UNTERWEGS MIT KIND UND KEGEL

Ein Ausflug mit der gesamten Familie im Oldtimer? Warum nicht? Die 1960er-Jahre brachten nicht nur den lange ersehnten Wohlstand in die Bundesrepublik, sondern auch interessante Autos. Wir schauen uns die Neue Klasse von BMW und ihre Mitbewerber im Detail an

[TEXT Thomas Pfahl FOTOS Zbigniew Mazar]

Das Wirtschaftswunder trug Früchte. Autofahren war nicht nur erschwinglich geworden, es gab auch neue Fahrzeugkonzepte für die aufstrebende Mittelschicht. BMW stellte seine „Neue Klasse“ auf der IAA 1961 vor und schloss so die Lücke zwischen dem kleinen 700 und dem Barockengel. Der 1500 als erstes Modell der Baureihe wirkte vom ersten Blick an modern. Das Designteam um Wilhelm Hofmeister hatte ganze Arbeit geleistet. Alexander von Falkenhausen hatte den Motor für das neue Fahrzeug entwickelt. Er unterschied sich deutlich vom Antrieb des Stuttgarter Mitbewerbers: Der M10-Motor kam mit V-förmig hängenden Ventilen und obenliegender Nockenwelle. Basis wurde der 1,5 Liter großer Vierzylinder für den BMW 1500; eine Hubraumerweiterung bis auf 2000 Kubik wurde gleich mit eingeplant.

Presse und Kunden waren begeistert vom neuen BMW, der selbst in der Einstiegsversion mit 80 PS die 150-km/h-Marke erreichte. Lange Lieferfristen waren die Fol- >

Der 1500 war das erste Modell der neuen Baureihe und steht heute im Schatten der stärkeren Brüder

KAUFBERATUNG BMW „Neue Klasse“ Bj.: 1962-1972

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Die viertürigen Limousinen der Neuen Klasse stehen im Schatten ihrer zweitürigen Brüder der 02-Baureihe. Dabei gelten sie als Vorreiter der heute so beliebten 5er-BMW. Mit dem 1500 stieg BMW 1962 in das neue Segment ein, doch gerade diese Version mit dem neu konstruierten M10-Motor spielt heute kaum noch eine Rolle. Beliebter sind die stärkeren Versionen, allen voran der auch optisch veränderte 2000. Mit fast 330.000 produzierten Limousinen galt die Neue Klasse als Erfolg. Als Oldtimer führt sie ein Schattendasein, was wiederum auch preislich zu spüren ist.

■ **KAROSSERIE** Es gibt viele Stellen bei der Neuen Klasse, die genau zu inspizieren sind: Das beginnt im Bereich der Federbein-Befestigungen an der Spritzwand und setzt sich in den hohlen Kastenträgern fort. Auch die Türschweller rosten gerne von innen nach außen. Die Aufnahmen der Hinterachs-Federn sowie die Reserveradmulde sind ebenso anfällig wie die offensichtlichen Stellen rund um die Karosserie (Beispiel Radlaufkanten).

■ **TECHNIK** Theoretisch gelten die Motoren der Neuen Klasse als recht robust. Praktisch wurden sie aber arg geschunden, nicht richtig warm gefahren oder nachlässig gewartet. Dann kommt es zu Problemen wie ausgeschlagenen Kolbenbolzenlagerungen oder eingelaufenen Kipphebelwellen. Unabhängig von der Laufleistung können beim Gaswegnehmen blaue Wolken auftauchen: Häufig sind daran gealterte, sprich: ausgehärtete Ventilschaftdichtungen schuld. Das Getriebe macht gelegentlich beim Schalten in den zweiten oder dritten Gang lautstark auf sich aufmerksam. Abhilfe schaffen teflonbeschichtete Synchronringe. Ausgeschlagene Vorderachsen oder defekte Kardanwellen-Mittellager zeugen von einer forschen Gangart des Vorbesitzers.

■ **ERSATZTEILE** Auch wenn die Neue Klasse längst nicht so beliebt ist wie beispielsweise die 02-Baureihe: Es gibt einige Händler, die Ersatzteile und das entsprechende Know-how bereithalten. Auch BMW Group Classic bietet einige Nachfertigungen an. Schwierig wird es, wenn es beispielsweise um Sonderausstattungen geht. Am einfachsten zu finden sind technische Komponenten, die auch in anderen Modellen zur Verwendung kamen.

■ **KOSTEN** Es gilt die alte Regel der Marktwirtschaft: Je seltener das benötigte Teil, umso teurer. Heißt: Technikteile sind einigermaßen günstig zu bekommen. Karosseriebleche werden schon teurer und gerade die kleinen, gesuchten Details werden auch schon mal in Gold aufgewogen.

