



Meister Dieter Forster und Lehrling Max (14) holten den Boxermotor aus dem Auto von Till Schauen (l.) auf den Operationstisch und retteten ihm das Leben

„Der Legacy kann, was der Quattro nie schaffte“

Till Schauen

SUBARU LEGACY

Tänzer im Arbeitsanzug: Er hat ein genial ausbalanciertes Fahrwerk. Studienräten und Landwirten war das egal, und die Schnelfahrer wollten eh nur Impreza



ZUM LEBEN ZU BILLIG, ZUM STERBEN ZU GUT

Manche Autos hängen in mehreren Löchern zugleich: im Wert-Loch, im Image-Loch, im Teile-Loch. „Schmeiß weg die Karre, lohnt nicht!“ – ein schmerzlicher Satz, den allerdings nicht jeder hinnehmen will. Till Schauen fand fünf Tapfere, die ihren Wegschmeiß-Autos treu bleiben

„Lohnt sich nicht“, sagt der Subaru-Meister. „Einmal komplett den Motor auseinanderreißen, Ventile und Ventilsitze erneuern, pffft, das kostet das Doppelte vom Restwert dieser, bitte nicht übel nehmen, Karre. Aber ich kann mal gucken, was wir an Gebrauchtwagen da haben...“

Rums! Die Werkstatttür fällt ins Schloss und der Hammer des Schicksals auf meinen geliebten Legacy. Er ist krank. Auf den letzten 50 Kilometern hat er einen halben Liter Öl verbrannt, alles zum Auspuff raus, bei nur 150000 Kilometern auf der Uhr. Normalerweise hält dieser Motor viel länger, aber der Vorbesitzer war wohl eher sparsam mit dem Ölwechsel.

Mein Auto ist gefühlt der letzte rostfreie, unverbastelte Legacy I

Ein Täschlein mit Bordwerkzeug und die Betriebsanleitung – besser als nix!

im Land. Zugegeben, als Stufenheck hat er gewisse Handicaps in der Design-Wertung, aber es gibt nette Details wie die rahmenlosen Scheiben, den permanenten Allradantrieb und den genialen Boxersound. Vor allem aber hat er ein Fahrwerk wie kein anderes Auto, das ich kenne. Wenn die Kurven kommen, blüht er auf: Er kann tanzen wie Ballettstar Nijinsky. Der erste Legacy hat fahrdynamisch all das, was Audi mit dem Quattro nie hinkam.

Nur: Das weiß niemand mehr. Schon deshalb kommt er mir nicht auf den Schrott! Ich hab eine freie Werkstatt gesucht und einen Meister mit Geduld und Einfühlung gefunden, der meinen Subaru zurück ins Leben holte. Und dann dachte ich: Du bist nicht allein. Es gibt mehr Leute, denen Restwerte egal sind, die ihr Auto am Leben halten, weil sie es gern haben, und die es nicht stört, dass man sich hinter ihrem Rücken an die Stirn tippt.

Und so besuchten wir fünf Menschen mit Autos, die in fünf bis zehn Jahren ein H-Kennzeichen erlangen können. Die Oldtimer der Zukunft! Eines davon ist ein Goldprinz mit starker Szene und steigender Wertkurve – die anderen sind Frösche, die womöglich noch in zehn Jahren auf den erlösenden Kuss warten.

SUBARU LEGACY I	
Baujahr	1993
Motorisierung	2 Liter - 110 PS
Gesamtstückzahl	824612
Neupreis	30 390 Mark (1992)
Restwert	1500 Euro (fallend)
Besitzer	Till Schauen
Subaru Legacy International (http://sl-i.net/)	

„1989 – ich hatte gerade den Führerschein – brachte Renault die Turboversion des R21. Eine Familienlimousine mit 178 PS! Er wurde damals mit dem BMW M3 und dem Mercedes 190 E 2.3-16 verglichen und schnitt prima ab.“ Nein, Dominik Walter muss den Ball kein bisschen flach halten. Er hat Zahlen parat: 227 km/h Spitze, 7,2 Sekunden von null auf 100. „Da muss der Benz sich ganz schön sputen, wenn er dranbleiben will. Glaubt heute keiner mehr, jedenfalls diesseits des Rheins.“

