

KLASSIKERJAHR

2018

■ AUTOS Die Neuen von '68

VW
411
1968-1969



PEUGEOT
504
1968-2005



AUDI
100
1968-1976



DIE STRASSENKÄMPFER
Fast so sexy wie Uschi Obermaier, radikal wie Rudi Dutschke,
aber schneller als die Revolution: Das Autojahr 1968 verändert vieles
VON

**MERCEDES
300 SEL 6.3**
1968-1972



**BMW
2800 CS**
1968-1971



**PORSCHE
911 E**
1968-1973



**SAAB
99**
1968-1984



FOTOS: R. RÄTZKE, AIG-IMAGES

'68



< Nach dem Attentat auf Studentenführer Rudi Dutschke demolieren Berliner Demonstranten am 12. April 1968 auf dem Kurfürstendamm einen Wasserwerfer

Wer die Spuren der 68er sucht, könnte den immer noch kraushaarigen Rainer Langhans in seiner 29-Quadratmeter-Wohnung in München besuchen. Dann würde er vom Sex in der Kommune 1 erzählen, der schön gewesen sei, aber nicht schön genug.

Man könnte mit Uschi Obermaier sprechen, die heute in Kalifornien lebt, Schmuck entwirft und „keinen Cent Rente“ bekommt.

Die Reise könnte nach Hamburg-Wandsbek führen, ins Staatsarchiv: Dort lagert heute das berühmteste Transparent jener Zeit, das unter den Talaren den Muff von 1000 Jahren beklagt.

Aber schon auf der Fahrt dorthin könnte das passende Auto helfen, um dieses atemlose Jahr zu verstehen. Es müsste keine verbeulte Ente sein und kein Bulli mit aufgefinseltem Friedenszeichen. Der Blick in den Rückspiegel funktioniert auch in den Autos der Väter, die

damals ihre Kinder nicht mehr verstehen.

Wer sich nicht nur für Autogeschichte interessiert, sondern auch für das Leben am Straßenrand, kann es selbst im feudalen Mercedes 300 SEL 6.3 spüren. Auch der ist ein echter 68er. Einer, der zwischen Gestern und Morgen irrlichtert, auch wenn er mit seinen 501 Newtonmetern nicht zu den unentschlossenen Typen zählt.

Er ist nicht weniger als das erste Muscle Car, das einen Stern auf der Kühlermaske trägt. Ein Spaßmodell, das die Entwickler in Guerillamanier bauen, weil sie die Vergreisung im Modellprogramm fürchten: Sie nehmen die verunfallte Karosserie eines W-111-Coupés und pressen den 250-PS-Motor des 600ers hinein. Das Ergebnis ist ein Nadelstreifen-Mercedes im distinktierten Design der frühen Sechziger, der schwarze Streifen auf den Asphalt malt.

Auf ungefähr 50 schätzt der Vorstand die Anzahl möglicher Käufer. Das irre ►



MERCEDES 300 SEL 6.3

Motor V8, vorn längs, je eine oben liegende kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe, Bosch-Kraftstoffeinspritzung • **Hubraum** 6289 cm³ • **Leistung** 184 kW (250 PS) bei 4000/min • **max. Drehmoment** 501 Nm bei 2800/min • **Antrieb/Fahrwerk** Hinterradantrieb, Vierstufenautomatik, vorn Einzerradaufhängung an Doppelquerlenkern, hinten Eingelenk-Pendelachse mit Schubstreben, v. u. h. Luftfederbälge mit Zusatz-Gummifedern • **Abmessungen** Radstand 2800 mm, L/B/H 5000/1810/1470 mm • **Leergewicht** 1810 kg • **Beschl.** 0-100 km/h 7,4 s • **Spitze** 220 km/h • **Verbrauch** 22,0 l/100 km • **Neupreis** 39 160 Mark