MARKTLAGE [1]

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
15.800 €	8700 €	4000 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶

[1] BMW 2000 (1966)

SCHWACHPUNKTE

1 Hat der Rost erst einmal die A-Säulen oder Verstärkungskästen befallen, wird es aufwändig

2 Ausgeschlagene Drosselklappenwellen und Ölverlust gehören zu den typischen Mängeln

3 Gerissene Hardyscheiben oder defekte Mittellager der Kardanwelle kommen häufiger vor

ERSATZTEILPREISE

Scheinwerfer	300 €
Endschalldämpfer	120 €
Stoßdämpfer rundum	400 €
Windschutzscheibe	280 €
Kotflügel vorn	725 €
Bremse vorn (Scheiben/Beläge)	150 €
Anlasser	190 €
Lichtmaschine (AT)	300 €
Querlenker	200 €
Kupplungsgeberzylinder	260 €

ADRESSEN

BMW 02 Club e.V.
Walter Thomas
Hardtbacher Höhe 33
42399 Wuppertal
Tel.: 02246 / 915000
Mail: walter@bmw-02-club.de
bmw-02-club.de

BMW Club Mobile Classic e.V.
Harald Klemann
Auf dem großen Felde 11
59519 Möhnesee
Mail:
info@bmw-club-mobile-classic.de
bmw-club-mobile-classic.de

DAS GEFÄLLT Üppige Fensterflächen machen den großen BMW übersichtlich, Fahrwerk, Motor und Ausstattung sorgen für ein komfortables Reisen – egal, mit welchem Motor.

DAS STÖRT Viele Modelle wurden zugunsten eines 02-Projekts geschlachtet, die Neue Klasse stand stets im Schatten der Zweitürer. Komplette und gute Autos sind Mangelware.

Mit dem M10-Vierzylinder hatte Alexander von Falkenhausen eine Motorenfamilie kreiert, die mit 1500 Kubik Hubraum zunächst 80 PS leistete

Die Innenraumgestaltung war in der Basisversion betont nüchtern gehalten

Bei aller Sachlichkeit: Die Rundinstrumente muten herrlich nostalgisch an

Technische Daten BMW 1500

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Solex-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 82,0 x 71,0 mm; Hubraum: 1499 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 59 kW/80 PS bei 5700/min; maximales Drehmoment: 118 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Zugstrebe; hinten: Pendelachse, Längslenker; v./h. Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; Kugelumlauflenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 6.00-14

ECKDATEN L/B/H: 4440/1710/1450 mm; Radstand: 2550 mm; Spurweite v./h.: 1320/1374 mm; Leergewicht: 1050 kg; Tankinhalt: 53 l; Bauzeit: 1962 bis 1964; Stückzahl: 23.600; Preis (1962): 9485 Mark

FAHRLEISTUNGEN [1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 16,8 s; Höchstgeschw.: 150 km/h; Verbr.: 10,0 l/100 km

[1] Werksangaben

AB IN DEN URLAUB! Mit steigendem Wohlstand wurden die Deutschen auch wieder reiselustiger. Zum Abschalten und Entspannen ging es entweder in den Süden oder zum Skifahren

ge. Gegenüber dem Barockengel wirkte die Neue Klasse zwar nüchtern und sachlich, aber eben auch längst nicht mehr so antiquiert. Die spartanische Ausstattung des Basismodells konnte den Erfolg nicht mindern. Die Fahrleistungen trugen maßgeblich zum Erfolg bei, die Neue Klasse gilt als Vorreiter der späteren 5er-Reihe. Aus heutiger Sicht steht der 1500 im Schatten seiner schnelleren Brüder bis hin zum 2000 ti. Das wiederum schlägt sich positiv in der Preisgestaltung nieder: Wer zum gemütlichen Familienausflug im Oldtimer starten will, ist auch mit 80 PS bestens bedient. Die schmalen Fensterstege bieten eine hervorragende Rundumsicht für alle Mitreisenden. Und im Kofferraum bleibt genug Platz für den dazugehörigen Reiseproviant.
Auch die Italiener wagten in den 1960er-Jahren den Schritt in die Obere Mittelklasse: Den ersten Limousinen in Trapezform (1500/1800) folgte im Jahr 1967 der 125. Er war der große Bruder des 124, von dem er neben der Technik sogar einige Blechteile nutzte. Mit seinen geraden Linien traf er den Zeitgeist: Chrom war durchaus noch erlaubt, auf Schnörkel konnte verzichtet werden – auch wenn die damaligen Tester etwas mehr Charme in der Formensprache vermissten. Ein Meilenstein in der Fiat-Geschichte war der von Aurelio Lampredi konstruierte 1,6-Liter-Motor: Zwei obenliegende Nockenwellen und ein (Weber-)Doppelvergaser waren bei Sportwagen durchaus üblich, nicht aber bei Limousinen. Damit nicht genug: Im Jahr 1968 folgte mit dem hier gezeigten Special die Top-Version der Limousine. Sie wartete mit 100 PS auf und war rund zehn Stundenkilometer >

LA DOLCE VITA Trotz der immer stärker aufkeimenden Studenten- und Arbeiter-Revolten war die italienische Lebensfreude auch in den 60er-Jahren südlich der Alpen überall zu spüren

schneller als die bisherige Version. Gleichzeitig gab es einige Verbesserungen: Die Heizung bekam Fensterdüsen und arbeitete nun unabhängig von der Geschwindigkeit. Das Getriebe verfügte über einen fünften Gang. Ein Novum konnte sich der Fiat ebenfalls auf die Fahnen schreiben: Er war zumindest in Europa das erste Auto mit serienmäßiger Scheibenwischer-Intervallschaltung. Leider blieb Fiat beim Fahrwerk konservativ – zu viel Innovation wollte man den Kunden nicht zumuten.

