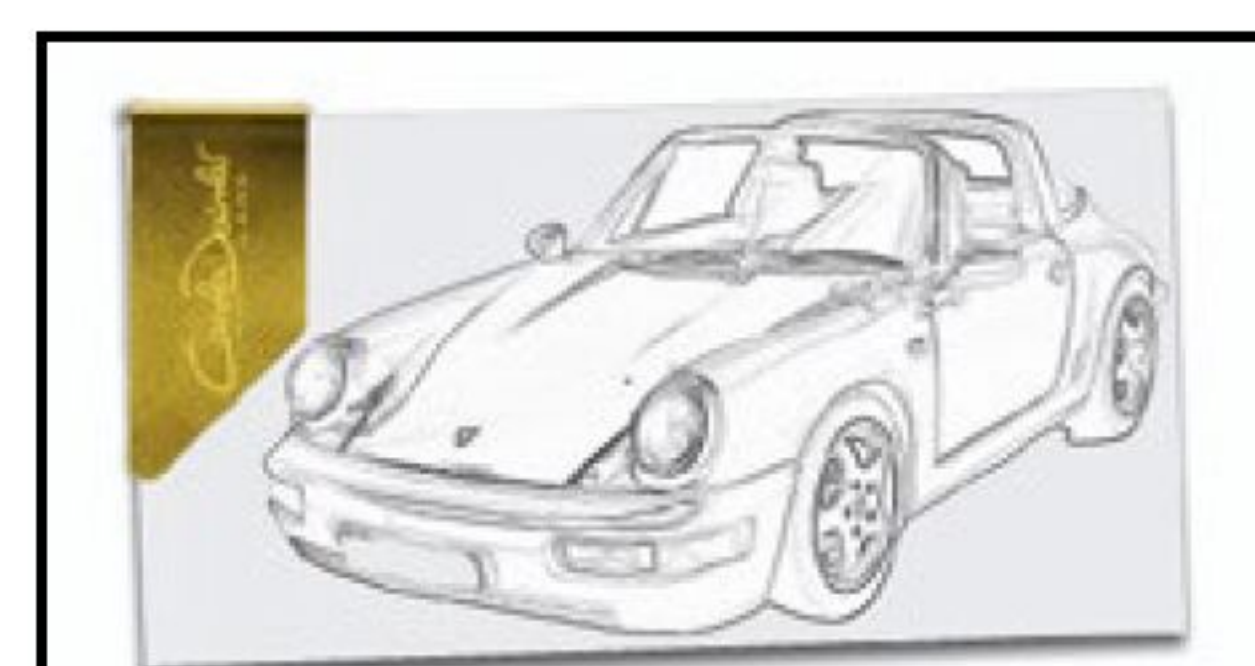
**356er Alurad 5x15**, TÜV Teilegutachten.  
info@maxilite.ch oder www.maxilite.ch H

**www.kittel-oldtimer.de**  
**089 – 74 37 04 28**



**Privatmann sucht Porsche 964 3,3 oder 3,6 Turbo** 1991-94, ein gutes originales Fahrzeug, am liebsten mit weniger als 100000 km Laufleistung, nur von privat. Tel. 04821/9019 999, 1500gs356@gmail.com

**Döpper-Autobezugsstoffe**  
**www.doepper-profile.de**  
Tel. 0 22 61-2 45 93



**Porsche 911 964 Carrera 2 Cabriolet/ Targa** - sehr guter Zustand mit Automatikgetriebe. **Wir suchen danach!** Rufen Sie uns an! Tel. 0711/96000-130, www.carola-daimler.de H



**Fischer-Oldtimer** Ständig eine Riesenauswahl klassischer Porsche auf Lager. **www.fischer-oldtimer.de** Tel. 02171/506244 H



**Porsche 911 993 Carrera RS** - ehrliche Fahrzeuge im Erstenlack mit unter 10.000 km Laufleistung. **Wir suchen danach! Rufen Sie uns an!** Tel. 0711/96000-130, www.carola-daimler.de H

**Suche Porsche bis Typ 996.**  
Tel. 0171/4554205 H



**Porsche 911 L Targa**, Bj. 1968, blutorange, über 50 Jahre im Erstbesitz, perfekte Historie, deutsches Fzg., orig. Motor u. Getr. Porsche, Geburtsurkunde, 130 PS, luftgek., unfallfr., Ersatz. weiche Heckscheibe, Filmfzg., 142.000,- € o. Gebot. Tel. 089/90779877



**COMCO**  
CLASSIC CAR LEASING

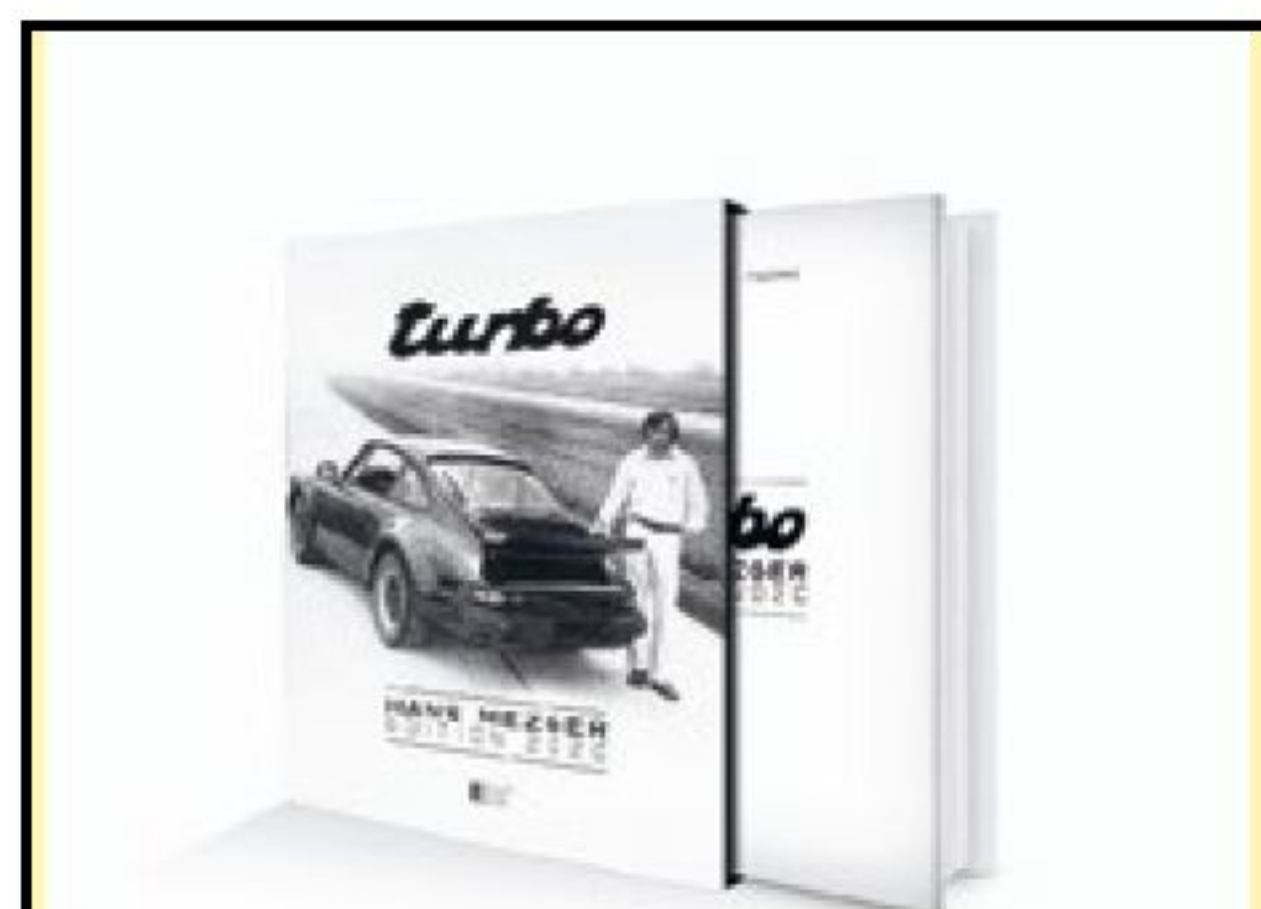
Ein Klassiker als Firmenwagen?



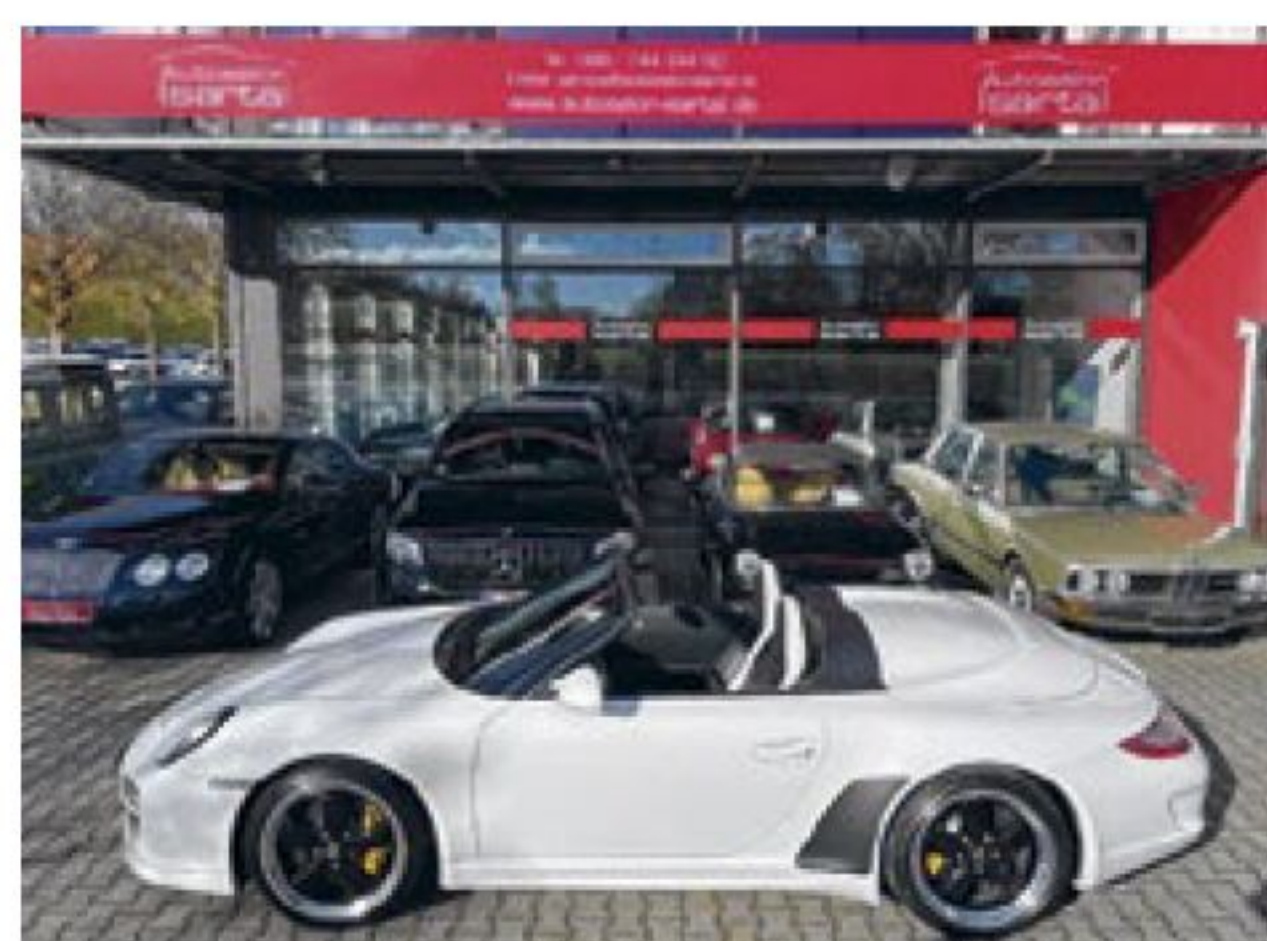
**0211-976 9630**



**911S Targa** 1976, Matching Numbers, Motor überholt, 165 PS, Leder schwarz, 63.911,- €. Fa. Botz GmbH, Grenzgraben 41, 76698 Ubst./Weiher, T. 0172/7252442 H



**Porsche 911 Turbo Buch Air Cooled Years**, 1975-1998, limitierte Mezger-Edition, mit unbekannten Sondermodellen, Kaufberatungen und Preisentwicklungen zu allen klassischen 911 Turbo 3.0, 911 Turbo 3.3, 964 und 993 Turbo. www.berlinmotorbooks.de

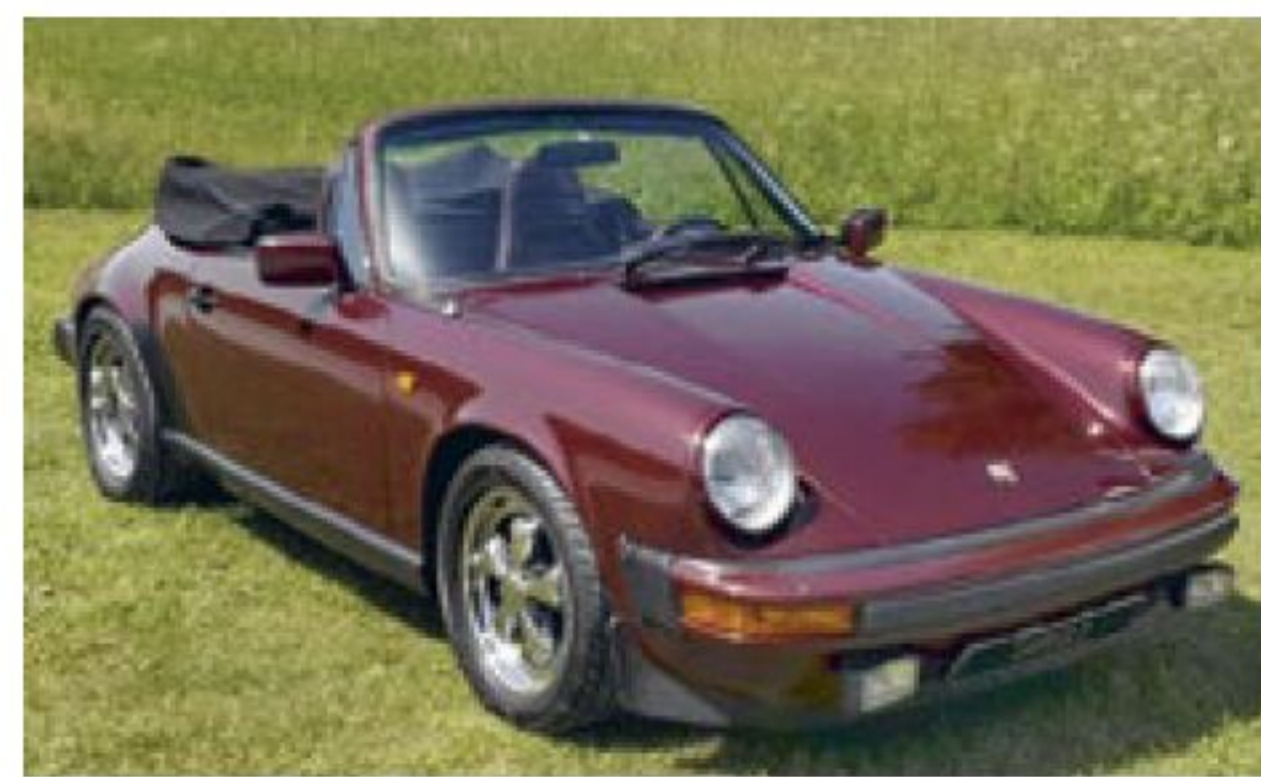


**997 Speedster/2011, 26.600km**, dt. Fzg, Nr. 31/356, perfekt original, 295.500,- € Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz, Wolftrathhauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089 - 74 42 44 60, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 62066



**Porsche 911 Urmodell, G-Modell, 964, 993, ...** Originalzustand, seriöse Historie. Sie haben ihn? Wir suchen danach! 0176 3244 5094, www.kickdown.com anfrage@kickdown.com H



**1983 Porsche 911 SC Cabrio**, dt. Erstzul., sehr gepflegt € 84.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



**1996 Porsche 993 Carrera 4 Cabrio**, erst 73.855 km, dt. Erstaussl., Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

**JF**  
**COLLECTORS CARS**

Ich **suche** und **verkaufe**  
Ihren **Klassiker**

**Joachim Fricke**

www.jf-cars.de · Mobil 0151 22004222

**Luftgekühlte 911 gesucht.** Sehr guter Zustand und Originalität sind uns wichtig. Jan Menke - The Eleven Company, Westertor 2, 31840 Hessisch Oldendorf, Tel. 05152-5273411, www.the11company.de H

**autoahrens**

Ihr Sportwagen Service  
Porsche-Erfahrung seit über 35 Jahren  
www.autoahrens.de · 0203-76 55 01

**J.F. Stanley & Co.**

**100% BAUMWOLLE**  
**5 Jahre GARANTIE**

**AUTO-PYJAMA®**

*Premium Car Covers*  
*Seit 1971*

www.autopyjama.de · Telefon 040 35 19 47



**928 GTS\*deutsch\*Schalter!!\*2.Hand\***, Bj. 94, 135000 km, 257kW/349 PS, gross, KD neu!!! 84.928,- €. OM-Automobile GmbH, In d. Gibitzen 13, 90530 Wendelstein, Tel. 09129/26244, www.omautomobile.de H



**356 Splitwindow**, Bj. 1952, Hackenberg-Restoration, dt. Auto, 480.000 €. Hillen Exclusive Cars, Inh. Marc Hillen, St. Vither Str. 69, 54595 Prüm, Tel. 06551-9811222, www.autohillen.de H

**FREISINGER**  
**MOTORSPORT**



**Weltweit größtes Angebot**  
an historischen Original **Serien- & Rennteilen**  
für alle **Porsche** Modelle!

Keine Nachfertigungen, nur Original Stock.

Fax 07 21 / 55 49 26 od. 59 08 02  
www.m-freisinger.de | info@m-freisinger.de



**Targadach transparent**

durchsichtig, grün getönt, aus Makrolon, mit ABE. Leichter, leiser, paßgenauer. Alternativ aus ABS, schwarz mit Narbung. Für alle Targas: F, G, 964. Infos unter Tel.: 0172/5632566 www.Urwerk1.de



**1988 Porsche 911 3.2 Carrera Targa**, erst 46.493 km, Erstlack. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, www.cargold-collection.com, Tel. 040/25335000 H

**BOXENSTOP**

Auto • Zweirad • Spielzeug  
Museum + Reisen



**Herzenssache**  
**Kult-Autos**

TREFFEN FÜR  
CITROËN 2 CV, RENAULT R4  
VW-KÄFER & FIAT 500

7./8. September

**BOXENSTOP**  
**auf Tour**

Mit Gleichgesinnten unterwegs  
in unserer schönen Heimat!

April – Oktober

AN JEDEM 1. SONNTAG/MONAT  
JEDE/R KANN MITFAHREN

**BOXENSTOP** Tübingen  
Telefon 0 70 71 - 92 90 90  
www.boxenstop-tuebingen.de





993 Carrera Targa



911 S/2.4



Jaguar E-Type Series 1 3,8 Litre

## PORSCHE MIT ANSPRUCH



911 Turbo 3,3



Carrera 3.2 Targa



BMW M5 E34

Ankauf, Verkauf, Tausch,  
Restaurierung Porsche aller  
Typen und Baujahre. Ständig  
ca. 50 Fahrzeuge vorrätig  
30 Jahre Erfahrung

Wien-Vösendorf  
+43 664 20 911 01  
www.konradsheim.at  
office@rsr.at

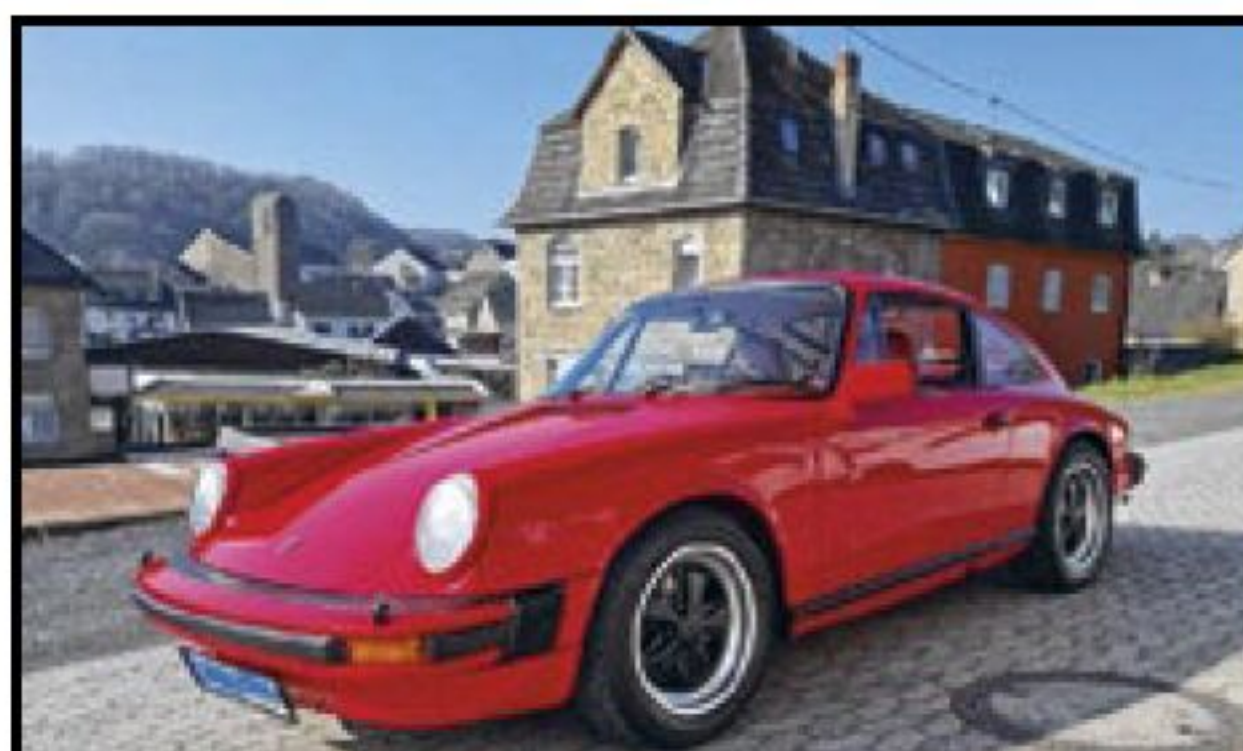
### PORSCHE



2004/06 Porsche Carrera GT, für vorge-  
merkten Kunden gesucht ... Haben  
Sie ihn? Wir suchen danach! Cargold  
Collection Hamburg, www.cargold-  
collection.com, Tel. 040-25335000 H



911 2.0 T Targa SWB, Bj. 1968, Neuauf-  
bau, Top-Zustand, nur 521 Stück gebaut.  
Tel. +43-664-307 6070, www.carloft.at H

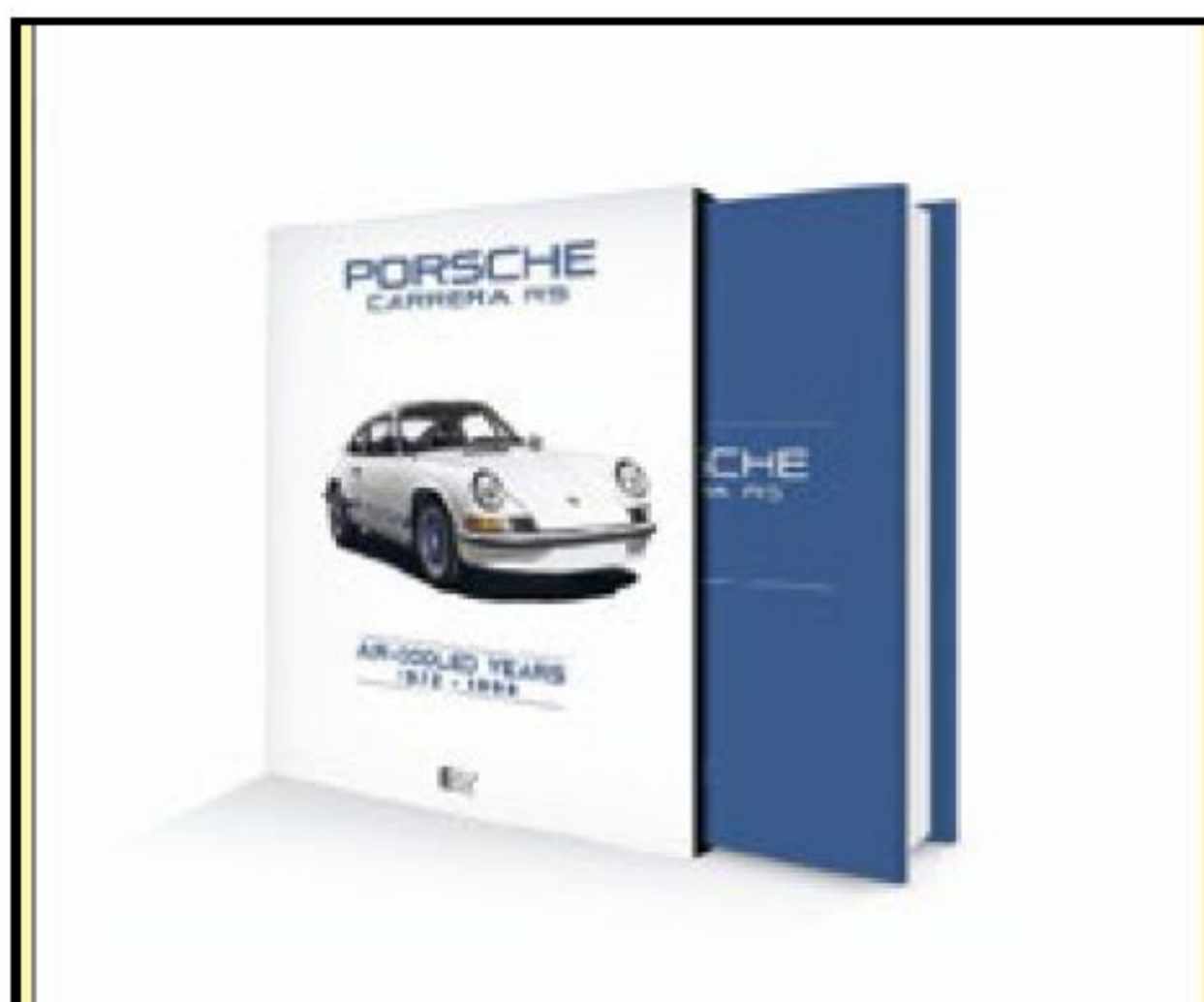


911 S 2.7 "seltene Schmalversion",  
Bj. 2/1976, orig. 89700 km, 1. Bj. voll-  
verzinkt, Rest. 2010, 28 J. im Besitz, 129  
kW (175 PS), Indischrot, Teilleder / Stoff  
Schottenkaro rot, Fuchs-Felgen, H-Zu-  
lassung, Classic Data 1-, VB 74.911,- €.   
Tel. 0172/6928500

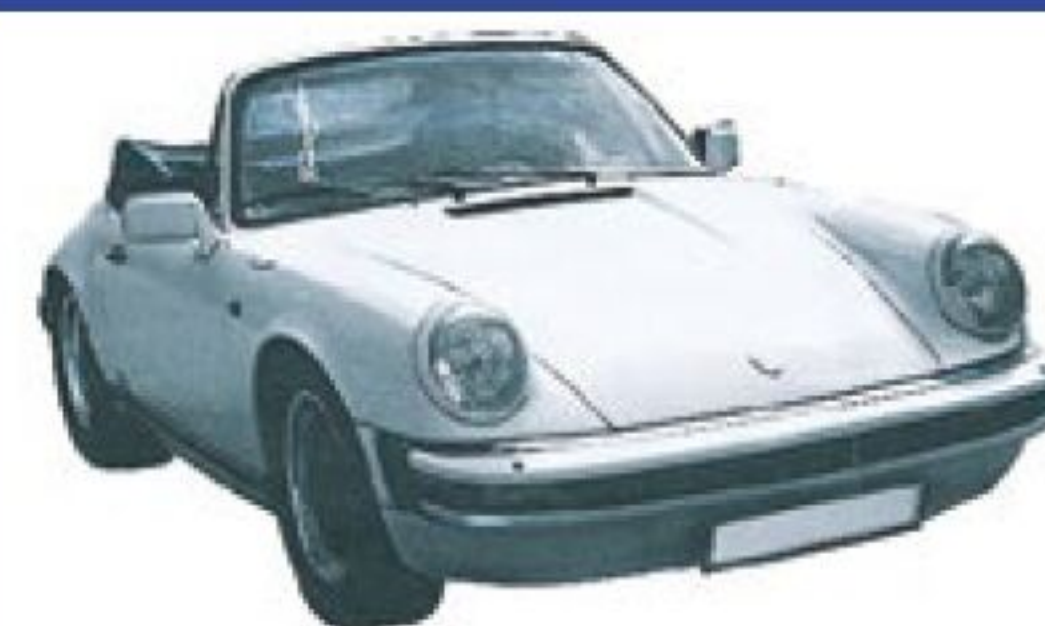
mehr: motor-klassik.de Nr.123456



993 Cabrio, 6/95, 82000 km, Schalter,  
deutsches Modell aus 1. Hand, trägt noch  
sein erstes (DIN-)Kennzeichen, Leder,  
Sitzheizung, 17 Zoll Cup, BC, Windschott,  
Scheckheft mit 12 PZ-Einträgen, TÜV neu,  
85.000,- €. Tel. 0151-41975912



Porsche Carrera RS Buch "Air-Coo-  
led", limitierte Edition über die klassi-  
schen, luftgekühlten 911 RS Generatio-  
nen von 1972 bis 1998. Kaufberatungen  
und Preisentwicklungen zu Carrera RS  
2.7, 964 RS und 993 RS.  
www.berlinmotorbooks.de



