

AutoClassic

FAHREN • SCHRAUBEN • TRÄUMEN www.autoclassic.de

Sep. | Okt.

5 | 2010

EUR 4,20

Österreich: EUR 4,85
 Belgien: EUR 4,95
 Luxemburg: EUR 4,95
 Griechenland: EUR 6,25
 Spanien: EUR 5,60
 Finnland: EUR 6,50
 Italien: EUR 5,40
 Schweiz: SFr 8,20

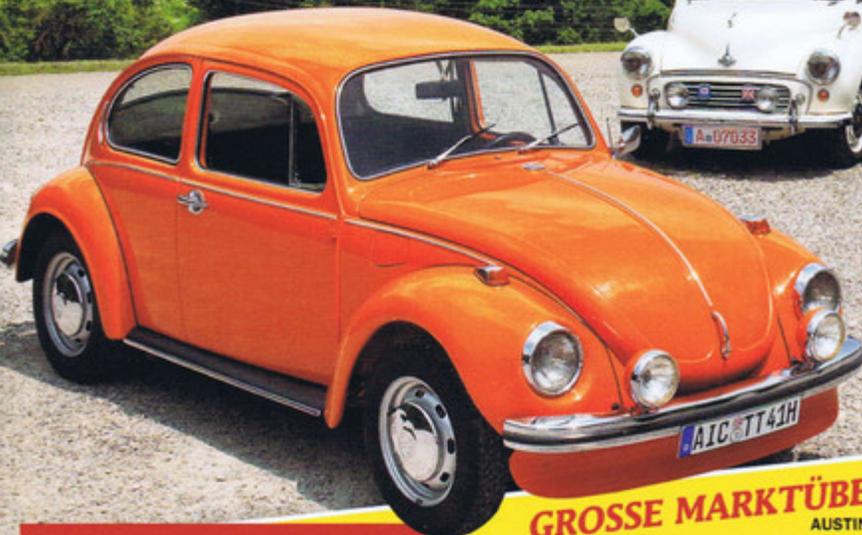
Ein Magazin von
 GeraMond

ZU MODERN
 FÜR SEINE ZEIT
NSU RO 80

Europas beste Volks-Wagen



VW Käfer



Morris Minor

Citroën 2CV

Trabant 601



**Kultklassiker für den
 kleinen Geldbeutel**

GROSSE MARKTÜBERSICHT: Alle Volks-Wagen Europas

Knowhow satt!

- **Trommelbremsen**
 Pflege und Reparatur
- **Werkzeugkunde**
 Der richtige Schlüssel
- **Service Versicherung**
 So entsteht ein Kurzgutachten



AUSTIN MINI



AUSTIN A30-A35



FORD TAUNUS



OPEL KADETT



RENAULT 4



TRIUMPH
 HERALD



FIAT 1100



RENAULT
 DAUPHINE

WARTBURG 313
 SPORT



Traumwagen fürs Leben



FIAT 1100, BAUJAHR 1962

**Kleine Limousine
 zum Verlieben**



„Der Knudsen“

**KAUFBERATUNG
 Ford Taunus TC**

ISETTA



Botschafter einer Ära



EUROPAS BESTE „VOLKS-WAGEN“

Kultklassiker für den kleinen Geldbeutel



Jede Nation hat ihren „Volks-Wagen“, der typisch scheint und den jeder kennt. Wir haben „Volks-Wagen“ aus vier Ländern versammelt, um zu erfahren, wie viel Spaß man auch heute noch mit diesen erschwinglichen Klassikern haben kann.

14

Service & Ratgeber

Begehrte Alltagsschätzchen

Marktübersicht AUTO CLASSIC stellt die zehn besten bezahlbaren „Brot-und-Butter“-Klassiker vor **24**

Trommelbremsen

Workshop AUTO CLASSIC zeigt, worauf Sie bei Trommelbremsen achten müssen und wie Sie Fehler erkennen **82**

Elektrikprobleme im Griff

Ratgeber Wir zeigen, was Sie selber tun können, wenn der „Kupferwurm“ zuschlägt **86**

Kurzgutachten erstellen

Service Wenn die Versicherung ein Wertgutachten verlangt, ist das Olditax-Kurzgutachten eine preiswerte Lösung. AUTO CLASSIC zeigt, wie es abläuft und was es bringt **92**

Maul-, Ring- und Gabelschlüssel

Werkzeugkunde AUTO CLASSIC zeigt, welche Werkzeuge zur Grundausstattung einer Werkstatt gehören **96**

Mit AUTO CLASSIC on tour

Events Rückblick Klassikwelt, ClassicSprint, Südtirol Classic, Eventtips für September und Oktober **108**

Rubriken

Editorial	3
News	6
Kolumne	6
Oldtimer Recht	8
Klassikertipps/Rückblick	9
Medien/Gewinnspiel	10
Leserbriefe	11
Pinnwand	12
Kleinanzeigen	51
Termine	58
DEUVET-Info	112
Vorschau	114
Impressum	114



