

klässig

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

**480000
LESER!**
Deutschlands
meistgelesenes
Klassiker-Magazin
(laut AWA)



Mercedes 280 SE



BMW 728i

GEFAHREN • GEMESSEN • GETESTET

Luxus-Limousinen

DER 70ER



Opel Senator



Volvo 264



Audi 200 5T

Seite 58

RATGEBER
GROSSER TEST
**Batterie-
Ladegeräte**



Seite 144

PROFI-TIPPS
Blechteile
tauschen oder schweißen?

Seite 148

GROSSER REPORT
Oldtimer-Klubs:
alle von gestern?



Seite 160

20 tolle Typen mit
tragischem Schicksal

DIE LETZTEN IHRER ART

Seite 10



Glas V8



Alpine A610



Studebaker Avanti



Seite 78

DER PORSCHE 904
WIRD WIEDER GEBAUT!

GESUCHT
**Der wahre
Land Rover**

Seite 86



IRRE REISE
**Mit dem
Lanz über
die Alpen**

Seite 168



 Mercedes 280 SE

 Audi 200 5T



Fünf Chef-Limousinen im Fahrvergleich **HIER**

Mit der Barock-S-Klasse W 116 setzte Mercedes vor 40 Jahren einen Meilenstein. Das Extrabreit-Modell galt ab 1972 als bestes Auto der Welt – doch es bekam gegen Ende des Jahrzehnts immer mehr Konkurrenz. Wie gut halten Audi 200, BMW 7er, Opel Senator und Volvo 264 heute mit?



Zu Beginn der 70er gab es bei den großen Limousinen nur einen Herrscher: die S-Klasse von Mercedes. Als Nachfolger des W108/109 trat der 116er denn auch wie ein wahrer König auf. Mit wuchtigem Format, üppigem

Chrombehang und fortschrittlicher Technik. Gegen das 4,96-Meter-Dickschiff kam die Konkurrenz nicht an. Audi dominierte noch Lehrerparkplätze, BMW tat sich trotz grandioser Sechszylinder schwer mit dem gesellschaftlichen Aufstieg. Einzig Opel

hatte mit Admiral und Diplomat ein Pärchen, das dem schweren Mercedes ganz selbstbewusst gegenübertrat, ihm aber nicht wirklich gefährlich werden konnte: Ein Hauch von Halbwelt und Neureichen-Prunk fuhr immer mit. Und dann war da noch Volvo.

Deren unterkühlten 164 wählten Sozialdemokraten, die zu Geld gekommen waren.

Doch die Benz-Dominanz sollte bald ein Ende finden. Ende der 70er-Jahre rüsteten die Rivalen auf und bedrohten den Chefwagen. Zuerst BMW: mit dem vollkommen neu entwickelten 7er (E23) von 1977. Dann kurz darauf Opel mit dem Senator, der nach gedoptem Commodore aussah und doch mit seinem aufwendigen Fahrwerk verblüffte. Und ganz zum Schluss auch noch

 BMW 728i Volvo 264 GLE Opel Senator 2.8 S

BEGINNT LUXUS

Sechs Zylinder (notfalls auch fünf), knapp unter 200 PS, rund 30 000 Mark Neupreis: Nie zuvor war die Oberklasse-Auswahl so groß wie Ende der 70er

Audi mit dem fünfzylindrigen 200 Turbo.

Speziell der Opel machte die neue Oberklasse erreichbar. Mit 24 415 Mark lag sein Einstandspreis mehr als 10 000 Mark unter dem teuersten Wettbewerber. Und das war nicht mehr der Mercedes, nein, die Münchener schrieben ganz keck 35 100 Mark auf das Preisschild ihres 728i. Aber auch die Schweden waren alles andere als bescheiden, nachdem der 164 mit neuem V6

zum 264 geworden war: 32 175 Mark kostete der. Wohl gemerkt: für einen aufgebrezelten Mittelklasse-Volvo. Denn außer dem Sechszylinder und etwas Plüsch im Innenraum bot der 264 kaum mehr als das Basismodell 240.

Eine ähnliche Politik verfolgte Audi. Um endlich auch etwas vom großen Kuchen abzubekommen und nicht alle Aufsteiger an die Konkurrenz zu verlieren, musste ein imposantes Auto her. Eine Neuentwicklung war zu teu-

er, also strickten sie in Ingolstadt den 100er mit ein wenig Kosmetik einfach zum 200er um. Einen Sechszylinder hatten sie nicht, daher musste es der Fünfzylinder mit Turbo und 170 PS richten. Eine einzigartige Kombination, deren Preis das neue Selbstbewusstsein verriet: 33 270 Mark standen auf dem Zettel.

Und was hatte all das für Mercedes zu bedeuten? Wie gut waren die Aufsteiger wirklich? Und wie alt fühlen sie sich heute an?

Macht die Chefklasse der späten 70er immer noch Eindruck?

Und wie. Aber mit überraschendem Ergebnis.

Was bedeutet Luxus auf Rädern für Sie? Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
Brieffach 3910, 20350 Hamburg
Fax: 01 80-5 01 52 95*
E-Mail: klassik@autobild.de
Stichwort: **LUXUS**

* 0,14 € aus dem dt. Festnetz; Mobilfunk max. 0,42 €/Min.