FOTOS: P. RÄTZKE (5), ULLSTEIN

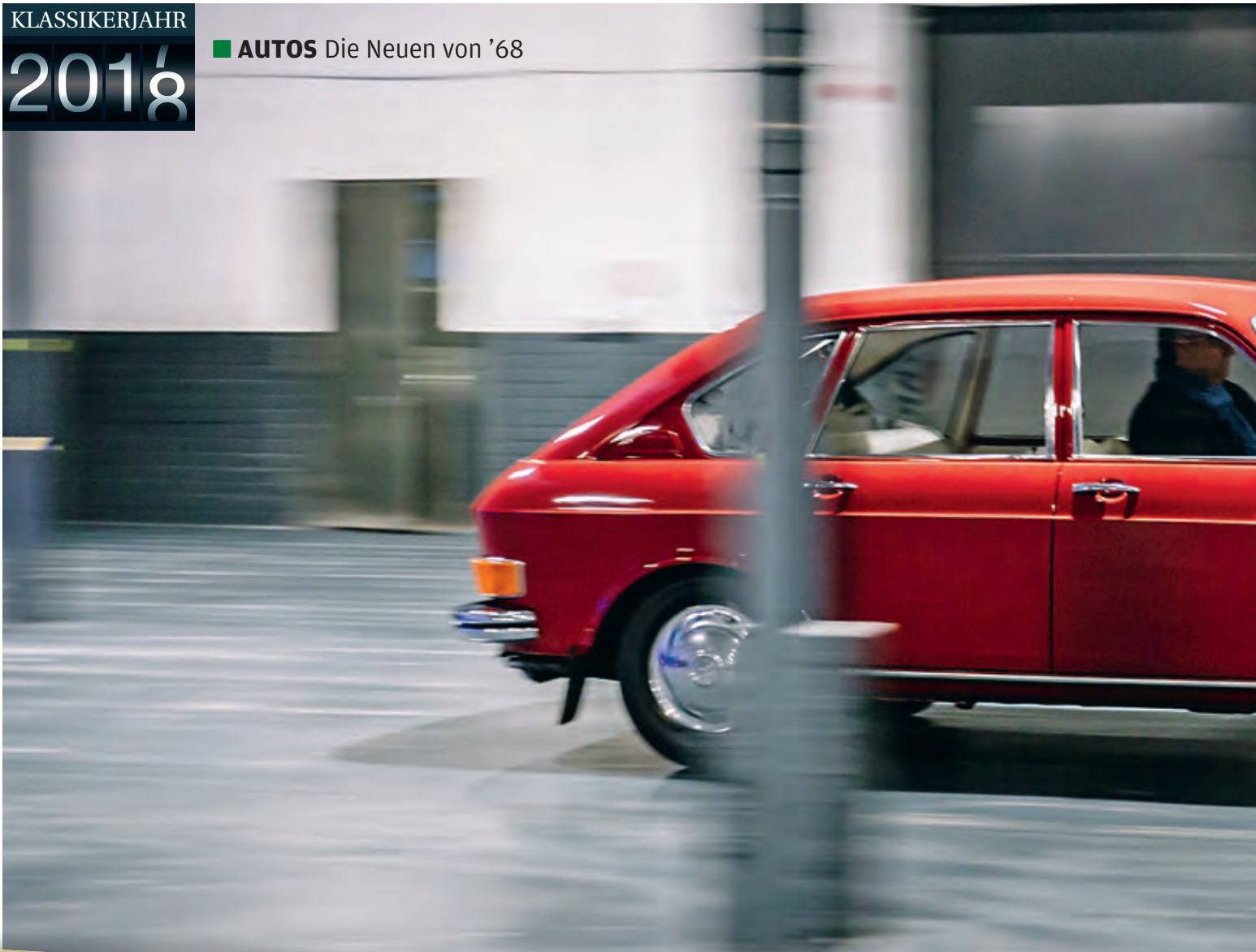


Auch eine Form von gesellschaftlicher Umverteilung, der Motor des 600ers in der S-Klasse. Vorgesehen war er da nicht, er scheint aus seinem Abteil zu quellen. Der fragile Automatik-Wählhebel verrät, dass das Design der S-Klasse aus den frühen 60ern stammt



★
So sehen für Deutschlands Spießer die Leibhaftigen aus: Im März 1968 stehen die Kommunarden Rainer Langhans und Fritz Teufel in Berlin vor Gericht





FOTOS: R. RÄTZKE (6), ULLSTEIN



★
Die Mehrheit der Deutschen will, dass sich gar nichts ändert. Während die Studenten auf die Barrikaden gehen, singt Kinderstar Heintje im adretten Anzug sein glockenhelles „Maaamaa“ - und führt damit 1968 die Hitparade an





VW 411 L

Motor Vierzylinder-Boxermotor im Heck, zentrale, stirnradgetriebene Nockenwelle, zwei Solex-Fallstromvergaser • **Leistung** 50 kW (68 PS) bei 4500/min • **max. Drehmoment** 125 Nm bei 2800/min • **Antrieb/Fahrwerk** Hinterradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe, vorn Einzerradaufhängung an MacPherson-Federbeinen, hinten Doppelgelenk-Schräglagerachse, Schraubenfedern, Stabilisator • **Abmessungen** Radstand 2500 mm, L/B/H 4525/1635/1485 mm • **Leergewicht** 1040 kg • **Beschl.** 0-100 km/h 18,0 s • **Spitze** 145 km/h • **Verbrauch** 12,0 l/100 km • **Neupreis** 8090 Mark (Zweitürer: 7770 Mark)

Kichern der Männer im Maßanzug, die sich genau so einen Mercedes gewünscht haben, erstaunt sie ebenso wie die Mao-Bibel in der Hand ihrer Söhne. Am Ende sind es 6526 Käufer und einige, denen selbst die schnellste Limousine der Welt zu langsam ist. Dann gehen sie zu AMG, legen noch mal 6900 Mark auf den Tisch und lassen sich einen 6.3er mit 320 PS bauen.

Sie finden sich vor 50 Jahren auch im Establishment, die hungrigen Typen, denen das ewig Gleiche nicht mehr reicht. Auf der linken Autobahnspur, bei 220 im 6.3er, treffen sie auf die bürgerliche Mitte, für die sich gar nichts ändern soll. Es sind ängstliche Leute, die am liebsten immer Käfer fahren wollen, auch wenn sie seiner Enge entwachsen sind. VW versteht sie und baut ihnen den 411.

Er fühlt sich an wie ein Käfer, er fährt auch so, obwohl er keiner mehr ist. Zum ersten Mal kommt ein VW mit selbsttragender Karosserie, moderner Feder- ▶



Selbst VW-Chef Kurt Lotz gesteht im Interview, mit dem 411 „keinen blecheren Adonis zu bauen“. Das sehen die potenziellen Käufer 1968 ähnlich. Modern wirkt der große Volkswagen nur innen, wo er mit oberklassiger Verarbeitung imponiert





E wie Evolution: Erst kommt die Einspritzung, dann mehr Hubraum – das Ergebnis sind 911er, die immer schneller werden. Noch ist Luxus relativ: Porsche-Kunden freuen sich 1968 darüber, die heizbare Heckscheibe ohne Aufpreis zu bekommen



★
 „Auch wenn man gut konsumiert, kann man dahinvegetieren“, sagt Rudi Dutschke, der charismatische Marxist. Selbst seine Gegner können nur schwer widersprechen
 ★



bein-Vorderachse, riesigem Kofferraum und einer High-tech-Heizung, die dem Winter im luftgekühlten Wagen seinen Schrecken nimmt. Das Fließheck hat Pininfarina gestaltet. Die Front mit den aufgerissenen Glotzaugen dummerweise nicht.

Der 411 ist nur 870 Mark teurer als das AMG-Tuning des 6.3. Das ist nicht viel für so viel Aufwand und das perfekte Finish der Karosserie, aber ziemlich teuer für ein langnasiges Auto, über dessen Design selbst spießige Nachbarn lächeln.

Die VW-Werbung preist den 411 derzeit als Porsche unter den Mittelklassewagen. Nur Bundespräsident Heinrich Lübke macht sich mit seinen wirren Ansprachen lächerlicher. Dass der alte Herr einfach verkalkt ist, geht im Spott der Spontis unter.

Auch der Fall Volkswagen ist pathologisch. Sie können und dürfen nicht anders, VW-Chef Heinrich Nordhoff hält bis zu seinem Tod im April 1968 am Heckmotor fest. Widerspruch ist zwecklos, in Wolfsburg demon-



triert auch keiner. Und in der Oberklasse läuft's ja gut mit dem ewig Gleichen.

Der Porsche 911 ist in seiner schönen Schlichtheit ein Luxus-Automobil, das auch Systemgegnern gefällt. „Konkret“-Verleger Klaus Röhl und seine junge Ehefrau Ulrike Meinhof rasen der Revolution im blutorangefarbenen Porsche entgegen.