53 Jahre im Erstbesitz

WARTBURG 313/1 34

Fahrzeuge in dieser Ausgabe

Austin A30/A35	S. 22	NSU Neckar	S. 22
Austin Mini	S. 22	NSU Ro 80	S. 26
Audi 100	S. 28	Opel Kadett A/B	S. 23
BMW Isetta	S. 38	Panhard 24	S. 48
Chevrolet Corvette C1	S. 90	Renault 4	S. 23
Citroën 2CV6	S. 14	Renault Dauphine	S. 23
Citroën ID/DS	S. 28	Rollfix Rekord	S. 74
Fiat 1100-103	S. 44	Rover P6	S. 28
Ford Taunus P1	S. 22	Volvo 262 Coupé	S. 23
Ford Taunus P4/P6	S. 22	Triumph Herald	S. 23
Ford Taunus TC Knudsen	S. 98	VW Käfer 1302	S. 14
Morris Minor	S. 14	Wartburg 313/1 Sport	S. 34



JEDE NATION HAT IHREN „VOLKS-WAGEN“

EUROPAS BESTE *Volks-Wagen*

Nachkriegszeit: Zeit des Aufbaus, die gigantischen Folgen des Kriegs müssen nicht nur wirtschaftlich verkraftet werden. Und doch empfinden viele die 50er-Jahre rückblickend als schöne Zeit. Man rückte näher zusammen, baute gemeinsam auf. Materieller Wohlstand war rar, aber es ging voran, Schritt für Schritt. Auch bei den Fahrzeugen. Erst das alte Fahrrad, dann eins mit Hilfsmotor, dann ein Motorrad. Die Motorradindustrie kam schnell auf die Füße und schuf Legenden wie NSU Max, Horex

Regina oder BMW R50. Der nächste Schritt? Ein Auto, der Traum Tausender Familien. Es musste ja nichts Großartiges sein, Hauptsache, es fuhr und man hatte ein Dach über dem Kopf. So entstanden jene Autos, über die wir heute reden wollen und denen immer noch die besondere Aura jener Zeit anhaftet, in der es stetig bergauf zu gehen schien und alle mit Optimismus in die Zukunft schauten.

In Deutschland hatte man den Wagen, den Porsche in den 30er-Jahren als „KdF-Wagen“ entwickelt hatte und der damals die Volksmotorisierung einleiten sollte,

aus der dann bekanntermaßen nichts mehr wurde. Auch andere Länder hatten „Volks-Wagen“, auch wenn sie anders hießen. In England beispielsweise Morris Minor, in Frankreich Citroën 2CV, und in der DDR entstand etwas später der zwar nur mit langem Warten erhältliche, aber dafür umso begehrtere Trabant. Es gab auch noch ein paar andere, die man der Kategorie „Volks-Wagen“ zuordnen könnte, aber die vier waren die Prototypen, die Bestseller, die Ikonen jener im verklärten Rückblick so schönen Zeit. Deshalb wollten wir erleben, wie man denn



Es gibt Autos, die im kollektiven Bewusstsein verankert zu sein scheinen. Sie wurden über Jahrzehnte gebaut, jedes ist typisch für seine Nation, jeder kennt sie, fast jeder hat eines dieser Autos gefahren. Wir haben vier dieser „Volks-Wagen“ versammelt und erfahren, wie viel Spaß man mit diesen auch heute noch erschwinglichen Klassikern haben kann.

damals so gefahren ist, als kleiner Mann. Die dazugehörige „kleine Frau“ saß damals meist auf dem Beifahrersitz und versorgte die Familie mit Wurstbrot und Zitronentee aus der Thermosflasche.

Morris Minor 1000

Beginnen wir mit der auf deutschen Straßen exotischsten Erscheinung, dem Morris Minor. Wenn man ein Beispiel für ein typisch britisches Auto sucht, hier ist es, englischer geht es nicht. Es ist vollkommen unmöglich, dass dieses Auto aus irgendeinem anderen Land der Erde

kommt, und nicht nur deshalb, weil es das Lenkrad rechts hat (Natürlich gab es den Minor auch linksgelenkt!). Sogar bei den Engländern gilt der liebevoll „Mogge“ genannte Kleinwagen als Symbol für „englishness“. Warum heißt er „Minor“, was ja so viel bedeutet wie kleiner Bruder? Weil es auch die größeren Brüder gab, den Morris Oxford zum Beispiel, der ganz ähnlich aussah, nur eben größer. 1948 kam er auf die Welt, der neue Morris Minor. Der „neue“ deshalb, weil es schon seit 1923 einen Morris Minor gab, das ist aber eine andere Geschichte und

ein anderes Fahrzeug. Unserer wurde von Alec Issigonis entworfen, jenem begnadeten Designer, der später für den Mini von der Queen zum Ritter geschlagen wurde. Man will es fast nicht glauben, dass der kleine, konservative Barockengel Minor und der fortschrittliche Mini, eines der wichtigsten Symbole für die Neuzeit des Automobils, vom selben Designer stammen. Ist aber so. 1948 schielte man gerne ins Autoparadies USA. Deshalb finden sich Formelemente der 40er-Jahre-Straßenkreuzer auch im Minor wieder. Zum Beispiel die kuppel-



Barocke Formen mit viel Platz im Innenraum machen den Minor absolut familientauglich.