AUDI 200 5T DER TECHNOKRAT

FOTOS: S. KREGER (7)



Wer sich das plüschige Karamuster länger ansieht, bekommt Augenflimmern. Wichtiger: Für echte Oberklasse fehlt es im Fond am Fußraum



Kein ausgeglichener Typ, dieser Fünfzylinder, aber das hat er mit manchen Bossen gemeinsam: erst trügerische Ruhe, dann Temperamentsausbruch



Das waren magere Zeiten. Nicht A7 oder A8, Audi 100 hieß bis 1979 das stärkste Stück aus Ingolstadt – eine schlichte Limousine der oberen Mittelklasse. Geräumig, aber nichts für die verwöhnte S-Klasse- oder 7er-Klientel. Doch die ehrgeizigen Audi-Macher hatten große Pläne: Sie wollten auch oben mitmischen. Mit einem Auto, das anders ist als die etablierten Luxus-Schlitten. Schlank im Auftritt, leicht im Umgang und schnell auf der Bahn.

Alu-Spaceframe und quattro-Antrieb waren noch in weiter Ferne, also blieb nur Bewährtes. Als Schnellschuss nahmen die Entwickler um Ferdinand Piëch den 100er, verpassten ihm Doppelscheinwerfer, Frontspoiler und größere Rückleuchten. Ein neues Armaturenbrett, bessere Sitze mit Rahmen-Kopfstützen und hochwertige Polsterung von Türtafeln und Dach schufen innen Wohlfühl-Atmosphäre. Doch das reichte natürlich nicht zum Luxus-Revolutionär. Auch technisch hatte Audi Nachholbedarf. Heckantrieb gab es bei Audi nicht, Allrad war noch nicht spruchreif. Also musste der Vorderradantrieb reichen.

Erstaunlich, wie gut sie das hingekriegt haben. Denn was die Vorderräder des Audi 200 neben den Lenkkräften übertragen müssen, ist allerhand. 170 PS leistet

der Fünfzylinder-Turbo, und die treten nicht immer schön gleichmäßig an. Bis 3000 Touren reagiert der Benziner träge, aber dann beißt er ordentlich zu. Kerniger Klang, leises Turbo-Pfeifen – der Audi spielt seine ganz eigene Melodie im Konzert der schnurrenden Sechszylinder.

Und schnell ist er: Gegen seine 9,5 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h ist hier kein Kraut gewachsen. 198 km/h Spitze können sich ebenfalls sehen lassen. Was beweist: Der damals taufische Audi-Spruch „Vorsprung durch Technik“ hatte durchaus schon seine Berechtigung.

Die Ursache für den Temperamentsausbruch zeigt die Waage. Okay, der Motor geht oben gut, aber bei nur 1326 Kilo hat jedes Pferdchen auch weniger zu tun. Der BMW ist knapp 200 Kilo schwerer, der Mercedes sogar fast 400 – was sich natürlich auch im Verbrauch niederschlägt. Zwei Liter Ersparnis gegenüber der S-Klasse sind eine Welt. Denn richtig billig war der Sprit auch schon Ende der 70er nicht mehr.

Zu dieser athletischen Topform passt die Fahrdynamik. Keiner wedelt so souverän durch die Pylonengasse wie der Audi 200. Schnelle Richtungswechsel lassen ihn kalt, die Lenkung arbeitet präzise, die Karosserie liegt ruhig – so soll es sein. Zumal auch der Komfort nicht auf der Strecke bleibt. Klar, der Audi ist eher sportlich-straff abgestimmt, aber auch lange Strecken sind durchaus ein Vergnügen.

Ein Siegertyp? Nicht ganz. Denn die schlanke Karosserie bietet nur ein durchschnittliches Raumangebot. Auch Material und Finish sind eher Mittelklasse – und die Form kein Design-Kunstwerk.

FAHRZEUGDATEN	AUDI
Motor	Fünfzylinder, Turbo
Ventile/Nockenwellen	10/1
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen
Hubraum	2144 cm ³
Bohrung x Hub	79,5 x 86,4 mm
kW (PS) bei U/min	125 (170)/5300
Nm bei U/min	201/3300
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Vorderrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	205/60 R 15 H
Verbrauch (Werksangabe)	18,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	75 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1765 kg
Vorbeifahrgeräusch	75 dB (A)
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	427 g/km

MESSWERTE	AUDI
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	3,7/6,5 s
0-100/-130 km/h	9,5/15,4 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	5,0/6,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	45,7 m
Leergewicht/Zuladung	1326/439 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	64/36 %
Wendekreis (links/rechts)	12,0/11,4 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	63/71 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	15,5 l - 367 g/km
Reichweite	480 km

KOSTEN	AUDI
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	186 €
Werkstattintervalle	7500 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	200/400 €
ZEITWERT (Zustand 2)	7500 €



Der nimmt's leichter: Mit nur 1,3 Tonnen Leergewicht und seiner feinfühliglen Lenkung gewinnt der Audi den Agilitätspokal dieses Vergleichs

Nein, kein Audi 100. Im Rückspiegel fällt die Unterscheidung leichter - wegen des Frontspoilers und der Doppelscheinwerfer in wichtig aussehenden Chromrahmen



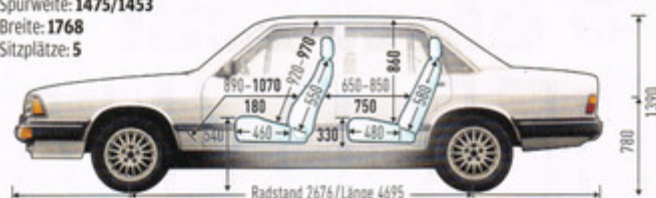
Vier elektrische Fensterheber waren in der Oberklasse längst nicht Standard: Audi gab sich großzügiger als der Wettbewerb



ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1470/1470
Spurweite: 1475/1453
Breite: 1768
Sitzplätze: 5

Testbereifung: Continental PremiumContact 2



AUDI



Ein Auto zwischen den Epochen: stolzes Vierspeichenlenkrad mit „turbo“-Logo, Tacho bis 240, überall Feinvelours und ein teures Stereo-Kassettenradio - aber auch viele Kunststoffteile, die sich nach Passat anfühlen



Anheben zum Angeben: „Power Lock“ weist auf die Zentralverriegelung hin

Kurz gesagt

Der Audi 200 5T ist ein Sportler mit Phlegma-Outfit: leicht, stark, schnell. Die reizarme Form stand dem Durchbruch im Weg, bringt aber (immerhin!) Vorteile bei der Rundumsicht. Einmalig ist der Fünfzylinder-Turbo. Kerniger Klang und das Klasse-Fahrwerk empfehlen den Audi für Fahrdynamiker. Geht es heute um Seltenheit, ist Audis Ur-Oberklasse erste Wahl.

So viel Seitenneigung war vor 35 Jahren klassenüblich – und das Fahrvergnügen leidet nicht mal darunter



BMW 728i DER DYNAMIKER



Zu Beginn gleich ein Tritt gegen Schienbein: „Warum Panzer bauen, wenn es keine Feinde gibt?“, stichelte BMW in frühen Anzeigentexten für den neuen 7er. Als ob der neue Ober-BMW ein zierliches Auto gewesen wäre. Okay, zehn Zentimeter kürzer als die wuchtige S-Klasse war er. Aber trotz seines eleganten Paul-Bracq-Designs begegnet uns ein autoritärer Typ – wenn auch mehr Jungdynamiker als Seniorchef.

Glatte Flächen, dezentes Chrom und ein modernes Cockpit mit zum Fahrer hin angewinkelter Mittelkonsole zeugen vom Geschmack der BMW-Gestalter. Antiblockiersystem (Option ab 1979) und elektronische Einspritzung (Serie ab 1979) unterstreichen den hohen Münchener Anspruch: Wir wollen endlich ganz nach oben!

In einem Punkt haben sie das geschafft: Kein anderes Auto in

diesem Vergleich benimmt sich so souverän wie der 728i – wenn es um Fahrverhalten und gleichzeitigen Komfort geht. Nicht ganz so scharf abgestimmt wie der Audi und viel komfortabler, nimmt der BMW die Herausforderungen an. Hohe Lenkpräzision, spontanes Einlenken, feinfühliges Ansprechen der Federung und großes Schluckvermögen vermitteln ein geradezu neuzeitliches Sicherheitsgefühl. Die Veloursitze helfen dabei: straffe Polsterung, viel Seitenhalt – die Leistungsträger an Bord werden nicht unnötig durchgeschaukelt,

sondern ordentlich auf ihren Chefesseln gehalten. Einzige die starke Seitenneigung der Karosserie in schnell gefahrenen Kurven stört den guten Gesamteindruck.

Ein Sahnestück ist der Sechszylinder des 7ers. Er hängt giftig am Gas, dreht schwerelos hoch, klingt dabei kernig-kehlig und wird niemals aufdringlich. Dass er trotz bester Leistungsdaten (184 PS, 235 Nm) dennoch den Audi ziehen lassen muss, liegt am relativ hohen Gewicht des Autos, das kein Panzer sein wollte. Doch 1514 Kilogramm sind

viel für eine 70er-Jahre-Limousine, da hilft das schnelle Viergang-Schaltgetriebe nicht groß weiter. Immerhin hält sich der Verbrauch in Grenzen – auch dank der modernen Elektronik.

Den langen Bremsweg hat der BMW sicherlich seinen Billigreifen zu verdanken. Die montierten Nankang Passda ließen nicht weniger als 55,9 Meter aus 100 km/h zu. Wir werten das daher nicht, da ist mehr möglich.

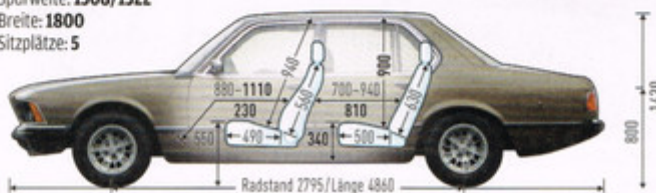
Mehr Platz hingegen kaum. Besonders im Fond trumpft der 7er richtig auf. Üppige Sitze, viel Beinfreiheit und reichlich Luft überm Scheitel verdienen das Prädikat Chauffeurs-Klasse. Dazu passt der üppige Kofferraum mit 640 Liter Volumen. Ein Wort zu den Gepäckräumen: Die Maßangaben der Hersteller differieren stark, es gab noch nicht die heute für alle verbindliche VDA-Messung nach Norm-Quadern. Die Werte sind für uns daher nur Anhaltspunkte, die Nutzbarkeit entscheidet mit. Und da punktet das BMW-Abteil: schön glattflächig, ohne verwinkelte Ecken.

Schlichte Eleganz – die zeichnet den 7er aus. Er ist groß, ohne zu protzen. Und: Er ist ein sehr gut verarbeitetes Auto. Wer heute im 728 sitzt, versteht den Übermut seiner Werber.