Der Turbo verdichtet werkseitig mit 0,9 Bar. „Da lässt sich aber noch was machen. Die Franzosen spielen gern damit...“ Diesen Satz lässt Walter bedeutungsschwer im Raum stehen, denn auch mit normalem Ladedruck löst der R21 Identitätskrisen auf der Überholspur aus. Dass so ein schlichtes Auto derart vorwärtsgibt, will manch TDI fahrender Papi einfach nicht wahrhaben.

„Der Turbo ist was für Genießer. Er läuft nicht wie heute üblich, der hat noch das klassische Turboloch, aber ab 3000/min den vollen Ladedruck und 270 Newtonmeter. Und er hat jede Menge Platz. Frontantrieb!“ Der allerdings, sagt Walter, ist konstruktiv nicht ohne. Der Motor ist nämlich längs eingebaut, was an sich nichts Besonderes ist. Im R21-Kontext ist das jedoch eigenartig, denn nur die Motoren ab zwei Litern stehen längs, die kleineren quer. Somit existieren vom R21 zwei verschiedene Baumuster mit unterschiedlichen Vorderwagen – erst ab der A-Säule nach hinten sind sie identisch.

Otto Renaultfahrer konnte das vor 25 Jahren wurscht sein – heute kompliziert es die Sache ein wenig. Die Teilesituation ist ohnehin dabei, ins Prekäre zu kippen. Noch ist manches vom Hersteller zu bekommen, aber lange wird das nicht mehr so bleiben. Vor allem: Das eine zentrale Teil, das beim R21 über Leben oder Vergehen entscheidet, ausgerechnet das gibt es nicht mehr: „Der Motor ist in einem Hilfsrahmen aufgehängt, und dieser Rahmen ist besonders rostanfällig. Ersatz ist schon eine ganze Weile nicht mehr lieferbar. Wenn man sein Auto erhalten will, muss man also auf den Hilfsrahmen sehr gut aufpassen“, weiß Walter.

Ansonsten kommt der Renault prima mit der irrwitzigen Leistung zurecht. Er wurde dafür gebaut, dass man ihn über Nebenstraßen des französischen Zentralmassivs prügelt; der Großteil der R21-Substanz hält ewig. Dass er heute ausstirbt, hat andere Gründe: kein Kat, also rote Plakette, damit nutzlos für große Städte. Oder: gebrochener Hilfsrahmen, kein Ersatz – tot. Und: kein Stern auf der Haube – nur wenige Menschen hatten solch ein Erweckungserlebnis wie Dominik Walter, damals als Führerscheinneuling, als er den Turbo entdeckte. Die Kombiversion Nevada hat ein paar hartnäckige Anhänger, aber sonst? Man wird kaum mehr einem R21 begegnen.

Hat der R21 Turbo das Zeug zum Oldtimer? Na klar, sagt Walter: ganz eigener Charakter, hoher Nutzwert, tolle Form. Wäre er ein Citroën, hätte er seine Gefolgschaft. Aber im Moment? Hilft nur Warten und Hoffen.



Jede Menge Literatur!
Wer seinen R21 am Leben erhalten möchte, ist auf Selbsthilfe angewiesen. Renault ist nicht sehr interessiert an obsoleten Baureihen

RENAULT 21 TURBO

Baujahr	1988
Motorisierung	2 Liter - 178 PS
Gesamtstückzahl	2 096 000
Neupreis	39 150 Mark (1987)
Restwert	2500 Euro (stabil)
Besitzer	Dominik Walter
R21-Club (www.r21-club.de.vu)	



Wenn's nicht auf dem Heck stünde, wüssten Sie nicht mehr, was das ist, stimmt's? Fast vergessen, der flotte Franzose