Gut behütet: Frontscheinwerfer mit Schutz.



Zeitgemäß: Die Winker funktionieren.



Zubehör: große Schute gegen die Sonne.

förmige Motorhaube, die nach großvolumiger Maschine aussehen sollte. Dann die abgesetzten Kotflügel, wie man sie auch bei den Nachkriegsmodellen von Opel sehen konnte. Natürlich vier Türen und ein schwungvoll abschließendes Heck. Ein Straßenkreuzer im Miniaturformat. Und erstaunlicherweise passen fast genauso viele Passagiere hinein wie in die großen Brüder von der anderen Atlantikseite. Und zwar gar nicht mal so schlecht. Der Minor wurde von 1948 bis 1971 in mehreren Varianten als zwei- und viertürige Limousine, Cabriolimousine, viersitziges Cabrio sowie als Kombi und Pick-Up angeboten. Neben den Cabrios genießt vor allem der „Traveller“ genannte Kombi mit seinem Holzaufbau Kultstatus. Insgesamt wurden über 1,5

Millionen Minor gebaut. Der 1958er Morris Minor von Rudi Holland hat bereits den Einlitermotor, aber immer noch funktionierende Winker in den Türholmen. Die erwiesen sich auch gleich als

RUDI HOLLAND
Ich fahre Morris Minor ...

... aus purem Zufall: Ein Engländer war mit seinem Morris Mitte der 80er-Jahre in Zusmarshausen liegen geblieben. Ich sah ihn im Hof einer Tankstelle, und es war Liebe auf den ersten Blick. Für den Engländer wäre die Überführung mit Reparatur zu teuer gekommen. Ich habe irgendwas um die 400 DM bezahlt und dann circa sieben Jahre lang restauriert. Das schweißt zusammen.“



nützlich, weil die nachgerüsteten Blinker den Dienst verweigerten.

„Weil es immer so heiß wird im Motorraum“, lautet Rudis Diagnose. Wo immer wir stehen bleiben, öffnet er die Motorhaube, um dem kleinen Vierzylinder liebevoll Kühlung zu spenden. Bei der Gelegenheit fällt uns auf, dass da zwei große blaue Bosch Zündspulen zu sehen sind. Ja, auch die würden zu heiß, und dann müsse man sie wechseln, erklärt Rudi. Wir runzeln innerlich die Stirn und denken uns unseren Teil, bis der gute Minor nach einer Fotopause wirklich nicht mehr anspringt. Flugs werden die Kabel von der einen zur anderen Zündspule gewechselt, und schon geht's weiter. Wir bleiben zurück und überlegen, ob



Zugvögel: Der Morris Minor von Rudi Holland muss im Urlaub einen Wohnwagen ziehen.

unser autoelektrisches Weltbild eventuell einer Revision bedarf.

Im Hinterherschauen fällt uns die an dem kleinen Auto ziemlich massiv wirkende Anhängerkupplung auf. Ja, erklärt Rudi, er habe einen Wohnwagen für seinen tadellos lackierten Morris. Deshalb müsse unbedingt eine Drehstromlichtmaschine aus dem Mini nachgerüstet

DER MORRIS MINOR ...

... ist der Alltagsklassiker für Freunde der britischen Lebensart.



Sie nehmen es ihrem Auto nicht übel, wenn es mal muckt und zickt. Im Gegenteil, tut es das nicht, halten sie das für mangelnden Charakter. Denn schließlich ist so ein Auto ja auch nur ein Mensch, isn't it? Um so einen Kumpel zu bekommen, muss man den deutschen Minor-Club bemühen oder sich am besten gleich im United Kingdom umschaun. 2.500 Pfund (ca. 4.000 Euro) sollte man in der Tasche haben für eine Minor-Limousine im Zustand Drei.

werden, denn mit beleuchtetem Wohnwagen gehe das Bordnetz in die Knie. Um das Gespann zum Stehen zu bringen, bekam das weiße Zugfahrzeug bereits Scheibenbremsen vom Mini. Hinten sollen demnächst die alten Kolbenstoßdämpfer durch modernere Teleskopstoßdämpfer ersetzt werden. Überhaupt ist Rudis Morris Minor nicht einfach ein Auto, es ist ein Projekt im Sinne von Hornbach: Es gibt immer was zu tun. Und es ist nicht das einzige Projekt des quirligen Rudi Holland, schließlich ist er auch noch ehemaliger bayerischer Meister im Rock'n'-Roll-Tanz mit eigener Tanzschule, und außerdem muss er gerade für den Bootsführerschein büffeln, den er für sein „Amphicar“ braucht, das er gerade von Grund auf restauriert.