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: **1510/1510**
 Spurweite: **1508/1522**
 Breite: **1800**
 Sitzplätze: **5**

BMW
 Testbereifung: Nankang Passda





Diesen Sechszylinder hätte mancher Mercedes-Fahrer gern gehabt: ein Sound wie Samt und Seide, Drehfreude und gieriges Gaspedal-Gefühl



FOTOS: S. KRIEGER (3)

Kein leichtes Auto, der erste 7er - und doch fährt er beim Wedeln den Wettbewerbern um die Ohren. Bei der Lenkpräzision macht ihm keiner was vor



Ein Cockpit, kein Armaturenbrett. Vorgangschaltung und Radio ohne Kassette waren 1979 nicht unüblich



Feuer im Fond: nettes Detail, als Kanzler und TV-Kommissare noch wie die Besessenen qualmten

FAHRZEUGDATEN	BMW
Motor	Reihensechszylinder
Ventile/Nockenwellen	12/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	2788 cm ³
Bohrung x Hub	89,0 x 86,0 mm
kW (PS) bei U/min	135 (184)/5800
Nm bei U/min	235/4200
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Getriebe	Viergang manuell
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	205/70 R 14 H
Verbrauch (Werksangabe)	16,5 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	85 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1960 kg
Vorbeifahrgeräusch	73 dB (A)
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	391 g/km

MESSWERTE	BMW
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	3,1/6,7 s
0-100/-130 km/h	10,7/17,0 s
Elastizität 60-100/80-120 km/h	6,3/8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	55,9 m
Leergewicht/Zuladung	1514/446 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	52/48 %
Wendekreis (links/rechts)	12,1/11,7 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	62/71 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	16,0 l - 379 g/km
Reichweite	530 km

KOSTEN	BMW
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	190 €
Werkstattintervalle	7500 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	250/500 €
ZEITWERT (Zustand 2)	8300 €

Kurz gesagt

Mit dem 7er hatte BMW zu Mercedes aufgeschlossen. Seine Talente sind Fahrspaß und Komfort gleichermaßen. Die schnörkellose Karosserie weist den Weg in die Zukunft: Platzangebot, Sitz- und Bedienkomfort taugten zum neuen Maßstab. Seltsam, dass er als Klassiker noch so günstig zu haben ist.

Dieser 280 SE
ist zu verkaufen. Baujahr
8/1977, 130 kW (177 PS),
67 000 km, 4. Hand, scheckheft-
gepflegt, classicweiß, innen Kunstleder
grün, Automatik, Klimaanlage,
Tempomat. Preis 25 500 Euro.
Kontakt: Mercedes Leseberg,
Tel. 040-80 09 04 16



MERCEDES 280 SE DER DICKE



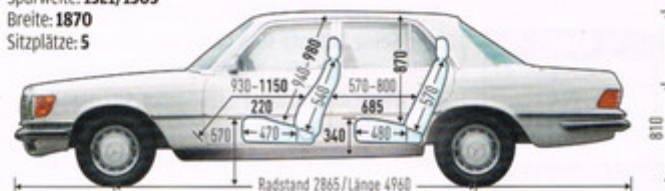
Das häufig bestellte (weil aufpreisfreie) Classicweiß lässt den 280er noch länger wirken, als er ist. Understatement war in den 70ern eben noch keine Tugend



Die kräftige Heizung taugt auch zum Haareföhnen – sobald der Benutzer alle Hebel sortiert hat

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1520/1510
Spurweite: 1521/1505
Breite: 1870
Sitzplätze: 5



MERCEDES

Testbereifung: Michelin XWX

FAHRZEUGDATEN	Mercedes
Motor	Reihensechszylinder
Ventile/Nockenwellen	12/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	2746 cm ³
Bohrung x Hub	86,0 x 78,8 mm
kW (PS) bei U/min	130 (177)/6000
Nm bei U/min	233/4500
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Getriebe	Vierstufenautomatik
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	205/70 R 14 W
Verbrauch (Werksangabe)	16,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	96 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	2130 kg
Vorbeifahrergeräusch	74 dB (A)
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	379 g/km

MESSWERTE	Mercedes
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,1/7,9 s
0-100/-130 km/h	12,2/20,1 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	7,4/8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	48,0 m
Leergewicht/Zuladung	1704/426 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	55/45 %
Wendekreis (links/rechts)	12,2/10,9 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	60/69 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	17,5 l - 415 g/km
Reichweite	550 km

KOSTEN	Mercedes
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	129 €
Werkstattintervalle	7500 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	280/530 €
ZEITWERT (Zustand 2)	10 300 €



Als eines der ersten deutschen Autos hatte der W 116 eine sechsstellige Kilometer-Anzeige. Der Drehzahlmesser kostete jedoch extra



Perfekt bis ins hohe Alter – und bis auf die Farbe. Sonst gab es das Grün des S-Klassen-Innenraums nur für Sanitärobjekte und Kunststoff-Küchen der 70er



Diese Zahlen müssen wir einfach ausschreiben: vier Meter sechs- und neunzig lang, ein- tausendsiebenhundertvier Kilo- gramm schwer – der Mercedes 280 SE ist ein mächtiger Brocken. Teile der W116-Konstruktion gehen noch auf den Vorgänger W108 aus den 60er-Jahren zurück. Aber was Mercedes ab 1972 auf die Räder gestellt hat, verdient höchste Anerkennung. Zum Beispiel die ausladende Karosserie mit viel Chrombehang, die auf den ersten Blick an einen Panzerschrank erinnert. Und wirklich: Kein anderes Auto seiner Zeit ist so solide und steif wie die S-Klasse.