Authentische Extras machen die Zeitreise perfekt

Die von Jörg Stursberg zum Fototermin mitgebrachte Limousine aus dem Jahr 1970 verfügt über weitere authentische Extras wie das Blaupunkt-Münster-Radio, zwei Lautsprecher und eine elektrisch ausfahrbare Antenne. Aufgrund der Ausstattung und seiner Fahrleistungen konnte der Fiat seinen Mitbewerbern von BMW, Lancia oder Alfa durchaus Paroli bieten. Der günstige Einstandspreis trug seinen Teil zum Erfolg bei. Auch heute noch ist der 125 recht günstig zu haben. Das Problem ist, einen echten Fiat zu bekommen. Bis 1972 wurden in Turin 188.791 Exemplare produziert, darüber hinaus gab es die bis 1991 gebauten Polski-Fiats sowie weitere Lizenzbauten weltweit. Es ist der Überraschungs-Effekt, der den scheinbar austauschbaren Fiat ausmacht: Sein Klang und das Spurtvermögen sind die großen Stärken des kantigen Italieners. Auch Peugeot mischte in der Klasse der geräumigen Limousinen mit. 1960 stellte man dazu als Nachfolger des erfolgreichen 403 >

Technische Daten Fiat 125 Special

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen, Zahnriemenantrieb; Gemischbildung: Weber-Doppelvergaser; Bohrung x Hub: 80,0 x 80,0 mm; Hubraum: 1608 cm³; Verdichtung: 8,8; Leistung: 74 kW/100 PS bei 6200/min; maximales Drehmoment: 133 Nm bei 4000/min; Fünfgang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Dreiecklenker oben, Querlenker unten, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Längslenker, halbelliptische Blattfedern; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Schneckenrollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: 175 R 13

ECKDATEN L/B/H: 4225/1615/1420 mm; Radstand: 2505 mm; Spurweite v./h.: 1310/1290 mm; Leergewicht: 1055 kg; Tankinhalt: 45 l; Bauzeit: 1967 bis 1972; Stückzahl: 188.791; Preis (1970): 8.990 Mark

MESSWERTE [1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 11,4 s; Höchstgeschw.: 172 km/h; Verbr.: 12,2 l/100 km

[1] AZ 04/1970

Der Tacho lügt nicht: 170 km/h waren im 125 Special durchaus möglich

Der Doppelnockenwellen-Motor sorgt oft für Überraschungen

Einen originalen Fiat 125 in diesem Zustand wird man nicht mehr häufig finden – schade!

Fotos: gettyimages (1)

Häufig wird der 125 mit dem Polski-Fiat oder gar dem Lada 2107 verwechselt

KAUFBERATUNG Fiat 125 Bj.: 1967-1972

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Fiat 125, und wir sprechen hier vom echten, italienischen 125, gilt als längst vergessen. Während die Originale aufgrund der erbärmlichen Blechqualität wegrosteten, blieben die polnischen Nachbauten im Straßenbild noch lange erhalten. Das ist schade, denn der Fiat war insbesondere als „Speciale" durchaus gut motorisiert, die eher simple Technik war mit etwas Schraubererfahrung gut in den Griff zu bekommen. Gerade das ließe die Limousine als Oldtimer interessant werden – wenn man denn noch gute Autos der frühen Baujahre finden würde.

KAROSSERIE Rost ist das große Thema, und zwar rundum. Fiats Kooperationen führten seinerzeit zum Erwerb von Karosserieblechen minderer Qualität, die schon früh für Probleme sorgten. Teilweise bemängelten die Kunden auch eine scheinbar zu dünne Lackschicht. Wird tatsächlich noch ein 125 angeboten, so ist mit Sicherheit schon am Blech gearbeitet worden. Das wiederum wirft die Frage nach der Qualität der durchgeführten Arbeiten auf. Stets zu beachten sind die Klassiker: Schweller, Türunterkanten, Radläufe, Kotflügel ...

TECHNIK Hier sieht es erstaunlich gut aus – die entsprechende Pflege vorausgesetzt. Das Fahrwerk mit Starrachse und Blattfedern hinten bereitet wenig Probleme. Der recht lang übersetzte fünfte Gang senkt bei hohen Geschwindigkeiten die Drehzahl und schont so wiederum den Motor. Ist die Technik fit, genügen die üblichen (und nicht sonderlich aufwändigen) Wartungsarbeiten, um den Fiat bei Laune zu halten. Achtung: Die Aufnahmen der Blattfedern sollten unbedingt in Ordnung sein.

ERSATZTEILE Dass es den 125 noch bis in die 90er-Jahre als Polski-Fiat gab, kann die Ersatzteillage bis heute nur unwesentlich entspannen. Denn auch diese Autos sind mittlerweile aufgebraucht und verschlissen. Die mangelnde Nachfrage lässt natürlich auch Nachfertigungen überflüssig werden. Immerhin: Die technischen Komponenten (die ohnehin eher selten kaputt gehen) kamen teilweise auch in anderen Fiat-Modellen zum Einsatz und sind daher wesentlich einfacher zu besorgen.

KOSTEN Der niedrige Einstiegspreis des 125 sorgte einst dafür, dass der Fiat auch in Deutschland viele Freunde fand. Heute sorgt das geringe Angebot in Verbindung mit mangelndem Interesse für entsprechend niedrige Marktwerte. Die Ersatzteilpreise befinden sich auf einem vernünftigen Niveau – wenn man denn bekommt, was man braucht.