### Erstklassige Verdecke

- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog



73734 Esslingen · Berkheimer Str. 10-12 · 0711-357900-0 · www.cabrio.de

## CABRIO-VERDECKE Speed&Sport

GERNE SENDEN WIR IHNEN INFOMATERIAL ZU  
TEL. 0711-475041 WWW.SPEEDUNDSPO.RT.DE



912E, 125000 km, 66 kW (90 PS), hellgrün,  
VB 40.000,- €. Stefan Pauli, 82407 Wie-  
lenbach, Tel. 0160/7953657

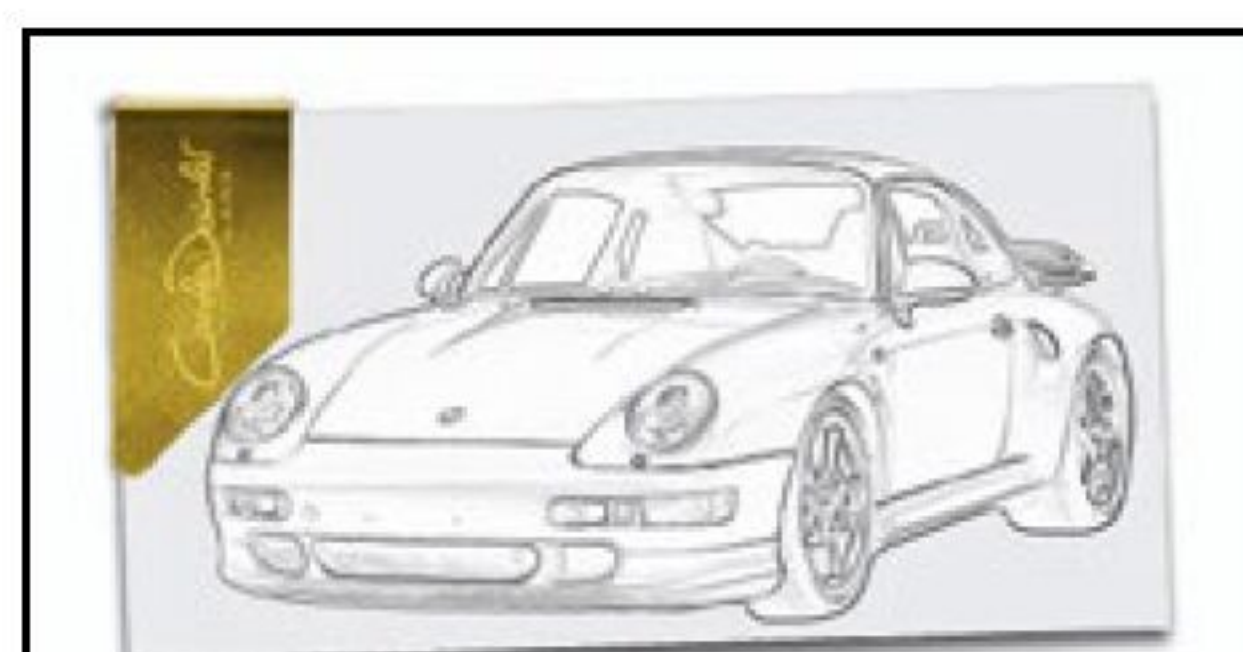
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 62009



Porsche 911 964 3,6 Turbo /RS/ Turbo S  
- Originalzustand mit niedriger Laufleis-  
tung. Wir suchen danach! Rufen Sie  
uns an! Tel. 0711/96000-130,  
www.carola-daimler.de H

911 · AN + VERKAUF  
www.elferpool.de  
0172 7252442

www.914neuteile.de

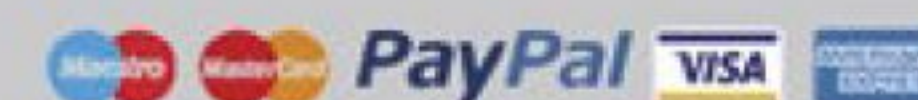


Porsche 911 993 Turbo /RS / Turbo S  
- ehrliche Fahrzeuge im Originalzustand  
mit niedriger Laufleistung. Wir suchen  
danach! Rufen Sie uns an! Tel. 0711/  
96000-130, www.carola-daimler.de H



964 C2 Cabrio, Schalter, Bj. 1991, 184000  
km, amethyst-metallic, österr. historische  
Zulassung. Tel. +43-664-307 6070,  
www.carloft.at H

### MITTELMOTOR.



PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

FACEBOOK.COM/MITTELMOTOR INSTAGRAM.COM/MITTELMOTOR.DE  
BOCHUM / GERMANY  
T +49 234 935 14-14  
INFO@MITTELMOTOR.COM

MITTEL  
MOTOR  
.COM



### Kittel Automobiltechnik München

www.kittel-oldtimer.de

089 / 74 37 04 28



HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT "H" GEKENNZEICHNET



**BF**  
**TORINO**

Klassische Sitze auch  
für Ihren Klassiker.  
alle Modelle unter:  
[www.bf-torino.com](http://www.bf-torino.com)

email: [bf@bielstein.com](mailto:bf@bielstein.com)  
Tel: +49 (0)5066/3074



**Porsche 911 997 Turbo / Turbo S** -  
dunkelgrün / Leder Cognac mit niedriger  
Laufleistung. **Wir suchen danach!**  
**Rufen Sie uns an!** 0711/96000-130,  
[carola-daimler.de](http://carola-daimler.de) H




**718 Spyder, EZ 02/20, 23.500 km, 420 PS**  
(309 kW), GT-silber, Carbon u.v.m., Neu-  
zust., APPROVED-Garantie, 99.900,- €  
Inzahlung mögl. + 20 weitere Porsche.  
AUTOSALON-ISARTAL Thomas Franz,  
Wolftrathhauser Str. 64, 82065 Baierbrunn,  
089-74424460, [www.autosalon-isartal.de](http://www.autosalon-isartal.de)  
H  
mehr: [marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de) Nr. 62053



**1959/65 Porsche 356 SC Cabrio/**  
**Roadster, gute Qualität ... Haben Sie**  
**ihn? Wir suchen danach! Cargold**  
**Collection Hamburg, [www.cargold-](http://www.cargold-collection.com)**  
**[collection.com](http://www.cargold-collection.com), Tel. 040-25335000** H



**911 Urporsche**, Bj. 4/1972, 82266 km,  
121 kW (165 PS), silber, 2 Besitzer, 6 Zy-  
linder, LHD, Alu, H-Kennz., Teilleder, Kli-  
ma, 120.000,- €. 29562 Suhlendorf,  
Tel. 0151/11112541  
mehr: [motor-klassik.de](http://motor-klassik.de) Nr. 61995



**1963/65 Porsche 356 C / SC Cabrio-**  
**let, gute Farbe, schöner Zustand ...**  
**Haben Sie ihn? Wir suchen danach!**  
Tel. 08036-7006, [www.cargold.com](http://www.cargold.com) H



**930 turbo, 1985, 83000 km, restauriert,**  
Technik neu, Klima, SD, H-Kz., dt. Fzg.  
ohne KAT, 139.930,- €. AUTOSALON-ISAR-  
TAL Thomas Franz, Wolftrathhauser Str. 64,  
82065 Baierbrunn, Tel. 089 - 74 42 44 60,  
[www.autosalon-isartal.de](http://www.autosalon-isartal.de) H  
mehr: [marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de) Nr. 62065

**COVERCAR**

Fahrzeugschutz für In- und Outdoor **[www.covercar.eu](http://www.covercar.eu)**

Phone: +49 (0) 7161 9873144 - eMail: [info@covercar.eu](mailto:info@covercar.eu)




**Macan II**, unfallfrei, Vollausst., 49000 km,  
weiß, Vollleder schwarz, elektr. AHK, top  
gepflegt, Werksgarantie bis 11/2025,  
Porsche-Mitarbeiter-SUV, 59.000,- €. Tel.  
0151/50638362

mehr: [marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de) Nr. 62049

## RENAULT



**A110 Style Rad 5x13**, für R4 R5 R6 R12  
R15 R16 R17 mit TÜV. [info@maxilite.ch](mailto:info@maxilite.ch)  
oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

## RENAULT ALPINE

**Suche Alpine A110**, Zustand egal.  
Tel. 0171/4554205 H

## RENN-/RALLYE-FAHRZEUGE

**Kunststoffscheiben** mit verschiedenen  
Biegeradien für viele versch. Fahrzeugty-  
pen, Sonderanfertigungen möglich. Tel.  
0171/7722919 H

**Kunststoffscheiben mit ABE** für alle  
Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch  
mit Schiebefenster, in allen Biegeradien.  
Tel. 0171/7722919

## ROLLS-ROYCE



**Phantom**, Bj. 2005, 71.736 km, dt. Fzg.,  
2. Hand, unfallfrei, Scheckheft, 105.000 €.  
HillenExclusive Cars, Inh. Marc Hillen, St.  
Vither Str. 69, 54595 Prüm, Tel.  
06551-9811222, [www.autohillen.de](http://www.autohillen.de) H

## Heaven's Gate Garage

GmbH & Co. KG  
Zum Bahnhof 14 · 21698 Brest  
zwischen Hamburg und Bremen  
**Der RR- & Bentley-Spezialist**  
Tausende Teile auf Lager  
neu · gebraucht · Austausch  
Online-Shop: [www.rolls-royce-teile.de](http://www.rolls-royce-teile.de)  
T. 04762-2930, F -8022, [info@bentley-teile.de](mailto:info@bentley-teile.de)



Hochwertige  
Kegelradsätze und  
Verzahnungsteile



**tandler-racing-drives.com**

Tel.: +49 (0) 421 53 63 - 836

Bremen, Germany

TANDLER Zahnrad- und Getriebefabrik  
GmbH & Co. KG



## SAAB



...der Saab-Spezialist

- ◆ Service - Reparatur
- ◆ Tuning
- ◆ 900er-Restaurierung
- ◆ ständig 60 Gebrauchtwagen Bj. 1988 - 2011 auf Lager
- ◆ TÜV-Eintragungen aller Art
- ◆ Euro2-Umbau

**HEUSCHMID GmbH**  
87634 Obergünzburg ☎ 08372 92270-25  
[www.heuschmid.de](http://www.heuschmid.de)



95/96 Felge in 5x15, mit TÜV.  
info@maxilite.ch oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

## OLDTIMERMESSE

18. - 20. OKTOBER 2024  
[WWW.CLASSICEXPO.AT](http://WWW.CLASSICEXPO.AT)

## SIMCA



**Simca 1000 Bertone Coupé**, Bj. 1966, eines der besten, Schweizer Auslieferung mit lückenloser Historie, nahezu im Originalzustand mit nur 47000 km, Preis VS. 45888 Gelsenk., [abarth-germany@gmx.de](mailto:abarth-germany@gmx.de)

mehr: [motor-klassik.de](http://motor-klassik.de) Nr. 62019

## STEYR-PUCH



**Steyr-Puch 500D**, Cabrio, Bj.1959, rot, kompletter Nauaufbau, Motor leistungsgesteigert, top Zustand, österr.Zulassung, Standort Nähe Wien.VB 29.500,- €. Tel. 0043/664/3513714

## TRIUMPH

CLASSIC  
FAHRZEUGTEILE.  
Für Triumph.

**BASTUCK**

[BASTUCK.COM](http://BASTUCK.COM)



[www.cabrio.de](http://www.cabrio.de) · [khm@cabrio.de](mailto:khm@cabrio.de)  
73734 Esslingen · 0711-357900-0

## VOLVO

CLASSIC  
FAHRZEUGTEILE.  
Für Volvo.

**BASTUCK**

[BASTUCK.COM](http://BASTUCK.COM)

**BASTUCK**  
CLASSIC



NEU: JAGUAR

**KOSTENLOSE  
ERSATZTEILKATALOGE**  
Einfach anfordern oder herunterladen!



Alle Artikel für unsere Marken & Preise im Online-Shop, per Telefon 06881-924 9101 oder per Mail [service@bastuck.de](mailto:service@bastuck.de)  
[bastuck.com](http://bastuck.com)

**FAHRZEUGTEILE & ZUBEHÖR**  
TRIUMPH · VOLVO · MG · AUSTIN-HEALEY · JAGUAR

## VW



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](http://www.bnpipes.de)

**memminger**

[www.feine-cabrios.de](http://www.feine-cabrios.de)



Tel. +49-(0)8453-347 467 · [info@feine-cabrios.de](mailto:info@feine-cabrios.de)



**VW T3 1,6 D**, Bj. 85, TÜV 12/24, Hochdach, Kupplung, Bremse, Schaltung neu, H-Kennzeichen. Umstande halber zu verkaufen. Preis VS. Tel. 0162/94/79693



[www.cabrio.de](http://www.cabrio.de) · [khm@cabrio.de](mailto:khm@cabrio.de)  
73734 Esslingen · 0711-357900-0



**356er Alurad 5x15**, TÜV Teilgutachten.  
info@maxilite.ch oder [www.maxilite.ch](http://www.maxilite.ch) H

**Döpper-Autobezugsstoffe**  
[www.doepper-profile.de](http://www.doepper-profile.de)

Tel. 0 22 61-2 45 93



**Golf 1 Cabrio**, Bj.12/90, 192000 km, mid-nightblue perleffekt, 72 kW, TÜV 04/25, GA Schätzwert 15.200,- € Note 2. H-Kennz. Tel. 0151/22961751



**T6 California 6.1 Ocean 2.0 TDI Edition**  
Diesel, 10 km, 110 kW (150 PS), Standhgz., ABS. Verbr./100 km: 6,6 außero., 8,4 innero., 7,5 komb., CO2 komb. 196 g/km, CO-Kl. G, Schadstoffkl. Euro6d-TEMP, 82.990,- €. Das Beste zum Schluss: großer Lagerbestand von California T-Modellen. Voets Nutzfahrzeug Zentrum GmbH, Wolfenbütteler Str. 51, 38124 Braunschweig, T. 0531/26029-0 H

**CABRIO-VERDECKE**  
*Speed & Sport*

GERNE SENDEN WIR IHNEN INFOMATERIAL ZU  
TEL. 0711-475041 [WWW.SPEEDUNDSPORT.DE](http://WWW.SPEEDUNDSPORT.DE)



**Erstklassige Verdecke**

- Innenausstattungen
- Zubehör
- Sattlerei
- Katalog



73734 Esslingen · Berkheimer Str. 10-12 · 0711-357900-0 · [www.cabrio.de](http://www.cabrio.de)



# Werkstätten & Zubehör

Bereifung | Ersatzteile | Automobilia | Dienstleistungen | Stellenangebote | Modellautos

## So platzieren Sie Ihr Fahrzeugangebot:

Telefon 0711/182-188

Montag–Donnerstag von 8.30–12.00 und 13.00–17.00 Uhr

Freitag von 8.30–12.00 und 13.00–16.00 Uhr

Fax 0711/182-1783

Internet

[www.buchung.motor-klassik.de](http://www.buchung.motor-klassik.de)

oder auch über unseren elektronischen Bestell-Coupon

unter [www.bestell-coupon.de/motorklassik](http://www.bestell-coupon.de/motorklassik)

E-Mail

[motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

Datei bitte als jpg- , tiff- oder png-Datei schicken.

Bitte nennen Sie die gewünschte Heftbelegung  
und Ihre komplette Anschrift.



**Wir schützen  
Klassiker**

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



Eine Marke der OPT GmbH • Kochstraße 49  
(Eingang: Virchowstr. 140-146) • 47805 Krefeld  
Tel.: +49 (0)2151/4455-22 • [www.Rostschutz-NRW.de](http://www.Rostschutz-NRW.de)



## ACCESSOIRES



**Atmungsaktive Indoor Car Cover & wetter-schützende Outdoor Car Cover** für Oldtimer, Youngtimer und aktuelle Fahrzeugmodelle erhalten Sie für 129,90 € bis 149,90 € (je nach Fahrzeugmodell, inkl. MwSt.) online unter: [www.classicshop24.de](http://www.classicshop24.de) oder per E-Mail: [info@classicshop24.de](mailto:info@classicshop24.de) und Tel. 0711/47072215

## BEKLEIDUNG

**Retronia**  
Knickerbocker-Hosen  
Spitzbundhosen, Westen  
Cabriotücher, Mützen  
Overalls, Jacken, Schuhe  
und noch viel, viel mehr  
Paulsborner Strasse 77  
10709 Berlin  
Fernruf: 030 - 43 66 48 89  
[www.RETRONIA.de](http://www.RETRONIA.de)



**brunibrocac-® Cabrio-Kapuzentücher**, Cabriotuch-Shop: [www.cabriotuch.com](http://www.cabriotuch.com). Anna Langenbach - Tech & Tools, Seestrasse 339a, CH-8708 Männedorf, Tel. 02676 952090, [annalangenbach@brunibrocac.com](mailto:annalangenbach@brunibrocac.com), [www.cabriotuch.com](http://www.cabriotuch.com)

## BEREIFUNG



## Was sonst!?

Münchner Oldtimer Reifen GmbH  
Gewerbering 14  
83607 Holzkirchen/Obb.  
T: +49 8024/6794 F: +49 8024/49634  
E: [info@oldtimer-reifen.com](mailto:info@oldtimer-reifen.com)  
[www.oldtimerreifen24.de](http://www.oldtimerreifen24.de)



**Oldtimer u. Weißwandreifen HKT**, Felgen und Speichenräder. Oldtimer Service & Reifen HKT, Manuel Kuhn, Wigginsbach, T. 0151/27004702, [mk@reifen-technik.eu](mailto:mk@reifen-technik.eu), [www.reifen-technik.eu](http://www.reifen-technik.eu) (Web-Shop) H

## ERSATZTEILE

**Koni-Stoßdämpfer** für Mercedes, Bj. 49-65; BMW V8, Porsche 356, Jaguar, NSU und Glas liefert:

Volklandt-Autoteile · Bismarckstraße 6/7  
10625 Berlin · Telefon (030) 3 42 42 43

**Alles für Ihren Oldtimer.**  
[www.doepper-profile.de](http://www.doepper-profile.de) H

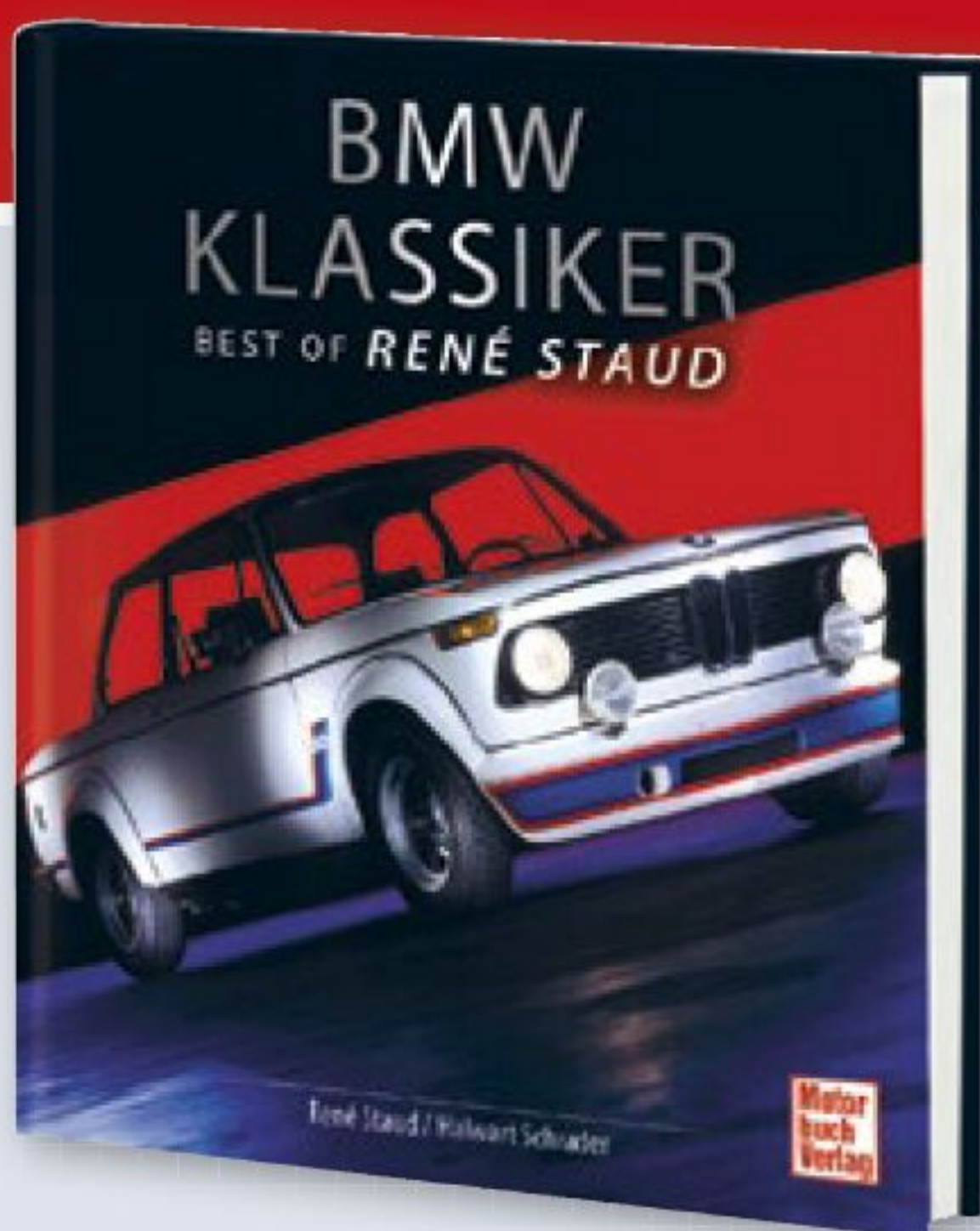
**Telefonische Anzeigenannahme: 0711/182-188, Fax: -1783**  
**E-Mail: [motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)**

## BUCHTIPP!

René Staud/Halwart Schrader  
**BMW Klassiker – Best of René Staud**

Automobilfotograf René Staud beschreibt seine persönliche Beziehung zu den Automobilikonen von BMW und öffnet seine Archive für einen Streifzug durch sein Werk – anhand von über 200 teils großformatigen Bildern und vielen wissenswerten Informationen zu den abgebildeten Modellen.

240 Seiten, 200 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04364-0



Erhältlich im Fachhandel oder unter  
[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)



[www.facebook.com/MotorbuchVerlag](https://www.facebook.com/MotorbuchVerlag)

**Profitieren Sie von unserer Erfahrung!**

## XXL-GARAGEN ZUM KAUF

91154 Eckersmühlen (LK Roth) • **Baubeginn September!**



- Hallengröße ca. 11,60 x 3,80 m
- Kombination von 2 Hallen zu ca. 88 m²
- **umzäunt & kameraüberwacht**, Zufahrt 24/7
- Servicetrakt mit Toiletten
- Fertigstellung Dezember 2025

Ein weiterer Garagenpark in 86971 Peiting ist bereits fertiggestellt. Nur noch wenige Einheiten verfügbar!

**Höbel Immobilien GmbH** • Gewerbepark-Fürgen 9-11 • 87674 Immenhofen  
Tel.: +49 83 41 - 96 68 99-880 • E-Mail: [anfrage@hoebel-immo.de](mailto:anfrage@hoebel-immo.de) • [www.hoebel-immo.de](http://www.hoebel-immo.de)

## IMMOBILIEN

**Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht!** Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, [www.knipfer-immobilien.de](http://www.knipfer-immobilien.de) H

## INNENAUSSTATTUNG



**Porsche Sitze neu beziehen ab 999,- €.** Ihre beiden Sitze wie neu! Von Meisterhand überarbeitet, neu gepolstert und bezogen in hervorragender Qualität, feine Automobile, Volker Dreher, Geschwister-Scholl-Str. 2, 79336 Herbolzheim, Tel. 0176/80226028, [www.feine-automobile.com](http://www.feine-automobile.com) H



**HIMMELSERVICE** – seit 1985 –

Nachfertigung von Himmeln und Teppichen in originalgetreuer Qualität für Automobile

Ingrid Oppermann  
Oertzweg 46 a • 22307 Hamburg  
Tel. 040-61 01 04 • Fax 040-61 01 99  
[www.himmelservice.de](http://www.himmelservice.de)

**Sicherheitsgurte** aller Art und Zubehör. Safety-Belt, Tel. 0173/7186070, [www.safety-belt.de](http://www.safety-belt.de) H

## KAUFGESUCHE

**Kaufe gerne Ihren Oldtimer/Exoten.** Bitte alles anbieten! 07131/579275 o. 0172/7683296 H

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

## LEASING

**COMCO**  
CLASSIC CAR LEASING



Ein Klassiker als Firmenwagen?



0211-976 9630

**Gesucht. Gefunden. Gekauft.**



[marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de)

## WIR VERSTEHEN LEDER!

**COLOURLOCK**



Reinigung



Flüssigleder



Farbtönung



Pflege

Anwendungsvideos finden Sie unter **[www.lederzentrum.de](http://www.lederzentrum.de)**

**LEDERZENTRUM** GmbH • Rosdorf  
Tel.: +49(0)551/770 730 • [info@lederzentrum.de](mailto:info@lederzentrum.de) • [www.lederzentrum.de](http://www.lederzentrum.de)





## LITERATUR

**Doromey**  
Technischer Literaturversandhandel

- Werkstatthandbücher - Reparaturanleitungen
- orig. Ersatzteilkataloge - Tuning Manuals
- klassische Prospekte - Betriebsanleitungen
- Fachbücher - Übersetzungen

Doromey - Postfach 1536  
27735 Delmenhorst  
doromeybuch@t-online.de  
Tel. 04206-9931

für historische und aktuelle Fahrzeuge von 1920 bis 2019

[www.doromey-shop.de](http://www.doromey-shop.de)

Gut zu wissen: KFZ-Literatur aus aller Welt seit 30 Jahren

**Werkstatthandbücher und Betriebsanleitungen** sowie weitere KFZ-Literatur für PKW, LKW, Motorräder + Nutzfahrzeuge aller Hersteller und Baujahre, aktuell über 50.000 Titel am Lager! Täglich weltweiter Versand. Bestellungen und Anfragen über Tel. 04461-918 32 34 oder pk-buch@gmx.de oder [www.pk-buch.de](http://www.pk-buch.de)

**MOTOR KLASSIK 268 Hefte, 170 €,** von 1990-2000 u. 2007-2020, 11 Jg. kompl., 6 Jg. fehlt je 1 St., Rest fehlen 3-6 St., Selbstabh. Niederösterr., 00436508645180

**Telefonische Anzeigenannahme:**  
0711/182-188,  
Fax: -1783  
E-Mail: [motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

## VERSCHIEDENES

### Oldtimer Instrumente

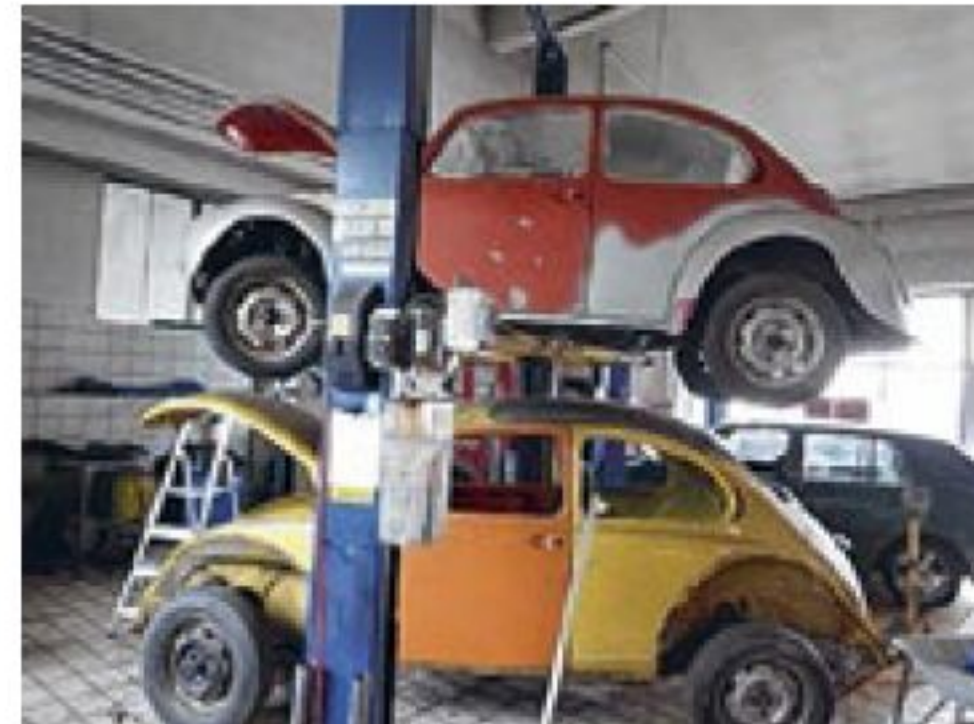
Alle Fabrikate:  
Verkauf, Reparatur,  
Restauration, Umbauten  
Anfertigung.