VW Käfer 1302

Der zweitälteste unter den Vergleichsteilnehmern ist der echte Volkswagen vom Baujahr 1972, wie dem Original-D-Schild zu entnehmen ist. Für Hubert und Thomas Golling ist der Käfer in Leuchtorange eigentlich noch gar kein Oldtimer. Schließlich wird er mindestens im Sommer täglich eingesetzt und erweist sich als zuverlässiges Alltagsfahrzeug. Gekauft wurde er im Jahre 2000 keineswegs als Winterfahrzeug. Schon immer

CLUBS UND WEBLINKS

Citroën 2CV

CCRR – Citroën Club Rhein Ruhr e. V. – Dachverband deutscher 2CV-Freunde

Zusammenschluss von etwa 40 Citroën-Clubs
46514 Schermbeck-Damm, Tel.: (02853) 285
330 88, E-Mail: mail@ccrr-ev.de, www.ccrr.de

2CV Garage – Infos, News und Forum für Enten-Treiber

58515 Lüdenscheid, E-Mail:
edition@garage2cv.de, www.garage2cv.de

Morris Minor

Deutscher Morris Minor Freunde Deutschland
Dillenburg, Tel.: (0172) 281 81 89, E-Mail: eck-
hard.bloecher@morrisminor.de

www.morris-minor.de

Morris Minor Owners Club

P.O. Box 1098, Derby, DE23 8ZX, UK
www.mmoc.org.uk

Swiss Morris Minorclub

Martin Stauffer, CH-3360 Herzogenbuchsee,
Tel.: +41 (0)62 961 22 44, E-Mail:

info@schreinerestauffer.ch
www.morrisminor.ch

myminor.de – private Site eines Minorfans

Trabant

Einen Überblick über alle deutschen Trabi-Clubs gibt es unter
www.oldtimer.net/oldtimerclubs/trabant/
clubs.html.

www.Trabant-Forum.de – das wohl umfangreichste Trabi-Forum im Internet

www.trabant-universal.de – umfangreiche Website mit Infos und Downloads für Trabi-Freunde.

VW Käfer

Die Zahl der Käferclubs ist zu groß, um hier aufgeführt zu werden. Eine umfangreiche Linkliste zu Käfer-Clubs gibt es unter anderem bei
www.bugnet.de.

www.bugnet.de – Käfertreffpunkt im Internet. hier gibt es Infos, Forum, Kleinanzeigen, Händler, Linklisten (Clubs, Händler, Treffen)

www.vwkaefer.org – Private Website über den Käfer, unter anderem mit Datenblättern und einem Bastelbogen VW Käfer 1200 zum Download.

galt der Käfer mit seiner motorbelasteten Hinterachse und seinem auch bei Kälte zuverlässig anspringenden, luftgekühlten Boxer als gutes Winterauto, anschaulich dokumentiert in einem berühmten Käfer-Werbepspot aus den 60er-Jahren, in dem gezeigt wird, mit welchem Fahrzeug der Schneepflugfahrer zu seinem Schneepflug kommt.

Über den Käfer zu schreiben ist wie Eulen nach Athen zu tragen. Anders als die primär in ihren Heimatländern populären Minor, Ente und Trabi war der Käfer



Sportschau: Zusatzscheinwerfer, Kotflügelverbreiterungen und der Spoiler sind Zubehör.

VERGLEICH – TECHNISCHE DATEN

Hersteller/Land	Citroën, Frankreich	Morris/England	Trabant/DDR
Typ	2 CV	Morris Minor	Trabant P50-601
Karosserie	4-türige Limousine mit Rolldach	Lim., Kombi, Pickup, Cabrio, CabrioLim.	2-türige Limousine, Universal (Kombi)
Motor	2-Zyl.-Boxer	4-Zyl.-Reihe	2-Zyl.-Reihe
Motorprinzip	4-Takt, luftgekühlt	4-Takt, ohv (ab 1952), wassergekühlt	2-Takt, wassergekühlt
Hubraum (ccm)	375-602 (602)	803-1.098	499-595
Leistung (kW/PS) bei U/min	6,6/9-21,3/29 (21,3/29) 3.500-6.750	21/27,5-35/48 4.750-5.100	13,2/18-19,1/26 3.750-4.000
Getriebe	4-Gang-Revolverschaltung	4-Gang, Mittelschaltung	4-Gang, Krückstockschaltung (P50: unsynchronisiert)
Antrieb	Frontantrieb	Heckantrieb	Frontantrieb
Fahrwerk vorne	Längsschwingarme, geschoben*	Torsionsfedern, Querlenker, Hebedämpfer	Querblattfeder, Querlenker, Teleskopdämpfer
Fahrwerk hinten	Längsschwinge, gezogen*	Blattfedern, Hebedämpfer	Querblattfeder, Dreieckslenker, Teleskopdämpfer
Radstand (mm)	2.400	2.184	2.020
Spurweite vorn/hinten (mm)	1.260/1.260	1.346	1.211/1.255
Felgen	4J x 15	k. A.	k. A.
Reifen	125 x 15	5.0 x 14	5.20 x 13
Bremsen vorne/hinten	Trommeln/Trommeln (Scheiben vorne ab 1981)	Trommel/Trommel	Trommel/Trommel
0-100 km/h (Sek.)	k. A.	k. A.	k. A.
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	70-113	100-125	100
L X B X H (mm)	3.780 x 1.480 x 1.600	3.759 x 1.549 x 1.520	3.555 x 1.510 x 1.437 (Universal: Länge 3.560)
Leergewicht (kg)	560-650	750-800	615 (Universal 650)
zul. Gesamtgewicht (kg)	930	k. A.	950 (Universal 1.050)
Tankinhalt	25	29	24-26
Verbrauch (l/100 km)	5-7	6-8	6-8
Bauzeit	1949-1990	1948-1971	1957-1991
Stückzahl	5 Mio.	1,5 Mio.	3 Mio.
Neupreis (DM)	3.890 (1967)		7.450 (P50)-12.000 (Ostmark)