„Ab 3000 Touren/min geht er brachial vorwärts“

Dominik Walter

RENAULT 21



Verkannter M3-Jäger: Behaupte bitte niemand, aus Frankreich kämen keine sportlichen Autos. Die Gallier pflegen eben nur einen eigenwilligen Stil





OPEL KADETT

Gerd Konhäusner

Damals beliebt, heute selten: Der E-Kadett stammt aus der Zeit, als man noch fragte: „Was genügt?“ Das brachte ihm Erfolg – aber kaum Wertschätzung



Der Dreitürer hat es ihm angetan, vom ersten Moment an. Gerd Konhäusner ist seit einem halben Jahrhundert Opel-Fan. „Ich habe in den Fünfigern Kfz-Schlosser gelernt, wir hatten damals viele Vorkriegs-Opel in der Werkstatt.“ Das prägt. So sehr, dass Konhäusner 1985 einen Vorkriegs-Olympia kaufte. Und als der einstige DDR-Bürger 1990 in den Westen fuhr, musste er natürlich erst einmal in einem Opel-Autohaus vorbeischaun.

Dort stand er vor Olympias Urkel, dem Kadett E, und fand seine Leidenschaft frisch entflammt. „So ein schönes Auto! Diese aufsteigende Linie, besonders beim Dreitürer, wunderbar! So einen musste ich haben.“

Bis es so weit war, vergingen noch ein paar Jahre, aber jetzt hat er ein wunderbar erhaltenes Exemplar. 1,4 Liter, 60 PS. Besondere Kennzeichen? Nur eins: 14 000 Kilometer auf dem Zähler.

Nur eins? Nein, natürlich nicht. Das Auto hat sehr wohl seine Besonderheiten, nur stechen die nicht gleich ins Auge, sie erschließen sich auf eher stille Weise. Der E-Kadett gilt seinen Freunden als der letzte Kompakt-Opel alter Schule, ange-

nehm im Alltag, einfach zu reparieren und aus heutiger Sicht auf unauffällige Art schön anzusehen. Unglaubliche Mengen wurden produziert, fast vier Millionen Stück, in einer Vielzahl an Varianten und Optionen. Nicht alle davon sind heute noch verdaulich – das Stufenheck zum Beispiel bleibt ein Fall für spezielle Liebhaber. Oder die Servolenkung: „Die macht ein Auto kompliziert und teuer“, sagt Konhäusner. Muss man nicht haben.

Einfach und zuverlässig, so soll ein Opel sein. Diese Eigenschaften sind heute meilenweit von den Wünschen des Normalfahrers entfernt. Die Abwrackprämie schlug breite Schneisen in den Bestand, die Umweltzonen erledigten den Rest, sodass das Massenauto von einst zur Rarität geworden ist. „Die erste Baureihe 84 bis 89 ist besonders betroffen. Die Facelift-Autos haben bessere Karten dank G-Kat“, sagt Marcel Beckmann, Typreferent bei der Alt-Opel IG. Bei frühen Baujahren ist die rettende H-Zulassung in Sichtweite. Aber nur ein paar werden es schaffen, zu wenige haben überlebt.

Dabei zeigt allein die Existenz eines Typreferenten, welche Chancen der E-Kadett hat. Die Opel-Szene ist nach wie vor sehr rege, auch bei den frontgetriebenen Baureihen. Momentan spürt man noch die letzten Ausläufer der Tuning-Kultur, aber immer mehr Besitzer entdecken den Reiz des Originalzustands. Die Teile-Situation hat sich sogar verbessert, seit Opel Classic die verstreuten Bestände von Opel-Autohäusern bündelt und zentral zugänglich macht. Schlimmer noch als die Gesetzgebung fraß der Rost am E-Kadett, weshalb Gerd Konhäusner wirklich von Glück sprechen kann bei seinem Auto.

Hat der letzte Kadett das Zeug zum Oldtimer? Na sicher, sagt Konhäusner, er ist schließlich ein echter Opel. Das wird ihm in wenigen Jahren den Oldtimer-Status sichern, und bis dahin besteht Hoffnung, dass auch andere wie wachgeküsst vor dem Kadett stehen und entdecken, wie schön er ist.