Tachometer • Drehzahlmesser • Zeituhren  
Zifferblätter • Temperaturanzeigen  
Wellen • Umbau Meilen - Km/h

VDO-Tachometerdienst  
Niederhellmann GmbH  
Pagenstecherstr. 155 - 49090 Osnabrück  
Tel. 0541 128716 - [info@niederhellmann.de](mailto:info@niederhellmann.de)  
[www.oldtimer-instrumente.de](http://www.oldtimer-instrumente.de)

**Leder und Alcantara** für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, [www.autoleder-service.de](http://www.autoleder-service.de)

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



**Luftgekühlte Volkswagen**  
Insolvenzverkauf Kfz-Werkstatteinrichtung, großer Ersatzteilbestand, Motoren für luftgekühlte VW, Fahrzeuge (Restaurationsobjekte) am Standort Niederbayern. Industrierat West GmbH & Co. KG, [info@industrierat-west.de](mailto:info@industrierat-west.de), Tel. 0211 3135660

**VERCHROMEN**  
Galvanischer Meisterbetrieb R. KREILE  
Oldtimer-Restauration seit 1962  
Kölner Str. 80 • 60327 Frankfurt • Fax: 069/ 73 9009 76  
Tel. 069/73 57 65 • [www.galvanik-kreile.de](http://www.galvanik-kreile.de) • [info@galvanik-kreile.de](mailto:info@galvanik-kreile.de)

## WERKSTÄTTEN

**WILM'S GARAGE**  
Karosseriebau  
Oldtimerrestauration  
auch Alukarosserien  
in 26345 Bockhorn  
Tel. 044 53/98 85 15  
[www.wilms-garage.de](http://www.wilms-garage.de)

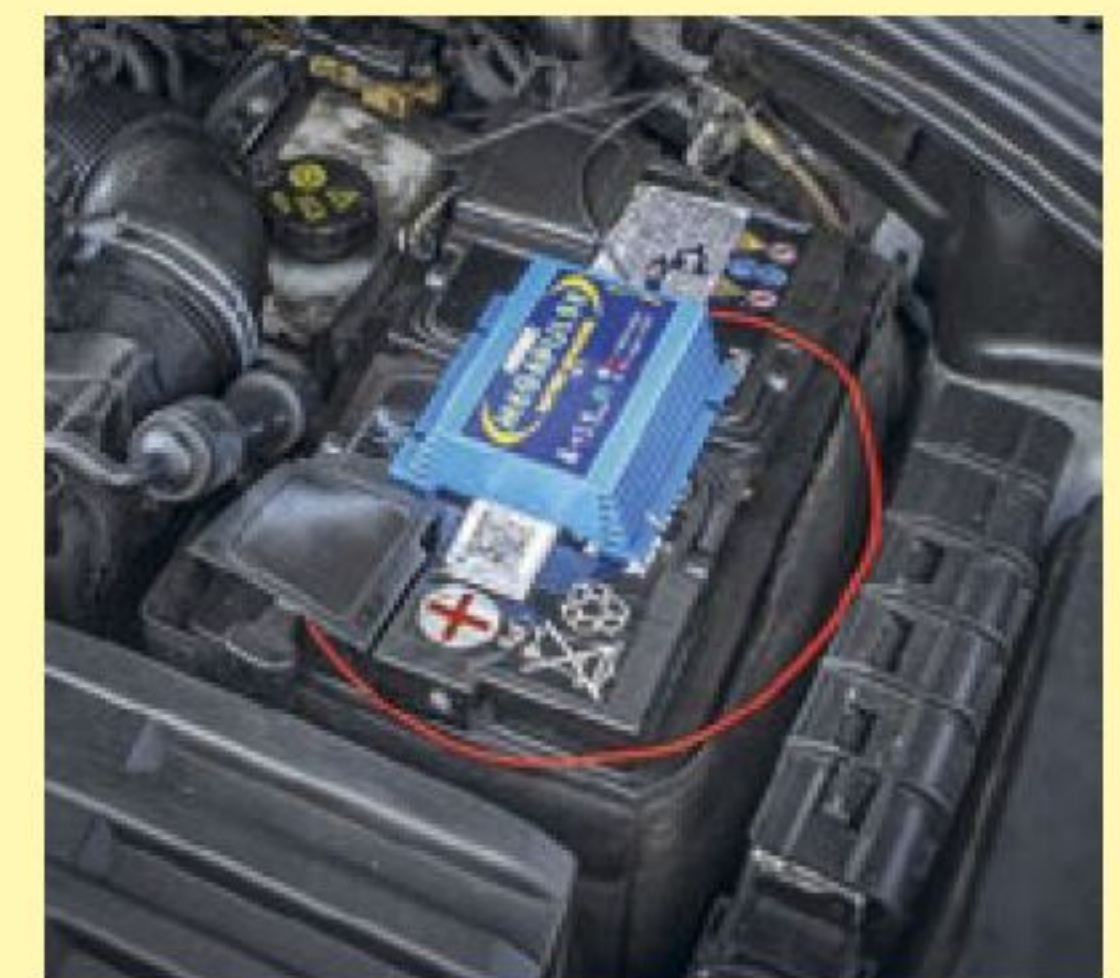
[www.brinkmann-chrom.de](http://www.brinkmann-chrom.de)  
Tel. 0511/31 95 95

[www.RefOptik.de](http://www.RefOptik.de)

**Scheinwerfer Reparatur Neuverspiegelung**

## ZUBEHÖR

[www.Oldtimer-Sicherheitsgurte.de](http://www.Oldtimer-Sicherheitsgurte.de)  
Statik- und Automatikgurte  
schon ab € 29,90  
Tel. 09824 / 92 83 84  
Thomas Distler • Pommernstr. 2 • 90599 Dietershofen



**Lebensdauer von Bleibatterien (PKW, LKW, Solar, Elektrostapler)** verdoppeln und mehr. Defekt geglaubte Batterien erholen sich, lieferbar in 6,12,24,48 und 80 V. Tel. 0681-992740, [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

**Rost im Tank ? Do it yourself geschädigt ?**  
**Innensandstrahlen und Beschichten**  
**Sandstrahlen, Schweissen, Beulen, Zinnen**

**Tank-Spezialist**  
Sandstrasse 8A  
49733 Haren  
Tel 05932 7355288  
Fax 05932 7355299  
eMail: [info@tank-spezialist.de](mailto:info@tank-spezialist.de)  
[www.tank-spezialist.de](http://www.tank-spezialist.de)

## ANZEIGENSERVICE

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/182-188, Fax: -1783  
E-Mail: [motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

Es ist nicht nur ein Auto ...

... es ist deine Definition von Glück.

**Herzenssache**  
LEIDENSCHAFT VERSICHERT!

## LIEBHABERFAHRZEUGE RICHTIG VERSICHERN.

Versicherungslösungen  
für Klassiker und  
Premiumfahrzeuge.

Sicher.  
Flexibel.  
Persönlich.

[www.herzenssache.eu](http://www.herzenssache.eu)



# Schatzkammern

Immer startbereit!

Das Rundum-Sorglos-Paket für Ihren Klassiker  
Klassiker-Stellplätze empfehlen sich

## 1 MÖNCHENGLADBACH



**KAR TRESOR – Raum für hochwertige Automobile.**

- Neubau auf über 2000m<sup>2</sup>
- Prof. Alarmt./Videot./Wachschutz
- Zentrale Lage Nähe Düsseldorf
- Zugang exklusiv für Mieter 24/7
- Klimatisiert/beheizt
- Strom/Druckluft/Waschplatz
- Lounge/Kaffee/Getränke inkl.

Wir bieten optimale Bedingungen, persönliche Betreuung und das rundum sorglos Paket in angenehmer Atmosphäre. Attraktive Ausfahrtmöglichkeiten in Großstadtnähe (Düsseldorf/Köln).

Kar Projekte GmbH  
0163/4 36 65 75  
info@kar-tresor.de · www.kar-tresor.de

## 3 71735 EBERDINGEN



**SML CarGroup**

- Individuell betreute Stellplätze
- Videoüberwacht/Alarmgesichert
- Moderne Klima- und Lüftungsanlage
- 24-Stunden-Abholservice
- Kein öffentlicher Zugang
- Angeschlossene Fachwerkstatt
- Exklusive Fahrzeugaufbereitung

Optimal klimatisierte Räume in unserer hochmodernen Einlagerung und eine individuelle Betreuung durch unsere Werkstattcrew sorgen für eine perfekte Unterbringung Ihrer Fahrzeuge.

SML CarGroup® · Max-Eyth-Straße 9  
71735 Eberdingen · Telefon 07042 270990  
info@sml-cargroup.com  
www.sml-cargroup.com

## 2 71672 MARBACH/NECKAR



**OLDTIMERBOXEN IN MARBACH/NECKAR**

- Kein öffentlicher Zugang
- Zugang: 24 Std., 7 Tage/Wo.
- Separater Stromanschluss
- WC
- Videoüberwacht
- Heizung und Luftfeuchtigkeit
- Separate Stellplätze

Bei uns können Sie Ihren Oldtimer nicht nur unterstellen, sondern sicher aufbewahren. Autobahn, Bahnhof und S-Bahn in der Nähe.

Schillerstr. 18 · 71672 Marbach/Neckar  
Telefon 0163/7450609  
oldtimerbox@web.de · www.oldtimerboxen.de

## 4 86502 LAUGNA-ASBACH



**UR Ulrich Reitenberger Bau GmbH**

- Zugang: 24 Std., 7 Tage/Wo.
- Kein öffentlicher Zugang

Sie suchen einen Tiefgaragenstellplatz für Ihren Liebling? Dann melden Sie sich! Der Stellplatz befindet sich in einer Wohnanlage im Schusterweg 17 - 19 in 86695 Nordendorf.

Ulrich Reitenberger Bau GmbH  
Lindenstraße 4 · Telefon 08272995771  
vertrieb@reitenberger.de  
https://reitenberger.de/



## 5 88436 EBERHARDZELL-SANT'AGATA, GERMANIA



**Klima - Lounge®**  
HOME FOR CARS

- Zugang exklusiv für Mieter 24/7
- VdS zertifizierte Alarmanlage
- Klima-Lounge®-Technik
- Stromanschluss am Stellplatz
- Serviceprogramm für Mieter
- Hol- und Bringservice
- Sehr diskret und sicher

Es wurden im exklusiven Ambiente unseres „Home for cars“ stilvolle Stellplätze nach höchsten Standards und für gehobene Ansprüche eingerichtet.

Klima-Lounge Götz GmbH  
Heinrichsburg 1 · Telefon 07355/9332860  
info@klima-lounge.com  
www.klima-lounge.com

## 6 AUGSBURG/BERLIN/DÜSSELDORF/MÜNCHEN



**KING BEE PARKING**

eine Leistung von PARK ONE

- Zentral gelegene Garagen
- Abgetrennter, geschützter Garagenbereich (kein öffentlicher Zugang)
- Helle, saubere Stellplätze ab 69 € mon.
- Stromanschluss für Batterieerhaltung (optional)
- Individuelle Betreuung vor Ort
- Fahrzeugreinigung (innen/außen)
- Transportservice

Park One GmbH · office@park-one.com  
089/480 12 39 · www.kingbeeparking.com  
www.park-one.com/king-bee-parking/

Hier könnte Ihre Stellplatz-Anzeige stehen.

Infos und Buchung unter:

[www.bestell-coupon.de/motorklassik-stellplaetze](http://www.bestell-coupon.de/motorklassik-stellplaetze)  
oder bei Jens Schauer: Tel. 0711/182-1423



# Veranstaltungen & Reisen

Hotels | Rallyes | Ausstellungen | Messen | Märkte | Museen

## So platzieren Sie Ihr Fahrzeugangebot:

Telefon 0711/182-188

Montag–Donnerstag von 8.30–12.00 und 13.00–17.00 Uhr

Freitag von 8.30–12.00 und 13.00–16.00 Uhr

Fax 0711/182-1783

Internet

[www.buchung.motor-klassik.de](http://www.buchung.motor-klassik.de)

oder auch über unseren elektronischen Bestell-Coupon

unter [www.bestell-coupon.de/motorklassik](http://www.bestell-coupon.de/motorklassik)

E-Mail

[motorklassik-ga@motorpresse.de](mailto:motorklassik-ga@motorpresse.de)

Datei bitte als jpg- , tiff- oder png-Datei schicken.

Bitte nennen Sie die gewünschte Heftbelegung

und Ihre komplette Anschrift.

**MotorKlassik**

MARKTPLATZ

»Eines der schönsten  
amerikanischen Coupés,  
die je gebaut wurden.«

Daniel Endreß

Redakteur  
MOTOR KLASSIK



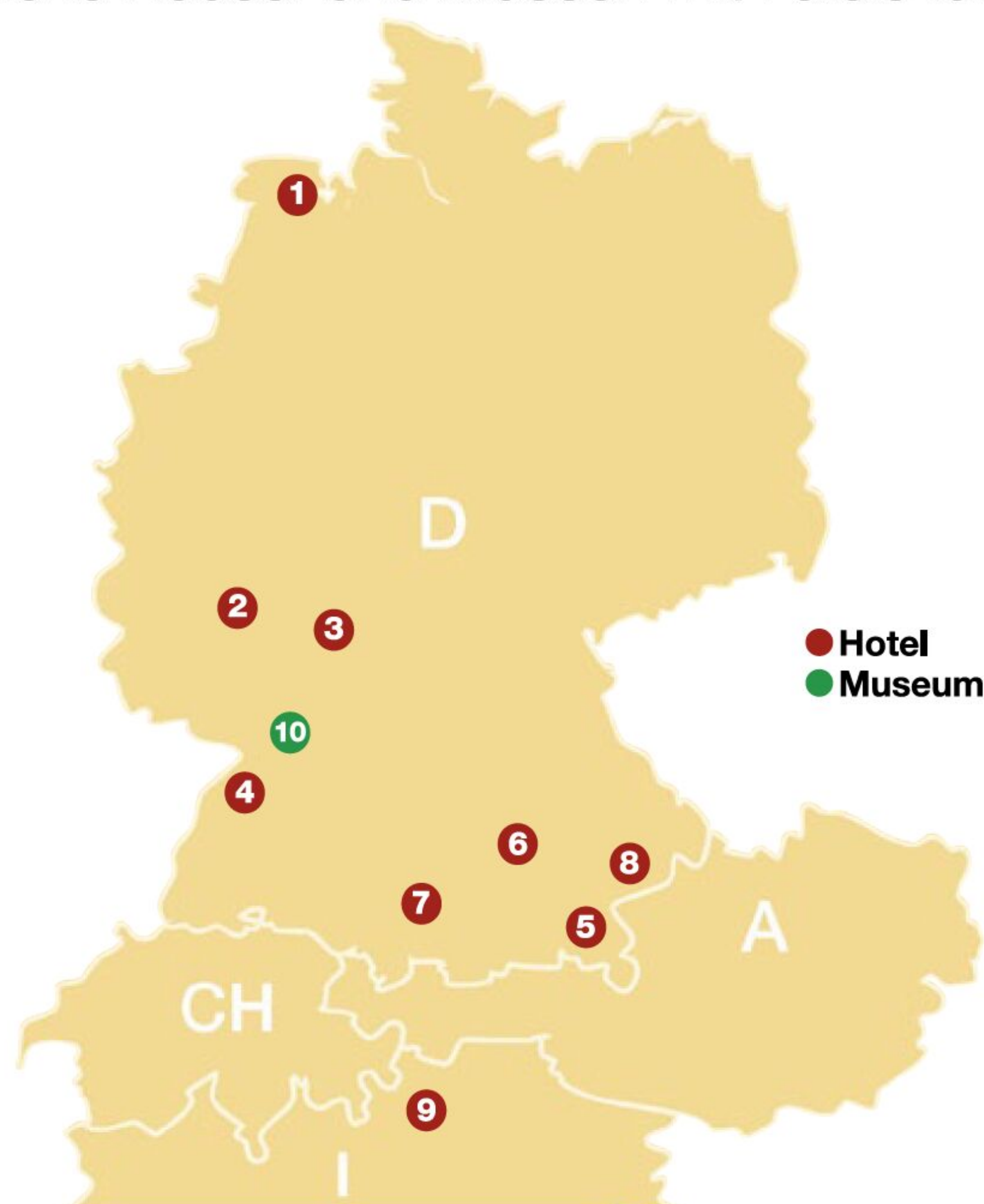
Fahrzeug: Buick Riviera, Baujahr 1965

[www.motor-klassik.de](http://www.motor-klassik.de)



# On The Road Again

Hier sind Gäste mit klassischen Fahrzeugen besonders willkommen  
Gastliche Häuser und Museen mit Faible für altes Blech und Mechanik



**D-55457 Gensingen**  
Rheinhausen

2



**ClassicX Landhaus & Hotel**  
Willkommen im ClassicX Landhaus, dem Wohlfühl-Bed&Breakfast-Hotel. Hier trifft eine einzigartige historische Atmosphäre auf moderne Innenarchitektur. Das Hotel befindet sich ganz in der Nähe des Classicbid Zentrums Rheinhausen, dem Hot-Spot für Oldtimer-Enthusiasten.  
Kreuznacher Straße 61  
Tel. +49 6727 897699-100  
hotel@classicx-landhaus.de  
www.classicx-landhaus.de

**D-55459 Grolsheim**  
Rheinhausen

2



**Classicbid Zentrum Rheinhausen**  
Besuchen Sie das Classicbid Zentrum Rheinhausen. Besichtigen Sie unsere Ausstellung mit ca. 150 klassischen Fahrzeugen, lassen Sie sich zum Kauf oder Verkauf klassischer Automobile beraten und genießen Sie in unserem Restaurant ein vielfältiges kulinarisches Angebot.  
Zur Galeria 1 · Tel. +49 6727 89718-222  
info@classicbid-zentrum.de  
www.classicbid-zentrum.de

**D-61389 Schmitten/Ts.**

3



**RingHotel Kurhaus Ochs\*\*\*\***

Schöne Stunden unter Gleichgesinnten  
Ein Hotel in einer reizvollen Gegend, mitten in Deutschland

Kanonenstr. 6-8 · Tel.: +49 6084/48-0  
reception@kurhaus-ochs.de  
www.kurhaus-ochs.de

**D-76534 Baden-Baden**  
Schwarzwaldhochstraße

4



**Schwarzwaldhotel Sonne**

Hotel Garni an der B500. Doppelzimmer ab 129 €, Einzelzimmer ab 89 €. 3 Restaurants auf Anfrage zum Abendessen im Umkreis von 2 km.

Geroldsauerstraße 145  
Telefon 07221 804 22 11  
info@schwarzwaldhotelsonne.de  
www.schwarzwaldhotelsonne.de

**D-83339 Chieming/Ising**  
Chiemgau

5



**HOTEL GUT ISING**

Entdecken Sie das 4 Sterne Superior Hotel Gut Ising, der ideale Ausgangspunkt, um das Chiemgau rund um den Chiemsee und die nahe gelegene Alpenregion zu entdecken. Genussvolle Fahrerlebnisse und erstklassige Erholung mit feinsten Kulinarik und großzügigem Wellnessbereich mit Außenpool.

Kirchberg 3 · Tel. +49 8667 790  
hotel@gut-ising.de  
www.gut-ising.de

**D-85445 Erding**

6



**Brandmayerhof**

Exklusive Ausstattung, ruhige Lage, 18 Doppelzimmer, Nähe Erding, Werkstatt, kostenlose Parkplätze

Herrnstraße 10 · Tel. +49 8122/95 75490  
info@brandmayerhof.com  
www.brandmayerhof.com

**D-86825 Bad Wörishofen**  
Unterallgäu/Allgäu

7



**Hotel & Spa FONTENAY\*\*\*\*\***

Einem „le petit château“ gleich, entführt der Hotelklassiker FONTENAY Sie in eine Welt, in der gediegener Luxus und modernster Komfort und ein Hauch Nostalgie zu Hause sind. Das privat geführte 5 Sterne Hotel & Spa ist geschaffen für Erholung und Genuss auf hohem Niveau.

Eichwaldstr. 8-12 · Tel. +49 8247/3060  
fontenay@t-online.de  
www.kurhotel-fontenay.de

**D-94086 Bad Griesbach**  
Niederbayern

8



**Das Aunhamer\*\*\*\* Suite & SPA**

Das Lifestyle Hotel im niederbayerischen Bäderdreieck. Ideal für Touren nach Passau, Linz, Salzburg oder den Bayerischen Wald. Zehn 18 Loch Golfplätze in direkter Nähe und ein 1000 qm Wellnessbereich, der täglich bis Mitternacht geöffnet ist.

Aunhamer Weg 48  
Bad Griesbach, Bayern  
Tel.: 08532 - 9279000  
www.das-aunhamer.de

**I-39024 Prämaur**  
Südtirol/Italien

9



**Hotel Watles\*\*\*\***

Einzige Bergpanorama im Dreiländereck IT-CH-AT, unzählige Freizeitmöglichkeiten, Entspannung & Erholung im Wellnessbereich, Verwöhn-Halbpension mit 5-Gänge Wahlmenü am Abend und ein einzigartiges Oldtimermuseum mit wöchentl. Dessertbuffet – all dies erwartet Sie im Hotel Watles\*\*\*\* in Südtirol!

Prämaur 49  
Tel. +39 0473835411  
info@watles.com · www.watles.com

**D-67346 Speyer**

10



**Technik Museum Speyer**

Raumfahrt ausstellung mit dem Space Shuttle Buran, hunderte Oldtimer, hist. Feuerwehrfahrzeuge, begehbare Flugzeuge und Loks, Marineausstellung mit U-Boot und Seenotrettungskreuzer, Musikinstrumente uvm.

**Veranstaltungstipp:**  
Science Fiction Treffen  
am 28. und 29. September 2024.  
Infos unter [www.technik-museum.de/de/science-fiction-treffen](http://www.technik-museum.de/de/science-fiction-treffen)

Am Technik Museum 1, Tel. 06232/6708-0  
E-Mail: [info@technik-museum.de](mailto:info@technik-museum.de)  
Web: [www.technik-museum.de](http://www.technik-museum.de)

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



## VERANSTALTUNGEN

1

## Das Wellness- und Genusshotel

### 1. Oldtimerhotel in Ostfriesland




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

**Cabrio & Oldtimer:**  
16. - 18. Mai 2025  
13. - 15. Juni 2025  
11. - 13. Juli 2025  
15. - 17. Aug. 2025

**Ostfriesland & Niederlande:**  
10. - 15. Aug. 2025  
(kombinierbar mit R66: 15. - 17. Aug.)

**Tour von Frauen für Frauen:**  
06. - 10. Aug. 2025  
Individuelle Termine für Clubs und größere Gruppen gerne auf Anfrage.



LANDKREIS AURICH  
WWW.ROUTE66.LA

*Ostfriesland erfahren*  
Touren zu den schönsten Zielen in und um Ostfriesland.

RINGHOTELS

## Köhlers Forsthaus

Hier fühlt sich mich wohl!

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

20.

# INTERNATIONALE OLDTIMERMESSE

## 18. – 20. OKTOBER

### MESSEZENTRUM SALZBURG



**CLASSIC  
EXPO**  
*Salzburg*



Facebook Classic.Expo  
www.classicexpo.at

MESSE  
ZENTRUM  
SALZBURG

## Klassiker sucht Hotel



Unter der Rubrik „Hotels“ im Veranstaltungs- und Reiseteil finden Sie ab sofort Unterkünfte, in denen nicht nur Sie, sondern auch Ihr Klassiker wohl behütet untergebracht ist.

Sollten Sie bereits gute Erfahrungen mit Hotels oder Pensionen gemacht haben und diese auch gerne weiterempfehlen, dann lassen Sie es uns wissen. Bitte senden Sie hierfür eine kurze E-Mail mit Ihrer Empfehlung an: [jschauer@motorpresse.de](mailto:jschauer@motorpresse.de)

### Unser Angebot für oldtimerbegeisterte Hoteliers

Für Hotels, Pensionen und oldtimerfreundliche Unterkünfte halten wir unter folgendem Link ein attraktives Angebot bereit:

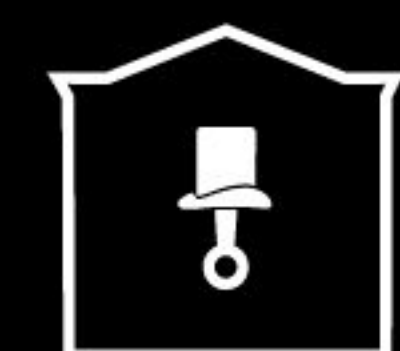
[www.bestell-coupon.de/motorklassik-oldtimerhotels](http://www.bestell-coupon.de/motorklassik-oldtimerhotels)

Weitere Infos (auch zu gestalteten Anzeigen) an Jens Schauer, Tel. +49 (0) 711/182-14 23 bzw. E-Mail: [jschauer@motorpresse.de](mailto:jschauer@motorpresse.de)

Gesucht. Gefunden. Gekauft.



[marktplatz.auto-motor-und-sport.de](http://marktplatz.auto-motor-und-sport.de)



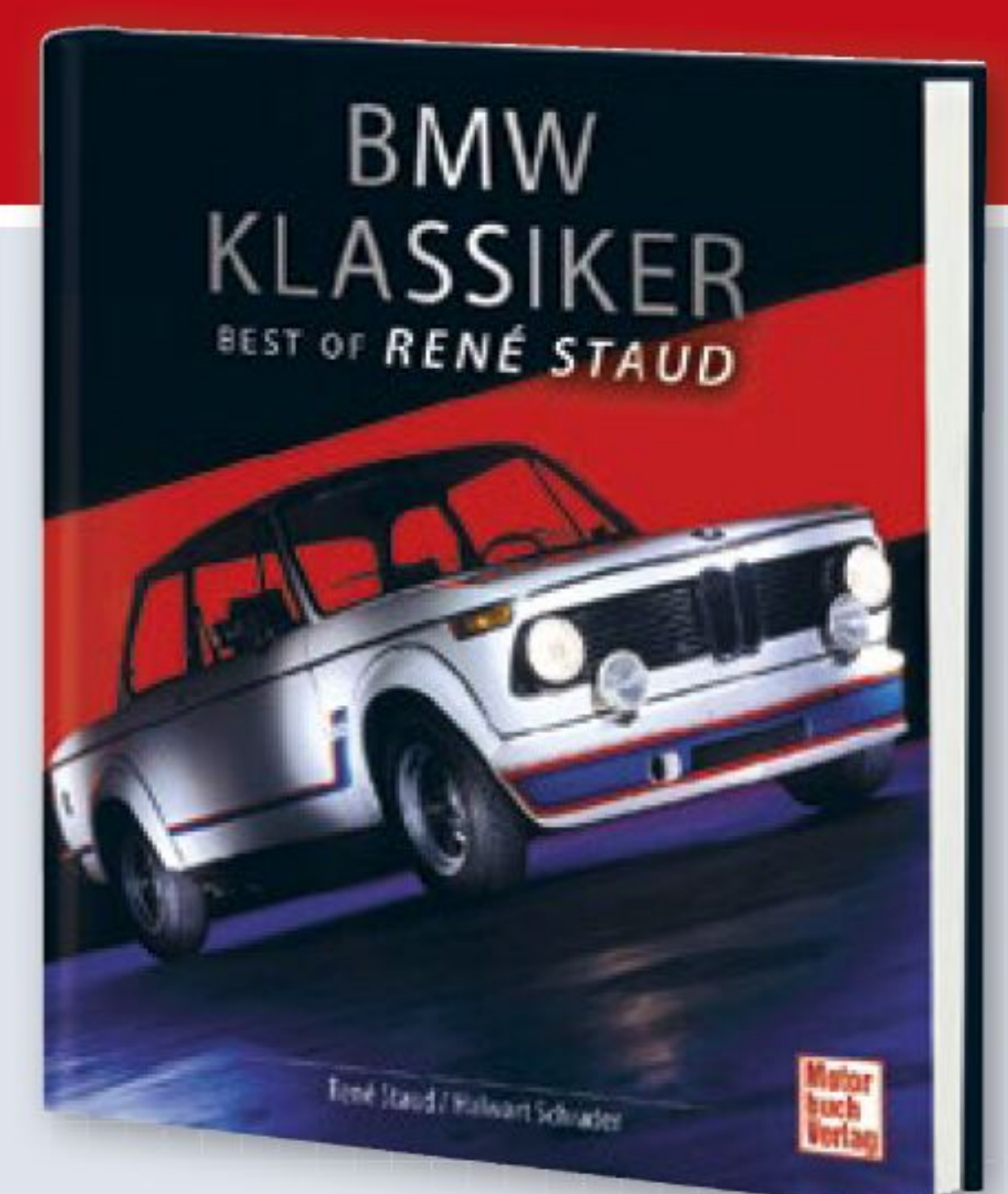
**ZYLINDERHAUS**  
NOSTALGIE- & OLDTIMERMUSEUM  
RESTAURANT | EVENTRAUME  
BERNKASTEL-KUES | 06531 973 777 6

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **Motor Klassik**

## BUCHTIPP!

René Staud/Halwart Schrader  
**BMW Klassiker – Best of René Staud**  
Automobilfotograf René Staud beschreibt seine persönliche Beziehung zu den Automobilikonen von BMW und öffnet seine Archive für einen Streifzug durch sein Werk – anhand von über 200 teils großformatigen Bildern und vielen wissenswerten Informationen zu den abgebildeten Modellen.

240 Seiten, 200 Abb., 23 x 26,5 cm  
€ 49,90 | ISBN 978-3-613-04364-0



Erhältlich im Fachhandel oder unter  
[WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE](http://WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE)

Facebook [www.facebook.com/MotorbuchVerlag](https://www.facebook.com/MotorbuchVerlag)



# **MOBILITÄT DER ZUKUNFT 2024 GRESS**

**24.-25.09.2024**

**Gernot Döllner**  
Vorsitzender des Vorstands  
AUDI AG

**Herbert Diess**  
Vorsitzender des  
Verwaltungsrats  
The Mobility House

**DER WEG IN DIE ZUKUNFT:**

**SICHER DIGITAL NACHHALTIG**



**Barbara Frenkel**  
Mitglied des Vorstandes  
Beschaffung  
Porsche AG



**Dr. Jörg Rheinländer**  
Vorstandsmitglied  
der HUK-COBURG  
Versicherungsgruppe



**Prof. Dr. Meike Jipp**  
Bereichsvorstand Energie und Verkehr  
DLR - Deutsches Zentrum  
für Luft- und Raumfahrt



**Prof. Johan Rockström**  
Director of the Potsdam Institute  
for Climate Impact Research (PIK)



**Dr. Ruth Heuss**  
Senior Partner  
McKinsey



**Augustin Friedel**  
Senior Manager bei MHP –  
A Porsche Company

## WIE BLEIBT UNSERE INDUSTRIE ZUKUNFTSFÄHIG?

An **zwei Kongresstagen** – mit einem **Schwerpunkt zum Thema künstliche Intelligenz** am 24.09.2024 – diskutieren wir mit mehr als **20 namhaften Experten und Expertinnen** aus Wissenschaft, Industrie und Start-ups die aktuellen Entwicklungen eines komplexen Transformationsprozesses und liefern spannende Insights zu folgenden Themen:

- Ist **künstliche Intelligenz die Schlüsseltechnologie** für eine klimaneutrale Zukunft?
- Welche Anreize benötigt die **Elektromobilität**?
- Revolutionieren **Big Data und KI** die Versicherungsbranche?
- Wie kann sich die deutsche Automobilindustrie gegen die **Konkurrenz aus China wehren**?
- Welche neuen Denkansätze braucht es in Entwicklung und Produktion, damit **Mobilität bezahlbar** bleibt?