*) Beim 2CV sind jeweils die vordere und hintere Schwinge mit einer Schraubenfeder gekoppelt



Rundstück: In den 30er-Jahren galt die Käferform als windschlüpfrig und zukunftsweisend.



Die gelochten Kurbeln sind nicht original.



Sportplatz: Das griffige Lederlenkrad war in den 70er-Jahren ein begehrtes Zubehör.



Unkaputtbar: Wenig Leistung aus viel Hubraum sorgte für hohe Zuverlässigkeit.

DER VW KÄFER ...

... ist der richtige Klassiker für Leute, denen solider Maschinenbau ein Gefühl von Sicherheit gibt.



44 PS aus üppig Hubraum, die einen vorwärts schieben mit einem Geräusch, das nicht durch Sounddesign aufgehübscht werden muss. Es scheint zu rufen: Ich arbeite für dich, komme, was da wolle. Es geht kein Bierkasten in den Kofferraum? Was soll's, es gibt schließlich auch Sixpacks. Wenn es nicht gerade einen Brezel-Käfer sein muss, dann beginnt der Spaß für einen soliden 60er- bis 70er-Jahre-Käfer bei etwa 4.000 Euro, sichere Ersatzteilversorgung inklusive.

Volkswagen/Deutschland

VW Käfer
2-türige Limousine, Cabrio
4-Zyl.-Boxer
4-Takt, ohv, luftgekühlt, Heckmotor
1.131–1.584
18/24,5–36,7/50
3.300–4.100
4-Gang, Mittelschaltung
(optional Halbautomatik)
Heckantrieb

Kurbellenkeroben oben und unten
(Querlenker ab 1970)
Pendelachse, Längslenker (Doppelge-
lenk-Schräglener ab 1970)
2.400 (2.420 ab 1970)

3,00 x 16–4,5J x 15
4,50 x 16–115 SR 15
Trommel/Trommel (Scheiben vorne
bei 1300S/1302/03 S/LS)

38–20
105–135

4.070 x 1.540 x 1.500

720–890
1.110–1.290

40–41,5
7,5–12

1945–1975 (deutsche Produktion)
über 21 Mio.
3.790 (1200 Standard, 1954)–6.890
(1303, 1975)

weltweit der „Volks-Wagen“, in Amerika ebenso wie in Europa. Er begründete nach dem Weltkrieg 1945 als „Typ 51“ den Neuanfang und wurde ab 1946 mit dem VW „Export“ zum Symbol des Wirtschaftswunders und deutscher Qualität. In Deutschland endete die Produktion 1978, in Mexiko, Südafrika und Brasilien wurden noch bis 2003 Käfer gebaut. Insgesamt entstanden weltweit über 21 Millionen „Krabbeltiere“.

Zurück zum Golling-Käfer: Der sah mit seinen auch heute noch montierten, zeitgenössisch durchaus korrekten Cibie-Zusatzscheinwerfern zwar sportlich aus, aber er fuhr nicht, was sich günstig auf den Preis auswirkte. Der Vorbesitzer hatte versucht, aus seinem Käfer eine Rennsemmel zu machen, was an den etwas hilflos auf Verbreiterung gedengelten hinteren Kotflügeln noch zu erkennen ist. Endgültig gescheitert ist dann wohl der Versuch, jede Zylinderreihe mit einem Vergaser auszurüsten.

Vater und Sohn Golling bauten den Käfer zurück in den Originalzustand mit 44 PS, und seither läuft und läuft und läuft er. Innen erinnert nur das schicke Sportlenkrad an den missglückten Ausflug in die Tuningszene.

Wer die 60er- und 70er-Jahre miterlebt hat, fühlt sich auf dem Fahrersitz sofort heimisch. Das vertraute Motorengeräusch lässt Studentenzeit wieder auferstehen,



THOMAS GOLLING

Ich fahre VW Käfer, weil ...

...nein, ich muss das anders sagen: Ich fahre diesen Käfer, weil er ein Familienmitglied ist, das zufällig in der Garage wohnt. Er hat einen eigenen Charakter. Ich weiß, das klingt für manche Leute vielleicht bedenklich, aber ich glaube, ich könnte niemals zu einem neuen Auto eine solche emotionale Beziehung aufbauen.“



Servicefreundlich: schraubbare Kotflügel.



Raumfahrzeug: Platz für zwei Bauern und zwei Stück Vieh oder zwei Sack Kartoffeln!