Die Schreifarbe ist 1968 neu im Porsche-Programm, sie löst das staatstragende Schwarz ab. Auch auf die heizbare Heckscheibe, die es jetzt serienmäßig gibt, und die neue 500-Hertz-Fanfare sind sie bei Porsche stolz. Etwas ausführlicher müssen die Stuttgarter die Benzin- ▶

FOTOS: R. RATZKE (6), ULLSTEIN



PORSCHE 911 E

Motor Sechszylinder-Boxermotor im Heck, je eine oben liegende kettengetriebene Nockenwelle, Bosch-Saugrohreinjection • **Hubraum** 1991 cm³ • **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 6500/min • **max. Drehmoment** 175 Nm bei 4500/min • **Antrieb/Fahrwerk** Hinterrad-antrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Längsfederstäben, hinten Schräglenkerachse mit Querfederstäben • **Abmessungen** Radstand 2268 mm, L/B/H 4163/1610/1320 mm • **Leergewicht** 1020 kg • **Beschl.** 0-100 km/h 9,0 s • **Spitze** 210 km/h • **Verbrauch** 13,0 l/100 km • **Neupreis** 24 700 Mark



einspritzung des neuen 911 E erklären.

„Gute 911 T haben fast gleich viel PS wie der 911 E“, klagt das Schweizer Heizermagazin „Powerslide“. Nur auf dem Papier unterscheiden sich ihre 110 und 140 PS. Das Argument der sauberen Abgase sticht 1968 noch nicht, auch große Leistungssprünge sind schwer vorstellbar. Schließlich gibt es nur einen echten Rivalen unter den Sechszylinder-Sportcoupés.

Der ist im Herbst 1968 ganz neu, muss aber die Karosserie seines Vorgängers auftragen. So jedenfalls sieht es der BMW-Chefdesigner Wilhelm Hofmeister, der den neuen 2800 CS gerne mit Fastback und vorderen Schlaufen versehen hätte. Heute steht das Coupé als ästhetischer Glücksfall da, der nebenbei sogar noch Geld spart: Seine Doppelscheinwerfer sind im Einkauf 180 Mark billiger als die Breitstrahler des Vorgängers 2000 CS. ▶



BMW 2800 CS AUTOMATIC

Motor Reihensechszylinder, vorn längs, oben liegende kettengetriebene Nockenwelle, zwei Fallstrom-Registervergaser • **Hubraum** 2769 cm³

Leistung 125 kW (170 PS) bei 6000/min • **max. Drehmoment** 234 Nm bei 3700/min • **Antrieb/Fahrwerk** Hinterradantrieb, Dreistufenautomatik (Serie: Viergang-Schaltgetriebe), vorn Einzelradaufhängung an MacPherson-Federbeinen, hinten Schräglenkerachse mit Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator • **Abmessungen**

Radstand 2625 mm, L/B/H 4570/1640/1370 mm • **Leergewicht** 1375 kg
Beschl. 0-100 km/h 10 s • **Spitze** 205 km/h • **Verbrauch** 15,0 l/100 km
Neupreis 22 980 Mark



Ergonomisch ist so ein 2800 CS nicht ganz perfekt, die Lage des Aschenbechers belegt es. Aber es stört damals keinen, weil BMW den tollsten Reihensechser der Welt baut. Die Werbung verspricht „das lautlose Ende der Vibration“. Und es stimmt sogar





FOTOS: R. RITZKE (6), SZ PHOTO/TOMAS HESTERBERG



★
Für die Bewohner der Kommune 1 ist selbst das Privateste politisch. Normale Familien halten sie für die Keimzelle des Faschismus. Lange leben sie nicht zusammen: Schon 1969 löst sich die Radikalo-WG wieder auf
★

AUTOS Die Neuen von '68

Noch ist die Zeit der Improvisation nicht vorbei für die Nischenmarke BMW. Wer einen frühen 2800 CS kauft, muss mit dem Knarzen der Karosserie und dem Rauschen des Winds um die rahmenlosen Scheiben klarkommen. Das wird toleriert, weil die Bayern gerade den großartigsten Sechszylinder jener Jahre entwickelt haben, den berühmten M30, der wie entfesselt dreht und selbst bei 180 nur beiläufig säuselt. „Ein Aphrodisiakum, ein Freude-durch-Kraft-Wagen, so sinnlich schön und doll potent“, jubelt ausgerechnet „Capital“, das Wirtschaftsmagazin. Nicht nur in der Kommune 1 spielen vor 50 Jahren die Hormone verrückt.

Erstaunlich, wie ähnlich sich die Worte und Werte der Väter und Söhne in diesen Tagen sind. „Wir sind so etwas wie Partisanen“, sagt BMW-Chef Paul G. Hahnemann. Und bei Audi verdanken sie den Aufstieg zur Nobelmarke dem Ungehorsam des Mannes, der gegen den Befehl seines Chefs ein neues Auto baut.

Ludwig Kraus ist Jahrgang 1911, aber er handelt nach Sponti-Methode. Kraus ist sauer auf Mercedes, seinen früheren Arbeitgeber, der ihn nach Ingolstadt entsandt und dann mitsamt dem ganzen Laden an VW verkauft hat. Und er denkt nicht daran, die Entwicklung neuer Modelle einzustellen, nur weil es ihm die Wolfsburger verbieten.

Was er ihnen trotzig präsentiert, ist der Baby-Benz, den die Schwaben noch nicht bauen, ein Mercedes zum Volkswagen-Tarif. Der erste Audi 100 wiegt weniger und ist windschlüpfiger als der /8, sein gleichaltriger Gegner, vor allem aber viel günstiger. Doch er fasst sich keinen Deut billiger an. Die Tür schließt mit sattem Schnalzen, die Sitze könnten auch in der S-Klasse stehen, das Schrummeln des hoch verdichteten 100-PS-Motors wirkt sedierend wie der Sound mancher Diesel.