MARKTLAGE [1]

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
8100 €	5500 €	1500 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶

[1] Fiat 125 Special (1968-1972)

ERSATZTEILPREISE

Scheinwerfer	40 €
Endschalldämpfer	90 €
Stoßdämpfer rundum	280 €
Windschutzscheibe	130 €
Kotflügel vorn	300 €
Bremse vorn (Scheiben/Beläge)	50 €
Anlasser	150 €
Lichtmaschine (AT)	300 €
Kühler	200 €
Heckscheibendichtung	50 €

SCHWACHPUNKTE

1 Auch wenn der Motor als robust gilt: Eine regelmäßige Wartung ist Pflicht

2 Hat der Rost den Bereich zwischen Kotflügel und A-Säule befallen, wird es ungemütlich

3 In der Reserveradmulde sammelt sich Wasser und lässt das Blech unbemerkt gammeln

ADRESSEN

Fiat-Raritäten-Club e.V.
Werner Gotzian
Am Teimenort 10
44894 Bochum
Tel.: 0234 / 230301
fiatraritaetenclub.de

Fiat-Forum
Typenübergreifendes Forum
Hansjörg Fichtner
Mail: kontakt@forum-admin.de
fiat-forum.de

DAS GEFÄLLT Der 125 beweist, dass Fiat viel mehr konnte, als nur Kleinstwagen oder Spider zu bauen. Er ist komfortabel und dank robuster Technik auch durchaus zuverlässig.

DAS STÖRT Als echter Klassiker wird der 125 kaum wahrgenommen, was sicherlich neben der sachlichen Form auch an den zahlreichen Lizenz-Nachbauten wie dem Polski-Fiat liegt.

Im Gegensatz zum gradlinigen Fiat wirkt der Peugeot 404 mit seinen Heckflossen deutlich verspielter

KAUFBERATUNG Peugeot 404 Bj.: 1960-1975

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der 404 ist ein Dauerläufer. Coupé und Cabrio sind schick und beliebt, wesentlich häufiger zu finden ist die Limousine. Kombi und Pick-up hingegen sind in unseren Breitengraden nahezu verschwunden, sie sind vor allem in Afrika noch im Einsatz. Mit seiner gefälligen Heckflossen-Optik, dem guten Komfort und vor allem seiner unauffälligen, robusten Technik galt der Peugeot seinerzeit als Frankreichs Mercedes. Heute ist er (vor allem in seiner Heimat) ein solider Oldtimer, der sich nicht immer im optischen Topzustand, aber stets zuverlässig präsentiert.

■ **KAROSSERIE** Angeblich wurden einige 404 der späten 60er-Jahre mit verzinkter Karosserie ausgeliefert, genauere Erkenntnisse gibt es dazu aber nicht. Und so gilt auch hier: Rost kann überall blühen! Wichtig: Der äußere Schweller ist nur die Verkleidung, das tragende Blech sitzt darunter (und kann dort unbemerkt faulen). Die Federbeindome gammeln ebenso wie die Türunterkanten oder der Kofferraumboden. Manche Probleme sind hausgemacht: Die Verlängerungen der Motorträger wurden häufig zum Aufbocken des Fahrzeugs genutzt. Dafür sind sie aber nicht gemacht: Rost und Beulen sind die Folgen.

■ **TECHNIK** Der 404 ist weitestgehend simpel und damit robust gehalten worden. Nicht zuletzt deshalb fahren etliche Fahrzeuge bis heute durch Afrika. Die technischen Highlights der Baureihe hingegen sorgen dann aber auch hin und wieder für Stress: Der Hydrovac-Bremskraftverstärker der frühen Modelle oder die Kugelfischer-Einspritzung sind nur von Spezialisten zu beherrschen. Lagerschäden oder festsitzende Kolben in der Einspritzanlage drohen nach langen Standzeiten.

■ **ERSATZTEILE** Technische Komponenten sind nicht zuletzt aufgrund der langen Bauzeit und des großen Angebots relativ gut zu bekommen, dramatischer wird es bei Reparaturblechen, Dichtungen und Zierleisten. Es empfiehlt sich in jedem Fall, Kontakt zur Szene aufzunehmen. Quasi im Verborgenen sind diverse Nachfertigungen entstanden, die meist nur unter 404-Freunden gehandelt werden. Immerhin: Die Versorgung für die Limousine ist deutlich besser als diejenige für Cabrio und Coupé.

■ **KOSTEN** Rein sachlich betrachtet, sollte man den finanziellen Aufwand gut im Auge behalten. Trotz humaner Ersatzteilpreise übersteigen die nötigen Reparaturen schnell den aktuellen (niedrigen) Marktwert. Insgesamt bewegt man sich hier auf einem vernünftigen Level.