Neben einem spannenden Programm mit inspirierenden Speakern, Entscheidern und Akteuren aus der Automobil- und Zuliefererindustrie, der Wirtschaft, der Politik und den Medien bleibt genügend Zeit zum persönlichen Austausch. Außerdem verleihen auto motor und sport, Heartfelt\_ und Reziprok Ventures erstmalig bis zu **100.000 Euro** an die Gewinner der **AI Start-Up Challenge**. Dieser Wettbewerb richtet sich speziell an Frühphasen-Start-Ups, die innovative KI-Lösungen für die Energie- und Mobilitätswende entwickeln.

Der Veranstaltungsort, die Business Lounge der **Allianz Arena München**, bietet hierfür den perfekten Rahmen.

**Alle Informationen unter [www.ams-kongress.de](http://www.ams-kongress.de)**

**KOMBI-TICKET**



**JETZT SICHERN  
FÜR 989 €\***

Unser Gold-Sponsor



Unsere Silber-Sponsoren



Unser Bronze-Sponsor



Unser Content-Partner



Unsere KI-Partner




Unsere Partner



\*Preis für beide Veranstaltungstage inkl. MwSt., versandkostenfrei






# INTERNATIONAL MEETING

VINTAGE MUSTANG CLUB OF LUXEMBOURG

## 12.+13.10. 2024



www.vintagemustang.lu

VERANSTALTUNGEN

IN LETZTER MINUTE

# MANNNHEIM MAIMARKTGELÄNDE

11. OKTOBER  
BIS  
13. OKTOBER  
2024



**VETERANEN-TEILE-TECHNIK-MARKT**

**GERMANY VETERAMA®**

DER GRÖSSTE MARKT IN EUROPA

- INNENKOTFLÜGEL (ALU)
- RADHAUSSCHALEN (HD-PE)
- RADKASTENSCHUTZ (HD-PE)

**LOKARI** rustprotection Qualität seit 1960!  
lokari.de

### Klassik-Radios für Auto-Klassiker

Deutschlands größtes Fachgeschäft für  
Oldtimer-Radios, Antennen & Zubehör



Besuchen Sie auch unser Autoradiomuseum:  
Elberfelder Str. 5, 42781 Haan  
Tel. 02129-566880, info@koenigs-klassik.de  
www.koenigs-klassik-radios.de

### Europa's Nr. 1

**Classic Auto Radio Station**

Grandauerstr. 10-12, 80997 München  
Tel. 089/89 71 20 46, Fax /89 71 16 30  
www.oldtimerradio.de

### Schluss mit Platzproblemen!



Mit dieser Viersäulenhebebühne können Sie  
zwei Fahrzeuge auf einen Platz stellen. Ideal  
auch um Reparaturen durchzuführen. Stabiler  
Stand auch ohne Befestigung. Durch mitgelie-  
ferte Einklinkrollen leicht fahrbar. Inkl. Wagen-  
hebertraverse und Öltropfwannen. Einfache  
Montage. Hubkraft 3200 kg, 220 V.  
€ 2.630,- (inkl. MwSt.) Tel. 0170 3 01 57 14  
www.speedwerft.de

Gesucht. Gefunden. Gekauft.

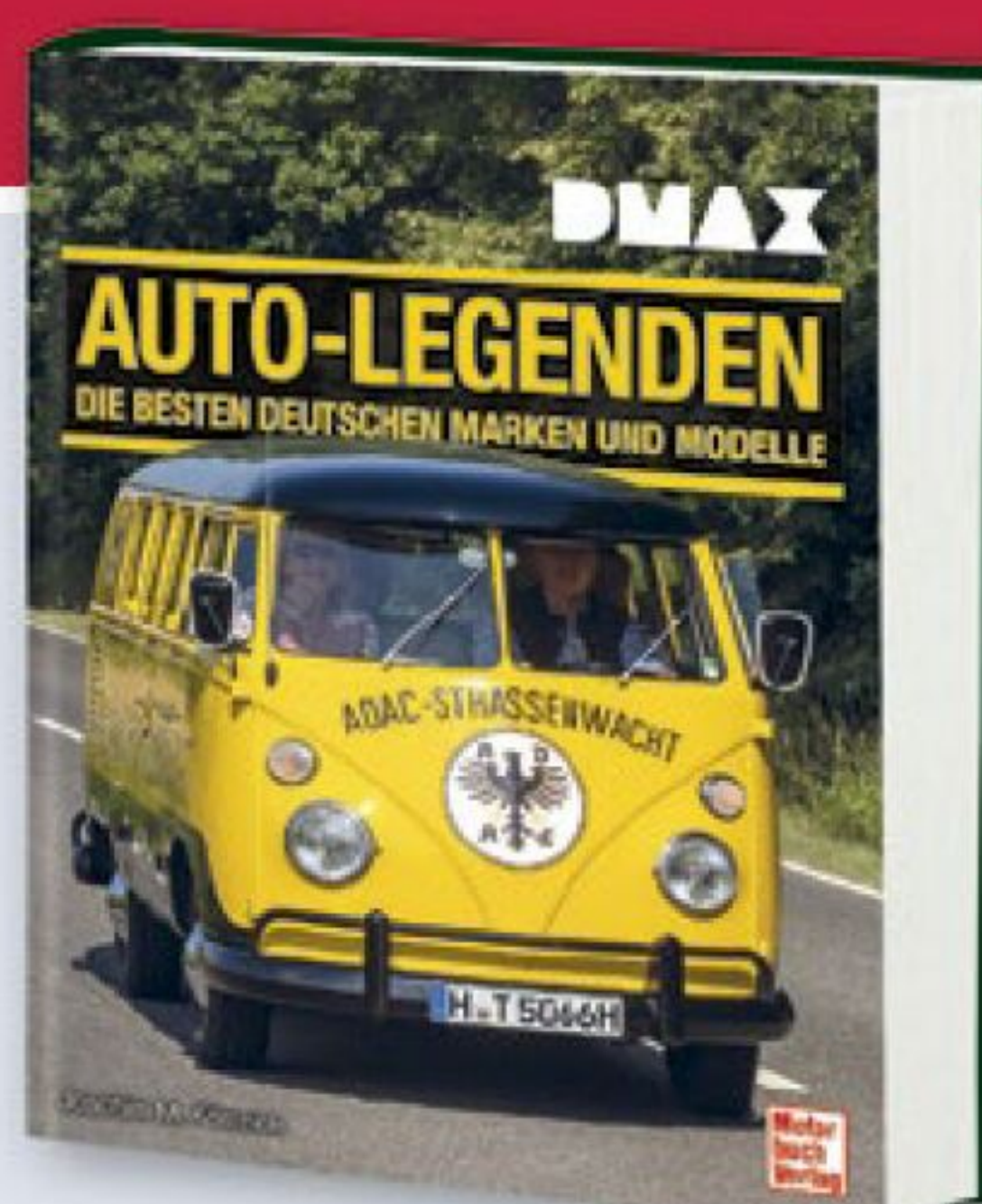


marktplatz.auto-motor-und-sport.de

### BUCHTIPP!

Joachim M. Köstnick  
**DMAX Auto-Legenden**  
Die besten deutschen  
Marken und Modelle

Eine umfassende Chronik der wich-  
tigsten »Made in Germany« Marken  
und Modelle sowie die Geschichte  
der deutschen Automobilhersteller.  
224 Seiten, 550 Abb., 23 x 30,5 cm  
€ 14,95 | ISBN 978-3-613-04165-3



Erhältlich im Fachhandel oder unter  
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE

 www.facebook.com/MotorbuchVerlag

www.oldtimer-recht.com

**Dr. jur. Götz Knoop**

Fachanwalt für Verkehrsrecht

Tel.: 02941 / 3046



Beirat Recht

## ANZEIGENSERVICE

Telefon 0711-182 188

Fax 0711-182 1783

Internet: www.buchung.motor-klassik.de

Mail: motorklassik-ga@motorpresse.de



# 40 Jahre Motor Klassik

Ausgabe 9/2024

Zunächst einmal herzlichen Glückwunsch zu diesem Jubiläum! Besonders gut fand ich die beiden Geschichten von Dirk-Michael Conradt über die Anfänge von Motor Klassik, die ich als Leser damals leider nicht miterlebt habe. Insgesamt eine sehr gelungene Ausgabe zum 40. Geburtstag!

Thomas Ryzlewicz  
Per E-Mail

Sehr geehrter Herr Götzl, ich möchte Ihnen und Ihrem gesamten Motor Klassik-Team herzlich zu diesem Jubiläum gratulieren. Seit mehr als 20 Jahren lese ich regelmäßig Motor Klassik, und sobald ich ein Heft in meinen Händen halte, schaue ich zuerst immer auf das Erscheinungsdatum der nächsten Ausgabe. Wenn mein SLK in zwei Jahren den Oldtimerstatus erhält, finde ich ihn vielleicht irgendwann in Ihrem Heft wieder.

Leo Cremers  
Per E-Mail

Sehr geehrter Herr Götzl, sehr geehrtes Team von Motor Klassik, mein erstes Heft habe ich 1986 gekauft, es war die Februar-Ausgabe von Motor Klassik. Damals war ich 20 Jahre alt. Gekauft habe ich das Heft wegen eines Fahrberichts über einen Panhard CD.

Diese Geschichte hat mich damals so beeindruckt, dass ich 1992 einen Panhard 24ct gekauft habe, Zustand Sozialfall. Wenig später habe ich noch einen 17b zum Ausschachten gekauft, was ich dann aber nicht übers Herz gebracht habe. Tatsächlich fahre ich dieses Auto noch heute, mittlerweile auch schon 30 Jahre lang. Den 24ct habe ich wieder verkauft.

Ich freue mich übrigens jedes Mal, wenn das neue Heft im Briefkasten liegt.

Ingo Rossak  
Per E-Mail



Seit über 30 Jahren im Besitz von Leser Ingo Rossak: dieser schöne Panhard 17b



40 Jahre Motor Klassik: Die Jubiläums-Ausgabe war randvoll mit besonderen Geschichten, auch ein BNC 529 Kompressor kam darin vor

## Klassiker von morgen

**Service: Neue Autos mit Klassiker-Potenzial**

**Ausgabe 9/2024, Seite 144**

Schön, dass Sie den Blick in die Zukunft richten. Ich fahre einen 13 Jahre alten Artega GT. Mit 153 produzierten Einheiten, seinem Aluminium-Chassis, der Karosserie aus Kohlefaserverbund und dem Design von Henrik Fisker meines Erachtens durchaus etwas Besonderes – und Auslöser interessierter Blicke und Fragen bei jedem Halt.



Klassiker der Zukunft: Mirko Kreyer fährt mit seinem Artega GT gern zu Oldtimer-Treffen

Ich möchte an dieser Stelle den Veranstaltern meinen Dank aussprechen, die mich mit freundlichem Augenzwinkern auf die Stellfläche ihrer Klassikertreffen winken. Offenbar ohne den Argwohn, ich wolle den älteren Fahrzeugen dort die Show stehlen. Was auch gar nicht passiert, denn die Besucher wissen zu unterscheiden zwischen dem jugendlichen Charme meines Flitzers und der Aura historischer Automobilgrößen.

Deshalb: Liebe Veranstalter von Klassikertreffen, lebt noch mehr Diversity! Habt gerne ein Auge darauf, dass es wirkliche Klassiker sind, die eure Plätze füllen und die Leute begeistern. Aber hängt euch bitte nicht nur am Baujahr auf.

Mirko Kreyer  
Per E-Mail

Sie stellen einen Hyundai Ioniq als zukünftigen Klassiker vor. Für mich basiert dessen Design bereits auf einem Klassiker: auf dem Rinspeed Aliporta.

Alexander Würfel  
Per E-Mail



## Aus dem Fuhrpark

■ Wer kennt sie nicht, braune Tafeln an den Autobahnen, die auf Sehenswürdigkeiten hinweisen. Alf Cremers folgt der „Touristischen Unterrichtungstafel“, wie sie im Amtsdeutsch heißt, und fährt ab Seite 34 raus ins tolle Blaue Land.



Tafel an der Garmischer Autobahn A95

■ Auf zu neuen Ufern: Nach 40 Jahren in Klauder-Garagen geht der marode 1933er BMW AM4 nun auf Reisen. Ein Liebhaber will ihn wieder aufbauen. Erfahrung ist reichlich vorhanden: Zwei BMW Dixi hat der BMW-Spezi bereits komplett restauriert. Alles Gute!



Die ganze Familie hilft beim Verladen

## Vom Zeitgeist beseelt

**Fahrbericht: BMW M 635 CSi, Ferrari Testarossa, Mercedes-Benz E 420**  
**Ausgabe 9/2024, Seite 14**

Die in diesem Fahrbericht genannte Adresse für den BMW 6er Club (E24) e.V. stimmt leider nicht mehr. Die richtige Adresse lautet: Michael Wächter, Twellsiek 39, 32457 Porta Westfalica, [www.bmw6er-club.com](http://www.bmw6er-club.com). Der 1. Vorsitzende ist Gerhard Holmer. Mit weiß-blauen Grüßen.

Michael Wächter  
Per E-Mail

**Antwort der Redaktion:** Michael Wächter hat natürlich recht, und wir entschuldigen uns für diesen Fehler.

Sehr geehrter Herr Cremers, den Testarossa fuhr ich in den 1980ern des Öfteren und besaß selbst auch schon einen M 635 CSi. Sie mögen es bekannterweise ja nun etwas ruhiger und gemütlicher, insofern ist der Ferrari eigentlich nichts für Sie. Den Testarossa über den 288 GTO zu stellen, halte ich allerdings fast schon für ein Sakrileg! Ach ja, im Mercedes fuhr ich auch schon mal – als Beifahrer in einem Taxi.

Walter Bäumer  
Per E-Mail

## Mit Herz und Seele

**Kolumne: Rückblick auf das Jahr 1984**  
**Ausgabe 9/2024, Seite 36**

Lieber Herr König, wie recht Sie doch haben! Mein Peugeot 403 ist von 1961, mein BMW E34 von 1995. Als ich ihn 1996 kaufte, war der Peugeot nach heutiger Auffassung bereits seit fünf Jahren Oldtimer. Im Gegensatz dazu wird der BMW fast noch als aktuelles Auto angesehen, und es möchte einem schwerfallen, ihn heute als Oldtimer zu bezeichnen. Und: Gemessen an der Bauzeit seiner Baureihe ist er ja noch sieben Jahre älter.

Christoph Baum  
Per E-Mail

## Druck sei Dank!

**Fahrbericht: Porsche 911 Turbo 3.0**  
**Ausgabe 8/2024, Seite 14**

Hallo Herr Schröder, Ihr Gesichtsausdruck auf der Titelseite spricht bereits Bände: Begeisterung und Zufriedenheit, diesen tollen Turbo-Elfer zu fahren. Der zugehörige Fahrbericht ist brillant geschrieben. Und ja, man spürt bei Ihnen, aber auch bei Ihren Kollegen jedes Mal eine große Begeisterung.

Walter Lennartz  
Per E-Mail

## IMPRESSUM

**Chefredakteur** Hans-Jörg Götzl  
**Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität** Michael Heinz  
**Content Delivery Management**  
Paulina Ulherr (Junior CDM), Edwin Meister (Daten), Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth (Text-Archiv), Rainer Herrmann (Foto-Archiv)  
**Redaktion** Alf Cremers, Daniel Endreß, Heinrich Lingner (Autor), Kai Klauder, Peter Michaely, Martin Puthz, Michael Schröder (Reporter)  
**Grafik** Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stv.), Raoul Rainer  
**Schlussredaktion** Schlussredaktion.de  
**Assistenz** Michaela Plangg (Ltg.)  
**Freie Fotografen** Karl-Heinz Augustin, Dino Eisele, fact/Joachim Schahl, Rossen Gargolov, Gaukler Studios, Achim Hartmann, Sabine Hofmann, Beate Jeske, Uli Jooss, Reinhard Klein, Hardy Mutschler, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Wolfgang Wilhelm  
**www.motor-klassik.de**  
Gerd Stegmaier (Chefredakteur Digital), Kai Klauder  
**Freie Mitarbeiter** Christian Bangemann, Klaus Finkenburg, Frank Janssen, Michael Orth, Eberhard Reuß, Markus Stier, Bernd Woytal  
**Motor Klassik** gehört zur auto motor und sport-Gruppe  
**Leitung Geschäftsbereich Mobilität** Stefan Karcher  
**Publisher Automobil** Benjamin Pfalzgraf  
**Unit Sales Director Automotive** Markus Eiberger  
**Anzeigenleitung** Stephen Brand, [sbrand@motorpresse.de](mailto:sbrand@motorpresse.de)  
Tel. 07 11/182-1981; Fax: 07 11/182-2076  
**Anzeigenleitung Markt** Jens Schauer, [jschauer@motorpresse.de](mailto:jschauer@motorpresse.de), Tel. 07 11/182-1422, Fax 07 11/182-27 14 22  
**Verantwortlich für den Anzeigenteil**  
Gabi Volkert, [gvolkert@motorpresse.de](mailto:gvolkert@motorpresse.de), Tel. 07 11/182-1403, Fax 07 11/182-2068  
**Herstellung** Michael Wander (verantwortlich)  
**Verlag** Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG,  
© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG

**Geschäftsführung** Kay Labinsky  
**Sitz des Verlags** Postfach, 70162 Stuttgart, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel. 07 11/182-01  
**E-Mail Leserbrief** [motorklassik@motorpresse.de](mailto:motorklassik@motorpresse.de)  
**Syndication/Lizenzen** Mail: [order@mpi.de](mailto:order@mpi.de)  
**Anzeigen (Fließsatz)** Tel. 07 11/182-188  
**Anzeigenpreise**  
Zurzeit ist die Preisliste vom 1. Januar 2024 gültig.  
**Druck** Vogel Druck und Medienservice GmbH, Leibnizstraße 5, 97204 Höchberg  
Printed in Germany  
**Reproduktion** Otterbach Medien KG GmbH & Co., Rastatt  
**Gerichtsstand** Stuttgart und Hamburg.  
Für unverlangt eingesandte Beiträge oder Fotos wird keine Gewähr übernommen.  
**Vertrieb** MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 08931906 - 0, [info@mzv.de](mailto:info@mzv.de), [www.mzv.de](http://www.mzv.de)  
**Einzelheftbestellung und Abonnenten Service:**  
Motor Klassik-Abonnentenservice,  
Telefon Inland 0781 6396657, Telefon Ausland (+49) 78 16 396658, [motorpresse@burdadirect.de](mailto:motorpresse@burdadirect.de)  
**Preise:** Einzelheft Inland 6,50 € (A: 7,20 €; CH: 10,40 CHF)  
**Motor Klassik im Abonnement** Preis für zzt. 12 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 6,30 €) inkl. MwSt. und Versand in Deutschland 75,60 € (A: 82,- €; CH: 124,- CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage).

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 6396 102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Auf-

sichtsbehörde. Datenschutzanfragen: Telefon 0781-846102, [motorklassik@datenschutzanfrage.de](mailto:motorklassik@datenschutzanfrage.de)

**Kombi-Abo** Motor Klassik und YOUNGTIMER im Kombiabo mit 15% Preisvorteil: zzt. 12 Ausgaben Motor Klassik und zzt. 8 Ausgaben YOUNGTIMER: in Deutschland 100,55 € (A: 110,80 €, CH: 165,60 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Motor Klassik-Printausgabe und -Digital (E-Paper) im Kombiabo: in Deutschland 86,50 € (A: 92,90 €; CH: 139,30 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage).  
Studierende erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 12 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 46,80 € (A: 51,84 €; CH: 74,88 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. je 3,90 €.  
Mitglieder des DAVC e.V. und der DEKRA e.V. erhalten 12 Ausgaben Motor Klassik mit einem Rabatt in Höhe von 25%. Mitglieder des Allgemeinen Schnaufferl-Club e.V. erhalten das Abonnement im Rahmen ihrer Plus-Mitgliedschaft. Mitglieder der FHR, des DSK e.V. und der AVF e.V. erhalten das Abonnement im Rahmen ihrer Mitgliedschaft. Mitglieder des Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V. erhalten Motor Klassik (12 Ausgaben) oder ein Kombi-Abo bestehend aus Motor Klassik (12 Ausgaben) und Youngtimer (8 Ausgaben) mit einem Rabatt in Höhe von 20%.  
Motor Klassik (USPS no 22919) is published monthly by MOTOR PRESSE STUTTGART KG. Known Office of Publication: Data Media (A division of Cover-All Computer Services Corp.), 2221 Kenmore Avenue, Suite 106, Buffalo, NY 14207-1306. Periodicals postage is paid at Buffalo, NY 14205.  
Postmaster: Send address changes to Motor Klassik, Data Media, P.O. Box 155, Buffalo, NY 14205-0155, E-Mail: [service@roltek.com](mailto:service@roltek.com), Toll-free: 1-877-776-5835

ISSN 0177-8862







*Gut zu  
wissen*

**WARTBURG 311 COUPÉ (45 PS)**

**Eckdaten:** 3-Zyl.-Zweitakt, 992 cm<sup>3</sup>,  
45 PS, 985 kg, 125 km/h, 1962 bis 1965

**Preis:** 40000 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Schmuckes Coupé aus Ostdeutsch-  
land mit Zweitaktmotor, deutlicher Wertzu-  
wachs in den vergangenen Jahren



# Restauriert statt verschrottet

Gerd Trippner aus Erding rettete ein Wartburg 311/3 Coupé von einem Schrottplatz in Ostdeutschland. Mit großem Einsatz zauberte er daraus ein Schmuckstück.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



Der Wartburg vom Schrottplatz: verbastelt, innen vergammelt und im unteren Bereich mit dramatischen Rostschäden



Die Besuche bei den Großeltern in Eisenach zählen zu den schönsten Kindheitserlebnissen von Gerd Trippner. Auf jenen Reisen in die damalige DDR beeindruckten Trippner, der sich schon in seiner Jugend für alles Motorisierte mit Rädern interessierte, besonders die dort mit knatterndem Zweitaktmotor umherfahrenden Autos, die so ganz anders aussahen als jene daheim in Bayern.

Geboren wurde Trippner in Recklinghausen, doch aufgewachsen ist er in der Nähe von München, wo er zur Schule ging und sein erstes eigenes Fahrzeug baute: eine Seifenkiste. 1976 begann er eine Lehre als Karosseriebauer, ein Beruf, dem er treu blieb. 1985 wurde er von BMW als Karosseriebauer für den Prototypenbau eingestellt, eine hochinteressante Tätigkeit, die sich noch als nützlich erweisen sollte.

### Nur ein Coupé, sonst nichts!

In der Erinnerung stets präsent blieben Trippner die Ostautos, die er als Kind bestaunt hatte. „Wenn es sich ergibt, lege ich mir so ein Auto zu“, beschreibt er den Gedanken, der ihn zu jener Zeit beschäftigte. Gefallen hätte ihm beispielsweise ein Wartburg 311, „aber keine normale Limousine, sondern ein Coupé“, sagt er. Denn als damaliger Ford-Capri-Fahrer bevorzugte er diese sportlichere Karosserieform.

Und dann kam der Tag, an dem sich sein Wunsch erfüllte. Bei einem Reservis-

### DATEN UND FAKTEN

## Wartburg 311/3 Coupé von 1962

**MOTOR** wassergekühlter Dreizylinder-Zweitakt-Reihenmotor mit Umkehrspülung, Bohrung x Hub 73,5 x 78 mm, Hubraum 992 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 7,4:1, Leistung 45 PS bei 4200/min, max. Drehmoment 93,2 Nm bei 2200/min, vier Kurbelwellenlager (Kugellager), ein Flachstromvergaser H 362-20 BVF, Sechsvolt-Elektrik mit drei Unterbrechern und drei Zündspulen

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe, erster Gang unsynchronisiert, Frontantrieb

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Stahlprofilrahmen mit Stahlblechkarosse, vorn Einzelradaufhängung mit Querblattfeder oben und Querlenkern unten, hinten Starrachse mit hochliegender Querblattfeder und Längsschwinghebeln, ringsum Teleskopstoßdämpfer, ringsum Trommelbremsen, Zahnstangenlenkung, Räder 4,0 x 15, Reifen 5.90-15

**MASSE UND GEWICHT** Radstand 2450 mm, Länge x Breite x Höhe 4300 x 1570 x 1390 mm, Gewicht 985 kg

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** 0 bis 100 km/h in ca. 24 s, Vmax 125 km/h, Verbrauch ca. 10 l/100 km Gemisch

**KAUFORT/-JAHR** Guben, 1992

**KAUFZUSTAND** Das Fahrzeug stand auf einem Schrottplatz, es war stark verbastelt, aber fahrbar, der montierte Motor stammte aus einem späteren Modell, die Karosserie wies deutliche Rostschäden auf, das Interieur war vergammelt und in einem nicht mehr originalen Zustand,

einige Teile fehlten

**VORGESCHICHTE** Der Erstbesitzer wohnte in Meuselwitz/Thüringen im Kreis Altenburg. In dieser Region lebten auch die drei folgenden Besitzer. Zum Schluss war der Wartburg in Leipzig zugelassen, 1986 wurde er stillgelegt

**RESTAURIERUNGSUMFANG** Fahrzeug komplett zerlegt, Karosserie sandgestrahlt und mit zahlreichen selbst hergestellten Blechen instand gesetzt und teilweise selbst lackiert. Rahmen von allen Teilen befreit, entrostet, geschweißt und lackiert, dann mit neuen oder überholten Fahrwerksteilen bestückt. Bremsanlage überholt. Zwischendurch zwei Schlachtfahrzeuge gekauft, um an Ersatzteile und an einen originalen Motor zu kommen, der dann genau wie das Getriebe überholt wurde. Karosserie auf das überholte Chassis gesetzt und zum Lackierer zur Endlackierung gebracht. Innenausstattung originalgetreu wiederhergestellt, Seitenverkleidungen neu gefertigt, Sitze aufgearbeitet und neu bezogen. Anbauteile neu verchromt. Umbau auf zwölf Volt u. v. m.

**RESTAURIERUNGSDAUER** von 1994 bis 2007

**FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG** Wölfl GmbH, 82024 Taufkirchen, [www.auto-woelfl.de](http://www.auto-woelfl.de); diverse heute nicht mehr existente Firmen, Teilemärkte im Osten

**KOSTEN** etwa 10000 Euro ohne Eigenleistung



Das Wartburg Coupé ist eine sehr elegante Erscheinung. Sind alle Seitenfenster unten, stört keine B-Säule die Sicht und die Frischluftzufuhr



# Besonders die Blecharbeiten waren aufwendig

Als Gerd Trippner die Restaurierung begann, musste er noch ohne die Hilfe des Internets langwierig nach Teilen suchen. Bleche waren kaum auf dem Markt und mussten daher nachgefertigt werden.



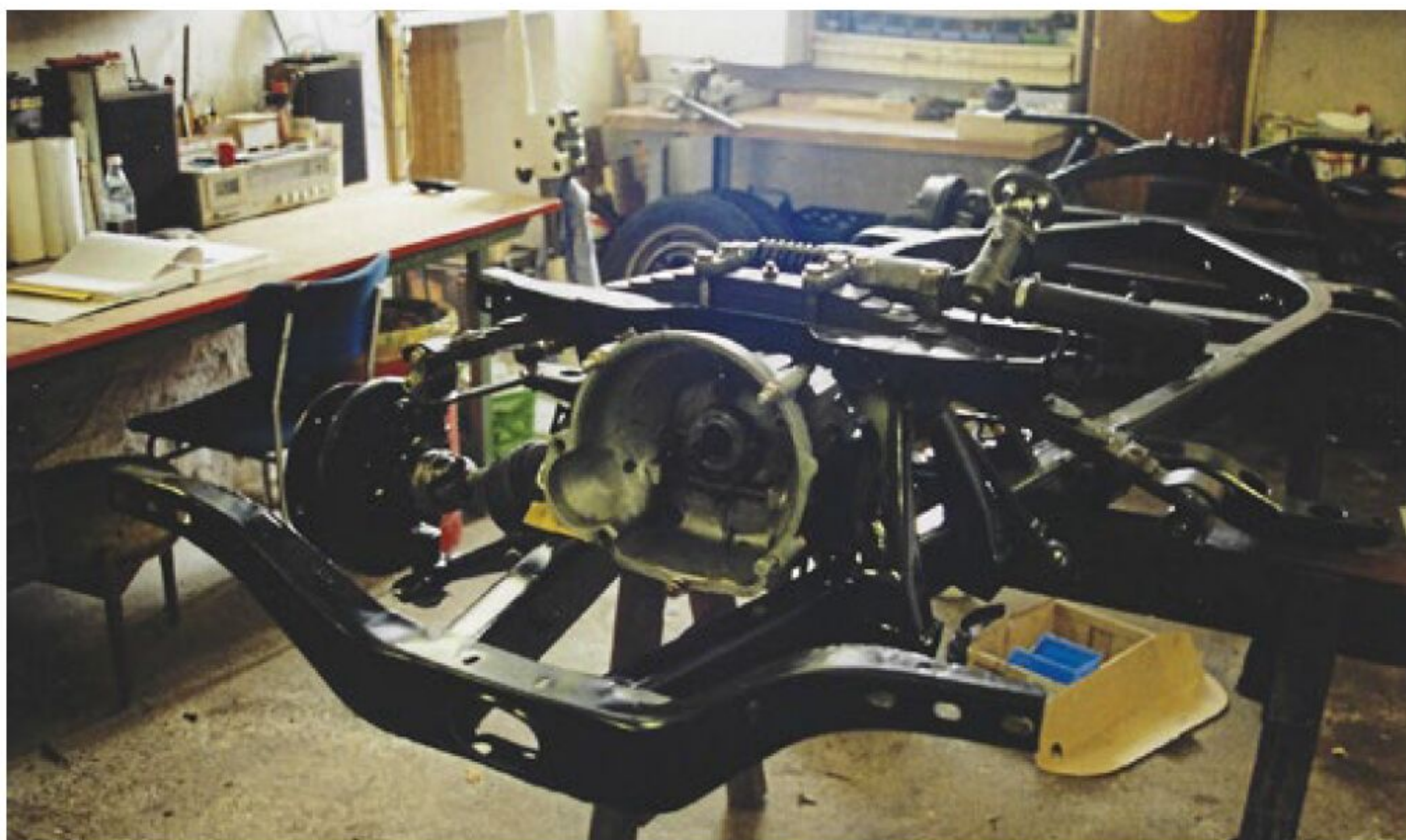
## Der erste Eindruck

■ Zunächst hat Trippner alle Anbauteile, das Interieur, die Scheiben, die Türen, die Frontmaske und die Kotflügel demontiert. Die erkennbaren Rostschäden waren heftig.