Noch lächeln einige Bosse über den „Prokuristen-Mercedes“ aus Ingolstadt. Heutige Benutzer staunen eher über den Ehrgeiz der jungen Marke, der hier lange vor dem ▶



Wer Ende der Sechziger einen Volks-Mercedes vermisst, fühlt sich in diesem Ambiente aus Chrom, Edelholz und funktionaler Durchdacht-heit verstanden. Selbst der sonor klingende Motor des Audi 100 ist im Prinzip eine Konstruktion aus Sindelfingen



★
Demonstranten zünden am 12. April 1968 die Lieferwagen der BILD-Zeitung an - dort, wo heute Straßen nach Axel Springer und Rudi Dutschke benannt sind
 ★





AUDI 100 LS AUTOMATIC

Motor Vierzylinder, vorn längs, seitliche kettengetriebene Nockenwelle, ein Solex-Fallstrom-Registerversgaser

Hubraum 1760 cm³ • **Leistung** 74 kW (100 PS) bei 5500/min • **max. Drehmoment** 153 Nm bei 3200/min • **Antrieb/Fahrwerk** Vorderradantrieb, vorn Einzelradaufhängung an je zwei Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Längslenkern und Querfederstab, Dreistufen-Automatikgetriebe (Serie: Viergang-Schaltgetriebe) • **Abmessungen** Radstand 2675 mm, L/B/H 4625/1729/1421 mm • **Leergewicht** 1080 kg • **Beschl.** 0-100 km/h 13,0 s • **Spitze** 172 km/h • **Verbrauch** 9,0 l/100 km • **Neupreis** 9600 Mark (Viertürer, geschaltet, 1968)



Zugriff eines Ferdinand Piëch zu spüren ist.

Über einen Saab 99 lacht niemand im Deutschland des Jahres 1968, weil ihn nur Insider kennen. Er ist etwas teurer als der Audi, aber kleiner, und er verbirgt den ersten Wohlstand, anstatt ihn zu präsentieren. Ein Saab 99, womöglich in ernsthaftem Beige, könnte 1968 der glaubhafteste Begleiter der Leute sein, denen Marcuse näher steht als Mabuse.

Er ist ja nicht zum Spaß hier, auch wenn es der Heckschwung seiner Karosserie nahelegt. Aber dann zeigen die Details, dass er das zu Ende gedachte Produkt einer peniblen Firma ist. Sie versieht Schlösser mit Schutzkappen, klemmt Gummiprofile an die Radläufe und gibt den Zündschlüssel zwischen den Sitzen erst frei, wenn der Rückwärtsgang eingelegt ist. Dafür gibt es keinen Schminkspiegel in der rechten Sonnenblende – wegen der Sicherheit. ►



Alle reden vom Wetter: Die jungen Rebellen vom Sozialistischen Deutschen Studentenbund greifen sich 1968 den Werbespruch der Deutschen Bundesbahn und kombinieren ihn mit den Köpfen von Marx, Engels und Lenin





Für seine kompakte Größe ist der Saab 99 teuer – sein wahrer Wert zeigt sich nicht am Wohlstands-Lametta, sondern in der Gewissenhaftigkeit seiner Details: Die Schutzkappen vor den Schössern gehören dazu und die weit herumgezogene Windschutzscheibe



SAAB 99

Motor Vierzylinder, vorn längs, oben liegende kettengetriebene Nockenwelle, ein Stromberg-Horizontalvergaser
Hubraum 1709 cm³ • **Leistung** 59 kW (80 PS) bei 5200/min • **max. Drehmoment** 128 Nm bei 3000/min
Antrieb/Fahrwerk Vorderradantrieb, Viergang-Schaltgetriebe, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Längslenkern und Panhardstab, Schraubenfedern
Abmessungen Radstand 2470 mm, L/B/H 4355/1676/1440 mm
Leergewicht 1070 kg • **Beschleunigung** 0-100 km/h 15,0 s
Spitze 155 km/h • **Verbrauch** 11,0 l/100 km • **Neupreis** 10 600 Mark



ANDERE 68ER



BMW 2002 Für die Bayern ist '68 ein großes Jahr: Vor den Sechszylindern erscheint im Januar die Power-Version des O2 mit 100 PS



Ford 17M/20M P7 Das überstylte Vorgängermodell floppt furchtbar, die geglätteten großen Ford laufen mit großem Erfolg bis Anfang '72



Mercedes /8 Die populäre Mercedes-Mittelklasse erscheint im Januar '68 und trägt ihr Premierenjahr sogar im Modellkürzel des Werks



Monteverdi High Speed 375 S Premiere in Genf 1967, Produktionsbeginn 1968. Mit dem High Speed beginnt Peter Monteverdis Aufstieg



Opel GT Drei Jahre warten Opel-Fans darauf, den Prototyp von 1965 kaufen zu können. Im September 1968 steht der GT beim Händler



Wartburg 353 Tourist Die Limousine gibt es seit 1966, im Oktober '68 kommt der Kombi – sogar als Luxus-Version für 18 800 Ostmark



Selbst die Sparversion des 504 trägt am Heck das silberne L wie Luxus. Das ist nicht übertrieben: Breite und weiche Sitze, ein sanfter und elastischer Motor, vor allem aber das komfortabel abgestimmte Fahrwerk lassen Oberklasse-Gefühle aufkommen. Das Fotoauto steht bei T.K.-Mobile in Gnarrenburg zum Verkauf



Deutsch-französische Revolution: Daniel Cohn-Bendit will die Trikolore gegen die rote Fahne ersetzen. Als ihn die Franzosen aus dem Land werfen, geht er nach Frankfurt





FOTOS: R. RÄTZKE (5), BPK-IMAGES

Es ist erst das zweite komplett neue Auto, das Saab entwickelt. Rein gefühlsmäßig kommt danach nicht mehr viel. Der Blick aus der stark gewölbten Frontscheibe wird die Fans des kleinen Herstellers ebenso lange begleiten wie das Stochern im unpräzisen Getriebe und die schlechte Sicht nach hinten. Das zähe Wesen des frühen 1,7-Liter-Vierzylinders gehört nicht dazu, weil Saab die kleine Limousine ab 1977 mit einem Turbomotor anschiebt. Manchmal tritt die Revolution mit Verspätung ein.

Es gehört zu den Gemeinsamkeiten des Auto-Jahrgangs '68: Seine Vertreter halten sich – abgesehen vom Missverständnis namens 411 – ungewöhnlich lange, manche prägen das Straßenbild bis tief in die Achtziger. Auch der Peugeot 504 ist so einer. Er verbreitet sich weltweit über 3,7 Millionen Mal, obwohl ihm jedes Talent zum Umsturz fehlt. Er ist ein haltbares, komfortables Auto, das vor allem dem Wunsch nach Geborgenheit und adrettem Äußeren nachkommt.

Um das nachzufühlen, reicht selbst das frugale Sparmodell L, das Peugeot zur Ölkrise 1973 auf den Markt bringt. Fortschrittliche Details wie die Kugelfischer-Einspritzung des Topmodells 504 TI und die sonst obligatorische Schräglenker-Achse sind gestrichen: Vorne murmelt der niedrig verdichtete 1,8-Liter-Motor des frühen 504, hinten muss eine Starrachse reichen wie einst im 404.