Wie die Türen ins Schloss fallen – ein Tresor kann das nicht besser. Innen geht der Überfluss weiter. Der Armaturenräger dick eingepackt, Dachpfosten und Türtafeln üppig mit weichem Kunststoff belegt, die Sitze fett aufgepolstert: ein deutsches Wohlstands-Wohnzimmer, liebevoll zusammengestellt und sorgfältig gearbeitet. Hier wird deutlich, wie sich Mercedes den Ruf von Top-Qualität erarbeitet hat. Dass dieses Wuchern mit Werten etliche Zusatz-Pfunde brachte, nahmen die Käufer hin. Das hohe Haus aus Stuttgart hatte schließlich seine Ehre zu verteidigen.

Das Ergebnis der Sitzprobe bestätigt den Aufwand: Hier stimmt alles. Der Steuerstand ist klar und übersichtlich, der Sitz mit Federkern bequem wie ein Sofa, Funktion und Ausführung der Bedienelemente tadellos. Die Tast- und Fühlprobe signalisiert pures Wohlbehagen – Mercedes eben, wie wir sie schätzen gelernt haben.

Motor an, leise surrt der Reihen- sechser. Und los geht's – etwas

schwerfällig setzt sich die Fuhre in Gang, die Vierstufenautomatik schaltet sanft, will für zügige Fahrt in den S-Modus gebeten werden. Das pizzagroße Vierspeichenlenkrad wirkt überdimensioniert, vermittelt auch nur unverbindliche Informationen über die Stellung der Vorderräder. Aber leise ist der Benz! Ab 100 km/h tritt der Motor in den Hinter- grund, jetzt übernehmen leise Zischelgeräusche des Fahrtwinds das Kommando. Und das bleibt so bis weit über 160. Keine Frage, das ist perfekter Langstrecken- genuss, zumal die weiche Federung nahezu alle Unebenheiten wegbügelt.

Wenn der 280er dennoch mal vom sicheren Kurs abkommt und ins Schlingern gerät, ist allzu hektische Fahrweise der Grund. Denn schnelle Kurven mag der Dicke nicht. Dann schaukelt sich die Karosserie auf, aus dem sturen Geradeausläufer wird ein taumelnder Elefant. Das ist zwar nicht gefährlich und durchaus beherrschbar, aber auch nicht angenehm.

Cruisen will er, nicht driften. Dazu passt sein großzügiger Innenraum. Da stößt man nirgendwo an, seitlich und über den Köpfen ist ausreichend Raum, obwohl der Mercedes etwas knapper geschnitten ist als der BMW. Dafür langt er beim Spritverbrauch ordentlich hin. 17,5 Liter pro 100 Kilometer entlarven den Einspritzer als alten Säuer.

Tröstlich, dass er sich aus einem gewaltigen 96-Liter-Tank vor der Hinterachse jederzeit bedienen kann. So sollten auch Etappen von 500 Kilometern kein Problem sein – wie es sich seit jeher für S-Klassen gehört.



So einfach ist das: links die Feststellbremsen-Entriegelung, rechts der Lichtschalter, oben ein Lüftungsregler. Bedienung ohne Fragen, eine W-116-Tugend



Wie der Boss, so der Benz: Die S-Klasse ist kein Typ für schnelle Richtungswechsel. Speziell die indirekte und leichtgängige Lenkung stört dabei



Ein erhabener Anblick, dieser Sechszylinder mit seinen beiden Nockenwellen. Dummerweise wird er erst im oberen Drehzahlbereich richtig munter

Kurz gesagt

Groß, schwer und stark: Die S-Klasse ist ein Saurier auf Rädern. Faszinierend die gute Qualität, der niedrige Geräuschpegel und der hohe Langstreckenkomfort. Ein perfektes Auto zum Gleiten, aber nichts für Hektiker. Top-Image, Wertzuwachs garantiert. Wer einen sucht, sollte sich beeilen: Die Preise ziehen an.

Schlecht für den Senator:
die Nähe zum Rekord. Seine
Käufer trösteten sich
mit dem fahrdynamischen
Talent des großen Opel



OPEL SENATOR 2.8 S **DER AUFSTIEGER**



Blicken wir 35 Jahre zurück. Als Folge der ersten Ölkrise 1973/74 lassen sich große und durstige Autos nur schwer verkaufen. Bei Opel trifft es Admiral und Diplomat. Sie fahren 1977 ins Museum, die Nachfolger werden mit spitzem Bleistift gerechnet: Commodore und Senator, beides nahe Verwandte des einfachen Rekord. Die Opel-Entwickler verlängern den Vorderwagen, spenden dem Senator ein drittes Seitenfenster und hängen bewährte Sechszylinder unter die Haube. Innen müssen Holzfolie und eine Velours-Ausstattung reichen, um betuchte Kunden zu locken. Der Rest ist weitgehend mit dem Mittelklasse-Rekord identisch, wobei wir nicht die aufwendige Doppel-Schräglenkachse unterschlagen wollen, die dem Senator ein exzellentes Fahrverhalten bei gutem Komfort beschert.

Mit einem Seitenhieb auf Stuttgart und München tönt es aus Rüsselsheim ganz selbstbewusst: „Nicht Traditionalismus oder sportliche Ambitionen prägen seinen Charakter, sondern Funktionalität und technischer Fortschritt.“ Hm. Mal sehen.