## Viele Blechteile wurden nachgefertigt

■ Nach dem Sandstrahlen wurden die maroden Karosseriebereiche herausgetrennt. Das Foto zeigt das Anpassen des schwierig nachzufertigenden hinteren Radhauses.



## Restaurierung des Chassis

■ Der von der Karosserie getrennte Rahmen wurde nach dem Entrosten, Schweißen und Lackieren mit zahlreichen neuen oder aufgearbeiteten Komponenten bestückt.



## Teilweise selbst lackiert

■ Unter anderem hat Trippner den Innenraum und die Spritzwand der instand gesetzten Karosserie selbst lackiert. Das Stahlprofil im Türausschnitt dient zur Stabilisierung.



## Motor aus einem Schlachtauto

■ Den passenden Motor nahm Trippner aus einem Schlachtauto und überholte ihn. Die Elektrik baute er auf zwölf Volt um wie bei den letzten produzierten Wartburg 312.



## Lackierung

■ Das Auftragen der blauen Farbe überließ Trippner einem Profi. Laut den entdeckten Farbresten beim Zerlegen besaß der Wartburg nun wieder seine Originallackierung.





1

1 Zierleisten trennen die beiden Farbzonen an der Flanke voneinander

2 Revidierter Motor: umgerüstet von Flachstrom- auf Fallstromvergaser

3 Hinweis auf den Hersteller auf der Haube: Automobilwerk Eisenach



3

4 DDR-Sandmännchen-Puppe, ein Geschenk der Großeltern

5 Die hintere Stoßstange wurde gerichtet und verchromt

6 Das eigenwillig geformte Lenkrad musste ebenfalls restauriert werden



2



4



5

tentreffen der Bundeswehr auf dem Militärflugplatz Preschen im südlichen Brandenburg lernte Trippner einen jungen Leutnant kennen, der ihm den entscheidenden Hinweis gab: ein Wartburg 311/3 Reise-coupé, also mit Sitzen, die sich zu einer Liegefläche umbauen ließen, das auf einem Schrottplatz an der polnischen Grenze stand. Trippner fackelte nicht lange und erwarb kurze Zeit später den Wagen. „Er war von seinen diversen Vorbesitzern ziemlich verbastelt und umlackiert worden, und im unteren Karosseriebereich hatte der Rost kräftig genagt“, erinnert sich der dennoch glückliche Käufer.

### Falscher Motor

Unter der Fronthaube des noch fahrtauglichen Wagens steckte der Motor des späteren Modells 353, und im Innenraum stimmte ebenfalls so manches nicht. Ein Rundgang über den Schrottplatz ergab jedoch noch einige wertvolle Funde. So etwa ein originales Armaturenbrett, die Holzleisten im Inneren unterhalb der Seitenfenster sowie die schon damals raren Zierleisten an der Flanke.

Zurück in der Heimat musste der neue Wartburg-Besitzer erst seine Werkstatt fertig einrichten, bevor er sich ans Werk machen konnte. Zuvor hatte er bereits einen DKW Munga restauriert, aber dieses Projekt wurde wesentlich aufwendiger.





Nach der Demontage aller Anbauteile und des Interieurs wurde das Ausmaß der Rostschäden erst richtig deutlich. Trippner hob die Karosserie vom Rahmen, entrostete und sandstrahlte sie. Letzteres geschah in einer Garage mithilfe eines geliehenen Baukompressors. „Danach lag überall der Sand“, beschreibt er lachend, warum er sich damals wie an einem Strand fühlte.

### Rare Blechteile

Zu jener Zeit Anfang der 90er-Jahre waren Ostautos kaum gefragt, weshalb auch keine Blechteile angeboten wurden. Um die Teilesuche zu entschärfen, erwarb Trippner zwei Schlachtfahrzeuge. Später konnte er in Dresden, wo die Karosserie seines Autos entstanden war, sogar noch zwei neue Kotflügel ergattern. Aber um die Nachfertigung vieler Bleche kam er nicht herum, was ihn nicht schreckte, schließlich hatte er 1990 die Meisterprüfung als Karosseriebauer bestanden.

Fast den gesamten unteren Karosseriebereich musste er anfertigen, darunter einige sehr komplizierte Teile wie etwa das komplette hintere Radhaus. „Dabei waren die Werkzeuge, die wir beim BMW-Prototypenbau zur Verfügung hatten, sehr hilfreich“, freut sich der 64-Jährige noch heute.

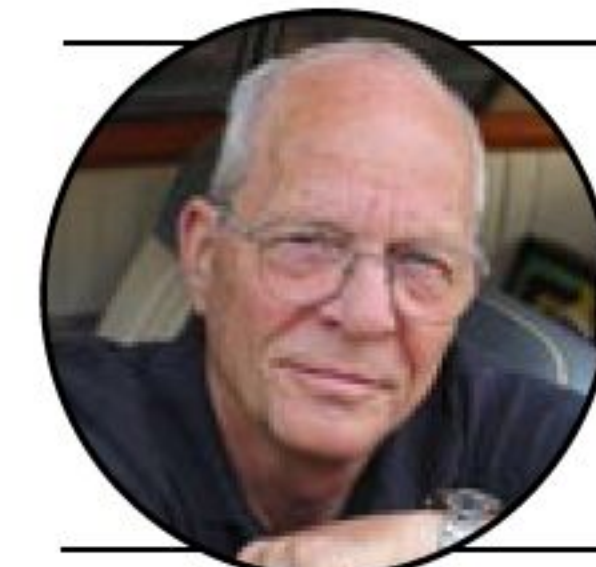
Auch am Rahmen gab es einiges zu schweißen. Zuvor baute Trippner alle daran befestigten Teile ab. Den entrosteten

und selbst lackierten Rahmen bestückte er dann mit aufgearbeiteten Alt- oder erworbenen Neuteilen wie Buchsen für die Rad-aufhängung oder Blattfedern. Die Bremsanlage kam ebenfalls neu. Den zu seinem Wagen passenden Motor nahm er aus einem der Schlachtfahrzeuge und überholte ihn mit neuen Lagern, Dichtungen und Kolben. Zusammen mit dem revidierten Getriebe montierte er ihn anschließend auf den Rahmen.

Damit später bei der Endmontage alles exakt passte und er keine Löcher in die fertige Karosserie bohren musste, setzte der Karosseriebaumeister das ganze Auto samt Anbauteilen bereits vor dem Lackieren probeweise zusammen. Viel Arbeit investierte er auch in das Interieur. Er fertigte neue Verkleidungen an, montierte einen neuen Himmel und arbeitete die Holzleisten auf. Die Sitze hat ein Sattler bezogen. 13 Jahre dauerte es bis zur Fertigstellung, „aber ich habe mir ganz bewusst Zeit gelassen“, sagt Trippner.

Bei Ausfahrten, etwa mit dem Oldtimerclub Erding, dem er seit 2017 angehört, erntet sein Auto immer viele bewundernde Blicke. Und für ihn ist jede Fahrt ein Ausflug in die Vergangenheit, begleitet von einer Sandmännchenpuppe auf dem Rücksitz – ein Geschenk der Großeltern in Eisenach zu Weihnachten 1972. ■

### DER RESTAURIERER



**Gerd Trippner, 64,**  
**Karosseriebaumeister,**  
**Neuching bei Erding**

#### MEIN WICHTIGSTES WERKZEUG

Mein 200-Gramm-Schlosserhammer, den ich bei allen Karosseriearbeiten einsetze und mit dem kein anderer arbeiten darf

**DAS HABE ICH GELERNT** Ausdauer und Genauigkeit. Bei einer Restaurierung geht es nie darum, schnell etwas zusammenzubraten. Nur wer die nötige Geduld aufbringt und alles mehrmals kontrolliert, wird mit einem guten Ergebnis belohnt

**MEIN GRÖSSTER FEHLER** Eigentlich lief alles wie geplant. Allerdings gab es nachgefertigte Teile in schlechter Qualität wie etwa eine Antriebswellenmanschette, die nach nur einem halben Jahr aussah wie ein fettgefüllter Ballon. Das Wechseln war eine ärgerliche, schmutzige Angelegenheit

**MEIN NÄCHSTES PROJEKT** Ein BMW 2002, den ich zum TI aufrüste

**MEIN TIPP FÜR NACHAHMER** Das Angebot an unrestaurierten Wartburg Coupés ist dünn. Grundsätzlich sollte man vor dem Kauf die Originalität prüfen. Viele Exemplare wurden verbastelt, und manche restaurierte Wagen entpuppen sich als notdürftig aufgehübscht – oft mit nicht zu dem Modell passenden Teilen



# DAS KANN SICH

12 Ausgaben Motor Klassik lesen oder verschenken und ein tolles Extra sichern.

## Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer  
 • 10 Steckschlüsseleinsätze, 20 Bits, 7 Innensechskantschlüssel  
 • Umschaltknarre, Schraubgriff mit Verlängerung und Bitadapter  
 Zuzahlung: 1,- €\*

1 7 6 4



## BLAUPUNKT Smartwatch

• Gewicht: ca. 105 Gramm  
 • Maße Uhr: ca. 5 x 4 x 1,2 cm  
 • Armband: 25 cm  
 Zuzahlung: 1,- €\*

1 9 0 4

- Wetteranzeige, Weck- und Alarmfunktion
- Aktivitätstracker und Schrittzähler
- Schlafüberwachung und -analyse
- Voll-Touchscreen 1,69 Zoll LCD
- Puls-, Blutdruck- und Blutsauerstoffmessung
- Telefonieren, Nachrichten senden u.v.m

BLAUPUNKT



12x

Direkt zum Angebot!

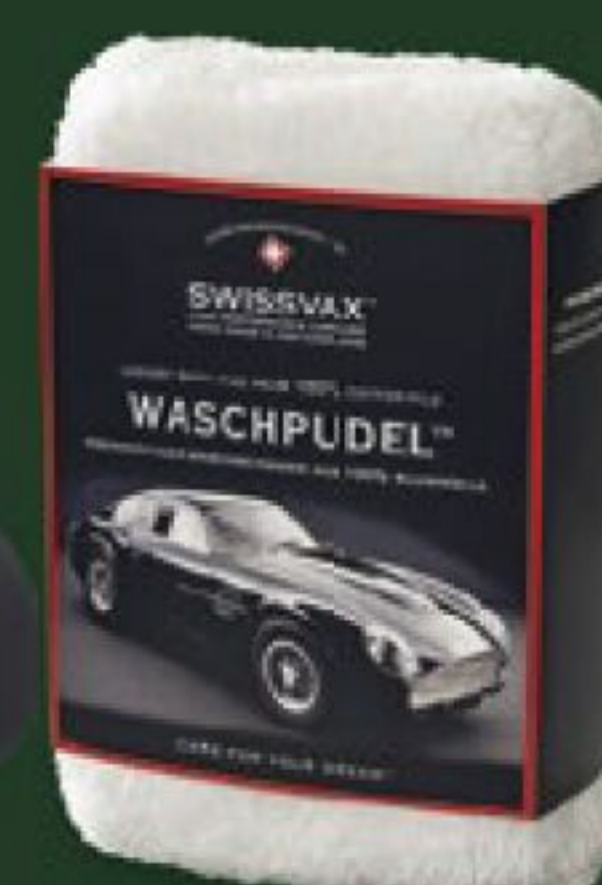


## ABOVORTEILE:

- Lieferung pünktlich frei Haus
- Tolles Extra zur Wahl
- 2 Gratis-Ausgaben bei Bankeinzug

Weitere tolle Prämien in unserem Online-Shop

WMF Impulse Thermobecher



SWISSVAX Waschpudel

MANNESMANN Werkzeugkoffer





# SEHEN LASSEN



€ 25 TankBON-Gutschein

1 4 3 7

€ 25 Amazon.de-Gutschein

1 3 5 3



Coupon ausfüllen und einsenden:  
Motor Presse Aboservice  
Postfach 451, 77649 Offenburg

telefonisch:  
**0781 639 66 51**

online:  
**motor-klassik.de/angebot**

Ja, ich bestelle

Motor Klassik

4 5 1

Objekt-Nr. 0 6 5 2 5

(Berechnung 12 Hefte, zzt. 75,60 €, ggf. inkl. Sonderhefte zum Preis von zzt. jew. 6,30 €\*)

☐ für mich

M K L 1 P R E

Aboart 0 0

☐ als Geschenk

M K L 1 P R G

Aboart 1 0

Aboherkunft 2 0

ab der nächsterreichbaren Ausgabe für zunächst 12 Ausgaben. Mein Dankeschön erhalte ich umgehend nach Zahlung der ersten Rechnung, bei Erteilung von Bankeinzug sofort. Das Abo kann ich nach Ablauf der Bezugszeit jederzeit wieder schriftlich kündigen. Dankeschönversand nur innerhalb Deutschlands, solange der Vorrat reicht. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Auslandskonditionen auf Anfrage.

\*inkl. gesetzlicher MwSt. und Versand

Meine Anschrift: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

☐ Frau ☐ Herr

Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail (Pflichtfeld für Gutscheincode) Wir verwenden Ihre E-Mail Adresse, um Ihnen Angebote zu ähnlichen Produkten oder Dienstleistungen von uns anzubieten. Sie können dieser Verarbeitung jederzeit kostenlos, z.B. per E-Mail an [werbebefugnis@burdadirect.de](mailto:werbebefugnis@burdadirect.de) oder über den AbmeldeLink in jeder Zusendung, widersprechen.

Ich zahle bequem per Bankeinzug und erhalte zusätzlich 2 Gratis-Hefte

0 9 9 9

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die Motor Presse Stuttgart, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verlag auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

IBAN Ihre BLZ Ihre Konto-Nr.

Zahlungsempfänger: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart  
Gläubiger-ID: DE48ZZZ00000026750, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. \*Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter [shop.motorpresse.de/agb](http://shop.motorpresse.de/agb) abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: [shop.motorpresse.de/datenschutz](http://shop.motorpresse.de/datenschutz) | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. | Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Das Geschenkabo geht an: (Bitte in Großbuchstaben ausfüllen)

WX-001

☐ Frau ☐ Herr

Anrede Vorname

Name

Straße Nr.

PLZ Wohnort

Telefon Geburtsdatum

E-Mail

Bitte hier 4-stellige Prämien-Nr. eintragen

siehe 4-stellige Nr. neben Ihrer Wunschprämie, evtl. anfallende Zuzahlung entnehmen Sie bitte der Heftanzeige



Ich bin einverstanden, dass mich die Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und ihre Beteiligungsunternehmen Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft und Upfit GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, telefonisch oder per E-Mail auf interessante Medien-, Mobilitäts-, Freizeit-, Lifestyle-, Fitness- und Ernährungs-Angebote hinweisen und hierzu meine Kontaktdaten für Werbezwecke verarbeiten. Teilnahme ab 18 Jahren. Einwilligung jederzeit für die Zukunft widerrufbar. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Weitere Informationen finden Sie unter [shop.motorpresse.de/datenschutz](http://shop.motorpresse.de/datenschutz)

X

Datum, Unterschrift des Rechnungsempfängers

(Unterschriftenfeld ist Pflichtfeld)



*Gut zu  
wissen*

**VW SCIROCCO I GLI**

**Eckdaten:** R4-Motor, OHC, 1588 cm<sup>3</sup>,  
110 PS, 850 kg, 186 km/h, 1976 bis 1981

**Preis:** 18000 Euro (guter Zustand)

**Charakter:** Sportliches Coupé mit Großserien-  
technik, das dank geringem Gewicht ver-  
gleichsweise gute Fahrleistungen erzielt

Büro



TEXT Klaus Finkenburg // FOTOS Fact

# Für alle Tage



Der von Giorgio Giugiaro gezeichnete VW Scirocco gehörte zu den Traumwagen der 70er-Jahre-Jugend. Abgesehen von der knapper geschnittenen Karosserie hat er viele Gemeinsamkeiten mit dem Golf I, der auf derselben Plattform aufbaut. Wie sieht es 50 Jahre nach der Einführung mit den Wartungskosten aus?



**E**s gehört zum automobilen Allgemeinwissen, dass sich VW Golf I (intern Typ 17 genannt) und Scirocco I (Typ 53) eine gemeinsame Plattform teilen.

Entgegen einer weitverbreiteten Ansicht stellt der Golf jedoch keineswegs den historischen Vorläufer des sportlicheren Scirocco dar. Tatsächlich nämlich kam das Coupé bereits im Februar 1974 auf den Markt – das familientauglichere Massenmodell Golf folgte erst ein Vierteljahr später.

Das ändert freilich nichts daran, dass dessen im Zeitraum von 1974 bis 1981 erreichte Verkaufszahl (6,7 Millionen inklusive aller Derivate) jene des Ur-Scirocco (rund eine halbe Million) um mehr als das Zehnfache übertrifft. So oder so: Durch die enge Verwandtschaft mit dem Megaseller ist die Versorgung mit technischen Teilen auch heute noch recht gut. Nur als Hintergrundinfo: Auch die bis 1992 gebaute zweite Scirocco-Generation und das bis 1993 hergestellte erste Golf Cabriolet basieren auf der Golf-I-Plattform.

Frederic Sigg von der Sigg Kfz-Service UG in Vogt im Allgäu, einer freien Kfz-Werkstatt, die auf viele Jahre Scirocco-Erfahrung zurückblicken kann: „Karosserieteile und Original-Reparaturbleche gibt es praktisch gar nicht mehr, insbesondere Clipse, etwa für Zierleisten, sind ein Problem. In Bezug auf technische Teile sieht es aber noch recht gut aus. Was es nicht als Original-VW-Teile gibt, kann man oft bei Zubehöranbietern finden. Insgesamt gibt es bislang nur wenig Engpässe.“

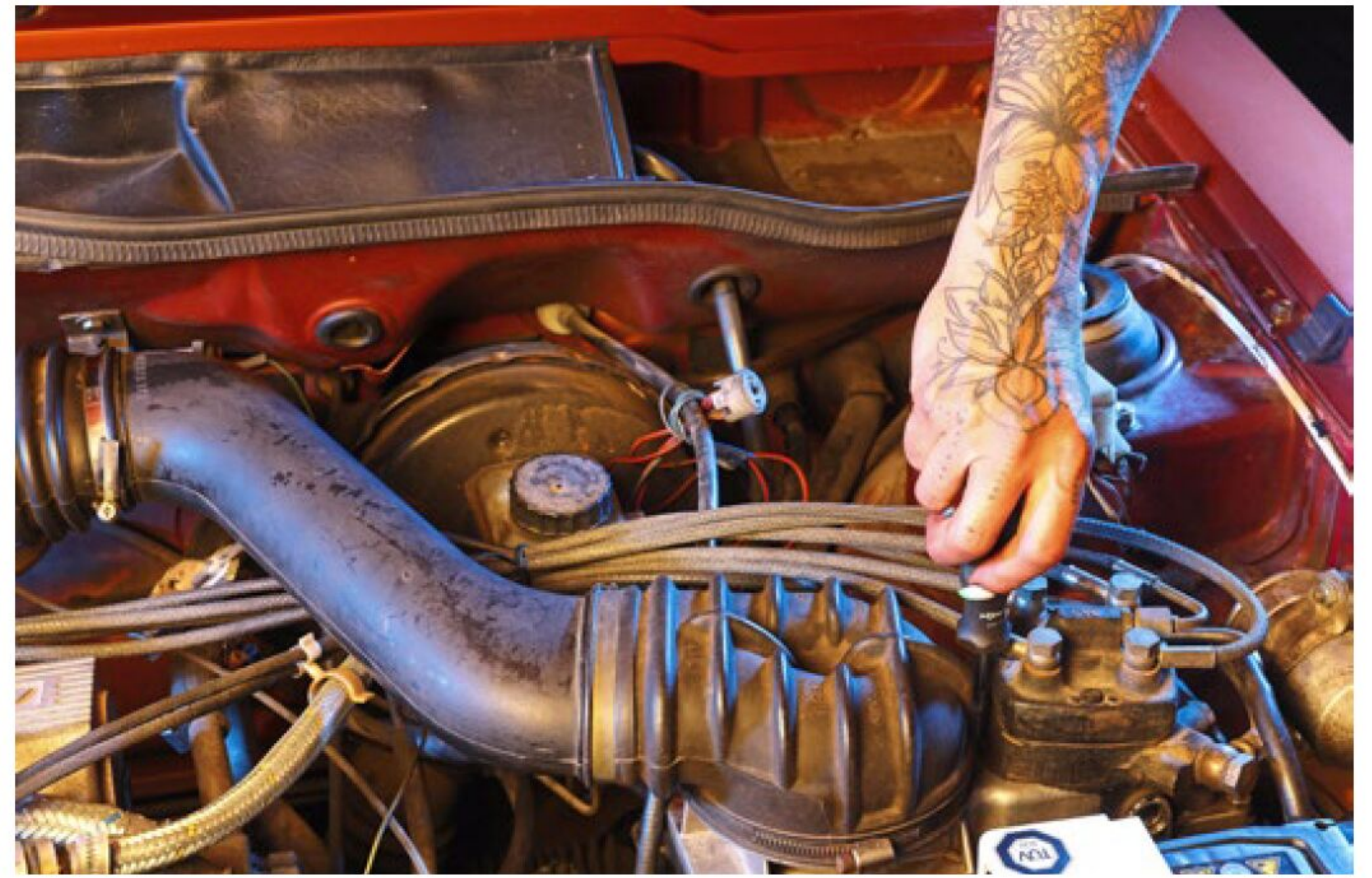
### Anspruchslose Technik

Gepflegte Scirocco benötigen, von üblichen Verschleißteilen abgesehen, nicht viel. Die Technik gilt als grundsätzlich sehr robust. Frederic Sigg: „200 000 bis 300 000 Kilometer sind eigentlich problemlos zu schaffen. Die Technik ist überschaubar, wodurch sich der Aufwand für die regelmäßige Wartung in Grenzen hält.“ VW schrieb seinerzeit alle 7500 Kilometer eine kleine Inspektion samt Motorölwechsel und alle 15 000 Kilometer eine große Inspektion vor. Bei den heute als Liebhaberstücke bewegten Scirocco dürfte deren Umfang jenem des grundsätzlich zu empfehlenden Jahres-Checks entsprechen.

Dazu gehört eine Standarddurchsicht von elektrischer, Brems- und Beleuchtungsanlage sowie die Kontrolle von Gummiteilen, Staubmanschetten, Lenkungs- sowie Kupplungsspiel, Keilriemen- und Zündkerzenzustand. Bei älteren Scirocco I

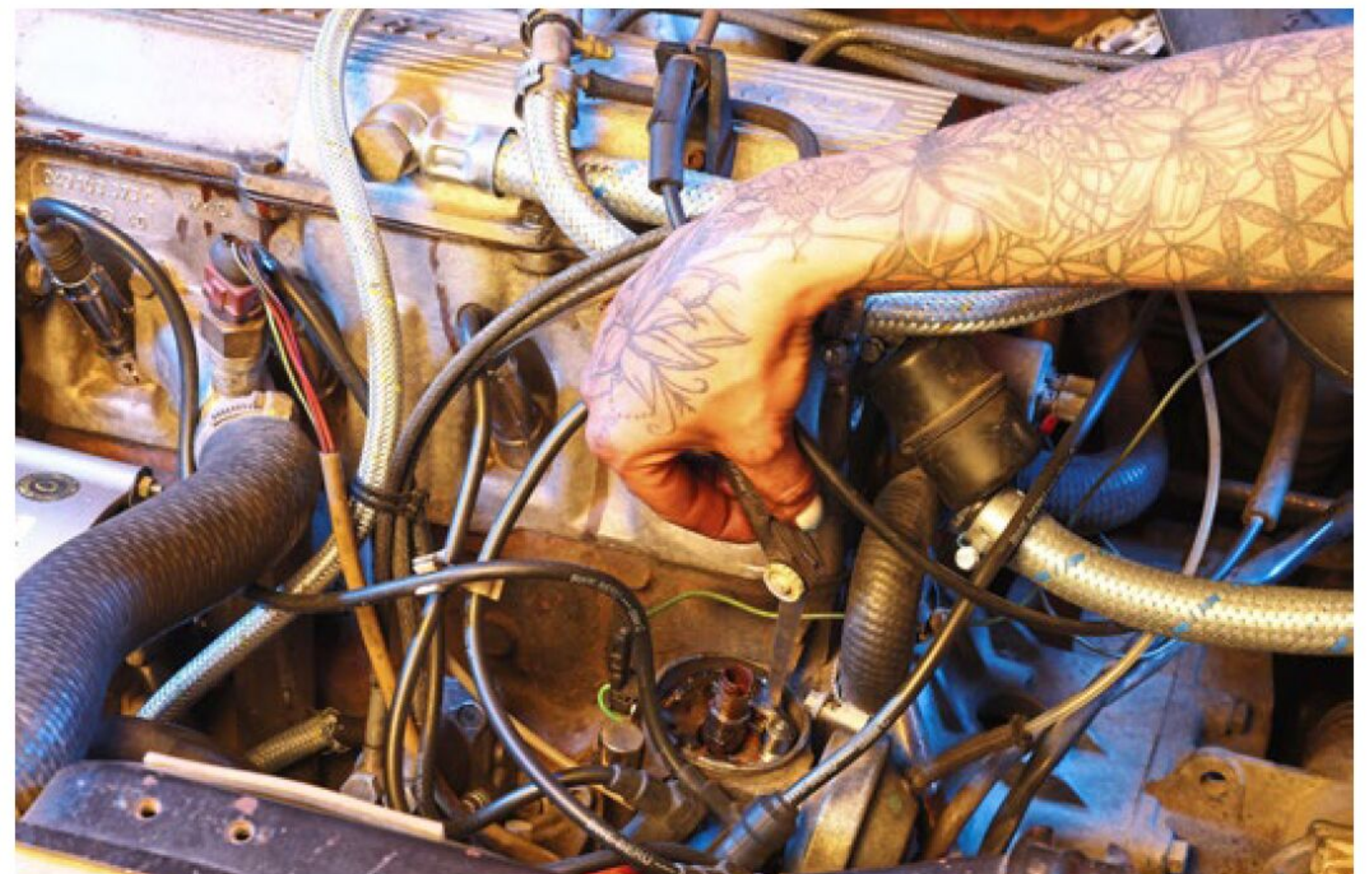
### CHECK DES VERGASERS ODER DER EINSPRITZANLAGE

Bei der K-Jetronic und den Vergasern der kleineren Motoren steht alle 15 000 Kilometer ein Check der Einstellung an. Probleme kann der Registervergaser des 85-PS-Motors bereiten



### REGELMÄSSIGE PRÜFUNG DER ZÜNDANLAGE

Beim Scirocco I bis Baujahr 1979 müssen alle 15 000 Kilometer die Unterbrecherkontakte und der Zündzeitpunkt geprüft werden. Jüngere Modelle haben eine kontaktlose Zündung



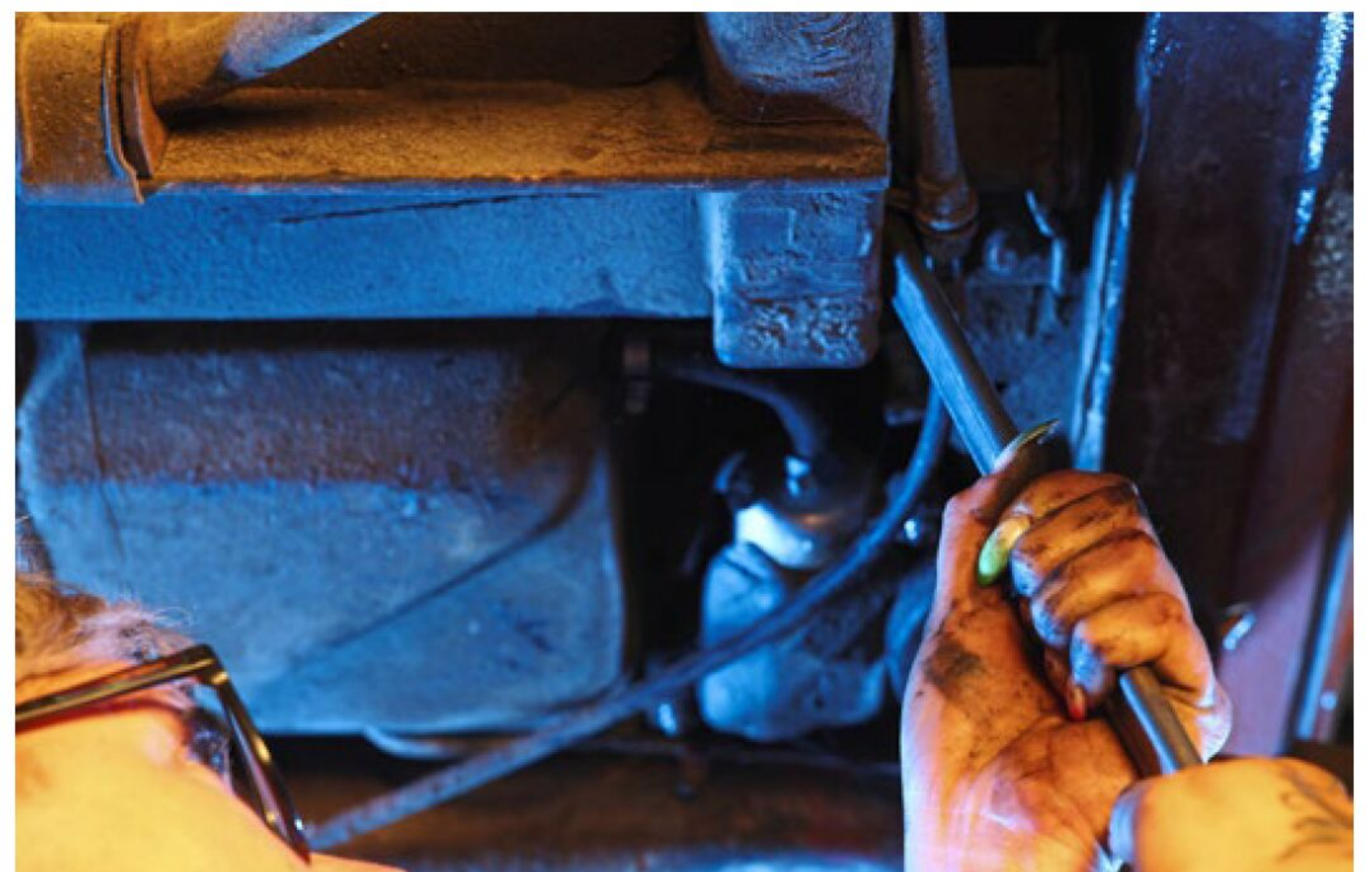
### ACHSMANSCHETTEN AUF RISSE HIN ÜBERPRÜFEN

Wenn das Gummi der Staubschutzmanschetten durch Alterung oder mechanische Belastung Risse bekommen hat, müssen die Manschetten getauscht werden



### AUFHÄNGUNGSPUNKTE DER HINTERACHSE

Der Zustand der Gummiböcke, in denen die Hinterachse gelagert ist, lässt sich durch Ansetzen eines geeigneten Hebelwerkzeugs prüfen. Bei zu viel Spiel steht ein Austausch an





Service & Kosten

ARBEITEN AM MOTOR	Preise*
Keilriemen wechseln	um 70 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Modell und Ölsorte)	um 125 Euro
Zündkerzenwechsel	um 80 Euro
Zündung prüfen und neue Unterbrecherkontakte	ab 100 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	ab 140 Euro
Zahnriemenwechsel	um 250 Euro
neuen Luftfilter montieren	um 60 Euro
Vergaser prüfen und einstellen	ab 80 Euro
Check der K-Jetronic	ab 80 Euro
Kraftstofffilter austauschen	um 60 Euro
Benzinpumpe erneuern	um 250 Euro
Kraftstoffspeicher erneuern	um 330 Euro
Wasserpumpe und Kühlmittelthermostat erneuern	um 260 Euro
Wasserkühler erneuern	um 50 Euro
neuer Auspuff ab Krümmer	ab 600 Euro
Zylinderkopfdichtung ersetzen	ab 600 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 3000 Euro
ARBEITEN AN FAHRWERK, BREMSEN ETC.	
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	um 150 Euro
Traggelenke wechseln (beide Seiten)	um 220 Euro
Spurstangen und alle Achs- beziehungsweise Spurstangengummis und Buchsen vorn ersetzen	um 400 Euro
alle Achsgummis und Buchsen hinten ersetzen	um 250 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	ab 580 Euro
Austausch eines Radlagers vorn/hinten	um 210/120 Euro
Bremsbelagwechsel vorn/hinten (Trommel)	ab 100/150 Euro
neue Bremsbeläge vorn samt Scheiben und AT-Sätteln	um 600 Euro
neue Bremsbeläge vorn samt neuen Scheiben und AT-Sätteln innenbelüftet (GTi/GLi)	um 700 Euro
SONSTIGE ARBEITEN	
Wechsel Getriebeöl Schalt-/Automatikgetriebe	um 90/190 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	um 480 Euro
Tankeinfüllstutzen ersetzen	ab 250 Euro

\* Alle Preise sind Richtwerte für Autos in gutem Zustand. Sie können je nach Modell, Teilpreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen.