Wer in die weichen Sitze gesunken ist, greift zur leichtgängigen Lenkschaltung mit dem pflaumenförmigen Knauf, folgt der dünnen Nadel des Balkentachos – und staunt: Nichts, was das Urmodell von 1968 modern aussehen lässt, vermisst man im Frugal-504 wirklich. Selbst die Federung begegnet furchigen Straßen mit ausgeprägter Fluffigkeit.

Der Peugeot ist es, der sich am besten für die Rückfahrt in die Neuzeit eignet. Weil er länger lebt als alle Jahrgangskollegen. Und weiter kommt als die meisten 68er: Die Spur endet erst 2005, in Namibia, als gegen Jahresende der letzte 504 montiert wird.



PEUGEOT 504 L

Motor Reihenvierzylinder, vorn längs, seitliche kettengetriebene Nockenwelle, ein Solex-Fallstromvergaser • **Hubraum** 1796 cm³ • **Leistung** 58 kW (79 PS) bei 5100/min • **max. Drehmoment** 142 Nm bei 2500/min • **Antrieb/Fahrwerk** Hinterradantrieb, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse, Schraubenfedern, Stabilisator • **Abmessungen** Radstand 2740 mm, L/B/H 4480/1690/1460 mm • **Leergewicht** 1140 kg • **Beschl.** 0-100 km/h 16,0 s • **Spitze** 155 km/h • **Verbrauch** 12,0 l/100 km • **Neupreis** 9970 Mark (504, 1968); 10 195 Mark (504 L, 1973)



MERCEDES
300 SEL 6.3



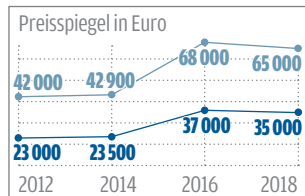
GLANZ Dieser Stern verspricht hier Maximales

PLUS/MINUS

Auch, wenn es unwürdig klingt: Sogar ein Wagen von Status und Niveau des 6.3 leidet unter banalem Rost. Besonders fies wird es, wenn er am vorderen Querträger nagt, der ohne umfangreiche Demontagen nicht sanierbar ist. Kaum weniger aufwendig instandzusetzen: durchgefaultes Blech im Wasserkasten vor der Windschutzscheibe. Um ranzukommen, müssen Armaturenblech und Heizung raus. Heute sind die meisten 6.3er längst geschweißt, doch bleibt die Frage, wie professionell das erledigt wurde. Dazu kommt, dass die Mercedes-Topmodelle in ihrer Preis-Talsole oft von wilden Reitern missbraucht wurden. Selbst wenn dies lange zurückliegt, sind Spuren geblieben – schlampige Unfallreparaturen und/oder günstig geflickte Technik. Größte Schwachstelle ist die Luftfederung, dazu kommen Einspritzanlage, Querlenker und die Befestigung des Lenkgetriebes.

MARKTLAGE

Ein Mainstream-Auto wollte dieser Mercedes nie sein: Nur 6526 Käufer griffen zum 6.3. Die Bewunderung war zwar stets groß, doch deutlich angezogen haben die Preise erst nach einer längeren Pause vor etwa zwei Jahren: Top-Autos kratzen an der 100 000-Euro-Marke, für rund ein Drittel gibt es mittel-mäßige 6.3er. Doch die – so ehrlich sollte man mit sich sein – machen nur den glücklich, der genau weiß, was er sich an Folgekosten einhandelt.



ERSATZTEILE

So viele technische Probleme – oder sagen wir besser: Aufgaben – ein 300 SEL 6.3 auch mit sich bringen mag, so selten scheidert sein Weiterbetrieb an fehlenden Teilen. Sei es direkt vom Hersteller oder bei freien Händlern: Es gibt sehr vieles, neu wie gebraucht, allerdings mitunter zu horrenden Preisen, die selbst durch die gestiegenen Fahrzeugwerte nicht aufgefangen werden. Teuer sind auch Spezialisten, die über ausreichend Expertise und die passende Werkstatt verfügen, um beispielsweise eine defekte Luftfederung wieder in den Griff zu bekommen. Enorm aufwendig und kostspielig ist auch die Instandsetzung der Achtstempel-Einspritzpumpe, eines hochkomplexen, mechanischen Präzisionsbauteils, an das sich nur wenige Könner wagen. Häufig unterschätzt wird die Überholung der Achsen: Bis alle Buchsen getauscht und alles wieder korrekt montiert und eingestellt ist, addieren sich Beträge auf der Rechnung, für die andere sich einen ganzen Oldtimer kaufen. Hilfreich bei all diesen Fragen ist die gut aufgestellte Clubszene (z.B. www.mercedesclubs.de). Dort hat sich jede Menge Wissen angesammelt – ganz besonders darüber, wie und wo sich ein Problem am besten lösen lässt.

VOLKSWAGEN
411 L

PLUS/MINUS

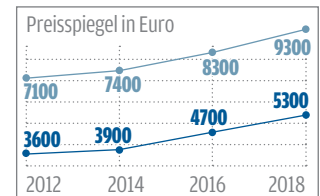
Ein Plus des 411: Der letzte VW-Traditionalist mit Boxer im Heck ist heute eine Rarität. Sie bauten ihn hochwertig, nur leider nicht langlebig: In viele Hohlräume der ersten selbsttragenden Karosserie wurde Schaum geblasen, was Vibrationen und Lärm reduzierte, leider jedoch Wasser speicherte. Die krasse Rostneigung ist heute ein dickes Minus. Zudem wurden 411 und 412, weil es sich niemals lohnte, kaum je ordentlich saniert. Rost befällt bevorzugt Schweller, Bodenbleche und Längsträger, knabbert die hinteren Radläufe an und nistet im gesamten Vorderwagen. Tückisch sind die Vorderachskörper, ebenso die hinteren Schräglenker-Aufnahmen. Ein 411 mit den Buchstaben E oder LE fällt mit seiner elektronischen D-Jetronic anspruchsvoller aus als die Vergaserversionen. Zudem waren die Flachmotoren keine Langläufer: Hitzeschäden kommen häufig vor.



LICHT
Nur bis Sommer 1969 gab es die großen Scheinwerfer

MARKTLAGE

„Der große Volkswagen“ war Zeit seines Lebens kein großer Liebling. Doch das scheint sich langsam zu ändern: Anders als durch eine sehr stabile bis steigende Nachfrage lässt sich der Wertzuwachs nicht schlüssig erklären. Zwar ist der 411er nach wie vor zu billig, um umfangreiche Sanierungen wirtschaftlich rentabel zu machen, doch immerhin zeigen die steigenden Preise, dass er in der Oldtimerszene auf einen treuen Freundeskreis bauen kann.