MARKTLAGE [1]

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
7700 €	4500 €	1600 €
Wertentwicklung		stagnierend

[1] Peugeot 404 Limousine (1960)

SCHWACHPUNKTE

1 Frühe Modelle hatten noch Trommelbremsen, Probleme macht der Bremskraftverstärker

2 Wurden die Motorträger zum Aufbocken missbraucht, ist Ersatz teuer und aufwändig

3 Fehlende Chromleisten sind meist nur mit Glück aufzutreiben

ERSATZTEILPREISE

Scheinwerfer	95 €
Endschalldämpfer	160 €
Stoßdämpfer rundum	300 €
Windschutzscheibe	180 €
Kotflügel vorn	315 €
Bremse vorn (Bremsbacken)	140 €
Anlasser	125 €
Lichtmaschine	130 €
Kugelfischer-Antriebsriemen	145 €
Bremskraftverstärker	380 €

ADRESSEN

Peugeot 404 Vereniging
Rijksstraatweg 40
NL-3316 EH Dordrecht
Tel. +31(0)78 / 6510364
Mail: info@peugeot404vereniging.nl
peugeot404vereniging.nl

Peugeot-Oldtimer-Freunde Rhein-Main
Joachim Sticksel
Vordere Dauserad 6
63755 Alzenau-Michelbach
Mail: sticksel@peugeot-oldtimer-freunde.de
peugeot-oldtimer-freunde.de

DAS GEFÄLLT Der Peugeot 404 bietet einen gelungenen Mix aus sachlicher Linie und verspieltem Schnörkel (Heckflossen!). Gerade in der Super-Luxe-Ausstattung wird er zum eleganten Begleiter.

DAS STÖRT Bei den Injection-Modellen streikt hin und wieder die Kugelfischer-Einspritzung, die früheren Versionen nerven hingegen mit defektem Hydrovac-Bremskraftverstärker.

Fotos: gettyimages (1)

Zu den liebevollen Details gehört das Typenschild am Armaturenbrett

Die Vergasermotoren wurden bewusst simpel gehalten

Die leicht schräg stehende Lenksäule ist typisch für den Peugeot 404

Technische Daten Peugeot 404

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine seitliche Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Solex-Fallstromvergaser; Bohrung x Hub: 84,0 x 73,0 mm; Hubraum: 1618 cm³; Verdichtung: 7,6; Leistung: 48 kW/70 PS bei 5500/min; maximales Drehmoment: 130 Nm bei 2500/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schubstreben; hinten: Starrachse, Schubrohr mit innenliegender Kardanwelle; v./h. Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln/Trommeln; Reifen: 165 R 15

ECKDATEN L/B/H: 4420/1630/1450 mm; Radstand: 2650 mm; Spurweite v./h.: 1340/1280 mm; Leergewicht: 1120 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1960 bis 1975; Stückzahl: 1.672.395 (Lim.); Preis (1965): 8.360 Mark

MESSWERTE [1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 17,2 s; Höchstgeschw.: 146 km/h; Verbr.: 10,8 l/100 km

[1] AZ 07/1972

MODERNISIERTES FRANKREICH 1969 wurde der politisch nicht immer unumstrittene Georges Pompidou zum Staatspräsidenten gewählt und trat für die EWG-Erweiterung ein

den 404 vor. Pininfarina hatte ihm ein scheinbar zeitloses Design verpasst: Der Franzose wurde 15 Jahre lang gebaut, seine afrikanischen Derivate liefen gar bis 1989 vom Band. Das klingt rückblickend erstaunlich, wirken die Heckflossen doch wie ein Überbleibsel aus längst vergangenen Tagen. Aber sie machen den Peugeot bis heute unverwechselbar. Das hier gezeigte 1964er Modell von Ton Karelse wurde zudem in der Super-Luxe-Ausstattung ausgeliefert. Das bedeutet noch mehr Chrom und Leder. Wem das nicht reichte: Firmen wie GH oder Robri boten weiteres Zubehör wie etwa den Windlaufchrom oder die Einstiegsleisten an, die gleich beim Händler bestellt werden konnten.

Der Peugeot 404 überzeugt mit seinem Komfort

Echte Federkernsitze mit Rosshaar-Unterbau sorgten für dauerhaften Fahrkomfort, ein zusätzlich rostgeschützter Unterboden war gegen Aufpreis zu bekommen – wohl dem, der ein solches Auto heute noch findet! Im Falle unseres Foto-404 ist auch noch die elektromagnetisch betätigte Jaeger-Kupplung (Halbautomatik) zu erwähnen. Die Fahrstufen werden über den Hebel am Lenkrad eingelegt, auf dem Mitteltunnel bleibt Platz für eine zusätzliche Ablage. Mit 70 PS liegen die Fahrleistungen des Peugeot natürlich deutlich hinter denen der übrigen Limousinen. Der Komfort ist hingegen unschlagbar, nicht zuletzt dank der breiten Armlehne in der ersten Reihe. Ein weiteres interessantes Detail: Der Peugeot verzichtet auf klassische Rundinstrumente, seine Geschwindigkeit wird auf dem damals so beliebten Bandtacho angezeigt. >

NACHKRIEGSBOOM Auch in Großbritannien wuchs der Wohlstand. Man versuchte, mit dem Rest Europas Schritt zu halten und präsentierte innovative Produkte und Fahrzeuge wie den P6

Im scharfen Kontrast zum verspielt wirkenden Franzosen steht der Rover P6. Galt der P5 noch als britisch-konservativ, sollte die Neukonstruktion mit innovativer Technik punkten. Rover dachte über den Einsatz einer Gasturbine nach, konstruierte deswegen auch gleich eine entsprechende Vorderachse: Liegende Spiralfedern sollten den benötigten Platz schaffen. Sie werden über Umlenkhebel betätigt. Auch die Hinterachse ist ungewöhnlich: Hier setzte man auf die De Dion-Bauweise, welche die Ingenieure statt mit einem starren Achsrohr mit Schiebestücken ausstatteten. Beim Aufbau der Karosserie wiederum orientierten sie sich am Citroën DS: Ein Grundgerippe wurde mit den äußeren Blechen beplankt, nachdem die Technik eingesetzt war.