Nein, das ist kein Baumarkt-Plastik. Die Radkappen gehören zur Serienausstattung

OPEL KADETT E2 LS 1.4i

Baujahr	1990
Motorisierung	1,4 Liter - 60 PS
Gesamtstückzahl	3 779 289
Neupreis	17 900 Mark (1989)
Restwert	2500 Euro (stabil)
Besitzer	Gerd Konhäusner
Alt-Opel-IG (www.alt-opel.eu)	

■ Er lebt nicht weit weg von der Wartburg. Thomas Hüfner ist eine Dreiviertelstunde vom VEB Automobilwerk Eisenach entfernt aufgewachsen, und natürlich war er 1985 als Sechsjähriger dabei, als die Eltern dort ihren brandneuen Wartburg 353 abholten. Dessen klare Form fand er damals toll, und das blieb so. Mit 17 Jahren kaufte er für 100 Mark den ersten eigenen 353 und überhörte spitze Bemerkungen im Freundeskreis, wo nur Westware in war. Statt Polo oder Corsa hatte Hüfner zum Führerschein vier Türen, einen voluminösen Kofferraum und zeitloses Design (auch wenn das damals kaum jemand verstand).

Irgendwann rollte ihm ein Viertakt-Wartburg auf den Hof, einer mit VW-Motor. 1.3 heißt die Baureihe (1988 bis 1991), und eigentlich hatte sie keine Freunde. Aus dem Werk war durchgesickert, was für eine widersinnig-brutale Operation der Umbau auf Viertakt-Quermotor gewesen war. Wer einen 1.3 hatte, ritt ihn runter. Irgendwann entdeckte ihn die Wartburg-Szene als prima Winterauto und – ritt ihn runter. Er war der Bastard: „Vereinigt die Nachteile der Ost-Konstruktion (Vollrahmenbauweise) mit den Nachteilen des West-Motors (Stichwort: bleischwer in der Nase)“, das bekommt man heute noch zu hören. Der Einsdrei ist das klassische Halbblut: nirgendwo zu Hause, sondern überall als Fremdkörper abgelehnt.

Trotzdem – es ist ein Wartburg, und allein das zählt für Thomas Hüfner. Außerdem ist der 1.3 praktisch im Alltag-keinGemischdosieren an der

Tankstelle, er verträgt sogar E10-Sprit und lässt sich mit wenig Aufwand auf Fünfganggetriebe umrüsten. Und auf Einspritzung und G-Kat, dann darf er sogar in Umweltzonen rein. Aber leider hat der Einsdrei neben der Verachtung, die ihm aus seiner Umwelt entgegenschlägt, einen weiteren Feind: den Rost. Besonders die vorderen Kotflügel sind gefährdet, vor allem wenn der Stoßfänger bei Remplern das Blech verbogen hat.

Der hier gezeigte Einsdrei fand vor zwei Jahren Asyl in Hüfners Garage. Er hat gute Chancen, länger zu überleben als viele seiner Artgenossen, weil er rostfrei, gut versiegelt und praktisch im Auslieferungszustand ist. Der Motor ist original, der Radioschacht ist noch so leer wie am Tag der Erstzulassung, niemand hat Löcher für Lautsprecher in die Türverkleidungen geschnitten. Schon deshalb ist dieses Exemplar eine Ausnahme. Die Teileversorgung ist ordentlich, man bekommt sogar Bleche, seit in Ungarn Nachfertigungen produziert werden. Und, nein: 353er-Bleche helfen nicht, der Einsdrei sieht zwar ähnlich aus, ist aber anders. Nur Rahmen und Scheiben lassen sich mit den älteren Geschwistern tauschen.

Hat nun der Einsdrei das Zeug zum Oldtimer? Mittlerweile, sagt Hüfner, drehen sich die Leute nach jedem Wartburg um, sogar nach dem hier, und packen die zartbitteren Geschichten von früher aus. Allein das macht den 1.3 zum Oldtimer. Die Fanggemeinde mag derzeit noch winzig sein, aber spätestens zum Dreißigsten 2018 wird der letzte Wartburg mit seiner ganz speziellen Aura treue Freunde finden.