Maschinenraum: Der Zweizylinder-Boxer schnattert vernehmlich vor sich hin.



Minimalismus: Mehr braucht man nicht, um kommod und entspannt zu reisen!



Luftikus: Ist das Dach zurückgerollt, genießt man die Natur fast wie im Cabrio.



Fensterheber: Keine Elektrik kann auch nicht kaputtgehen. Klappfenster vorne.

hatte. Das gute Stück endete später als Totalschaden, aber der Entenvirus war gesetzt. Die neue Ente ist ein 2CV6 mit 600er Motor, 25 PS und Schweinwerfern mit gelben Birnen. Die sind in Deutschland eigentlich nicht zulässig, aber in Frankreich, wären also nach europäischem Recht doch erlaubt, aber niemand weiß es ganz genau. Wir finden sie passend, denn sie runden das Bild vom französischen Baguette-Transporter ebenso ab wie die Gauloises, die ihr Fahrer raucht. Und dann ist Thomas Herrmann auch noch Student und bestätigt so das außerhalb Frankreichs herrschende Image der Ente als Studentenkutsche.

Verglichen mit dem Käfer scheint die so viel jüngere Ente aus einer anderen Welt zu stammen, so ungewohnt ist ihr Anblick im Straßenbild zwischenzeitlich geworden. Dabei wird leicht vergessen, dass der 1948 erstmals auf dem Pariser Salon präsentierte Deuxchevaux (= zwei Pferde) bei aller Einfachheit ein technisch bemerkenswertes Fahrzeug war. Das geniale Fahrwerk mit ellenlangen Federwegen und geringen ungefederten Massen trug die Insassen wie in einer Sänfte über die größtenteils katastrophalen französischen Straßen. Die Ente galt als unumwerfbar, jedoch war sie für Pas-

MARKTWERTE (IN EURO)

Die Volks-Wagen der 50er- bis 80er-Jahre haben auch heute noch volkstümliche Preise

Marke	Modell	Baujahr	Note 2	Note 3	Note 4
Citroën	AZ-A/2CV4-6	1963-70/70-90	6.200/5.000	4.000/3.200	1.800/1.500
Morris*	MM/Ser. II/Minor 1000	1948-53/52-56/56-71	6.200-6.700	3.600-4.000	2000,0
Trabant**	P50-P60/601	1957-64/64-90	3.000/2.400	1.700/1.500	900/800
Volkswagen	VW 1300	1970-73***	5.100	3.400	1.600

* Preis für Limousine, Cabrios und Kombis sind bis zu 100 % teurer. ** Der Universal (Kombi) ist 10 % teurer als die Limousine.

*** Aufgrund der Modellvielfalt und langen Bauzeit nennen wir hier als Beispiel die Preise des 1300L von 1970-73. Frühere Baujahre und Cabrios sind teurer.

Quelle: EurotaxSchwacke/Interclassic; www.eurotaxschwacke.de

Bitte bedenken Sie, dass die genannten Preise gerade bei Fahrzeugen im Zustand 1 und 2 auch deutlich nach oben abweichen können.



Flugente: Auf Landstraßen ist die Ente in ihrem Element und macht riesigen Spaß.

sagiere, die zu Seekrankheit neigen, nur bedingt auf Langstrecken zu empfehlen. Ähnlich wie der Käfer wurde die Ente fast ewig gebaut, nämlich von 1949 bis 1990. Nach der Präsentation am 7. Oktober 1949 auf dem Pariser Autosalon spottete die satirische Wochenzeitung „Le Canard Enchaîné“: „Eine Konservendose, Modell freies Campen für vier Sardinen“. Zum Erfolg wurde der 2CV dennoch; bis zum Produktionsende im Juli 1990 wurden über 3,8 Millionen Limousinen sowie 1,2 Millionen Kastenentent produziert.

Trabant 601 „Universal“

Nummer vier im Vergleichsreigen ist der Trabant. Er ist noch einige Jährchen vom H-Kennzeichen entfernt, aber – Familie Necker möge uns verzeihen – er sieht trotzdem am ältesten aus. Das liegt an der schwarzen Ersatz-Motorhaube, am leicht mattierten grünen Lack, mit dem

vermutlich auch Drehbänke „made in GDR“ eingefärbt wurden und an den massiven Nutzfahrzeug-Radnaben, deren Rostansätze mit reichlich Silberbronze kaschiert waren. Mit Baujahr 1990 ist der grüne Trabi, Modell „601 universal“, ja schon ein Nachwende-Auto, eines der letzten, die noch mit dem Zweizylinder-Zweitakt-Motor ausgerüstet wurden. Danach gab es noch eine Serie mit nachgebauten VW-Viertakt-Motoren und dann war 1991 Schluss. Aber es sind immerhin über drei Millionen Exemplare gebaut worden, womit der Trabant aus dem Volkseigenen Betrieb Sachsenring nicht nur unter den Ostblock-Autos zu den Bestsellern zählt. Die ersten Trabant wurden als „P50“ im Jahre 1957 produziert. Der 601 wurde 1964 vorgestellt und bis zuletzt fast unverändert gebaut.