Am Ende verzichtete Rover doch auf die als noch nicht ausgereift geltende Gasturbine und entwickelte einen 2,0-Liter-Motor mit natriumgefüllten Auslassventilen und obenliegender Nockenwelle. Darauf basierend gab es den 2000 TC mit SU-Doppelvergasern sowie später den hubraum- und leistungsstärkeren 2200 TC. Ein „Upgrade“ vom 2000 auf den 2200 TC wie beim hier gezeigten Auto von Carsten Nebe ist problemlos möglich. So skurril der P6 wirken mag: 1964 wurde er aufgrund seiner fortschrittlichen Technik zum ersten „Auto des Jahres“ gewählt. Auch bei Volvo wagte man einen gewaltigen Sprung. Es wurde höchste Zeit für ein weiteres Modell neben dem PV444, der noch auf einer Vorkriegs-Konstruktion basierte. Die neue Designabteilung um Jan Wilsgaard wagte den Blick in den Süden und präsentier- >

Technische Daten Rover P6 2200 TC

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: zwei SU-Vergaser; Bohrung x Hub: 90,5 x 85,7 mm; Hubraum: 2205 cm³; Verdichtung: 9,0; Leistung: 85 kW/115 PS bei 5000/min; maximales Drehmoment: 183 Nm bei 4400/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit vier Türen; Radaufhängung vorn: Quer- und Längslenker, liegende Schraubenfedern, Umlenkhebel; hinten: DeDion-Achse, Längslenker, Panhardstab, Federn; v./h. Teleskopdämpfer; Schneckenrollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Scheiben; Reifen: 165 R 14

ECKDATEN L/B/H: 4590/1680/1400 mm; Radstand: 2630 mm; Spurweite v./h.: 1359/1359 mm; Leergewicht: 1281 kg; Tankinhalt: 55 l; Bauzeit: 1963 bis 1976; Stückzahl: 246.242 (Vierzyl. ges.); Preis (1974): 20.000 Mark

FAHRLEISTUNGEN[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 12,3 s; Höchstgeschw.: 178 km/h; Verbr.: 14,2 l/100 km

[1] Werksangaben

Die Schalter in Durchlichttechnik sind auch im Dunkeln gut zu finden

Die Idee einer Gasturbine wurde zugunsten eines herkömmlichen Vierzylinder-Motors verworfen; das P6-Topmodell trägt den 3,5-Liter-V8

Das Kunststoff-Cockpit des Briten wirkt relativ nüchtern und modern

Das Reserverad auf dem Heckdeckel ist dem (zu) kleinen Kofferraum geschuldet

KAUFBERATUNG Rover P6 Bj.: 1963-1977

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Der Rover P6 – in diesem Fall geht es um die Vierzylinder-Modelle 2000 TC und 2200 TC – wirkt von der ersten Begegnung an so herrlich britisch-skurril. Dabei hatte er technisch durchaus einiges zu bieten. Leider haben die Querelen in der heimischen Autoindustrie einen größeren Erfolg vereitelt. Das macht ihn heute zum echten Hingucker auf jedem Oldtimer-Treffen. Ihm verzeiht man jede Beule, jede angegriffene Lackstelle. Denn diesen Rover muss man erforschen und erleben, in ihm verbergen sich zahllose liebenswerte und interessante Details.

■ **KAROSSERIE** Der Rover besteht aus einem Grundgerüst, das erst nach der Montage der Technik mit den sichtbaren Alublechen beplankt wurde. Das ist die Gefahr: Die äußeren Karosserieteile sehen noch gut aus, darunter aber kann es eifrig modern. Immerhin lässt sich das Rückgrat zur Restaurierung relativ gut freilegen: Selbst das Dach ist nur verschraubt. Bei späten Modellen kam es leider zu schlechten Lackierungen – wobei aber davon auszugehen ist, das hier nach über 40 Jahren bereits mindestens einmal nachgearbeitet wurde.

■ **TECHNIK** Rover hatte große Pläne und verzichete auf althergebrachte Technik. Das macht es heute umso schwerer: Die Hinterachse in abgewandelter De Dion-Bauweise ist ähnlich anspruchsvoll wie die Vorderachse mit liegenden Federn. Selbst die Vierzylindermotoren waren komplett neu. Wurde ein falscher Kühlerschutz eingefüllt, können sie von innen rosten. Hin und wieder bereiten auch die Vergaser Probleme, die aber mit den richtigen Einstellarbeiten schnell zu beheben sind. Getriebe und Differential gelten bei den Vierzylindern als ebenso unauffällig wie Fahrwerk und Lenkung – hier kommt es im Wesentlichen auf den Umgang des Vorbesitzers mit dem Auto an.

■ **ERSATZTEILE** Der P6 ist in jeder Hinsicht ein Eigenbrötler. Es gibt kaum Gemeinsamkeiten mit anderen Modellen, welche die Teileversorgung erleichtern könnten. Auf Briten spezialisierte Händler können zumindest mit den üblichen Verschleißteilen weiterhelfen, ansonsten sind Kontakte nach England unverzichtbar.