**QUER EINGEBAUTE VIERZYLINDER**  
Die 1,5- und 1,6-Liter-Motoren sind um 20 Grad nach hinten, die 1,1- und 1,3-Liter-Aggregate um 15 Grad nach vorn geneigt eingebaut

sollten zudem alle 15 000 km die Kontakte und der Zündzeitpunkt geprüft werden, 1979 führte VW eine Kontaktloszündung ein, für die nur noch alle 30 000 Kilometer ein Vorsorge-Check empfohlen wurde. Ältere Autos werden gerne auf kontaktlose Zündanlagen umgerüstet, das muss nicht viel kosten. Als Geheimtipp empfiehlt Tim Schindel, eines der Gründungsmitglieder der Scirocco Original IG, die – allerdings etwas teureren – frei programmierbaren Systeme des Anbieters AKI System-Electronic GmbH ([www.aki-electronic.de](http://www.aki-electronic.de)).

Beim Ventilspiel ist ein wesentlicher Unterschied zu beachten: Bei den 50 beziehungsweise 60 PS starken 1,1- und 1,3-Liter-Motoren betätigen Schlepphebel die Ventile, hier wird zur Kontrolle des Ventilspiels alle 15 000 Kilometer geraten. Das

Adressen

■ <b>Sigg Kfz-Service UG</b> 88267 Vogt Tel. 01 76/84 35 43 94 <a href="http://www.sigg-kfz-service.de">www.sigg-kfz-service.de</a>	Freie, inhabergeführte Kfz-Werkstatt mit besonderem Bezug zum Scirocco. Reparaturen, Wartung und Restaurierungen
■ <b>Ascari GmbH</b> 97285 Röttingen Tel. 093 38/972 20 <a href="http://www.ascari.de">www.ascari.de</a>	VW Classic Competence Center mit über 60 Jahren Erfahrung. Wartung, Reparaturen, Restaurierungen, Teileverkauf
■ <b>Autohaus Erich Knecht GmbH</b> 72124 Pliezhausen Tel. 071 27/800 18 <a href="http://www.autohaus-knecht.de">www.autohaus-knecht.de</a>	Ehemaliger VW-Vertragspartner, seit 2017 freie Werkstatt, die sich auch mit klassischen Volkswagen beschäftigt
■ <b>Autohaus Fohlenhof</b> 82401 Rottenbuch Tel. 088 67/10 85 <a href="http://www.autohaus-fohlenhof.de">www.autohaus-fohlenhof.de</a>	Classic Competence Center und zertifizierter Fachbetrieb für historische Fahrzeuge. Ersatzteilverkauf, Wartung, Reparaturen
■ <b>Autohaus Kämpflein</b> 56470 Bad Marienberg Tel. 026 61/955 00 <a href="http://www.kaempflein.de">www.kaempflein.de</a>	Vertragshändler und VW Classic Competence Center. Wartung, Reparatur, Motor- und Getriebe-Instandsetzung
■ <b>Garage Bachmann AG</b> CH-6034 Inwil Tel. 00 41/41/448 20 69 <a href="http://www.avtb.ch">www.avtb.ch</a>	Service, Reparatur und Restaurierungen, Wertgutachten sowie Ersatzteile. Mehr als 65 Jahre Erfahrung mit DKW, Audi, VW
■ <b>Gebrüder Behling GmbH</b> 27367 Sottrum Tel. 042 64/83 53 00 <a href="http://www.gebrueder-behling.de">www.gebrueder-behling.de</a>	Kfz-Meisterbetrieb für alle Fahrzeugmarken und Klassiker, zugleich Volkswagen Classic Competence Center
■ <b>Joachim Escher e.K.</b> 58540 Meinerzhagen Tel. 023 54/24 22 <a href="http://www.escher-motorsport.de">www.escher-motorsport.de</a>	Tuning und Restaurierung, viel Erfahrung mit frühen Golf und Scirocco, auch historische Rennsportkomponenten
■ <b>Nothelle</b> 79235 Vogtsburg-Achkarren Tel. 076 62/93 68 11 <a href="http://www.nothelle.com">www.nothelle.com</a>	Spezialisiert auf Audi- und VW-Youngtimer, unter anderem Scirocco, kümmert sich um Serien- und Rennfahrzeuge
■ <b>Autohaus Vögler GmbH</b> 64732 Bad König Tel. 060 63/959 50 <a href="http://www.voegler.de">www.voegler.de</a>	VW-Vertragshändler mit eigener Abteilung für Classic Cars. Reparaturen, Wartung, Restaurierungen, Fahrzeugverkauf
■ <b>Werner Fahrzeug Technik GmbH</b> 34388 Trendelburg-Stammen Tel. 056 75/72 27 74 <a href="http://www.wft-web.de">www.wft-web.de</a>	Neben Wartung, Reparatur und Motorinstandsetzungen sind die Spezialitäten Tuning und Umbauten auf stärkere Motoren

Einstellen erfolgt über Stellschraubchen. Die 1,5- und 1,6-Liter-Aggregate (70 bis 110 PS) sollen alle 30 000 Kilometer gecheckt werden. Sie besitzen Tassenstößel, hier müssen zur Korrektur des Spiels Einstellplättchen getauscht werden. Das ist schon etwas aufwendiger, zudem hat nicht jede Werkstatt die Plättchen in den benötigten Maßen auf Lager. Wartungsfreie Hydrostößel führte VW erst 1985 bei der zweiten Scirocco-Generation ein.

Ein weiteres Bauteil, das nach Aufmerksamkeit verlangt, ist der Zahnriemen zum Antrieb der Nockenwelle. VW hatte für ihn seinerzeit keine festen Wechselintervalle vorgeschrieben, erst später gab man die Empfehlung, den Riemen spätestens nach 100 000 Kilometern Laufleistung oder alle sechs Jahre zu wechseln.





„Technisch macht der Scirocco wenig Probleme. Wegen der Verwandtschaft zum Golf sind viele Teile leicht zu finden“

Frederic Sigg,  
Scirocco-Spezialist aus Vogt

Bei der Gemischaufbereitung ist zwischen drei Systemen zu unterscheiden. Die Solex-Fallstromvergaser der Motoren bis 70 PS bereiten wenig Probleme, hier steht lediglich alle 15 000 Kilometer ein Check der Einstellung an. Ähnlich sieht es bei der K-Jetronic der 110-PS-Motoren aus. Etwas problematischer sind die Register-Fallstromvergaser des Typs 2B2 von Zenith, die den beliebten 1,5-Liter-Motor im 85-PS-Scirocco versorgen.

### Registervergaser etwas sensibel

Frederic Sigg: „Bei den Registervergasern schlagen mit der Zeit die Drosselklappenwellen aus, die direkt im Aluminium des Vergaserkörpers gelagert sind. Der Motor zieht dann Nebenluft und läuft nicht mehr sauber.“ Auf Oldtimervergaser spezialisierte

Betriebe können dies reparieren, die Kosten liegen im Bereich von 400 bis 500 Euro. Ein weiteres Problem bei diesem Vergasertyp ist, dass sich die Aufnahme eines Hebels löst, der die zweite Registerstufe betätigt. Der Motor entwickelt dann nicht mehr die volle Leistung. Außerdem kommen Schäden am Unterdrucksystem vor, das dann neu abgedichtet werden muss.

Achtung: Bei unrestaurierten Scirocco können durch im Kotflügel abgelagerten Schmutz und Feuchtigkeit die Tankstutzen durchrosten. Wenn dann Rostpartikel die Benzinleitungen oder den Kraftstofffilter verstopfen, wird irrtümlicherweise oft ebenfalls zunächst auf ein Vergaserproblem geschlossen. ■

## Preisniveau



VW Scirocco sind einfach aufgebaut und grundsätzlich sehr zuverlässig. Die meisten Arbeiten verursachen keinen großen Aufwand. Die technische Plattform entspricht jener des Golf I, sie war bis in die 90er-Jahre hinein auch im Golf Cabrio und Scirocco II im Einsatz. Durch die lange Fertigungsdauer und die hohen Stückzahlen sind viele Ersatzteile noch heute problemlos erhältlich und nicht übermäßig teuer.

## Ganz wichtig

Der Arbeitsaufwand zum Wechsel des Nockenwellen-Zahnriemens hält sich beim Scirocco im Rahmen, beim Wechsel ist aber darauf zu achten, dass auch die Spannrolle ausgetauscht werden sollte. Beruhigend ist auf jeden Fall, dass ein gerissener Riemen auch keinen größeren Schaden anrichten kann. Hierzu Tim Schindel von der Scirocco Original IG: „Ich bin schon Scirocco mit mehreren Hunderttausend Kilometern Laufleistung gefahren, in deren Motor noch der erste Zahnriemen verbaut war. Tatsächlich sind fast alle Scirocco-Motoren Freiläufer. Die einzige Ausnahme stellt das 110-PS-Aggregat im GTi und GLi dar. Sollte hier der Riemen reißen, kommt es im Gegensatz zu den anderen Modellen zu einem Motorschaden.“

## Service-Tipp

Selbstschrauber benötigen eine Reparaturanleitung, etwa den Band „VW Golf und Scirocco I“ aus der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“. Ähnlich konzipiert sind die Bände „So wird's gemacht“ aus dem Delius Klasing Verlag. Einen guten Ruf genießen die amerikanischen Haynes-Repair-Manuals. Ebenfalls mehr in die Tiefe gehen die Reparaturanleitungen des Bucheli-Verlags. Empfehlenswert ist die Mitgliedschaft in einem Club oder einer IG. Die Scirocco Original IG ([www.ig53.de](http://www.ig53.de)) besteht seit über 25 Jahren und hat aktuell rund 50 Mitglieder in Deutschland und den angrenzenden Ländern. Auch das Sciroccoforum bietet viele Tipps und Erfahrungsaustausch.





### #WirSindDSK

Mit fast 13000 Mitgliedern ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e.V. die europaweit größte Vereinigung von aktiven Fahrern und Motorsport-Fans – und das mit langer Tradition. 1958 wurde der DSK mit dem Ziel gegründet, den Motorsport – und vor allem die Sicherheit in selbigem – zu fördern und zu verbessern und als Bindeglied zwischen Fahrern, Organisationen und Funktionären zu agieren. Zu den prominentesten Gründungsmitgliedern gehört Wolfgang Graf Berghe von Trips.



DSK-Präsident  
Dr. Karl-Friedrich Ziegahn

Johannes Scheid, langjähriger und noch immer wiedergewählter Vizepräsident des DSK, hat vor Kurzem seinen 75. Geburtstag gefeiert. Wir gratulieren und freuen uns sehr, dass er sein Wissen und sein Geschick für den DSK einsetzt. Er ist nicht nur in der Eifel eine Legende, sondern im ganzen deutschen Motorsport. Der Rennfahrer par excellence, ausgezeichnet durch unzählige Erfolge und gekrönt

durch Gesamtsiege beim 24h-Rennen, war mehr als 50 Jahre aktiv und erfolgreich auf der Nordschleife unterwegs.

„Hannes“, wie ihn seine Freunde und Kollegen nennen dürfen, kann nicht nur schnell fahren, er kann auch managen und als Fahrersprecher die Interessen der Aktiven vertreten. Als Teamchef und Entwickler garantierte er BMW eine Erfolgsspur im Langstreckensport, schuf den legendären „Eifelblitz“ und kümmert sich immer und besonders heute noch um den Nachwuchs. Unermüdlich zeigt er Flagge für den DSK. Und er steht noch immer so häufig an der Piste, dass man sein Alter kaum glauben mag.

Johannes wird oft „Urgestein“ genannt; für mich ist er aber ein unglaublich kompetenter Ratgeber und

persönlicher Freund. Dafür danke ich dir sehr. Unsere Jugendförderung hat dir unglaublich viel zu verdanken, dein Wissen und deine Erfahrung sind ein echtes Pfund für unseren Nachwuchs.

Diese Leistung von Johannes Scheid steht aber auch stellvertretend für das Engagement der Präsidiumsmitglieder, die sich wirklich alle aktiv im Motorsport engagieren. Mehr als die Hälfte sind derzeit aktive Piloten und wie die anderen Präsidiumskollegen oft zusätzlich auch noch als Teammanager oder Sportwarte, als Techniker oder Instruktoren im Einsatz. Mir fällt momentan kein anderer Motorsport-Dachverband oder Trägerverein in Deutschland ein, dessen Vorstand oder Präsidium sich ausschließlich aus aktuell aktiven Motorsportlern zusammensetzt. Auch das ist ein Alleinstellungsmerkmal des DSK.

Wir kennen im DSK-Präsidium also die Praxis, wir können unmittelbar auf kritische Punkte losgehen und auch gemeinsam mit Partnern Lösungen entwickeln. Das ist unsere besondere Stärke, und die werden wir weiterhin zum Wohle des Motorsports einsetzen. Johannes Scheid ist mit seinen jungen Jahren für uns dabei ein wunderbares Vorbild. Und deswegen wünschen wir uns, dass er auch weiterhin sein Wissen an die Jugend weitergibt. Denn der Motorsport lebt von diesem Zusammenspiel von Alt und Jung.

Euer



### FÖRDERPARTNER



### PARTNERSERIEN



## „Hörbar gut gefahren“ – der DSK-Podcast

Spannende Gespräche und Geschichten rund um den Motorsport und interessante Einblicke in das Vereinsleben des DSK gibt es in unserem neuen Podcast „Hörbar gut gefahren“. In regelmäßigen Abständen hat unser Host Lina van de Mars Experten zu den unterschiedlichsten Themen rund um das Automobil, den Motorsport, Trackdays, Sicherheit und weitere Themen am Mikrofon.

Drei unterhaltsame Folgen sind bereits veröffentlicht. In Folge eins ist DSK-Präsident Dr. Karl-Friedrich Ziegahn Gesprächspartner von Lina van de Mars und stellt den DSK vor. In Folge zwei dreht sich alles um das beliebte Hardy Michel Freie Fahren – die Trackdays des DSK. Mit dabei sind Matthias Möller und Fabian Pirrone, die beide nicht nur alte Hasen beim Freien Fahren, sondern auch sehr aktiv im Motorsport unterwegs sind. In Folge drei begrüßt Lina DSK-Vizepräsident Armin Schwarz und seinen Sohn Fabio am Mikrofon – und natürlich dreht sich in der Folge „fast alles“ um den Rallyesport.

Den DSK-Podcast „Hörbar gut gefahren“ gibt es unter anderem kostenfrei bei Spotify zu hören – für unterwegs, für daheim und wann immer Gelegenheit dafür ist.

**Was ist eigentlich ein Podcast?** Ein Podcast ist eine digitale Audiodatei (selten ein Video), die man mit geeig-

netter App über das Internet herunterladen oder streamen kann. Podcasts decken vielfältige Themen ab und werden oft in Serienformaten veröffentlicht. Man kann sie abonnieren, um automatisch neue Episoden zu erhalten. Sie sind flexibel und überall zugänglich, sodass man sie jederzeit hören kann.







## Sicher ist sicher: Ausbildung für Sportwarte

Um die Sicherheit im Motorsport weiter zu erhöhen, werden bei DMSB-genehmigten Motorsportveranstaltungen in Deutschland ab dem Jahr 2026 nur noch ausgebildete Sportwarte zum Einsatz kommen. Der Deutsche Motor Sport Bund führt dazu eine disziplinspezifische Lizenzpflicht für Sportwarte der Streckensicherung (SdS) ein. Damit folgt der DMSB der Professionalisierung der Ausbildung in Ländern wie Großbritannien oder Frankreich, wo bereits seit einigen Jahren nur noch ausgebildete und lizenzierte Sportwarte bei Veranstaltungen eingesetzt werden. Neben der erhöhten Sicherheit an der Rennstrecke können sich Fahrer, Veranstalter und Offizielle zukünftig auf einen einheitlichen Schulungsstandard bei den eingesetzten Sportwarten der Streckensicherung verlassen. Veranstalter gewinnen zudem Rechtssicherheit,

zum Beispiel in Haftungsfragen. Dabei zeigen aktuelle Lizenzzahlen bereits heute eindrücklich den Bedarf und die Nachfrage an qualifizierten Sportwarten und einer standardisierten Ausbildung im deutschen Motorsport. So hat sich in den vergangenen vier Jahren die Zahl der freiwillig lizenzierten SdS im DMSB auf insgesamt 2387 Personen mehr als verdoppelt. Grundsätzlich wird im Rahmen der stufenweisen Einführung der Lizenzpflicht ab 2025 empfohlen, bei allen DMSB-genehmigten Veranstaltungen sowie bei Prädi-katsveranstaltungen mit FIA- beziehungsweise FIM-/ FIM-Europe-Championaten nur noch ausgebildete und lizenzierte Sportwarte einzusetzen. Ab 2026 wird die Lizenz dann in vielen Disziplinen obligatorisch. Weitere Informationen dazu gibt es auf [www.dskev.de](http://www.dskev.de) oder auf der Webseite des DMSB unter [www.dmsb.de](http://www.dmsb.de).

## Happy Birthday: 100 Jahre MSC Langenfeld

Der Motorsport-Club Langenfeld (MSC Langenfeld) feiert in diesem Jahr sein 100-jähriges Bestehen. Seit seiner Gründung im Jahr 1924 – genauer gesagt am 1. Oktober – hat sich der Verein zu einer festen Größe in der Motorsport-Szene entwickelt. Mitglieder des MSC erzielten zahlreiche Erfolge auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene. Zu den bekannten Namen zählen unter anderem Tim und Jörg Bergmeister, Uwe Reich, Siegfried und Olaf Rost, Christian Menzel und viele mehr.

Besonders interessant in der langen Historie des Clubs: Der MSC Langenfeld hat 1967 die erste 24-Stunden-Dauer- und Leistungsprüfung auf der Nordschleife organisiert – als sportlicher Ausrichter im Auftrag des ADAC Nordrhein. Und schon damals sprach die Presse von einem „ganz großen Ereignis im deutschen Automobilsport“. Auch 1970, beim ersten Internationalen ADAC 24-Stunden-Rennen, blieb der MSC Langenfeld sportlicher Ausrichter des mittlerweile weltbekannten Rennens. Der DSK gratuliert herzlich zum Jubiläum!

## Doppelsieg beim Comeback am Nürburgring

Für ein einziges Wochenende ist DSK-Mitglied Ralf Schumacher ins Renncockpit zurückgekehrt: Auf dem Nürburgring erfüllte sich der ehemalige Formel-1-Fahrer einen Traum und ging gemeinsam mit Sohn David an den Start. Sein einmaliges Comeback garnierte er mit zwei Siegen im Prototype Cup Germany, der Mitte August im Rahmen der DTM ausgetragen wurde. Gegen das Vater-Sohn-Duo war die Konkurrenz in beiden Rennen auf dem Nürburgring chancenlos: Sowohl am Samstag als auch am Sonntag holten die Schumachers den Sieg.

„Der Prototype Cup Germany ist eine tolle Serie, die finanziell im Vergleich zu anderen Rennserien noch halbwegs überschaubar ist. Es gibt zwar drei Chassis-Hersteller, aber da alle den gleichen Motor haben, sind sie von der Leistung relativ ähnlich. Und das Auto ist den Formel-Fahrzeugen sehr nah. Es ist sehr schön, dass der ADAC und die Creventic die Möglichkeit geschaffen haben, LMP3-Renner in Deutschland einsetzen zu können“, sagte Schumacher über seinen Einsatz.



## Beliebte Sehenswürdigkeit


Für die meisten Motorsport-Fans ist der Nürburgring „nur“ eine Rennstrecke. Zugegeben, eine ganz besondere. Das mehr als 20 Kilometer lange Asphaltband, das sich so unnachahmlich durch die hügelige Eifellandschaft schlängelt, fasziniert Fans und Fahrer gleichermaßen. Aber der Nürburgring hat viel mehr zu bieten und sich als eine der Top-Attraktionen in ganz Deutschland etabliert. Neben bekannten Städten, Bauwerken, Ausflugszielen und Naturschönheiten schaffte es der Nürburgring als einzige Sport- und Eventlocation überhaupt ins Top-100-Ranking.

Der Nürburgring zieht Besucher aus der ganzen Welt an. Neben hochkarätigen Events hält die Destination Nürburgring ein breites Spektrum an Erlebnissen bereit. Die umliegende Region bietet zudem zahlreiche Freizeitmöglichkeiten, die die Vielfalt der Eifelregion unterstreichen.

## IMPRESSUM

**Geschäftsstelle:** Karl-Wirth-Str. 16, 76694 Forst, Tel. 072 51/302 84-0 **Internet:** [www.dskev.de](http://www.dskev.de) **E-Mail:** [info@dskev.de](mailto:info@dskev.de) **Präsident:** Dr. Karl-Friedrich Ziegahn **Vizepräsidenten:** Johannes Scheid, Armin Schwarz **Schatzmeister:** Frank Taller **Schriftführer:** Fabian Pirrone **Präsidialmitglied z. b. V.:** David Ackermann **Beisitzer:** Peter Bonk, Fabian Berger, Lena Haberman, Matthias Möller, Lutz Richter **Redaktion:** Patrik Koziolk, Thorsten Schlottmann **Fotografen:** Miguel Villa, VLN / Jan Brucke, Gruppe C

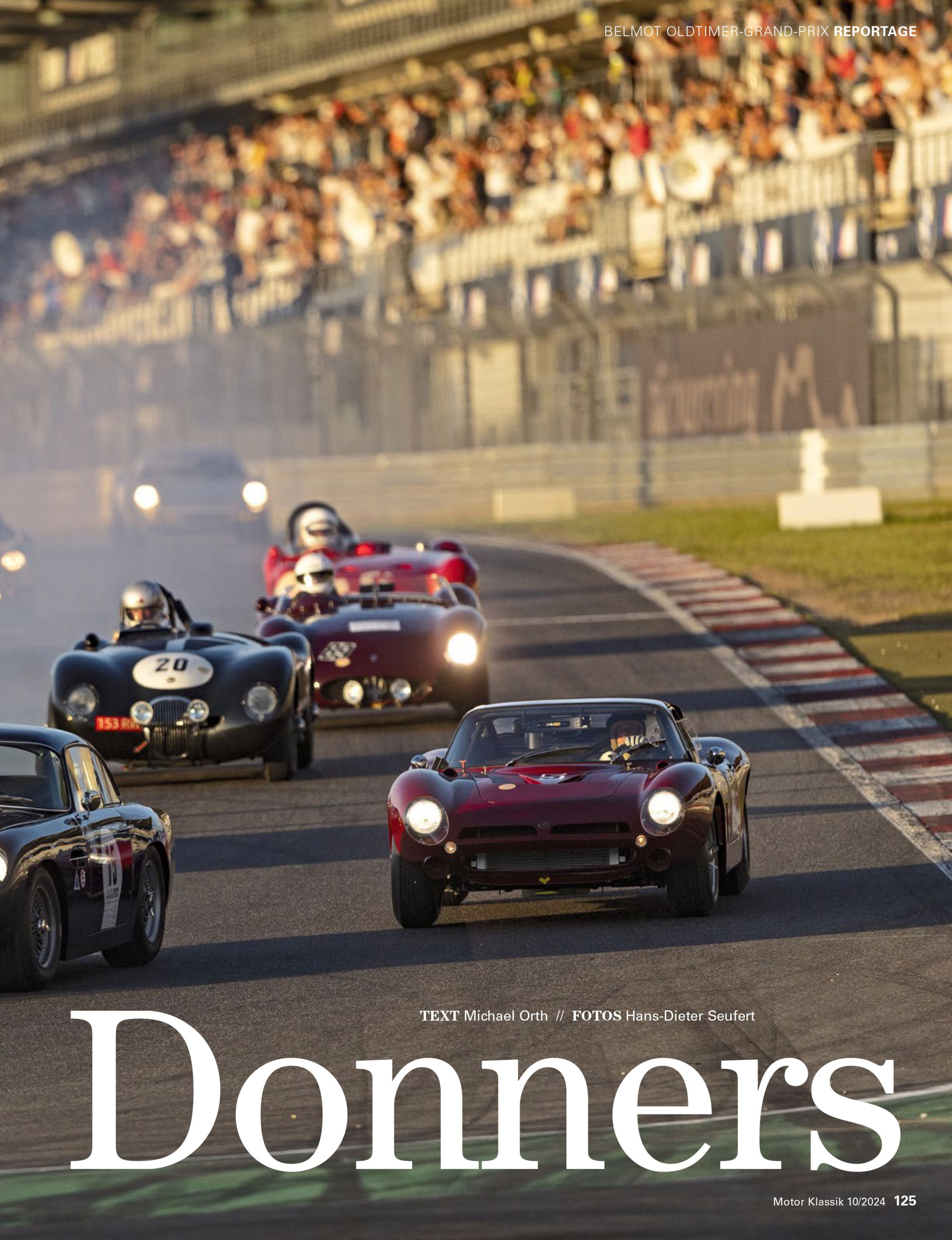




Mit BELMOT hat der Oldtimer-Grand-Prix einen neuen Titelpartner, mit der Formel Vau eine neue Rennklasse. Und mit rund 600 Klassikern noch immer irre Starterfelder. Gemütlich und leise? Ist woanders.