Auf den ersten Blick funktioniert tatsächlich alles prima. Der 2,8-Liter-Vergasermotor hängt wunderbar am Gas, dreht schön gleichmäßig hoch, und die Dreistufenautomatik schaltet sanft. Allerdings ist das Drehzahlniveau recht hoch. Bei 130 km/h or-

gelt der Sechszylinder mit munteren 4100 Touren, hektischer geht nur der Mercedes zu Werke. Der 2.8er ist das schwächste Senator-Aggregat (es gab auch 150 und 180 PS), aber was der Opel aus den versprochenen 140 PS macht, verdient Respekt. Mit 11,1 Sekunden für den 100er-Sprint verliert der Senator selbst den starken BMW 7er nicht aus den Augen. Der zweite Trumpf sticht beim Bremsen: Hier hängt der Opel alle ab. 43,2 Meter aus 100 km/h – ohne Frage, eine tolle Leistung für einen Klassiker.

Konnten die in Rüsselsheim etwa zaubern? Natürlich nicht. Aber sie haben ihr Vorzeigestück klug abgespeckt und nicht mit unnötigem Firlefanz belastet. Resultat sind 1402 Kilogramm Leergewicht – und die lassen sich viel leichter beschleunigen und abbremsen als ein 1700-Kilo-Brummer. Aus heutiger Sicht ist das technischer Fortschritt. Halten wir Opel zugute, dass es auch damals mit Absicht geschah.

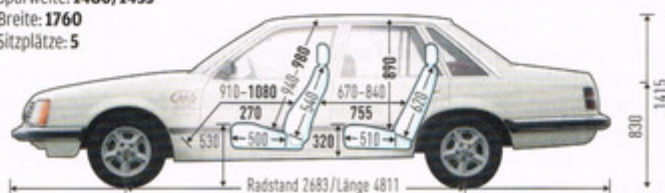
Der Rest des Senator ist kaum mehr als Durchschnitt: ausreichend Platz, weiche Sitze und mittelpträgliche Detailqualität. Doch wir wollen fair sein, zum Preis eines Senator lieferte Mercedes gerade mal einen 230er mit vier Zylindern und 109 PS. Dennoch wirken manche Opel-Details allzu einfach. Seine Motorhaube muss mit einer dünnen Stange arr etiert werden. Der Blinkerhebel fasst sich an, als würde er abbrechen. Und die Innenraum-Ablagen sind mickrig. Ganz zu schweigen von den Türgriffen: fummelige Hebeplatten – aber die hat auch der 7er.

Eines hat sich seit den späten 70er-Jahren übrigens nicht verändert: Der Senator ist ein Schnäppchen. Günstiger lässt sich heute kaum ein Klassiker mit sechs Zylindern fahren.

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: **1470/1460**
 Spurweite: **1480/1435**
 Breite: **1760**
 Sitzplätze: **5**

OPEL
 Testbereifung: Uniroyal RainExpert





FOTOS: S. KREIBER (6)

Im roten Bereich: Hochwertige (und langlebige) Velourspolster treffen auf Holzfolie und viel Hartplastik. Dreistufenautomatik als häufig gewähltes Extra



Die Türtafel könnte auch von einem Ami der Spät-70er stammen - wenn nicht die Fensterkurbel wäre. Nur das Spitzenmodell CD hatte E-Fenster



Ein simpler, solider und seidiger Klotz, dieser Sechszylinder. Opel hatte ihn 1965 in Kapitän und Admiral vorgestellt, im Senator lebte er bis in die 80er

FAHRZEUGDATEN	Opel
Motor	Reihensechszylinder
Ventile/Nockenwellen	12/1
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	2784 cm³
Bohrung x Hub	92,0 x 69,8 mm
kW (PS) bei U/min	103 (140)/5200
Nm bei U/min	214/3400
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	195/70 R 14 H
Verbrauch (Werksangabe)	16,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	75 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1925 kg
Vorbeifahrgeräusch	73 dB (A)
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	379 g/km

MESSWERTE	Opel
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,1/7,6 s
0-100/-130 km/h	11,1/19,1 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	5,9/8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	43,2 m
Leergewicht/Zuladung	1402/523 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	53/47 %
Wendekreis (links/rechts)	10,5/10,2 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	60/70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	15,0 l - 356 g/km
Reichweite	500 km

KOSTEN	Opel
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	99 €
Werkstattintervalle	10 000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	250/480 €
ZEITWERT (Zustand 2)	4700 €



Opel, der Sportliche. Kein Witz: Mit 140 PS fährt der Senator 2.8 S in diesem Vergleich locker mit

Kurz gesagt

Ein großes Auto für kleines Geld: Für 24 415 Mark bekam der Kunde vor 33 Jahren eine fahraktive, handliche Limousine ohne große Schwächen. Doch gegen die teuren Rivalen aus München, Stuttgart und Ingolstadt kann er wenig ausrichten. Die fahren auf einem anderen Niveau. Das gilt auch für den heutigen Wert.



Design? Eher nein. Doch genau diesen uneitlen Auftritt schätzten die Freunde des früheren Volvo-Topmodells

VOLVO 264 GLE DAS NORDLICHT



Volvo und Luxus, das war in den 70ern so ungewohnt wie Vorstandsbesse mit SPD-Parteibüchern. Und doch gab's beides – selten.

So kommt es, dass die Schweden erst zu Beginn der 80er eine eigene Oberklasse-Familie gründeten. Der Vorgänger stemmte sich ab 1974 noch auf simplere Tour gegen die deutsche Elite: Mittelklasse plus großer Motor gleich Oberklasse. Heißt: Der 244 verwandelte sich mit V6-Triebwerk, Rechteckscheinwerfern, größeren Rückleuchten und luxuriöser Innenausstattung in den Ober-Volvo 264. Und bietet trotz der Außenlänge von 4,90 Metern kein Oberklasse-Format. Das Raumangebot orientiert sich eher an der Mittelklasse. Kein Wunder, sind doch die Fahrgastzelle eher kompakt, der Achsstand vergleichsweise gering und die Stoßstangen überdimensional

groß geraten. Aber diese fetten Rempel-Schützer waren damals untrennbar mit dem Volvo-Sicherheitscredo verknüpft.