ERSATZTEILE

Schwieriges Thema. 411-spezifische Teile bietet der freie Handel nur wenige an. Problemlos gibt es nur, was auch bei populäreren Modellen passt – Käfer und Bulli zum Beispiel. Auch VW selbst kann nicht weiterhelfen: Volkswagen Classic Parts ist in Sachen 411 enorm schütter sortiert. Eine bessere Anlaufstelle sind Fans und Sammler, die seit Jahren (oder Jahrzehnten) aus eigenem Interesse alles zusammengetragen haben, was sie zum Thema Typ 4 auftreiben konnten. So lassen sich über Szenekontakte mitunter noch Blechteile finden, auch Stoßstangen oder Rückleuchten. Komplizierter wird es bei Bauteilen wie einem Hauptbremszylinder, ganz besonders jedoch bei Ersatz für schadhafte Innenausstattungen. Ab und zu werden Nachfertigungsaktionen angestoßen, bei anderen Teilen wie Stoßdämpfern finden sich mitunter Ersatzlösungen in Form von kompatiblen Komponenten anderer Hersteller. Ziemlich aufwendig, ja, doch Käfer fahren, so heißt es gerne in der Szene, könne schließlich jeder. Doch es ist noch verwickelter: Die beiden Typ-4-Modelle, der 411 und der 412, sind sich in vielem recht ähnlich, doch im Detail eben nicht. Oft sieht ein Teil nur so aus, als würde es passen, tut es dann aber nicht.

PORSCHE 911 E



FOTOS: R. RATZKE (4)

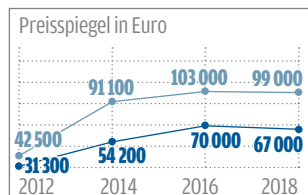
MITTE Porsche rückt die Drehzahl ins Zentrum

PLUS/MINUS

Porsche setzte ab 1968 auf Einspritzung – einst ein ziemliches Wow-Thema, für das es heute echte Experten braucht. Ansonsten gilt als Plus, dass die Stuttgarter schon damals auf hohem Niveau gefertigt haben. Dennoch wurde Rost zum beherrschenden Thema: Vorderwagen, A- und B-Säulen, Schweller oder die hinteren Seitenteile gelten als besonders gefährdet, sogar der Öltank bröseln weg. Enorm aufwendig wird eine Sanierung, wenn es die Aufnahmen der vorderen Querlenker oder der hinteren Federstreben erwischt hat. Bei Targa-Modellen sollte das Dach gut sitzen, zudem finden sich Rostnester am Übergang vom Bügel zum Seitenteil. Auch rund um die Mechanik droht Ärger: Ölverlust ist häufig, vor allem nach langer Standzeit. Nicht selten reißen die Zylinderstehbolzen ab, oder schlappe Kettenspanner geben ihren Geist auf.

MARKTLAGE

Fahrzeuge gibt es genug, doch die Nachfrage ist über einen längeren Zeitraum massiv gestiegen – das hebelte die Preise auf ein enormes Niveau. In den letzten beiden Jahren hat sich der Druck aber etwas abgeschwächt. Der Zeitpunkt für einen Kauf scheint daher nicht verkehrt, obwohl richtig gute Fahrzeuge weiter nach oben ausreißten: An Preise über 100 000 Euro wird man sich gewöhnen müssen.



ERSATZTEILE

Einen 911, der wegen Ersatzteilmangel stehenbleiben muss, gibt es nicht. Freie Teilehändler stehen in Konkurrenz zueinander, zudem kümmert sich das Werk um Nachschub. Die meisten Teile, die es zum Fahren braucht, sind in guter Qualität verfügbar. Dass sie das Budget enorm belasten, stimmt natürlich, doch bleiben wir ehrlich: Für einen kleinen Geldbeutel war der 911 nie gedacht. Kein Wunder also, dass selbst profane Dinge wie Gummidichtungen oder Verschleißartikel richtig ins Geld gehen. Wer heute einen halbgenen Elfer auf einen historisch korrekten, im Betrieb zuverlässigen Oldtimer trimmen möchte, zahlt für eine Restaurierung in etwa die Summe, die das Auto im Topzustand wert ist: Erschreckend schnell können sich die Positionen auf 100 000 Euro addieren. Viele Werkstätten mit 911-Schwerpunkt entstanden im Sog der großen Nachfrage, nur arbeitet längst nicht jede auf dem hohen Level, den die Porsche-Technik fordert. Geht allerdings etwas schief, wird am Ende alles noch teurer. Auch beim Schrauber ergibt eine sorgfältige Auswahl deswegen Sinn.

BMW 2800 CS

PLUS/MINUS

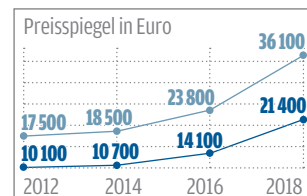
Mit seiner sportlich-eleganten, weltläufigen Form und der feinen Sechszylinder-Mechanik sichert sich das BMW-Coupé zwei dicke Pluspunkte – die wir allerdings gleich mit zwei mindestens ebenso großen Minuspunkten verrechnen müssen: Massiver Rost ist im Bereich der vorderen Kotflügel, der A-Säulen, der Federbeinaufnahmen und oberen Stützläger nicht selten, ebenso zu prüfen sind die üblichen Problemzonen wie Schweller, hintere Radläufe und Rahmenlängsträger. Minus Nummer zwei betrifft die ungeordneten Hinterlassenschaften früher Tuning- und Optimierungsfanatiker. Meist weniger dramatisch schlagen verschlissene Fahrwerke durch, und die Motoren gelten als robust. Typisch BMW ist jedoch das Auspuffbläuen, sobald der Fuß vom Gas geht. Dann sind meist neue Ventilschaftdichtungen fällig.



CHROM
So ein Gitter führt nicht nur Luft ab. Es sieht auch toll aus

MARKTLAGE

Auf Dauer gepflegte, mit Verstand erhaltene Fahrzeuge sind super-selten, aber nicht zwingend super-teuer. Bei als gut (also im Zustand 2) angebotenen Exemplaren ist allerdings kritisches Hinschauen Pflicht: Weil die heutigen Marktwerte – etwa im Vergleich zu einem Porsche 911 – noch weit unterhalb der Kosten einer profunden Restaurierung liegen, beließ mancher Anbieter es bei einer rein kosmetischen Aufhübschung seines Wagens.