# Tag des



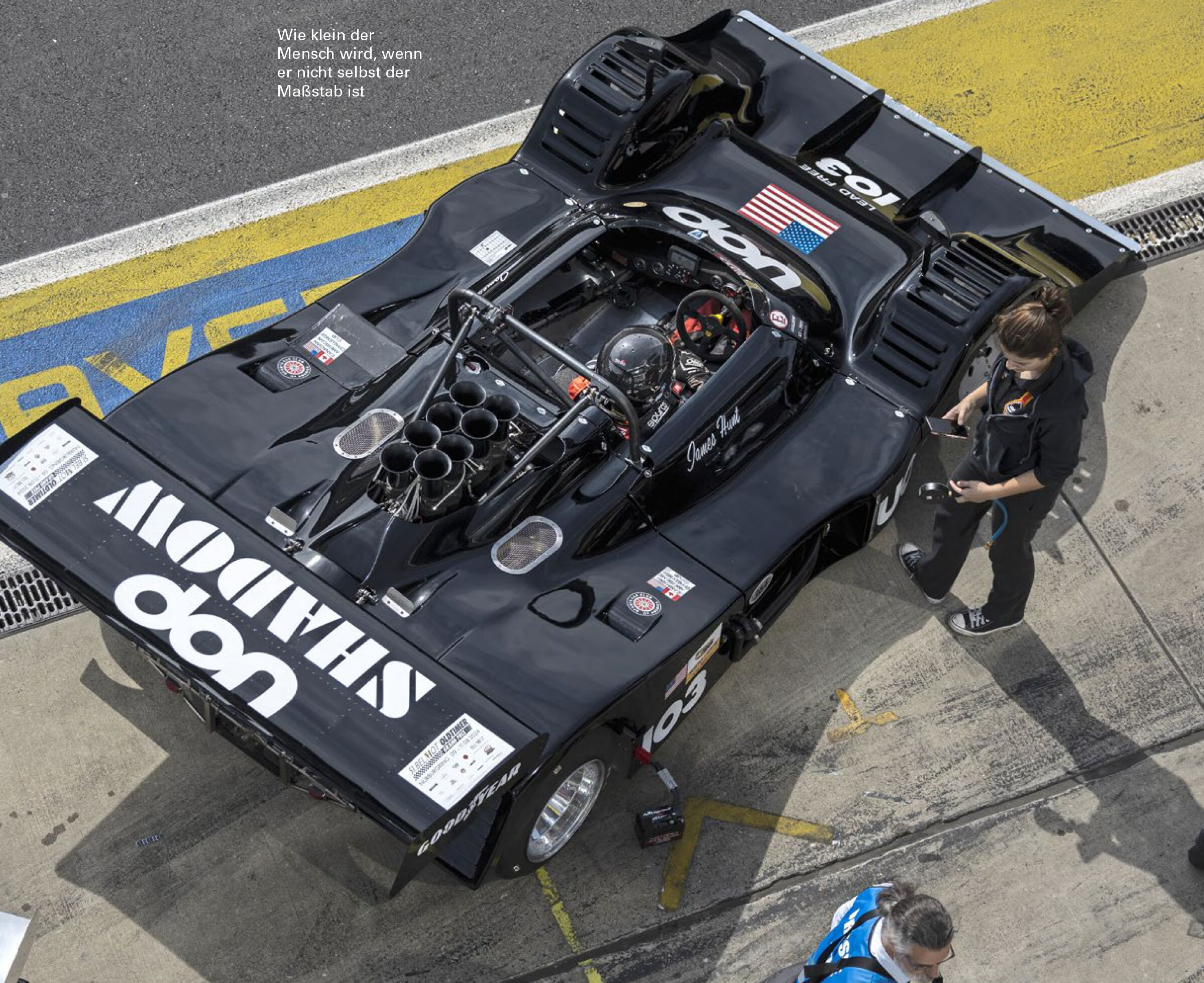


TEXT Michael Orth // FOTOS Hans-Dieter Seufert

# Donners



Wie klein der Mensch wird, wenn er nicht selbst der Maßstab ist



Der Drache der Apokalypse. Nicht Peter Schleifer, sein McLaren M8F



Kirt Bennett, Fahrer des Shadow DN2, nennt Tochter Korey „crewchief“







Gehört zu den spektakulärsten Rennen des OGP: DRM-Revival



Aero Minor Sport im Zweitakt in der Vintage Sportscar Trophy



Der Hick MK1 ist einer der späten Einvergaser der 1300er Formel Vau

Achtung jetzt! Zurück! Und die Finger in die Ohren, schnell, oder was anderes! Sie wecken den Drachen der Apokalypse. Noch liegt er still da, breit und lang und schwarz und mit roten Streifen über dem Rücken. Gleich aber wird er aufwachen, und dann muss man weg sein oder die Ohren zu haben, sonst wird es schlimm. Aus halsdicken Rohren wird der schwarze Drache Feuer spucken und zu jeder Flamme knallen. Sein Brüllen allein wird alle umbringen, über die er hinwegfegt, wenn sie ihn nachher auf die Strecke lassen. Und da setzt sich freiwillig einer rein? „Ja“, sagt Peter Schleifer lächelnd. „Ich.“ Weiter lächelnd erklärt er auch: „Diese Autos wollen dich in jeder Sekunde umbringen, und du musst ihnen dann sagen: Nein, heute nicht.“ Das verlange eine gewisse Entschlossenheit.

„Dieses Auto“, von dem er spricht und in das er sich also gleich hineinsetzen wird, um sich gegen den Tod zu wehren, ist ein McLaren M8F. Als er aufwacht, grummelt er überraschend zahm vor sich hin. Doch dann drückt der Mechaniker das Gasgestänge, und da ist es dann, das Ende der Welt, zumindest das ungeschützter Ohren. Als das CanAm-Feld kurz darauf unter Volllast die Gerade hinunterjagt, sind, in 15 Metern Entfernung vor der Box stehend, die gewaltigen und gewalttätigen Motoren als Hämmern und Trommeln in den Fußsohlen zu spüren, so ein Donner ist das, so ein Donner. Den armen Menschen, die, manche gar ohne einen Sitz, in den tausendfach vernieteten Aluchassis hocken, fährt es direkt in die Knochen. Sie tragen die fest verschraubten Achtzylinder wie einen Rucksack.

Drei Dinge, hatte Schleifer noch erklärt, seien hilfreich, wolle man so einen CanAm



Mercedes und Jaguar. Und sonst? NSU, Ford, Opel, Corvette, Fiat, AC Cobra. Etc.

#### MOTOR-KLASSIK-LESERLAUF

### *Der langsamste Lauf des OGP-Wochenendes*

**ALLE ANDEREN**, sie fahren viel schneller. Darum geht's bei den meisten Läufen des BELMOT OGP. Bei diesem nicht. Der Motor-Klassik-Leserlauf ist Parade, Korso, Bumelfahrt. Das macht seinen Reiz aus. Wie schnell verfliegen vier Runden über den Grand-Prix-Kurs im Renn-tempo, wie konzentriert müsste man auf der Nordschleife sein? Gemütlich cruisend, winkend und hupend hatten alle mehr – und länger – davon, die Zuschauer wie die über hundert Leser in ihren Klassikern.



In einem Rennen sähe das natürlich ganz anders aus: Porsche vor Volvo, vor BMW...





Einen so lackierten 935 K3 steuerte Klaus Ludwig 1979 zum DRM-Titel. Und sicher schlug auch der jede Menge Flammen



Viele beim OGP kleidet ein Helm besser. Eve Scheer kann Kappe tragen



Auf der Geraden hat der Lotus Elan keine Chance gegen die Cobra Daytona. Vor der Kurve aber sieht das anders aus

schnell bewegen. Er nennt Übung und Gewöhnung, besonders aber hebt er hervor: Fantasielosigkeit. Man dürfe sich nicht vorstellen, was passieren kann. Das Auto, immerhin, hilft dabei – es lässt einem keine Zeit, beim Einkuppeln schon über 1000 Nm, das Getriebe, vier Gänge, unsynchronisiert, Erster bis 160, Durchdrehen noch im Dritten, obwohl die Slicks auf der Hinterachse einen halben Meter breit sind, kein Bremskraftverstärker. CanAm, das muss man sich antun wollen, das ist das Rennauto gewordene Maximalprinzip. Man wachse, ist zu hören, mit seinen Aufgaben. „Es ist wie Bungee-Springen“, sagt Peter Schleifer. „Nur nach oben.“ Kirt Bennett fasst das Erlebnis noch knapper, während er dem Shadow DN2, dem Auto, mit dem James Hunt einst fuhr, die Seitenteile montiert. „Ein Vulkanausbruch“, sagt er. „Es ist irre, wie die einfach nicht aufhören zu schieben, körperlich und mental extrem anstrengend.“

## Mund auf, zu, auf, zu

Sie bringen den schwarzen Shadow aus der Box zum Vorstart, dort setzt sich Kirt, in Gedanken versunken, auf die breite Flanke des Wagens, um sich noch einmal die Schuhe zu binden, obwohl er das doch gerade eben schon getan hatte. Es ist eines der Rituale, wie sie alle hier vor den Rennen ihre Rituale haben. Einer knetet sein Wildlederlenkrad, einer trommelt mit den Fingern auf den Oberschenkeln, wer neben dem Auto steht, sieht sich um, blickt aber eigentlich ins Nichts, einer trinkt noch was, der nächste sitzt nur da, Mund auf, zu, auf, zu, dann stülpt er sich den Helm über und ist endgültig in einer anderen Welt versunken. Die Wurst, die sich gleich in einem Dreier wird grillen lassen müssen, wird noch einen Augenblick lang mit einem violetten

Sonnenschirm beschattet, mit der Tür wedelt einer noch ein letztes bisschen Frischluft in den Innenraum eines C-Kadett, dann Trillerpfeife, Trillerpfeife! Ein Schild geht hoch: eine Minute! Einer kreiselt mit dem Arm in der Luft, Motoren an, Türen zu, und die Stille ist vorbei, und alle Spannung konzentriert sich, greifbar förmlich, in dieser einen Minute. Die Helfer müssen raus, und die Fahrer haben nun nur noch sich und ihr Auto und vor sich das Rennen, und das Rennen wird für eine halbe Stunde alles sein und dann nichts mehr.

Ein Knochen-Escort, ein 02 und ein Alfa GTV werden sich ineinander verbeißen. Wie lang wird sich der beflügelte C-Kadett gegen den Elfer wehren können? Er schafft es, mehrfach, mit rauchenden Reifen, so wie es einem M1 Procar einfach nicht gelingen will, einen 635 CSI hinter sich zu lassen, der seinerseits einem RSR im Heck hängt. An beiden vorbei stampft ein Pantera, und alle gleiten, so wirkt es von der Tribüne aus, so flüchtig durch die Schikane, als gehe das wie von selbst, doch dann ist da einer, der nur einen Tick zu spät auf der Bremse steht, zu schnell ist beim Einlenken, das Heck tänzelt, und gerade noch so, links fliegt schon die erste Pylone, zwingt sich das Ding durch die folgende Rechts.

Morgens schon war es so losgegangen, die Luft über der Eifel noch kühl, im Wind, der durch die Boxen wehte, hing an den Gittern die feuerfeste Wäsche, die bald schon nicht mehr so frisch riechen würde, und sauber geharkt lagen in den Kiesbetten die Steine, als die Formel Vau erst zu hören und Sekunden später zu sehen ist in der langen Anfahrt auf die Schikane zu, rot und gelb und grün und blau und schwarz, manche wie schmale, kurze Würste, die anderen Keile, viel breiter und mit Flügeln schon, hier 60,



Volles Zelt zum Geburtstag am Samstag, obwohl gleich das Abendrennen startet

## 40 JAHRE MOTOR KLASSIK

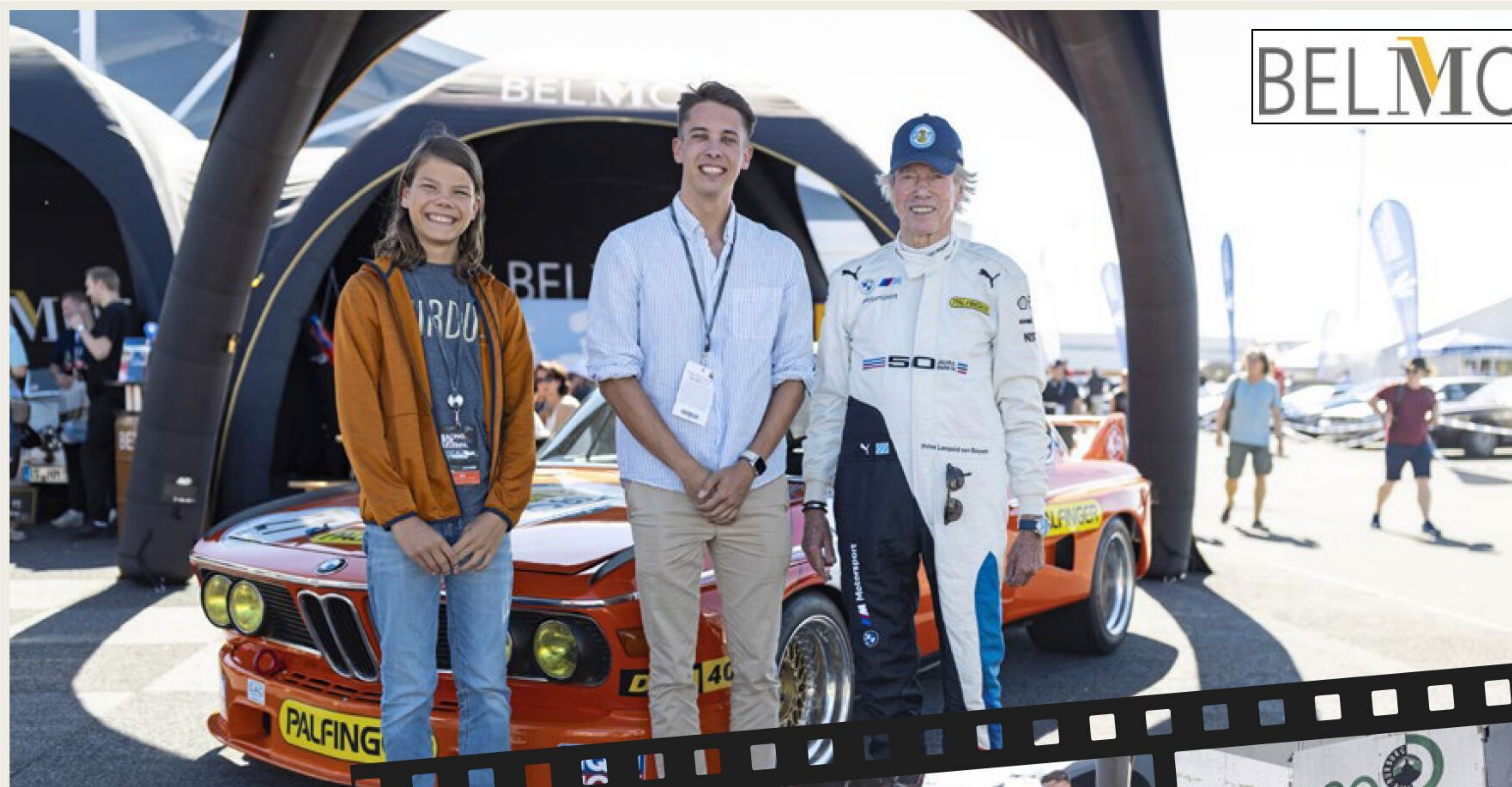
### Große Jubiläums-Party im Fahrerlager

**WO SONST?** Es stand außer Frage, wo Motor Klassik seinen runden Geburtstag feiern würde: dort, wo vor 40 Jahren alles begann, im Fahrerlager des OGP. Paul Pietsch, Gründer und lange Kopf der Motor Presse Stuttgart, präsentierte dort einst die erste Ausgabe eines Hefts, das längst weit mehr ist als nur ein Periodikum – Motor Klassik. „Fixstern eines ganzen Universums um das klassische Automobil“, nannten es die Redner auf dem Podium. Keiner der Gäste widersprach. Glückwunsch!



Bernd Ostmann, Michael Schröder, Benjamin Pfalzgraf, Harald Koepke (v. l.)





Für Moritz und Flavian Schaefer schmeißt Prinz Poldi am BELMOT-Stand seinen E-Fuel-CSL an

Organisations-Leiter Wolfgang Schulz gewährt Einblicke hinter die Kulissen des BELMOT OGP. Perspektivenwechsel: erst altes Podium, dann auf die Tribüne



# Der beste Tag beim BELMOT OGP

Mit dem Titelpartner hatte Motor Klassik einen besonderen Besuch beim OGP verlost.

■ Ausschlafen war nicht. Am Samstagmorgen um acht, beim BELMOT Oldtimer-Grand-Prix starten sie gerade die ersten Motoren, da stehen im Fahrerlager Flavian Schaefer und sein kleiner Bruder Moritz, um einen nicht ganz alltäglichen Spaziergang anzutreten. Die beiden werden in Begleitung von BELMOT, dem neuen Titelpartner des OGP, den

Streckensprecher in seiner Kabine besuchen, sehen, wie in ihrem Büro vor unzähligen Bildschirmen die Rennleitung arbeitet, werden das Medical Center am Nürburgring besuchen – nur gucken, keine Behandlung –, um sich beim Motor-Klassik-Leserlauf später dann im Schlussfahrzeug über den Grand-Prix-Kurs chauffieren zu lassen. Wobei die beiden

sicher auch gegen ein paar schnelle Rennrunden nichts gehabt hätten. Die Bummelfahrt ist aber, ironischerweise, versicherungstechnisch nicht ganz ohne. Wenn nicht fahren, dann wenigstens mal reinsetzen?

„Auf jeden Fall, gern“, sagt Flavian auf das Angebot von Kirt Bennett, der an seinem Shadow DN2 das Lenkrad abnimmt, um Flavian und

hinterher Moritz den Einstieg zu erleichtern. So also sitzt es sich mit neun Litern und über 1200 Nm im Rücken. Raus aus dem einen, rein in den nächsten CanAm, Peter Schleifers McLaren M8F. Und: Damit fahren, wenn's ginge? „Sofort“, sagt Flavian, als Peter Schleifer ihm das Auto erklärt hat. „Oder wollen wir zur Tribüne, das DRM-Revival angucken?“



Flavian hat einen Fiat 124 Spider. Aber wenn er sich's aussuchen könnte... einen Turbo?



So ist das bei der Rennleitung: „Die sehen auf Monitoren jede Ecke der Strecke“



Passt alles? Dann Lenkrad aufsetzen und los. Sitzprobe in Peter Schleifers M8F



# Als ein Iso Grifo sich verbremst, schreien seine Reifen wie eine Horde erschrockener Affen



Christopher Mies entspannt. Den CapriTurbo hat er locker im Griff



Läuft leichtfüßig und mit hellem Getriebe-singen: Mini Marcos



Der Sonnenuntergang, die Beauty-Queen des OGP: O.S.C.A 372



In der Rechts des Yokohama-S behält kaum einer volle Bodenhaftung



Mit 430 PS nicht langsam: BMW 635 CSI, gefahren von Olaf Manthey



Neu im Programm: klein, aber schnell wie die Sau, die Formel Vau





Der 246SP ist eine Replica des Modells, mit dem Trips die Sportwagen-WM 1961 für Ferrari fuhr, Sieg bei der Targa Florio



Joachim Ohlinger fährt Formel Vau, wie er schraubt. Mit Verstand



Und nach dem Abendrennen am Samstag: Feuerwerk. Noch mehr Donner aber war bei den Rennen der CanAms

## MOTOR KLASSIK-AWARD

### „Die ersten Kilometer waren einfach herrlich“

#### ES WAR EINE PUNKTLANDUNG

Genau 91000 Kilometer zeigte das Zählwerk im Tacho des 300 E, als der Mercedes geparkt im Zelt von Motor Klassik schließlich auf seinen neuen Besitzer wartete. Patrick Schäfer hatte den W 124 von 1991 bei der Leserwahl gewonnen und nahm nun Schlüssel und Papiere von Michael Schröder entgegen. Um sofort auf den Grand-Prix-Kurs zu entschwinden und sich, mit Vater Peter auf dem Beifahrersitz, beim Leserlauf mit einzureihen. „Herrlich“ nennt er die ersten Kilometer, als er wieder zurück ist, und klopft dem Mercedes auf den Kotflügel. Er wird sich bestimmt gut vertragen mit Patrick Schäfers cosmoschwarzem BMW 728i E38.



Abgegeben in gute Hände. Patrick Schäfer rollt gleich mit dem 300 E über den Ring

dort 120 oder auch noch 40 PS mehr. Knapp, sehr knapp huscht in einer Rechts innen noch einer durch, das Rad im Dreck neben der Strecke, da staubt es, und hellwach zuckt der Überholte zur Seite. „Mann, Mann, Mann!“, entfährt es einem, der durch den Fahrerlager-Zaun zuguckt, und sein Nebemann quittiert es mit Kopfschütteln. Davon hatte gestern noch einer erzählt: Überambitionierte, die wissen, was sie tun. Und es trotzdem tun. Wofür? Für eine Zehntel in der Rundenzeit? Für eine Platzierung im Mittelfeld? Für das Ego?

### Es rummt und knallt

Bei denen, die gerade gefahren waren, mischt sich unterm Dach des großen Zelts im Fahrerlager das Geklimper von Werkzeug mit Gelächter, mit Dänisch, mit Deutsch, mit Niederländisch und Englisch und dem Geplätscher des Wassers, das einem der Autos aus dem Kühler quillt. Hintendran steht einer mit der Gießkanne und lässt laufen. „Immer noch Luft?“ Immer noch. Daneben muss sich ein roter Crosslé die Nase abnehmen und anschließend das Heck aufbocken lassen. Schnell den Wasserkocher neben dem Ladegerät in die Kabeltrommel, ein Kaffee täte gut.

Es ist nach dem Rennen vor dem Rennen, und es ist Alltag und Ausnahme in einem, ein Tun, von dem die Tuenden wissen, dass es zu keinem Ende führt, sondern nur zu immer mehr Tun, oft dasselbe noch einmal, anders dann, und dafür tun sie es. Der Schlagschrauber schnarrt, gleich ist das Getriebe offen, das Öl rinnt raus in eine schwarze Wanne, Gummihammer, Spitzzange, kein Denken, Machen, die beiden, die hinterm Crosslé hocken, können das blind, einer breitet ein Papier aus, der andere legt die Teile darauf, eine Feder, Unterlegscheiben, ei-

nen Splint, dann dreht er das linke Hinterrad, guckt und sagt: „Das ist scheiße.“ Bleibt aber ganz ruhig. „Wir müssen einen finden, der das richten kann“, sagt er. Das Getriebe gestänge hat zu viel Spiel, der fünfte Gang nie gehalten. „Gestern kam einer“, erzählt er, „so’n Franzose, kein Englisch, kein Deutsch, so zwei Metallteile klapperte der gegeneinander. Der wollt dat geschweißst haben, und der bekam dat geschweißst. So is dat hier.“

Ist alles geschraubt, und wenn auch nur improvisiert – „Improvisation, die funktioniert, ist die beste Lösung“, weiß einer der Schraubenden und sichert die Türen eines Lotus mit Panzerband – wird wieder gerannt, den ganzen Tag über bis in die Dunkelheit. Während des Abendrennens sinkt die Sonne hinter die Eifelhöhen, ein Elva geht auf allen Vieren rutschend durch die Kurve, ein Bizzarini klingt beim Herunterschalten eine endlos lange Sekunde nach Herzstillstand, ein O.S.C.A. 372, Beauty-Queen dieses Oldtimer-Grand-Prix, geradezu unverschämt schön, sieht in Fahrt doch tatsächlich noch besser aus als in der Box stehend, eine Cobra springt mit einem Gasstoß durchs Yokohama-S, ein Mini Marcos durchheilt es leichtfüßig und mit hellem Getriebegesang, ein 356 Speedster wild mit dem Heck wedelnd, ein DB4 ist der Erste, dem hier die Bremsscheiben glühen, zumindest leuchten sie am hellsten, und als ein Iso Grifo sich Ende Start-Ziel verbremst, schreien seine Reifen wie eine Horde erschrockener Affen.

Ein Ginetta G4R wird den Lauf gewinnen, ein Feuerwerk den Samstag beschließen. Es knallt und rummt nicht schlecht, doch irgendwie bleibt das Gefühl, das sei ein bisschen lahm am Himmel. Morgen um Viertel nach eins aber, sagt das Programmheft, starten die CanAms wieder.



TEXT Jochen von Osterroth // FOTOS BRfoto

# Masse und Klasse

Mit Rekord-Starterfeldern – 58 in der HC-81-Kategorie und 37 bei den CanAm-Boliden, darunter drei Shadow aus den USA – würdigte die FHR den 40. Geburtstag von Motor Klassik beim Oldtimer-GP mit sportlichen Höhepunkten.



Bereits in der Qualifikation zu den beiden HC-65-Rennen (Historic Championship '65) hatten sich zwischen die favorisierten Lotus 23B des Schweizer Felix Haas und des Berliners Georg Hallau drei hubraumstarke Kontrahenten geschoben: der Däne Lokvig Rasmus, Ginetta G4R, Charles Graf Faber-Castell, Cobra Daytona Coupé, und die Vater-Sohn-Kombination Alexander und Vincent Kolb mit ihrem Shelby Cobra 289. „Und mit mir muss man auch rechnen“, so Georg Griesemann, der mit seinem Ford GT40 nur zwei Quali-Runden gedreht hatte. Bereits in der dritten Runde übernahm Griesemann die Führung, immer ganz dicht gefolgt von Haas. Der Eidgenosse: „Mein Pech, dass ich auf den Geraden natürlich keine Chance gegen die Power des GT40 hatte.“ Georg Hallau, Dritter, ließ die stärkeren Konkurrenten hinter sich. Deren Problem fasste „Charlie“ Faber-Castell mit den Worten zusammen: „Viel Kraft zehrt an den Bremsen.“ Das abschließende Rennen stand ganz im Zeichen eines Haas-Hallau-Duells an der Spitze. Der Griesemann-GT40 fehlte, und der GT40 des Belgiers Olivier Muytjens musste dem Aston Martin DP214 von Paul Friedrichs den Vortritt lassen. Sieben Sekunden hinter dem fünftplatzierten Faber-Castell überquerte der Ford Falcon des britischen Tourenwagen-Spezialisten Nigel Greensall die Ziellinie. Reinhard Korfmacher mit seinem Ford Mustang 289 M in der gleichen Klasse: „Den Falcon Sprint von Udo Klasauseweh habe ich ja im Griff, aber dieser Falcon mit einem Greensall am Lenker ist eine Wahnsinns-Kombination.“ Stimmt: Greensall überrundete Korfmacher.

## Abgespeckt zum Sieg

Das HC-81-Rennen sah zunächst nach einem Lola-T210-Duell zwischen Felix Haas und Jacob Frank aus, doch in der elften Runde schied Haas mit Motorschaden aus, und Jacob musste seinen Lola T210 nach 33 Runden abstellen. Das lange Rennen forderte seinen Tribut: 17 Ausfälle. Darunter auch Sebastian Glaser, der mit seinem

Ford Escort RS1800 trotz eines Drehers auf einer Ölspur zeitweilig an dritter Stelle des Gesamtklassements gelegen hatte. Die Zündung im Rüddel-Grab-Escort versagte sieben Runden vor Schluss. Die zwei ehemaligen Rüddel-Escort RS1600 belegten im Gesamtklassement die Plätze vier (Markus Diederich/Ben Bünnagel) und fünf (Charles Faber-Castell/Andy Newall), und der Rüddel-Escort Mk1 RS von Heinz Schmiersal und Mike Stursberg als Gesamtsieger vervollständigte den Dreifach-Erfolg in der Klasse 27. Gesamtsieger wurde Georg Griesemann, diesmal mit dem gelben Porsche 911 RS der Familie. „Dass ich mehr als 20 Kilo abgenommen habe, um mich der Leistungsfähigkeit unseres Wagenparks anzupassen, macht sich positiv bemerkbar.“

## Kraftakte – 37 Starter in der CanAm & Sportscars

Optisch und akustisch ragten die drei schwarzen UOP-Shadow der US-Amerikaner Kurt Bennett, Kyle Tilley und Jason Miller aus dem gigantischen CanAm-&-Sportscars-Feld heraus, doch erwiesen sich die wesentlich jüngeren Pedrazza-Konstruktionen von Marco Fink, PRC-BMW, und Diego Romanini, PRC-Audi Turbo, als ebenbürtig. Im ersten Rennen gewann Fink vor Bennett, Tilley und Romanini. Im zweiten lautete die Reihenfolge Fink, Romanini und Bennet. Für den Italiener, der krankheitsbedingt acht Jahre pausieren musste, war es wie ein Sieg. Felix Haas probierte nach langer Standzeit seinen PRC-BMW SC97 aus und belegte die Plätze acht und sechs. Nach einem Ausfall im ersten Rennen kam der Porsche 935 K3 von Björn Griesemann als Gesamt-Zehnter zum Klassensieg, und Bruder Georg im Kümmerling-Porsche 911 RSR folgte 13 Sekunden später. Selten und nur im ersten Rennen zu sehen: Der gelbe Ford Probe-Zakspeed des Dänen Peter Iversen. Beste CanAm-Oldies: der McLaren M8F von Peter Schleifer im ersten Rennen und der M1B von Nigel Greensall im zweiten. Für die 42000 Zuschauer waren diese Power-Points ein Leckerbissen. ■





## Kontakt zu den FHR-Serien

- **Historic Championship '65**  
Sprintserie für GT-, TW und Sportwagen bis Baujahr 1965
- **Historic Championship '81**  
90-Min.-Rennen für GT-, Tourenwagen bis Baujahr 1981 und Sportwagen bis Baujahr 1971
- **Historic Championship CanAm&Sportscars**  
Sprintserie für GT-, Tourenwagen und Sportprototypen bis Baujahr 2006
- **Historic Racecar Association (HRA)**  
Rennserie für Formelwagen und Sportscars, Administration Formel: Marcel Biehl, Tel.: 021 66/997 77 04; E-Mail: [hra@hra-online.de](mailto:hra@hra-online.de)
- **DMV Formel Vau** Thomas Cramer, Sprecher des Vorstands, Vereinssitz Historische Formel Vau Europa e.V., Am Eisenberg 9, D-83679 Sachsenkam, E-Mail: [sprecher@formel-vau.eu](mailto:sprecher@formel-vau.eu), [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)
- **FHR-Repräsentanz Süd**  
Peter Praller, München, [info@fhr-race.de](mailto:info@fhr-race.de)

## Impressum

**Geschäftsstelle:** FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 99 04, Fax: 022 24/981 99 05, [info@fhr-online.de](mailto:info@fhr-online.de), [www.fhr-race.de](http://www.fhr-race.de)

**Vorstand der FHR:** 1. Sprecher Prof. Dr. Alexander Kolb, 2. Sprecher/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Michael Thier, Sportleiter Lothar Panten

**Redaktion:** Michael Thier

## Ja, ich möchte FHR-Mitglied werden ...

... und damit die Arbeit für den historischen Rennsport unterstützen. Im Mitgliedsbeitrag von 100 Euro ist ein Abonnement der Zeitschrift Motor Klassik enthalten. Bitte kurze Mail an: [info@historic-race-events.com](mailto:info@historic-race-events.com) oder Tel. 022 24/981 99 04, Fax 022 24/981 99 05.