Nur fürs Foto auf der Hebebühne. Thomas Hüfner ist noch nie mit einem Wartburg liegen geblieben

„Wartburg ist Herzenssache“

Thomas Hüfner

WARTBURG 1.3



Dieser 1.3 ist einer der ersten. Man erkennt sie an der braunen Innenausstattung und den aufgeklebten Steinschlag-ecken. Die kamen übrigens damals aus Westdeutschland, genau wie der Motor

WARTBURG 1.3	
Baujahr	1988
Motorisierung	1,3 Liter - 58 PS
Gesamtstückzahl	152 775
Neupreis	30 200 Mark (DDR)
Restwert	2000 Euro (steigend)
Besitzer	Thomas Hüfner
Wartburg-1.3-Forum (www.wartburg13.de)	



Das Halbblut: Einen VW-Motor quer vor die Vorderachse zu setzen war extrem aufwendig. Die Operation verdamnte den 1.3 zu einer Existenz zwischen den Welten





„Sein Wert? Nichts bis gar nichts“

Benjamin Müller

SUBARU JUSTY

Bedrohte Bergziege: Der Justy zählt zu einer kleinen Schar von Mini-Kraxlern, die um 1990 auf den Markt kam. Längst ist er in Vergessenheit geraten



■ Was ist das richtige Winterauto für einen, der im hügeligen Sauerland wohnt und ein überzeugter Anhänger der Variomatic ist, also des stufenlosen Getriebes nach DAF-Prinzip? Allradantrieb wäre wünschenswert – aber nur ein einziges Auto vereint diesen mit einer solchen Automatik: der erste Justy von Subaru. So kam Benjamin Müller zu seinem Auto.

Wer erinnert sich? Der Justy sieht aus wie – hmm, na ja, wie irgendwie alle Japan-Kleinwagen aus der Zeit um 1990, oder? Zwei Türen, Heckklappe, Platz für vier und ein paar Einkäufe, praktisch, sparsam, ohne viel Aufhebens irgendwann abgelöst durch einen ebenso unauffälligen Nachfolger.

An dieser Stelle darum kurz die Justy-Historie: 1980 hatte Subaru zwei Pkw-Modelle im Angebot, den winzigen Rex und den asconagroßen Leone. In die Lücke schob sich 1984 der erste Justy. Inzwischen hatte sich Subaru als Allradmarke etabliert, sodass man in einigen Ländern, darunter Österreich, den Allrad explizit abbestellen musste, wenn Frontantrieb genügte. 1989 gab's ein mildes Facelift; 1995 folgte der Justy II. All das interessiert heute kaum noch wen.

Schade eigentlich, denn der Justy ist technisch ein kleines Juwel: Magnetpulverkupplung, stufenloses Schubgliedergetriebe, zuschaltbare Hinterachse mit fester Differenzialsperre. Unter dem schlichten Blech steckt ziemlich viel Cleverness. DAF-Fan Benny Müller entdeckte mit Vergnügen, dass Justys Getriebe auf eine DAF-Lizenz zurückgeht, von Fiat für den Steyr-Panda 4x4 weiterentwickelt,

aber bei Fuji Industries gefertigt wurde, dem Mutterhaus von Subaru.

Das Ergebnis: „Ich fahr den Justy total gern. Das stufenlose Getriebe holt das Beste aus dem Motor. Der Justy zieht, als hätte er viel mehr als 75 PS.“ Und, fügt Müller hinzu, er muss nicht für jede Kleinigkeit in die Werkstatt: „Man kann prima dran schrauben.“ Im Winter ist der Spaß am größten, wenn Müller auf Schnee oder Matsch die Hinterachse zuschaltet und der kleine Japaner loskraxelt wie eine Bergziege und alles stehen lässt, was nicht Mercedes G oder Defender heißt.