ERSATZTEILE

Auf diesem Gebiet leistet sich das BMW-Coupé einen veritablen Spagat: Rein mechanisch stellt es seinen Besitzer nur selten vor unlösbare Aufgaben. Viele technische Komponenten des CS fanden auch in anderen BMW-Baureihen Verwendung, zum Beispiel in seiner Limousinen-Basis E3, im ersten 5er (E12), im 6er (E24) und teilweise sogar noch im zweiten 7er (E32). Stark im Ersatzteilgeschäft engagiert ist mittlerweile BMW Classic, doch auch mehrere große freie Händler tummeln sich am Markt. Schwieriger, teurer und somit unerfreulicher wird es, wenn es um vernünftige Blechteile geht, die es bei den von Karmann einst miserabel gefertigten Karosserien häufig braucht: Ersatz ist hier knapp, was immerhin zu einigen Nachfertigungsaktionen geführt hat. Nicht immer jedoch fiel die Passform befriedigend aus, sodass aufwendige und teure Anpassungsarbeiten die Folge waren – wer da nicht sorgfältig vorging, schweißte seinen Wagen schief und krumm zusammen. Das hat sich allerdings verbessert. Bei Chrom- und Zierteilen hilft häufig nur noch der Griff zu Gebrauchtteilen. Ähnliches gilt, wenn Ersatz für das Interieur nötig ist. Mittlerweile jedoch sind manche Stücke als Nachfertigung erhältlich.

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

AUDI
100 LS



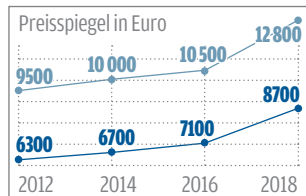
RINGE Einst war Audi nur eine von vier Marken

PLUS/MINUS

Hohlraumschutz war in Ingolstadt kein Thema, als der Audi 100 entstand. Für den Rost sind die Limousinen daher ein gefundenes Fressen. Dabei gilt, dass die frühen Modelle - bis etwa 1973 - tendenziell solideres Blech aufwiesen. Besonders kritisch ist der hinter dem Kühler liegende Querträger, der auch den Motor mittragen muss. Der Reparaturaufwand ist hier enorm, dilettantische Ergebnisse früherer Versuche nicht selten. Fehlende Innenradhäuser ließen Wasser und Schmutz überall hin, Kotflügel und A-Säulen litten darunter. Letztere sind besonders bei Schiebedach-Autos fast immer mürbe. Angegriffen zeigen sich zudem oft der Heizungskasten, die Stoßdämpferdome, Schweller, Längslenkeraufnahmen und Endspitzen. Auch die Mechanik ist nicht ohne: Die Motoren sind thermisch sensibel, bläuen gerne und verlieren Öl. Bei den Getrieben schwächeln die Synchronringe.

MARKTLAGE

Dass der Audi 100 automobilhistorisch ein spannendes Modell ist, steht außer Zweifel. Doch dieser Aspekt blieb über Jahrzehnte ohne Folgen, sein biederes Image (das eher auf die Erstkäufer zurückging, weniger auf das Auto selbst) bremste die Nachfrage. Die Preisentwicklung blieb verhalten, bis die wenigen guten Exemplare plötzlich spürbar anzogen. Warum? Fast scheint es so, als bekäme der Audi 100 eine späte Anerkennung.



ERSATZTEILE

Wer heute einen frühen Audi 100 fährt, beweist nicht nur Individualismus, sondern auch Leidenschaft. Das Massenauto von einst ist zur Rarität geworden, und parallel zu seinem Verschwinden schrumpfte auch der Bestand an verfügbaren Teilen. Spannend ist die Lage nur noch da, wo Komponenten aus anderen Modellen passen. Ersatzbleche gesucht? Das wird eine nervenaufreibende Angelegenheit! Gebrauchtware, die noch taugt, ist ebenso Mangelware. Zwar gibt es diese Probleme auch bei anderen Marken, doch für den Audi 100 ist die Versorgung längst auch auf der Mechanikseite zum Problem geworden. Einfach so ab Lager gibt es wenig. Sogar bei grundlegend wichtigen Komponenten wie Bremsen ist die Versorgung lückenhaft: Lediglich neue Beläge sind problemlos erhältlich. Nur wenige freie Händler haben sich der Audi-Nische angenommen. Audi selbst betreibt ebenfalls einen Shop, doch bleibt das offizielle Angebot arg dünn. Tückisch können Offerten aus dem Internet sein: Oft behaupten Verkäufer, dass ihre angebotenen Teile auch für frühe Audi 100 passen. Häufig ist das aber nicht der Fall.

SAAB
99

PLUS/MINUS

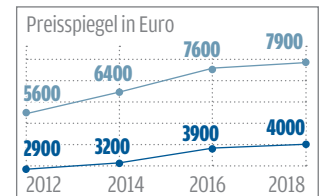
Für einen Saab spricht vor allem, dass er ein Saab ist: Kann dieser einerseits ambitionierten, andererseits so fundamentalen und letztlich tragisch gescheiterten Marke irgendwer böse sein? Saab heißt Sympathie, Saab ist immer irgendwie korrekt. Soweit zum Metaphysischen. Ganz konkret und praktisch liefert der Saab 99 eine grundsätzliche automobiler Struktur, dank sorgfältiger Verarbeitung und langlebiger, unaufgeregter Technik - bis der potente 99 Turbo ab 1977 diesen Rahmen etwas weiter steckte. Im Unterschied zu den anderen Modellen des Jahrgangs 1968 spielt Rost bei den Schweden eine deutlich weniger dramatische Rolle. Ein Blick auf Schweller, Radläufe, Kotflügel und vor allem auf die Endspitzen lohnt dennoch, ebenso auf das Bodenblech im vorderen Bereich und die Türen. Aufwendige Schweißarbeiten rechnen sich weiterhin kaum.



FLUGZEUG
Im Logo zeigte Saab seine Luftfahrt-Geschichte

MARKTLAGE

Der Saab 99 steht im Schatten des moderneren 900, ist aber deutlich seltener. Etwas Geduld kann bei der Suche also durchaus nötig sein. Preislich hat sich die Baureihe klar nach oben bewegt, gut ein Drittel Zuwachs gab es seit 2012. In absoluten Zahlen ausgedrückt, darf der 99 dennoch weiterhin als preiswert gelten. Substanziell gute Exemplare kommen immer noch aus Schweden oder Finnland.