Stolz präsentiert uns Vater Gerhard Necker die technischen Highlights seines Trabi-Kombi: Die „mechanische Wegfahrsperre“ = den Benzinhahn und die „manuelle Tankanzeige“ in Form eines Messstabs, den man in den unter der Motorhaube angebrachten Tank tauchen muss. Im Innenraum gibt es eine LED-befeuerte Verbrauchsanzeige, aber keine Tankanzeige. Wundersame Welt des Ostens. Beim Blick in den weitgehend leeren Motorraum fallen uns auch hier zwei Zündspulen auf, aber nicht zum

Wechseln wie im Morris, sondern für jeden Zylinder eine. Angesteuert werden sie von einem schwarzen Kästchen, aus dem die kontaktlosen Zündimpulse kommen. Moderne Motorelektronik trifft auf Vorkriegsmaschinenbau.

Fahrspaß für Jung und Alt

So viel zu den einzelnen Fahrzeugen. Aber wir wollten ja vor allem verglei-

DER CITROËN 2CV ...

...ist das richtige Spaßmobil für frankophile Individualisten.



Ein gewisser Hang zum Minimalismus ist für den Entenfahrer von Vorteil. Er ist überzeugt, dass die meisten technischen Errungenschaften und luxuriösen Extras für die Freude am Leben und die Freude am Fahren vollkommen überflüssig sind.

Es gibt nicht viele Autos, an denen die Welt auf so angenehm entspannte Art vorüberzieht. Abgesehen von den frühen Wellblechenten ist das Enten-Pläsir zu Preisen ab 3.000 Euro zu haben.

THOMAS HERMANN

Ich fahre Ente, weil ...

... es im Sommer nichts Schöneres gibt, als entspannt, mit offenem Dach und guter Musik über Landstraßen zu fahren und weil wir beide, wo immer wir herumkurven, den Menschen ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Es ist erstaunlich, wie viel Spaß purer Minimalismus machen kann.





Trotz schlechter Bremsen und wenig Leistung fühlt der Trabi sich auf kleinen Landstraßen zu Hause.



Motorhome: Unter der Haube warten 23 PS.

chen, wie man darin fährt. Sofort klar ist, dass sich hier vier absolut individuelle Charaktere gegenüberstehen. Das sieht man aus allen Blickwinkeln, eine Verwechslung ist vollkommen ausgeschlossen, man sieht und hört schon auf 100 Meter Entfernung, wer einem da entgegenkommt. Genauso ist es mit dem Klang: Heimlich nachts nach Hause kommen und am nächsten Tag behaupten, man sei das nicht gewesen, wäre nur dann möglich gewesen, wenn der Nachbar zufällig das gleiche Auto gehabt hätte – zu eindeutig ist die Akustik.

Und da kommt der Gedanke auf, dass genau diese Eigenwilligkeit den heutigen

Autos fehlt. Oder können Sie einen BMW von einem Audi unterscheiden – nur anhand des Geräuschs? Oder des Geruchs? Ja, sogar der Geruch unterscheidet unsere vier „Volks-Wagen“. Das macht sie menschlich und damit liebenswert.

Wir fahren: Im Morris sitzt man schon mal rechts. Das hat zumindest für den Fahrer den Vorteil, dass der Beifahrer von den anderen Verkehrsteilnehmern böse angeschaut wird, wenn man etwas falsch gemacht hat. Andererseits erntet er aber auch die bewundernden Blicke. Ansonsten ist das Schalten mit der linken Hand gewöhnungsbedürftig. Der Motor läuft rau, zu rau für dieses ansonsten komfortable Auto. Das liegt vermutlich an der Zylinderkopfdichtung, erklärt Rudi. Wir werden uns hüten, zu widersprechen. Am Lenkrad muss man viel kurbeln, um auf einem einigermaßen geraden Kurs zu bleiben. Dafür klebt man beim Bremsen leicht an der nicht allzu weit entfernten Windschutzscheibe.

Im VW, wir sagten es schon, stellt sich für die nicht mehr ganz so jungen Herrschaften unter uns ein sehr vertrautes Gefühl ein, olfaktorisch verstärkt durch einen leichten Motorgeruch. Die Federung ist „trocken“, wie jemand sagte, also nicht bretthart, aber straff. Einen Bierkasten zu transportieren ist ein Problem, weil der nur auf den Rücksitz Platz hätte. Vier Türen waren bei deutschen Autos ein Privileg der teureren Klassen, hier

waren Frankreich und England auf dem Weg zur Demokratie schon weiter. Das markige Geräusch des luftgekühlten Boxermotors vermittelt den Eindruck, dass man überall durchkommt.

Der Citroën hatte Glück, weil die Sonne schien und es warm war. Da wird die Ente zum Cabrio, indem man das wenig dünne Plastikverdeck im Stil einer abwaschbaren Biergarten-Tischdecke nach hinten schiebt. Ist es dann immer noch zu warm, klappt man die unteren Hälften der Seitenscheiben schwungvoll noch oben, wo sie einrasten und das lässige Raushängenlassen des Ellbogens erlauben. Und schließlich gibt es da noch die sehr wirksame Fahrtwindlüftung, bei der einfach eine Klappe unterhalb der Windschutzscheibe geöffnet wird.