[www.fhr-race.de](http://www.fhr-race.de)



2

1 Kampf der 2,0-Liter-Porsche, hier Jürgen Rudolph (#757) gegen Frank Lundenklos

2 Karl Friedrich Kolb im originalen Kremer-Porsche 2,5 ST, daneben Lars Rolner mit Patrick Simon auf Porsche 3.0 RS

3 Vorne: Armin Schmitt im Ford Capri RS 2600, dahinter: Kurt Vogel/Arturo Merzario im Escort MK1 RS

4 Starkes Feld bei der HC-CS (CanAm & Sportscars) mit 37 Startern im Feld



3

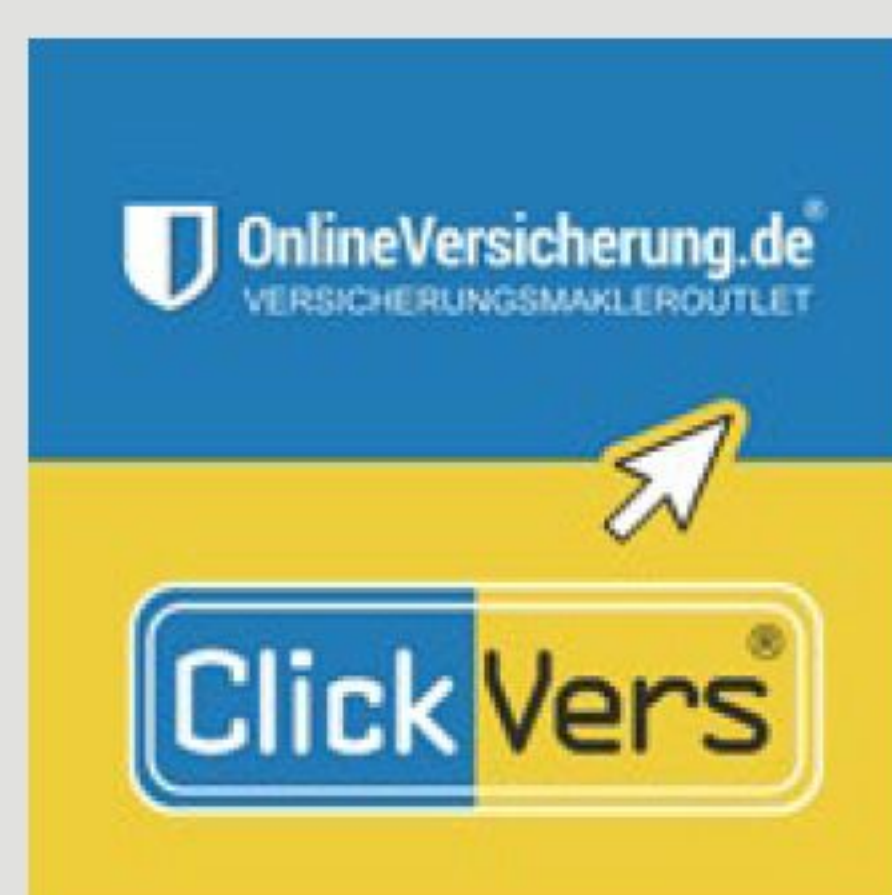


4

Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien



[www.enke-werk.de](http://www.enke-werk.de)



[www.clickvers.de](http://www.clickvers.de)



[www.schmersal.com](http://www.schmersal.com)





André Huth ist gerade Mercedes 300 SL gefahren. Hans Kleissl von HK-Engineering hatte ihm die Möglichkeit gegeben, den Wagen zu fahren, von dem er so lange schon geträumt hatte. Resultat: Nicht immer entzaubert die Realität unsere Träume.

**TEXT** Michael Orth  
**FOTOS** Dino Eisele

„Es ist unfassbar da drin“







*Gut zu  
wissen*

**MERCEDES 300 SL**

**Eckdaten:** R6-Motor, ohc, 2996 cm<sup>3</sup>,  
215 PS, 1295 kg, 228 km/h, 1954 bis 1957  
**Preis:** > eine Million Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Technisch, fahrdynamisch und  
ästhetisch herausragend, trotz des Alters  
immer noch als Sportwagen zu verstehen



**E**s sind nicht Worte, mit denen er antwortet. Die fehlen ihm zunächst. Es muss also sein Gesichtsausdruck alles sagen. Er tut es. „Und?“, hatte Hans Kleissl nur gefragt. Und André Huth ist anzusehen, dass nun alles nur noch schlimmer ist als vorher. Vorher hatte Huth einen Traum, und das schon seit den 1970er-Jahren. Es waren die Eltern, die dafür sorgten, dass der Traum einer blieb, indem sie den Sohn kurzerhand für verrückt erklärten. Er seinerseits hatte versucht, ihnen zu erklären, er würde sich gerne, notfalls auf Pump, diesen Mercedes-Sportwagen kaufen, den mit den Flügeltüren, denn das sei sein Traumauto. Woraufhin also die Eltern den Verstand ihres Jungen infrage stellten und er die Sache dann doch hat sein lassen.

In schlechter Gesellschaft wäre er mit einem 300 SL ja nicht gewesen. Fangio hatte einen, Herbert von Karajan, Sophia Loren, Tony Curtis, Henry Nannen, Romy Schneider, Clark Gable, Frank Sinatra ebenfalls. Aber André Huth hatte entgegen seinen Absichten in jüngeren Jahren nie einen. Bald aber das Gefühl, dass er sich besser nicht von seiner Vernarrtheit hätte abbringen lassen sollen.

So jedoch blieb sein Traum vom 300-SL-Fahren ein Traum, der, je weiter die steil steigenden Preise dieses ohnehin schon von besonderer Aura umwaberte Auto der Welt der Normalsterblichen entrückten, nur immer noch traumhafter wurde. Jetzt je-

doch ist der Traum Wirklichkeit geworden. Hans Kleissl, wohl der 300-SL-Experte schlechthin, hat André Huth dazu verholten. Gerade ist der mit dem Flügeltürer wieder auf den Hof von HK-Engineering, eine gute Stunde südwestlich von München, gerollt, jetzt verweilt er noch einen Augenblick auf dem Fahrersitz, bevor er die Tür nach oben aufschwingen lässt.

### Ein glücklicher Mann

„Und?“ Hätte ich, sagt Huth ohne ein Wort, mal nicht auf meine Eltern gehört! Sein Kopf ist deutlich gerötet – die Affenhitze, um Polling knallt die Sonne, das Thermometer zeigte vor Mittag schon 30 Grad, und im Innenraum des Coupés kommt noch die üppige Abwärme des Sechszylinders dazu, da nützt es wenig, dass sich die Seitenscheiben entnehmen lassen. Die Hitze bleibt, und das Aussteigen über den hohen und breiten Gitterrohrrahmen, sinetwegen ja die Flügeltüren, ist ein bisschen ein Gekraxel, das geübt werden will, aber: So darf man sich einen glücklichen Mann vorstellen. Er spricht erst mal nicht, er lächelt nur.

Hans Kleissl hatte das Coupé von 1955, eines von 108 Exemplaren, die in Schwarz ausgeliefert worden waren, und das nun beim ihm, das heißt bei HK-Engineering, für 1,65 Millionen zum Verkauf steht, ein paar Kilometer warm gefahren, und André Huth konnte zunächst als Beifahrer ein Gefühl für den Wagen bekommen, spüren auch, wie Kleissl kuppelt, schaltet, lenkt,

bremst, wie also dieser SL behandelt werden mag. Aus Polling raus, ein Wegweiser nach Bad Tölz, bald ein anderer, dem sie folgten nach Berg, schmal die Straße, keine Markierung, steigend, die Kühe gucken und wackeln sich mit den Ohren die Fliegen aus dem Gesicht, dann auf der Höhe mal anhalten, in der Ferne blau die Berge.

Doch kaum steht der Wagen dort und die beiden, André Huth und Hans Kleissl, sie verstehen sich auf Anhieb, reden weiter über dessen Anfänge im Klostergut Polling, die Restaurierung der Gebäude und bald des ersten SL, da nähert sich ein Großtraktor. „Dann fahr doch du den Wagen gerade rüber“, lässt Hans Kleissl, so ruhig und lakonisch, wie er ist, fallen, und André Huth grätscht erst ein Bein in den Fußraum, zieht den Kopf ein unter der Flügeltür, dreht den Hintern rüber, lässt ihn auf dem Sitz nieder und zieht dann das andere Bein nach. Und dann also die erste SL-Erfahrung, an Profanität schlicht nicht zu überbieten: rangieren auf einem Wirtschaftsweg.

Oder enthebt dieses Auto selbst kleinteiliges Vor- und Zurücksetzen dem Banalen? So wirkt es, und André Huth ist angekommen in seinem Traum: am Lenkrad des SL. Er lässt ihn laufen mit einer Selbstverständlichkeit, die nicht weniger seinem Respekt als seinem Einfühlungsvermögen entspringt. Sehr schnell weiß er umzugehen mit dem Auto, in das er sich so oft schon hineinfantasiert hat. Die Straße, ein sanftes Auf und Ab, bevor sie steil in ein

## DER HÄNDLER

### *HK-Engineering: die Instanz für den Mercedes 300 SL*



Coupés und Roadster in mehreren Dutzend



HK-Gründer Hans Kleissl



Die Rahmen werden auf den Millimeter gerichtet

**POLLING** im Pfaffenwinkel ist das Zentrum des Universums. Das Zentrum des 300-SL-Universums zumindest. Denn wenn es so etwas überhaupt geben kann, dann ist es das Unternehmen, das Hans Kleissl, eigentlich ein examinierter Jurist, vor nun 40

Jahren gegründet hat. HK-Engineering ist aus seiner persönlichen Passion erwachsen und entwickelt sich seitdem aus seiner und der Expertise der Mitarbeiter zu der Instanz schlechthin, wenn es um den Mercedes 300 SL geht, Flügel-

türer wie Roadster. Genauso ist es mit Hans Kleissl und denjenigen, die mit ihm arbeiten – sie kennen die Autos und ihre jeweiligen Besonderheiten bis zur letzten Schraube und wissen, was sie verdienen und brauchen, egal ob Konservierung oder

Restaurierung, Optimierung oder Rennvorbereitung. Niemand sonst kümmert sich so um den 300 SL wie die Experten von HK-Engineering, denen nicht nur der Chef das attestiert, was er selbst fordert: höchste Handwerkskunst. **hk-engineering.com**





André Huth und Hans Kleissl verstehen sich auf Anhieb. Der 300 SL erfüllt die Träume des einen und das Leben des anderen





„Endlich hat sich  
der Traum vom  
Flügeltürerfahren  
erfüllt. Und es war  
auch ein traum-  
haftes Erlebnis“

André Huth





Waldstück fällt, schmal sich zwischen den eng stehenden Bäumen hindurchwindend, dann wieder weiter und breiter, Gelegenheit, im zweiten, dritten Gang zu beschleunigen, ausrollen lassen, zurückschalten, wieder aufs Gas, Fahren als vollkommenes Vergnügen, ruhig durch den nächsten Ort, himmelhoch die Sonnenblumen vor einem der Häuser, zwei Jungs auf einem Kettcar verdrehen sich den Hals, so wie es André Huth früher ebenfalls getan hätte. „Ich wollte immer gern was mit Autos machen“, sagt er, „habe es aber doch immer wieder

aufgeschoben.“ Doch die Verrücktheit, sie blieb, die Begeisterung, vor allem für den Flügeltürer. Und wie oft er sich schon an den Scheiben von HK-Engineering die Nase platt gedrückt hat, André Huth – er wohnt im Nachbarort – kann es nicht sagen. „Meine Frau meint schon immer, frag den doch mal, ob du da was machen kannst, und wenn du Felgen putzt.“

Seit 40 Jahren entwickelt Hans Kleissl das Unternehmen, das mit seinen Initialen auch seine persönliche Verbundenheit zum SL trägt, weiter, so wie sie im Unternehmen

HK-Engineering den Umgang mit dem 300 SL, Flügel wie Roadster, weiter und weiter perfektionieren. Gibt es etwas, das sie dort nicht können?

### „Das war immer mein Auto“

Die Antwort beschränkt sich auf ein Wort: „Verchromen.“ Sonst geht alles, Instandsetzung, Wiederaufbau und Optimierung der Motoren, Überholung und Abstimmung der Einspritzpumpen, Eigenentwicklung und Fertigung spezieller Teile, Vermessung und Reparatur der Rahmen, Karosseriebau, Kon-







Das rote Leder steht dem Innenraum des Flügeltürers. Aber André Huth macht sich dort auch nicht so schlecht – traumhafte Kombination





servierung oder Totalrestaurierung. „Und da“, sagt Hans Kleissl und zeigt zur Sattlerei, „war mal der Schweinestall. Da habe ich anfangs, noch vor der Firmengründung, während ich hier die Gebäude renoviert habe, mein Bett gehabt.“

Schon zwei, drei Jahre vorher, es müsse wohl 1976 und er gerade aus der Schule raus gewesen sein, erinnert sich André Huth, hängt er dem Gedanken nach, wie es wäre, einen Flügeltürer zu kaufen. „Das war mein Auto, das war er immer, seit ich, da muss ich so in der fünften, sechsten Klasse gewesen sein, das erste Mal so ein Ding gesehen habe. Ich weiß noch genau, wie das war. Beim Autohaus Saturski in der Mainzer Landstraße in Frankfurt, da stand der.“ Er guckt ihn sich unzählige Male an, wird später lesen, was es über den Wagen zu lesen gibt, und wird sich Filme ansehen. „Und“, sagt er, „ich bilde mir ein, einiges über das Auto zu wissen.“ Aber in diesem gerne als „Jahrhundert-Auto“ geadelten Coupé sitzen, geschweige denn es fahren, wird er nie. Bis jetzt.

### Maschinenbau-Meisterleistung

„Ein Traum“, sagt er, als er, zurück in Polling, wieder Worte findet, „ja, ein Traum! Hätte ich jetzt ein Bündel Geld zu Hause liegen, wäre genau dieser mein 300 SL. Wie toll dieses Ding geht, was für eine Maschinenbau-Meisterleistung das ist, immer noch“, entfährt es dem Maschinenbau-Ingenieur. „Es ist faszinierend, und obwohl nun dieser Traum in Erfüllung gegangen ist, den Flügeltürer einmal selbst zu fahren, bleibt das traumhaft: dieses Empfinden, wenn du in dem Auto sitzt, die Geräusche, das Erlebnis. Auf den letzten Metern fühlte es sich so an, als gehörten das Auto und ich schon viel länger zusammen. Es ist unfassbar da drin, unfassbar“, sagt André Huth, der einen Traum hatte. Und ihn nun weiterträumt. ■

**Möchten Sie auch Ihren Traum-Klassiker fahren? Nennen Sie uns das Modell, und wir versuchen, es möglich zu machen!** Bewerbungen bitte mit Name, Anschrift und ein, zwei Sätzen, warum es gerade dieses Automobil sein soll, an: **MKL-Traumwagen2024@motorpresse.de**. Bleiben Sie ein kleines bisschen realistisch, ein 917 steht ausnahmsweise gerade nicht in der Redaktionsgarage. Mitmachen bei dieser Geburtstagsaktion dürfen alle Personen über 18 Jahre im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis, der Rechtsweg ist ausgeschlossen und eine Barauszahlung des Gewinns nicht möglich. Übrigens: Wer bereits im vergangenen Herbst an dieser Aktion teilgenommen hat, dessen Bewerbung bleibt weiterhin in der Lostrommel.



Den Sechszylinder trägt der SL um 45 Grad zur Seite geneigt. Die Zündfolge: 1-5-3-6-2-4. Der Klang: klasse, immer noch klasse

Hilfreiches Detail: Um das Ein- und Aussteigen ein bisschen zu erleichtern, lässt sich das Lenkrad an der Nabe kippen

Welchen nehmen? „Ich müsste“, sagt André Huth, „nicht lange nachdenken. Der, den ich fahren durfte, wäre genau der Richtige“





# Aus dem Fotoalbum

Historische Aufnahmen strahlen eine Faszination aus, der man sich kaum entziehen kann.



## FAMILIENAUTO

„Mein Schwiegervater, sein Bruder und der Großvater meiner Frau machten 1961 einen Ausflug im Käfer. Lange hing dieses Bild an unserem Kühlschrank.“

*Olaf Wiedmann, Lappersdorf*



## VERY BRITISH

„Hier sitze ich 1979 neben meinem Triumph Spitfire im badischen Land. Nicht mein erster Brite, aber der erste als Neuwagen.“

*Thomas Seeger, Rheinfelden*



## FAMILIENFOTO

„Auf diesem Bild von 1958 stehen meine Mutter, mein Bruder und unser Hund Wastl neben dem Ford Zephyr meines Vaters.“

*Helmut Czajka*



## DAS GESCHENK ZUM FÜHRERSCHEIN

„Dieser postgelbe Renault 4 war mein erstes Auto. Hier sitzt meine heutige Frau im Mai 1979 auf der Motorhaube.“

*Gisbert Hochgürtel, Merzenich*



# unserer Leser

Wie gewohnt an dieser Stelle: Fotos von Lesern für Leser.



## DIE WILDEN 70ER-JAHRE

„Dieser Fiat 124 Spider war mein erstes Auto als 18-Jähriger. Heute sammeln meine Frau und ich Retro-Gegenstände.“

*Toni Gräff, Hackenheim*



## MOTORWECHSEL BEIM KÄFER 1984

„Der Boxermotor von VW ist simpel aufgebaut. Nach vier Schrauben und 25 Minuten hatten wir den Motor getauscht.“

*Michael Kastner, Oerlinghausen*



## MIT DEM AUTO DES NACHBARN

„1954 machten wir mit dem Sohn der Nachbarn und deren Opel Kadett von 1938 einen Ausflug nach Rothenburg ob der Tauber.“

*Fritz Dollmann, Blaufelden*



## ANHALTEN AUF DER AUTOBAHN

„In den 50ern konnte man noch auf der Autobahn Fotos machen. Hier sitzen mein Bruder, der Vater und ich im Mercedes Ponton.“

*Herbert Hengstenberg*



## BEDÜRFTIGEN HELFEN

„Im sehr heißen Sommer 1976 haben wir vom Wehrdienst mit unseren Faun-L-908/54-VA-Zehntonnern Heu und Stroh für bedürftige Bauern transportiert.“

*Karl-Wolfgang Wehner, Stuttgart*



## ERSTER URLAUB IM ALFA

„Das Foto entstand 1973 bei meinem ersten Urlaub mit dem neu gekauften Alfasud 1.2 mit 63 PS in Ungarn.“

*Günther Grum*



## EIN GROSSER AUGENBLICK

„Das Foto zeigt mich 1982 im Porsche-Werk. Da habe ich gerade meinen 911 SC Targa in Pacificblue übernommen.“

*Peter Proff, Saarbrücken*

## Schicken Sie uns Ihre Lieblingsfotos!

Im Fotoalbum, im Dia-Magazin oder in einer alten Zigarrenkiste – bestimmt gibt es auch bei Ihnen einige alte Aufnahmen mit Auto- oder Motorradbezug, die für diese Doppelseite geeignet wären, vielleicht mit einer kleinen Geschichte dazu. Am einfachsten ist es, wenn Sie die Fotos einscannen (mindestens 300 dpi) und per E-Mail (für ein Belegexemplar die Postadresse nicht vergessen) einsenden an:

[hjgoetzl@motorpresse.de](mailto:hjgoetzl@motorpresse.de)

Sie können natürlich auch originale Abzüge einsenden, die wir garantiert pfleglich behandeln und zurücksenden (Ehrenwort). Die Adresse lautet: Redaktion Motor Klassik, Stichwort Leserfotos, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart.

Weil wir recht viele Fotos erhalten, bitten wir die Einsender um ein wenig Geduld – im Laufe der Zeit kommt jeder dran, versprochen.

Foto: iStock



Mehr noch als die Limousinen der zweiten XJ-Serie glänzt das nur von 1975 bis 1977 gebaute Coupé mit einer grazil-eleganten Linie. Doch gibt gerade die schöne Karosserie zuweilen Grund zur Sorge

# Jaguar XJ-C



## Spa-Classic



■ So schön trocken war die Strecke in den Ardenen während der diesjährigen Spa-Classic-Rennen nicht immer. Die schnellen Alfa von Furiani Racing brachte das jedoch nicht aus dem Tritt

## Restauriert: VW Karmann-Ghia



■ Die Karosserie des VW Karmann-Ghia gilt als besonders rostanfällig. Diese Tatsache erschwerte auch die Restaurierung dieses 1966 gebauten Cabrios, das einst in den USA lief. Um es wiederzubeleben, war viel neues Blech nötig

*Bleiben oder wechseln?  
Die aktuellen  
Tarife der  
Oldtimerversicherungen  
im Überblick*



## Service-Kosten Lotus Omega

■ Der einstige Porsche-Schreck ist äußerst selten und inzwischen sehr begehrt und teuer. Wie schlägt sich der 377 PS starke Bolide bei den Servicekosten?

■ Ausgabe 11/2024 erscheint am 2. Oktober

■ Motor Klassik Digital schon ab dem 1. Oktober







# Das Leben ist zu kurz für langweilige Autos

Oldtimer genießen bei mir den wohlverdienten Ruhestand als Zeitmaschinen für besondere Gelegenheiten. Im Alltag seelenlose Neuwagen zu fahren, ist jedoch keine Option. Ein Plädoyer für die preiswerte Zwischenlösung.

TEXT Martin Puthz // ILLUSTRATION F. Moltenbrey // FOTOS Lena Willgalis, privat

**F**ür den Alltag sind mir Oldtimer zu schade. Mein 40 Jahre alter Jaguar XJ kommt nur an Sonn- und Feiertagen raus, auch den 123er-Mercedes hebe ich mir für besondere Gelegenheiten auf. Selbst den Saab 900 habe ich vom Daily Driver mittlerweile zum Schönwetterauto teilverrentet.

Aber neue Autos fahren? Never. Bei unserer Familienkutsche, einem Dacia Lodgy, Baujahr 2020, mache ich nur deshalb eine Ausnahme, weil sie mit ihrem sympathisch gestrigen Fahrgefühl und der Abwesenheit übereifriger Heinzelmännchen auch schon etwas aus der Zeit gefallen ist.

Über die Frequenz, mit der die komplexen Hightech-Boliden und teuer gekauften



Premium-Autos meiner Bekannten zu Updates und Reparaturen in die Werkstatt müssen, kann ich nur den Kopf schütteln. Und richtig grantig werd ich, wenn ich sehe, was selbst Marken, die großspurige Qualitätsversprechen abgeben, ihren Kunden heutzutage zumuten.

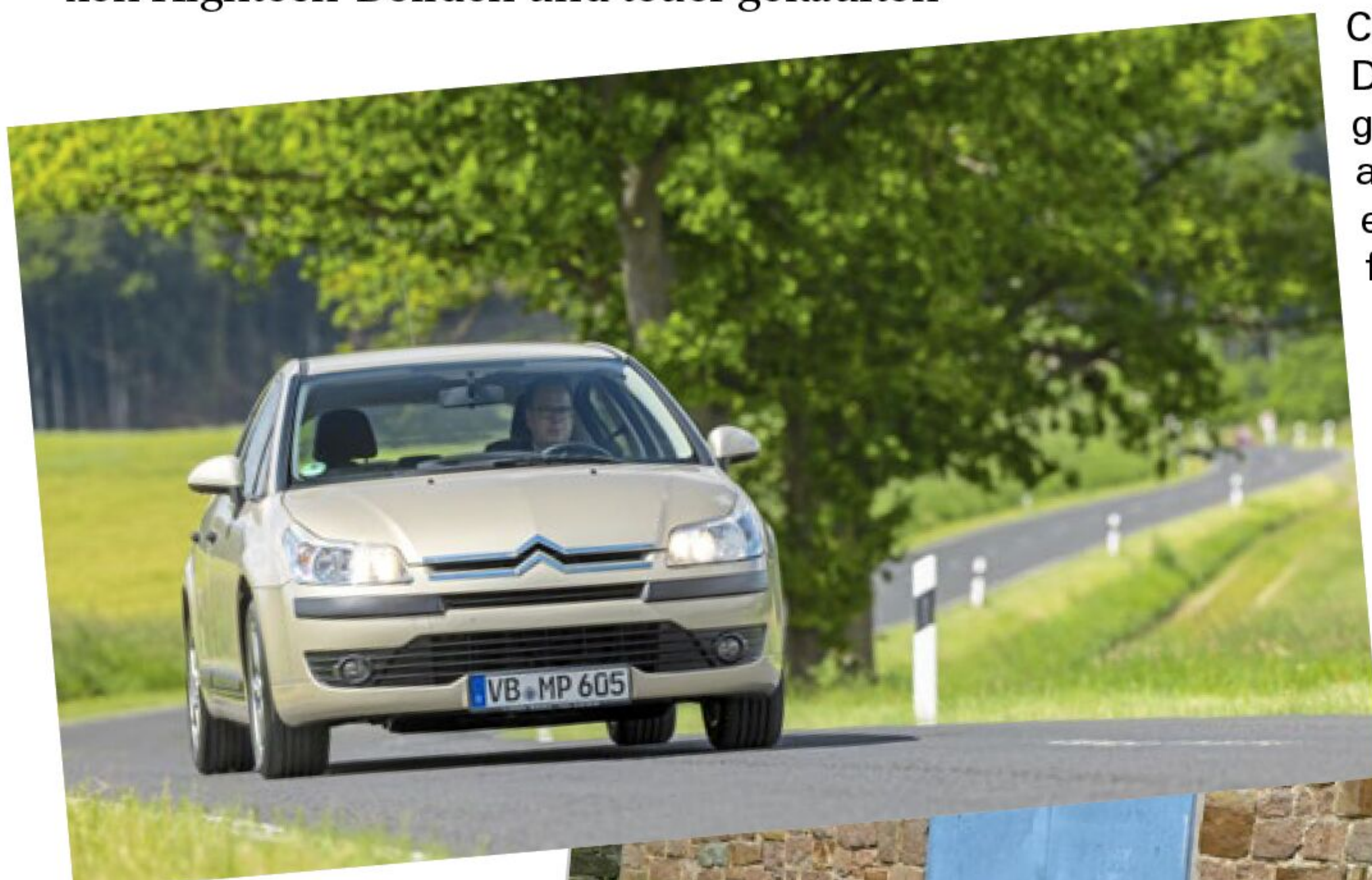
Tresorartiges Türschließgeräusch? Ja, bei meinem 200 D von 1982. Bei der fast noch neuen A-Klasse eines Nachbarn hört man in den Radhäusern stattdessen die schlampig festgemachten Innenschalen aus Joghurtbecherplastik flattern. Eine neue Hinterachse brauchte sie auch schon. Wer sich das gefallen lässt und dafür auch noch Zigtausende Euro zahlt: selbst schuld.

Neue Autos sind für mich so seelenlos wie ein Mobiltelefon, wobei es fast egal ist, ob unter der Haube ein Elektromotor oder ein Verbrenner steckt. Man mag mich einen Fortschrittsverweigerer schelten, aber ich bin halt mit der Leidenschaft für Autos groß geworden, und die möchte ich mir, so lang es irgend geht, erhalten. Bei den meisten Neuwagen ist sie, von wenigen Ausnahmen abgesehen, im ersten 2000er-Jahrzehnt auf der Strecke geblieben.

## Kalkulierbares Risiko

Die Gebrauchten von damals sind ein Risiko, na klar. Aber man muss ja nicht den ersten Schlechtesten kaufen, sondern kann auch den zweiten oder dritten Besten nehmen, aus gutem Haus, mit transparenter Vorgeschichte. Teuer muss auch das nicht sein.

Mein 1500 Euro billiger C4 aus rost- und beulenfreiem Lady-Vorbesitz und ich sind mittlerweile ziemlich beste Freunde. (Was ich nie gedacht hätte: Bei gutem Pflegezustand wird man an der Tanke mittlerweile selbst auf solche Autos angesprochen!) Und mein Jaguar XJ von 2002, der letzte klassische mit flacher Karosserie und ohne technische Krisenherde wie Luftfederung, begleitet mich seit nunmehr 13 Jahren störungsfrei. Neue ABS-Sensoren gab es mal und kürzlich frische Bremsen. Ansonsten: außer Spesen nichts gewesen. Ach ja: Ein Achtel seines einstigen Neupreises hat der Jag mich gekostet. Noch Fragen? ■



Charmanter Daily Driver: taschentuchgepflegter 17 Jahre alter Citroën C4 aus erster Damenhand für 1500 Euro



Läuft seit 13 Jahren zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk: Jaguar XJ8 Long Wheelbase von 2002



Eine Aktion von

MC/VE karl MOUNTAIN BIKE

auto motor sport

**AUTO**  
STRASSENVERKEHR

MOTORRAD CARAVANING *pro mobil*

ROADBIKE eurotransport.de FERNFAHRER

firmenauto Mobilität & Management BikeX trans aktuell

# PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND  
UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.



Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

**AL-KO**  
QUALITY FOR LIFE

DAIMLER TRUCK



**HUK-COBURG**  
Aus Tradition günstig

**KUNGS**  
MADE IN FINLAND

**LIQUI  
MOLY**

**SONAX**  
MADE IN GERMANY



**VREDESTEIN**  
TYRES

**ZF GROUP**





# DRIVE. LIVE. LOVE.

## BMW Classic

**Dein BMW Klassiker ist mehr als nur ein Fahrzeug – er ist Teil deiner Identität.**

Als BMW Classic verstehen wir das. Darum bieten wir dir hochwertige Originalteile und ein internationales Netzwerk von BMW Classic Partnern in ganz Europa. Konzentriere du dich auf das, was du liebst – DRIVE. LIVE. LOVE.

**[bmwgroup-classic.com](http://bmwgroup-classic.com)**