Keine Überraschung also, dass sich der Volvo ganz anders fährt als seine vier deutschen Konkurrenten. Er signalisiert vom ersten Augenblick an: Ich bin ich. Und ich bin wie kein anderer. Status? Egal. Sportlich? Von wegen. „Charakter“ nennen das die Nonkonformisten. „Schrullig“, winken die Stylisten ab. Ein Volvo 264 lässt sich halt in keine Schublade packen.

Dass er sich beim harten Testen bisweilen selbst ins Abseits manövriert (speziell das Handling bei schnellen Richtungswechseln ist abenteuerlich), war nie sein Problem. Wer einen Volvo pilotiert, ballert nicht über kurvige Landstraßen – er genießt die ruhige Geradeausfahrt. Aber auch ein flotter Schwede muss mal ausweichen. Und hat dann alle Mühe, mit der schwammigen Lenkung das schlingernde Schiff auf Kurs zu halten.

Doch keine Sorge: Die Volvo-Entwickler waren konsequent,

haben dem 264 einen gemütlichen Motor verpasst. Es ist der V6 aus der Kooperation mit Peugeot/Renault. 2,7 Liter Hubraum liefern 148 PS, das reicht für gerade mal 180 Spitze. Auch hier steht er sich selbst im Weg, die Aerodynamik einer Schrankwand lässt nicht mehr zu.

Dafür gibt er sich beim Spurten alle Mühe und kann sogar die S-Klasse abfangen. Kein Hexenwerk, aber doch erstaunlich: Der Schwedenstahl-Kreuzer bringt nur 1351 Kilogramm auf die Waage. Vielleicht liegt es daran, dass Volvo „auf äußere Statussymbole verzichtet und das Understatement bevorzugt“?

Die Werbung war damals stolz darauf. Der schlichte Innenraum bestätigt es: Hartplastik dominiert, Kopfstützen gibt es nur vorn, und die Sitze sind weich mit wenig Seitenhalt. Nur der Feinvelours-Bezug macht sie ein bisschen griffig.

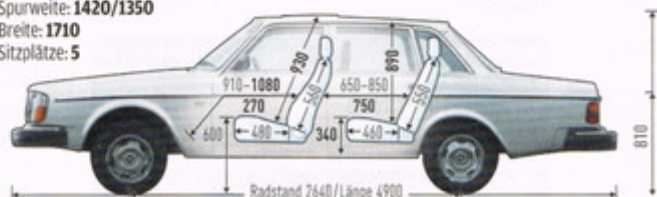
Wenn der 264 etwas besonders gut kann, dann ist es das Glattbügeln schlechter Straßen. Die Federung mit langen Wegen gibt sich nämlich besonders schluckfreudig. Mit der Dämpfung hat's der Volvo dagegen nicht so – weshalb sich der harte Nordmann bisweilen wie ein Wackelpudding anfühlt.

ABMESSUNGEN in Millimetern

Innenbreite v/h: 1390/1400
Spurweite: 1420/1350
Breite: 1710
Sitzplätze: 5

VOLVO

Testbereifung: Semperit Master Grip





Groß, nicht stark: tiefenentspannte 148 PS aus 2,7 Liter Hubraum. Kenner fürchten die Trinksitten des Euro-V6, schätzen aber seine Haltbarkeit



FOTOS: S. BRÜGGER (3)

Geradeaus ist die Lieblingsrichtung des Volvo 264. Spurwechsel mag er nicht so gern. Dieser Rechtslenker kam kürzlich aus England auf den Kontinent



Wichtigster Unterschied zum Mittelklasse-244: Feinvelours statt Sackleinen-Tweed auf den Sitzen



Borg-Warner-Dreistufenautomatik auf Wunsch, der Schaltknopf so handfest wie das ganze Auto

FAHRZEUGDATEN	Volvo
Motor	V6
Ventile/Nockenwellen	12/2
Nockenwellenantrieb	Kette
Hubraum	2664 cm ³
Bohrung x Hub	88,0 x 73,0 mm
kW (PS) bei U/min	109 (148)/5700
Nm bei U/min	218/3000
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Getriebe	Dreistufenautomatik
Antrieb	Hinterrad
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	185/70 R 14 T
Verbrauch (Werksangabe)	16,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	60 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1900 kg
Vorbefahrgeräusch	75 dB (A)
Abgas CO ₂ (nach Werkverbrauch)	380 g/km

MESSWERTE	Volvo
Beschleunigung 0-50/-80 km/h	4,0/7,9 s
0-100/-130 km/h	11,8/20,7 s
Zwischenspur 60-100/80-120 km/h	6,6/8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	61,3 m
Leergewicht/Zuladung	1351/549 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	53/47 %
Wendekreis (links/rechts)	10,5/11,2 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h	62/70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂ norm	16,0 l - 379 g/km
Reichweite	380 km

KOSTEN	Volvo
Steuern pro Jahr	191 €
Versicherung (HPF/100 %)	99 €
Werkstattintervalle	7500 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	250/500 €
ZEITWERT (Zustand 2)	5300 €

Kurz gesagt

Der Volvo 264 steuert einen eigenen Kurs. Behäbig, komfortabel, defensiv. Keiner wird ihm das Letzte abverlangen, weil er sich rechtzeitig dagegen sträubt. Er ist zwar kein Leisetreter, aber für die gemütliche Langstrecke taugt er allemal. Interessant: Ende der 70er-Jahre war er bei uns absurd teuer, heute dagegen ist er fast zu billig.