ERSATZTEILE

Solide wie der Wagen selbst ist auch die Ersatzteilversorgung - auch wenn es längst nicht alles gibt, und schon gar nicht aus einer Hand. Da der Hersteller seit einigen Jahren von der Bildfläche verschwunden ist, kümmern sich um Nachschub ausschließlich freie Spezialisten. Können die nicht weiterhelfen, wissen oft andere Fahrzeugbesitzer eine Lösung: Es kann sich daher lohnen, aktiv in den einschlägigen Internetforen zu suchen oder nachzufragen. Weil in den frühen Saab 99 (bis 1975) Motoren steckten, die auch Triumph verwendete, kann die Engländer-Fraktion stellenweise mit Ersatz aufwarten. Vereinzelt sind auch Karosserieteile im Angebot, meist Reparaturbleche. Den sonstigen Bedarf müssen Gebrauchtbestände oder eigene Anfertigungen decken - bei einem relativ seltenen Auto wie dem Saab 99 sind die Vorräte jedoch nicht üppig. Innenausstattungen sind, wie bei vielen zeitgenössischen Modellen, Mangelware. Speziell die Dachhimmel plagten viele Saab-Eigner mit Auflösungserscheinungen, Sattler können aber einen neuen herstellen. Sogar eine elektrische Servolenkung lässt sich mittlerweile nachrüsten: Saab-Spezialist Heuschmid bietet diese Lösung an.

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

PEUGEOT 504 L



FOTOS: R. RÄTZKE (4)

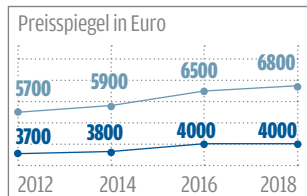
DESIGN Hier wirkte Pininfarina bis ins Detail

PLUS/MINUS

Limousinenfans, denen hochwertiges Design, ordentliche Verarbeitung und Zuverlässigkeit wichtig sind, liegen beim Peugeot 504 richtig. Der Ruf eines französischen Mercedes kommt nicht von ungefähr, leider rostete er auch wie einst ein /8 aus deutscher Produktion: Beim 504 sind im Bereich des Vorderwagens oft die Federbeindome und Stehbleche samt der Schraubleisten angefressen, die Instandsetzung ist aufwendig. Intensiv untersuchen sollte ein Interessent auch die Schweller samt A- und B-Säulen und die dahinterliegenden Bereiche. Die Längsträger sowie die hinteren Radhäuser gammeln ebenfalls gern, außerdem der Kofferraumboden samt Endspitzen und Heckschürze. Völlig gegensätzlich zeigt sich der Peugeot 504 von seiner mechanischen Seite: Er gilt als grundzuverlässig, langlebig und problemlos.

MARKTLAGE

Dass der 504 auf dem Oldtimermarkt nur eine Randerscheinung ist, zeigen die Preise: Sie liegen auf moderatem Niveau. Auch der Zuwachs blieb in den letzten Jahren eher verhalten. Immer wieder tauchen auf dem deutschen Markt schöne, solide Autos auf, fast immer mit ausländischer Vorgeschichte. Ansonsten ist Frankreich ein aussichtsreiches Suchgebiet. Peugeot-Fans, die die Sprache beherrschen, sind hier im Vorteil.



ERSATZTEILE

Peugeot hat den 504 extrem lange gebaut - und zwar als echtes Welt-Auto. In China lief er als Pick-up bis 1997 vom Band, in Kenia bis 2004 und in Nigeria sogar bis 2005. Lange Produktionszeit und große Stückzahl sorgen für eine einigermaßen entspannte Ersatzteillage. Wer Technik-Nachschub sucht, wird meist schnell fündig. Auch die Preise liegen auf erfreulich niedrigem Niveau. Knifflig wird es nur bei Fehlern rund um die Kugelfischer-Einspritzanlage - sie ist ein Fall für Experten. Auch viele Karosserieteile sind verfügbar (insbesondere nachgefertigte Reparaturbleche), allerdings wird sich eine aufwendige Sanierung auch auf lange Sicht nicht rechnen: Die Preise für gute 504-Limousinen sind zu niedrig, um hohe Investitionen in Rostlauben wirtschaftlich zu rechtfertigen. Restaurierungen bleiben daher ein Fall für Liebhaber und Gesinnungstäter. Schwierig wird es, wenn 504-Besitzer unvollständige oder defekte Innenausstattungen ersetzen müssen. Nur mit viel Glück lassen sich bei Händlern oder im Netz passende Tausch-Teile auftreiben.

FOTOS: R. RÄTZKE (4)



WIE '68 DIE WELT ★★ VERÄNDERTE

Was bleibt? Zur Weltrevolution hat's vor
50 Jahren nicht gereicht, aber zur Erfindung
der Autos, wie wir sie heute kennen

Ich bin auch ein 68er, ein junger, geboren im Februar des Jahres, das so vieles verändert hat. Natürlich bin ich mit den Autos meines Jahrgangs aufgewachsen. Dennoch hielt ich bisher das Jahr 1963 für das wichtigste der neueren Autogeschichte, Stichworte: Porsche 911 und Mercedes 600. Nach den Probefahrten in sieben 68ern muss ich das korrigieren. Nicht nur in den Lehrerzimmern und Chefetagen hat die rebellische Zeit ihre Spuren hinterlassen, sondern auch in den Entwicklungsabteilungen und auf der linken Autobahnspur. Mercedes besetzte mit dem 300 SEL 6.3 zum ersten Mal eine wunderbar unvernünftige Marktnische, in der später mit großem Erfolg AMG einparkte. Die damalige Außenseiter-Marke BMW griff mit dem grandiosen Reihensechszylinder kraftvoll in der Oberklasse an. Audi baute einen 100, der die große Zukunft der Marke ahnen ließ: Er war schön, leichtfüßig, gut verarbeitet, sparsam und gerade noch bezahlbar. Porsche entdeckte mit der Einspritzung und ab '69 dem Vergrößern des Hubraums das Rezept des ewig jungen Elfers. Saab fand zum speziellen Markengefühl, das die Fans jahrzehntelang fesselte, und Peugeot lief zur absoluten Hochform auf: Ein schlüssigeres Mittelklasse-Auto als den sanften, stillichsicheren 504 haben sie nie wieder hinbekommen. Selbst der tragische VW 411 war ein Prophet: Er zeigte schon 1968, was einer großen Marke passiert, wenn sie Widerspruch unter Strafe stellt. *Christian Steiger*