Und wenn's doch mal kracht? Für größere Baugruppen, Motor-Getriebe-Einheiten zum Beispiel, holt man sich billige Schlachtautos. Das macht zwar ein bisschen Mühe, aber man findet sie noch. Verschleißteile gibt's vom Hersteller. Viele Subaru-Häuser sind kleine Betriebe, die sich überdurchschnittlich engagieren, und notfalls fragt auch die Deutschland-Zentrale mal in Japan nach. Das kann etwas dauern, aber im Prinzip, sagt Müller, ist alles noch zu kriegen. Ausgenommen vielleicht das Auto selbst: „Die meisten Justy sind am Rost eingegangen. Ich hab lange suchen müssen, bis ich meinen gefunden hatte.“ Dennoch sieht die Wertprognose eher düster aus. Als Investment taugt der Justy kaum, da hilft ihm auch die ungewöhnliche Technik nicht. Ein künftiger Oldtimer? Was für eine seltsame Frage, sagt Benny Müller. Er ist einzigartig! Und vielleicht bald der einzige Überlebende.

ECVT - Variomatik mit Magnetpulverkupplung. Clever! Nora (4) will den Subaru später einmal übernehmen



SUBARU JUSTY I	
Baujahr	1995
Motorisierung	1,2 Liter - 75 PS
Gesamtstückzahl	430 000
Neupreis	15 000 Mark (1987)
Restwert	1200 Euro (fallend)
Besitzer	Benjamin Müller
Subaru-Community (www.subaru-community.com)	

„Beim Saab 900 ist vieles anders“

Knud Dobberke



SAAB 900

Der Goldprinz: Saab hat sich zeit seines eigenständigen Lebens nur wenig um Konventionen geschert. Das verhilft dem 900 zu einer großen Fangemeinde



„Wegschmeiß-Auto? Thema verfehlt, scheint mir“, sagt Knud Dobberke. Der Saab 900 hat eine treue, sogar wachsende Gefolgschaft, die Wertkurve ist tendenziell steigend, die Autos bringen mit ein wenig Pflege mächtige Laufleistungen, die Teileversorgung ist gesichert. Warum wir also angerufen hätten?

Tja, warum? Hier ein paar Gründe: Saab war immer der verschrobene Cousin des soliden Volvo, eine Randerscheinung. Selbst in geglätteter Form als Typ 900 lockte er eine leicht exzentrische Kundschaft an; das Werkstättennetz blieb weitmaschig – und zum Schluss kam General Motors und demonstrierte der Welt, wie man eine kleine, aber etablierte Marke nach dem Lehrbuch des Heuschrecken-Kapitalismus aushöhlt, als blutleere Hülle zurück- und alle Besitzer im Regen stehen lässt. Deswegen sind wir auf den 900 gekommen.

Er gilt heute als letzter echter Saab. Man sieht es auf den ersten Blick: die steile, bogenförmig ums Armaturenbrett geschlungene Frontscheibe und die sanft konkave Hecklinie weisen direkt auf den Saab 99 zurück, wie er 1967 auf die Straßen rollte. Den 900 gibt es seit 1978, in vielen Bereichen weiterentwickelt, aber dem Kern seines Wesens treu. Fortschritte brachten etwa die Motoren, die dem 900 je nach Wunsch lange Langstreckenbeine oder gewaltigen Punch verleihen. Geblieben sind das eigenwillige Design und

die hervorragende Verarbeitung. Weil er sich bis 1993 seinen Charakter bewahren konnte, sticht der 900 heute ganz besonders im Alltagsverkehr hervor. Daran mag es auch liegen, dass er im Rahmen dieser Geschichte die Rolle des Goldprinzen spielen darf. „Wenig Elektronik, tolle Ausstattung, schöne Form, als Turbo auch schnell. Meiner läuft zuverlässig seine 30 000 Kilometer im Jahr, er lässt mich nicht im Stich und schenkt mir jeden Tag einen schönen Anblick“, sagt Knud Dobberke. Der Mann kam vor 20 Jahren mehr oder weniger zufällig zum Saab, fährt seither nichts anderes und bietet mit www.forum-auto.de eine zentrale Anlaufstelle für alle 900-Belange.