■ **KOSTEN** Das Auto selber ist auch in gutem Zustand recht günstig zu bekommen. Gerade die Vierzylinder-Modelle sind nicht sonderlich beliebt, der V8 war stets angesagter. Die anspruchsvolle Technik treibt die Kosten schnell nach oben, wenn man nicht gerade mit einem P6-Kenner befreundet ist oder sich selber ausführlich mit der Materie beschäftigen will.

MARKTLAGE[1]

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
7800 €	4800 €	1900 €
Wertentwicklung		leicht steigend ▲

[1] Rover 2000 TC (1971)

ERSATZTEILPREISE

Scheinwerfer	50 €
Endschalldämpfer	110 €
Stoßdämpfer rundum	400 €
Windschutzscheibe	465 €
Kotflügel vorn	500 €
Bremse vorn (Scheiben/Bel.)	290 €
Anlasser	290 €
Lichtmaschine	100 €
Kugelkopf VA oben	135 €
Radlager hinten	75 €

SCHWACHPUNKTE

1 Die Alu-Beplankung lässt den P6 gut dastehen – aber darunter kann es übel aussehen

2 Ist der Rover nur als billiger Jaguar-Ersatz bewegt worden, droht ein Wartungsstau

3 Das Interieur bot viele (Komfort-)Highlights. Fehlen sie, wird es schnell teuer

ADRESSEN

Rover Freunde Deutschland e.V.
Heinz Jagdfeld
Jülicher Straße 28
52477 Alsdorf
Tel.: 02404 / 62164
Mail: praesident@rover-freunde.de
rover-freunde.de

Rover Club Schweiz
Matthias Vogt
Hubelweg 15
CH-3126 Kaufdorf
Mail: presi@roverclub.ch
roverclub.ch

DAS GEFÄLLT Zum P6 gibt es immer etwas zu erzählen, kaum ein Auto hat so eine spezielle Fan-Gemeinde wie dieser Rover. Diese Individualität ist dabei durchaus zu einem günstigen Kurs zu haben.

DAS STÖRT Auch wenn er vielleicht nicht so aussieht: Der P6 ist technisch überaus anspruchsvoll. Ohne das entsprechende Know-how oder gute Kontakte geht hier gar nichts.

MAN FÄHRT RECHTS Einiges war neu im Schweden der 1960er-Jahre: Endlich wurde der Rechtsverkehr eingeführt – und der Volvo Amazon prägte schon bald das alltägliche Straßenbild

Die zweitürige Limousine gilt heute als beliebtestes Modell der Amazon-Baureihe

KAUFBERATUNG Volvo Amazon Bj.: 1956-1970

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Eigentlich müssten noch viel mehr Amazonen unterwegs sein. Denn die Autos der Baureihe 120/130 gelten als klassischer Alltags-Oldtimer, die günstig in der Anschaffung und problemlos im Unterhalt sind. Allerdings liegt das Produktions-Ende auch schon 48 Jahre zurück und viele Autos wurden tatsächlich als Familienkutsche im Alltag genutzt. So sind die Kombis fast gar nicht mehr zu finden, Viertürer sind hin und wieder im Angebot. Am beliebtesten ist die zweitürige Limousine mit ihrer fast schon Coupé-haften Seitenlinie. Wer ein gutes Modell findet: zugreifen.

KAROSSERIE Selbst der legendäre Schwedenstahl ist nicht vor den Spuren des Alterns gefeit. Aufgrund einer sehr guten Rostvorsorge fallen die Schäden aber nicht so gravierend aus wie bei anderen Autos. Trotzdem sollte nicht vergessen werden, dass auch ein Amazon mittlerweile mindestens 48 Jahre auf dem eleganten Buckel hat. Das kann sich etwa in den Lampentöpfen oder an den Radläufen zeigen. Neben dem Rost haben aber oft auch sorglose Vorbesitzer dem Erscheinungsbild zugesetzt: Der Volvo galt lange Zeit als billiges Auto für den Individualisten. Fehlender Zierrat oder mittelgroße Beulen störten da nicht weiter.

TECHNIK Die Motoren mögen teilweise recht brummig klingen, aber sie halten. Die altersschwachen Dichtungen der Kurbelwelle lassen sich durch moderne Simmeringe ersetzen, somit ist auch Ölverlust kein dauerhaftes Problem. Immer wieder tauchen in der Volvo-Szene Gerüchte von Kilometer-Millionären auf, die vermutlich etwas übertrieben, aber eben auch nicht komplett an den Haaren herbeigezogen sind. Etwas Zuwendung brauchen hin und wieder die Vergaser. Mechanik und Elektrik unterliegen dem normalen Alterungsprozess und sollten daher in jedem Fall durchgecheckt werden.

ERSATZTEILE Hier kommt die Entwarnung: Es gibt fast alles! (Schwedische) Firmen wie beispielsweise VP Autoparts, Buttkereit oder Skandix bieten fast alles, was des Amazon-Fahrers Herz begehrt. Aufgearbeitete Gebrauchtteile sind ebenso zu bekommen wie Nachfertigungen oder sogar zeitgenössisches Zubehör. Auch der Gang über die Schrottplätze fördert den ein oder anderen Schatz zutage.