Das Motorherz schlägt im Takt einer kräftigen Nähmaschine und treibt die Blechkiste ordentlich voran. Die Gartenstühle sind nicht mehr ganz so dünn wie

GERHARD NECKER

Ich fahre Trabi, weil ...

... ich es genieße, mit einem nicht perfekten Auto durch die Gegend zu fahren und natürlich bestaunt und belächelt zu werden. Genau das Nichtperfekte ist es, was mir so gut gefällt. Leider hat mein Trabi keine Anhängerkupplung, sonst könnte ich mit dem Original-DDR-Dachzelt echte Trabi-Ferien machen – wie in „Go Trabi go!“





Gernegroß: Der „601 universal“ bietet spürbar mehr Platz als die Limousine.



Spartanisch: übersichtliches Innenleben.



Kernig: robuster Zweizylinder-Zweitakter.

bei früheren Modellen, aber immer noch Gartenstühle, jedoch nicht unbequem. Das Beste ist, dass wir über Unebenheiten jeder Art zu schweben scheinen, und das mit einer durchaus sicher wirkenden Straßenlage. Die Fahrt war leider viel zu schnell zu Ende.

Der Trabi, der laut seinem Besitzer nur 4,5 Liter selbst geschütteltes 1:50 Zwei-

taktgemisch auf 100 Kilometer braucht („wenn man nicht zu schnell fährt“), und der übrigens nicht die Spur einer blauen Auspufffahne zeigt, wird vor allem durch seinen Motor geprägt. Der macht im Leerlauf, sofern einem das Zweitaktergeräusch nicht so vertraut ist, den Eindruck, es sei etwas kaputt, aber er zieht für seine 23 PS erstaunlich gut ab.

Will man dann wieder stehen bleiben, erlebt man zwei Überraschungen: Erstens, der Motor bremsst nicht, und zweitens, die Bremsen bremsen auch nicht. Aber daran gewöhnt man sich, wenn man erst mal weiß, dass das Bremspedal eine gewisse Entschluss- und Oberschenkelkraft erfordert. Und dann fängt es an, Spaß zu machen, vor allem auf Landstraßen dritter Ordnung und ohne drängelnde Hintermänner in Audis mit böse dreinblickenden LED-Augen.

Alles Individualisten!

Als Fazit können wir nur eines sagen: Wenn Sie einen der vier Volkswagen preiswert erstehen können, greifen Sie zu! Sie erwerben damit eine Zeitmaschine, die Sie mit allen fünf Sinnen eine Epoche wiedererleben lässt, die Sie, wenn Sie über 50 sind, schon fast vergessen hatten, oder die Sie, wenn Sie unter 50 sind, nur vom Hörensagen kennen. Sie war nicht die schlechteste. Spannend für uns war die Tatsache, welche Begeisterung diese Klassiker auch bei jungen Men-



Optimismus: Trabifahrer lieben ihr Fahrzeug.

DER TRABANT ...

... ist die wohl preiswerteste Möglichkeit, einen Oldtimer zu bewegen.



Trabifahrer spüren tief in sich, dass es hier nicht einfach um ein Auto geht, sondern um ein Symbol der deutschen Ingenieurskunst. Die war nämlich in der Mangelwirtschaft ohne Marshallplan ganz besonders gefragt. Eine stabile, rostfreie Karosserie aus baumwollverstärktem Kunstharz zu bauen und mit einem robusten Motor auszustatten, der mit einem Minimum an Teilen und Wartung auskommt, das ist Kreativität. Und wer gewisse Bastelfähigkeiten mitbringt, kann schon für einen dreistelligen Euro-Betrag fündig werden. Fahrbereite „Dreier“ gibt es ab gut 1.000 Euro.

schen auslösen. Ob Thomas Hermann mit seiner Ente, Thomas Golling mit seinem Käfer oder Trabi-Liebhaber Michael Necker: Sie lieben ihre Autos und genießen den Fahrspaß, den ihnen ein klassischer „Volks-Wagen“ bringen kann. Das lässt auch hoffen, dass unserem Hobby der Nachwuchs nicht ausgeht. Denn eines wurde ebenfalls klar bei unserem Zusammentreffen: Klassische „Volks-Wagen“ sind die idealen Einsteiger-Oldies, weil sie hohe Individualität und viel Fahrspaß für teilweise erstaunlich wenig Geld ermöglichen. → Wolf Bruns

Bedanken möchten wir uns bei Peter Hurle, Mitglied der Käfer- und Oldtimerfreunde Nordschwaben, der uns im Raum Donauwörth die schönsten Straßen und Plätze zum Fotografieren und Fahren zeigte. Er ist unter anderen Mitveranstalter des 4. Donauwörther Oldtimertages (www.oldtimertreffen-donauwoerth.de) am 28.8.2010, bei dem sich die schwäbische Oldtimerszene zahlreich trifft.