Nach wie vor kommen Menschen auf den eigenwilligen Geschmack des Saab 900. Nicht alle sind daran interessiert, ihr Auto lange zu erhalten, sagt Dobberke, deswegen gibt es eine breite Streuung im Angebot. Viele Autos leiden unter Wartungsstau, weshalb bei der Suche Vorsicht geboten ist. Was Teile angeht, so gibt es inzwischen Spezialisten für die gängigen Produkte und dazu einen Liebhabermarkt für Gebrauchteile.

Das Wort „Oldtimer“ müssen wir hier gar nicht erst mit einem Fragezeichen versehen. Die Nachfrage nach guten Autos ist größer als das Angebot, die Weichen sind richtig gestellt für den 900. Das verspricht mittelfristig auch einen Aufwärtsknick in der Preiskurve. „Wegschmeiß-Auto? Absolut nicht!“, sagt Knud Dobberke.

Nein, kein Baseballschläger. Ein Werkzeug zum Kupplungsausbau bei montiertem Getriebe

SAAB 900 TURBO 16S

Baujahr	1992
Motorisierung	2 Liter - 160 PS
Gesamtstückzahl	908 810
Neupreis	49 900 Mark (1992)
geschätzter Versicherungswert	6000 Euro (steigend)
Besitzer	Knud Dobberke
Saab-Forum (www.forum-auto.de)	



Peter Schneider, Präsident des Oldtimer-Lobbyverbands Deuvel und Erstbesitzer unseres Dauertest-Monza

„Im Youngtimer steckt die Zukunft“

■ Gerade Autos, die einst nicht so beliebt waren, sind heute die wirklichen Exoten mit Potenzial zum Liebhaberobjekt. Meist sind diese Autos im Alter von 20 plus sehr preiswert zu haben, da die Nachfrage gering ist. Hier bietet sich dem Nachwuchs eine günstige Gelegenheit zum Einstieg in die Oldtimerszene.

Der Pferdefuß liegt derzeit bei der Besteuerung. Leider gibt es keine ähnlich günstige Zulassungsmöglichkeit wie das H-

Kennzeichen. Gegebenenfalls empfiehlt sich ein Saisonkennzeichen. Immerhin bieten die Oldtimerversicherungen günstige Tarife an.

Gefahr droht den Zwischenjahren derzeit von einer Studie des Umweltbundesamts, in der unter anderem die Empfehlung steht, Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen für Oldtimer abzuschaffen. Hier ist der Deuvel bereits aktiv geworden. Für jüngere Fahrzeuge be-

steht noch eine weitere Bedrohung. Wenn das „Verkehrssicherheitspaket“ der EU in diesem Jahr in Kraft tritt, dann müssen alle Fahrzeuge mit über 160.000 Kilometer Fahrleistung jährlich zur HU. Auch hier hat der Deuvel bereits Gespräche mit dem Verkehrsministerium aufgenommen.

Der Deuvel wird sich zukünftig verstärkt um eine Unterstützung von Fahrzeugen im Alter zwi-

KOMMENTAR

schon 20 und 30 Jahren bemühen. Wir sehen in diesem Bereich einen wichtigen Teil der Zukunft der Oldtimerszene. Der demografische Wandel und Veränderungen in der Einstellung der Bevölkerung werden es jedoch mit Sicherheit nicht leichter machen, qualifizierten Nachwuchs für Erhalt, Nutzung und Pflege von kraftfahrzeugtechnischem Kulturgut zu gewinnen.

Peter Schneider

FAZIT

■ Hand aufs Herz, die eine oder andere Passage dieser Story fanden Sie ein bisschen gruselig, oder? Zu japanisch das eine Auto, das andere zu spießig, zu bizarr. Oder ganz allgemein: nur furchtbar und indiskutabel. Stimmt's, oder habe ich recht?