KOSTEN Im Großen und Ganzen halten sich die Kosten für den Unterhalt eines Amazon im Rahmen. Wichtig ist es aufgrund des gestiegenen Marktwertes, nach einem vollständigen Auto in möglichst gutem Zustand zu suchen. Die gibt es in der Tat noch!

MARKTLAGE [1]

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
13.200 €	7900 €	3100 €
Wertentwicklung		stagnierend

[1] Volvo P122 S (1967)

SCHWACHPUNKTE

1 Mürrische Vergaser lassen sich mit einer Generalüberholung wieder in Gang bringen

2 Risse im Armaturenbrett oder verschlissene Sitzbezüge kommen immer wieder vor

3 Ganz rostfrei sind die Schweden aufgrund des Alters selten, oft sind die Radläufe betroffen

ERSATZTEILPREISE

Scheinwerfer	40 €
Endschalldämpfer	250 €
Stoßdämpfer rundum	580 €
Windschutzscheibe	350 €
Kotflügel vorn (gebr.)	300 €
Bremse vorn (Scheiben/Beläge)	220 €
Anlasser (AT)	100 €
Lichtmaschine	120 €
Kreuzgelenk	45 €
Hinterachs-Differential (gebr.)	430 €

ADRESSEN

Volvo Amazon IG
Marc Schlüter
Winterbergstraße 123
32602 Vlotho
Mail: marc@volvo-amazon.de
sparelch.de

Volvo Club Deutschland e.V.
Melanie Löwe
Harzer Straße 33
28307 Bremen
Tel.: 0421 / 4843986
Mail: m.loewe@volvoclub-deutschland.de
volvocub-deutschland.de

DAS GEFÄLLT Egal, in welcher Karosserie-Variante: Ein Amazon ist einfach schön. Umso angenehmer ist, dass er sich dabei auch noch recht unkompliziert und technisch anspruchslos gibt.

DAS STÖRT Das gute Image und die günstigen Preise haben lange Zeit dafür gesorgt, dass der Amazon als klassisches Studentenauto herhalten musste und runtergeritten wurde.

Der Knieschutz stammt aus dem US-Modell, der Teppich ist nachgefertigt

Ob mit 1,6, 1,8 oder 2,0 Liter Hubraum: Volvo-Motoren gelten als pflegeleicht

Der Amazon begeistert nicht nur außen mit tollen Formen, auch das Cockpit ist eine Wucht

Technische Daten Volvo P123 GT Amazon

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Stirnradantrieb; Gemischbildung: zwei SU-Vergaser; Bohrung x Hub: 84,1 x 80,0 mm; Hubraum: 1778 cm³; Verdichtung: 8,3; Leistung: 71 kW/96 PS bei 5600/min; maximales Drehmoment: 206 Nm bei 4400/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schubstreben; hinten: Starrachse, vier Längslenker, Panhardstab; v./h. Schraubenfedern, Teleskopdämpfer; Rollenlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 165/80-15

ECKDATEN L/B/H: 4450/1620/1505 mm; Radstand: 2600 mm; Spurweite v./h.: 1315/1315 mm; Leergewicht: 1090 kg; Tankinhalt: 45 l; Bauzeit: 1956 bis 1970; Stückzahl: 359.918 (zweitür. Lim.); Preis (1962): 16.800 Mark

FAHRLEISTUNGEN [1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14,7 s; Höchstgeschw.: 165 km/h; Verbr.: 10,7 l/100 km

[1] Werksangaben

te mit dem P120 im Herbst 1956 ein Auto mit fast schon italienisch anmutenden Karosserielinien. Die Technik stammte in weiten Teilen vom PV544, wurde aber spürbar überarbeitet: Der Amazon fährt sich durchaus komfortabel und kann mit wenigen Änderungen auch deutlich sportlicher ausgelegt werden. Mit der neuen Modellserie 120/130 begründete die Firma Volvo zudem ihren bis heute andauernden guten Ruf in der Forschung und Umsetzung von Sicherheitssystemen. Bis heute legendär ist die Zuverlässigkeit der B16/18/20-Motoren.
Marc Schlüter, Besitzer unseres weißen Foto-Fahrzeugs P123 GT, zeigt mit seinem Auto, was es damals an Zubehör gab. Mit einer riesigen Auswahl an Ersatz- und Zubehörteilen kann der schicke Schwede ganz individuell und doch authentisch gestaltet werden. Auf jeden Fall sollte der gesamte Familienrat in die Entscheidungen rund um eine der fünf Limousinen einbezogen werden. ■

FAZIT
Thomas Pfahl

Das Fazit in diesem internationalen Vergleich kann nur lauten: Es gibt für jeden etwas! Mit dem BMW geht man als Familienoberhaupt auf Nummer Sicher. Er bietet, was man erwartet. Der Fiat überrascht mit tollen Fahrleistungen, der Rover ist mit seinen technischen Detaillösungen weniger skurril, als man zuerst denkt. Der Peugeot 404 galt nicht umsonst als Mercedes Frankreichs – mit mehr Komfort verwöhnt kein anderes Auto dieses Quintetts. Last but not least ist der Volvo Amazon in jeder Hinsicht eine sichere Bank: Er bietet Sicherheit, Wertstabilität und vor allem ein tolles Design.