Genau das haben wir vor 25 Jahren von B-Ascona und Datsun 280ZX, Jaguar XJ40 und Alfasud auch gedacht, und die sind heute alle akzeptierte Klassiker. Was hat sich also geändert? Zweierlei: Erstens war das Oldtimerwesen um 1990 herum noch

ziemlich neu und aufregend. Der Einstieg war einfach, weil es noch jede Menge Projekte für wenig Geld gab. Zweitens konnte man mit raunzendem Motorgeräusch junge Leute noch in die Garage locken. Heute ist der Markt gesättigt, die Garagen stehen voll, die Preise für alles, was irgendwie nach „Oldtimer“ klingt, sind Richtung Mond geschossen. Zudem



Till Schauen

interessieren sich junge Leute von sich aus immer weniger für Autos. In dieser Lücke bieten sich solche an wie die hier vorgestellt: verhältnismäßig überschaubare Technik, wenig Elektronik, aber viel Charakter. Man muss sich nur auf sie einlassen, um ihre Schönheit zu entdecken. Oldtimer der Zukunft – Zukunft der Oldtimer! Die meisten „Wegschmeiß-Autos“ auf diesen Seiten stellen ihre Cleverness und ihre Besonderheit nicht zur Schau. Man muss sich mit ihnen beschäftigen, um sie in ihrem Wesen zu begreifen. Ob man sich der Mühe unterziehen will, ein Auto

am Leben zu erhalten, über das alle anderen nur den Kopf schütteln, ist dann die nächste Frage. Aber gerade darin findet der Tapfere eine spezielle Freude.

Haben Sie auch so ein unterbewertetes Auto? Wie gehen Sie damit um? Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 3910, 20350 Hamburg
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: **Wegwerfen oder behalten**

NEUN ERHALTENSWERTE YOUNGTIMER

Es gibt sie noch, die guten Autos – selbst wenn niemand das Etikett „Premium“ dranklebt. Neun Beispiele, mit denen sich das Klassiker-Glück auch abseits des Mainstreams finden lässt



DAIHATSU APPLAUSE 16V Zeitlose, fast lehrbuchmäßig proportionierte Form, solide Technik – und mit 16V-Motor ist er auch richtig schnell. Dazu kompakt und damit großstadtauglich



NISSAN MAXIMA Samtweicher Sechszylinder, 193 PS, Top-Verarbeitung und Vollausstattung. Den Japan-Mercedes hat man ihm nie abgenommen – für Genießer also ein Geheimtipp



TOYOTA PREVIA Ein Familienkombi mit Unterflur-Mittelmotor – kann das gut gehen? Darüber streiten sich die Experten. Unbestritten aber ist: Einen wie ihn gibt's nirgendwo sonst



FIAT TIPO Er hat Platz, ist übersichtlich, und er fährt sich, wie man es von einem Italiener erwartet. Bald werden wir uns wieder nach geraden Linien sehnen, dann kommt seine Zeit!



LAND ROVER DISCOVERY I Ähnlich hart im Nehmen wie der Defender, aber nicht gar so kompromisslos, dazu freundlicher zu den Insassen. Auf Wunsch sogar als V8. Oder mit Automatik



CITROËN AX Der wahre Nachkomme des 2 CV. Pfiffig und kompakt, je nach Wunsch spritzig oder sparsam. Tester empfahlen damals den Diesel mit 52 PS. Verbrauch: unter fünf Liter auf 100 km



OPEL CORSA B Der zweite Corsa hat alles: zuverlässige Technik, flotte Optik, relativ viel Platz und prima Sitze. Die letzten Jahrgänge sind häufig rostfrei und gut ausgestattet. Rettet ihn!



ALFA ROMEO 155 Q4 Niemand will den 155, da er sich nur als Alfa ausgibt, aber eigentlich ein Fiat ist. Doch der Q4 hat eine Chance verdient: Die Technik spendierte der Lancia Integrale



ROVER 800 „Rover? Hä? War da mal was?“ Yes! Der 800. Groß, flott und bequem. Die Technik stammt von Honda, hält also. Und ab 1989 war die Briten-Limousine sogar gut verarbeitet