Ein Feuerwerk für unseren 100er: Der Rost muss weg



EIN JAHR DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Besuch beim Karosserieprofi für ein Rundum-Rostschutz-Paket

Schluss mit dem Verfall

■ Zentimeter für Zentimeter schiebt die Hebebühne unseren Audi nach oben. Es sind Momente wie beim Zahnarzt, bevor man sich auf den Stuhl setzt. So schlimm wie befürchtet, ganz sicher, so schlimm wird es schon nicht kommen.

Kommt es aber. Michael Platz, 43, Karosseriebauer in Spöck bei

Karlsruhe, ist spezialisiert auf Old- und Youngtimer. In seiner Werkstatt stehen zwar fast nur Mercedes-Modelle, doch das soll nicht täuschen: „Audi kenne ich aus meiner Lehrzeit. Mein Chef hatte auch einen Typ 43.“

Damit ist sicher: Er wird alles finden. Mit einer hellen Leuchte in der Hand erforscht er den Un-

terboden. „Für so etwas nehme ich mir immer Zeit“, sagt er und meint es gut. Doch es klingt nicht beruhigend. Gar nicht.

„Er hat viel Kantenrost“, sagt Michael Platz kurz darauf: „Und die Türen sind nicht mehr zu retten, zumindest wäre es nicht wirtschaftlich.“ Dann kommt ein kleiner Trost, immerhin: „Ich ha-

be schon wesentlich schlimmere Exemplare gesehen.“ Danke, lieber Karosseriebauer. Aber was können wir nun tun?

Klar ist, dass wir nicht das ganz große Programm fahren können, wie es Michael Platz hauptsächlich betreibt. Also keine Karosserierestaurierung nach allen Regeln der Kunst, mit komplettem



Sieht gut aus, unser alter Avant. Führt bequem. Zickt nicht, jedenfalls nicht allzu sehr. Nur nagt untenrum der Rost an ihm. Da müssen wir mit scharfem Gerät ran



Das ist, zum Glück, kein tragendes Teil. Sondern lediglich das Ende der Frontschürze. Doch es warnt uns: Der Verfall alter Autos ist stets weiter, als du denkst

109221 – 110502 **TEIL 9** Dauertest-Tagebuch

109877 Das hatten wir doch schon einmal: Die Heckklappe klemmt. Nichts geht mehr, kein Drücken, Ziehen, Rütteln hilft. Zumindest nicht, wenn's pressiert.

110213 Nun hat uns die Instrumentenbeleuchtung verlassen - mal wieder. Alles ist dunkel, und Tempo 50 gibt's nachts nur nach Gefühl. Oder beim Blinken links: Da geht das Licht für Tacho & Co nämlich wieder an. Irgendwo ist ein Wackler.

110422 Die Suche führt zum Erfolg. Karosseriebauer Michael Platz findet den Schuldigen für das hakende Heckdeckelschloss: eine ver-rutschte Führung.



Weil sich diese Führung gelöst hatte, wollte sich der Heckdeckel nicht öffnen lassen

Das leise Siechen des Audi machte uns unglücklich: Rostige Türböden, verdächtige Lackbläschen und feuchte Teppiche forderten den fachgerechten Eingriff. Nicht irgendwann - jetzt

Entlacken, Sichten, Schweißen, Dichten, Glätten, bevor das Auto zum Lackierer kommt. Wir hatten für den Dauertest bewusst ein Exemplar im Zustand 3 gesucht, keinen 2er. Es hätte uns das Herz gebrochen, eine solche Rarität im Alltag zu verschleißen.

Jetzt suchen wir eine Lösung für unser Auto. Eine, die genau

passt für das, was wir vorhaben. Die dem Zustand und auch dem Wert unseres Dauertest-Avant gerecht wird.

Michael Platz zögert. Er mag keinen Pfusch, will ▶



Fummelei am Heckdeckel: Wo ist der Fehler?

Karosseriebauarbeiten

950 Euro

Durchschnittsverbrauch auf Test-Distanz (15750 km)

Super plus
Ölverbrauch

13,4 Liter/100 km
0,51 Liter/1000 km

Rost am Längsträger

In der Tiefe droht Gefahr

■ So ganz ist nicht klar, warum unser Audi hier rostet: Weit unten im Motorraum laufen zwei Längsträger. Wir müssen genau hinschauen, um zu erkennen, dass sie längst keinen schützenden Lack mehr tragen, sondern hässlichen braunen Rost. Der hat zwar noch nicht viel zerfressen, doch er wird weiter wüten, wenn er nicht gestoppt wird. Und das wäre hier kein Schönheitsfehler, sondern ein sicherheitsrelevantes Problem.



1

Augen auf: Man muss etwas suchen, um von unten – hinter Antriebswelle und Achsträgern – den Rost zu entdecken



2

So schwierig der Rost zu sehen ist, so knifflig ist er zu entfernen. Nach peniblem Abdecken hilft eine Sandstrahlpistole



3

Grundieren und lackieren lässt sich an dieser verborgenen Stelle nur per Pinsel. Besser ginge es, wenn der Motor draußen wäre

Säurefraß unter der

Klar, dass der Teppich muffelt

■ „Ich hab' nasse Füße“, klang die Klage vom Beifahrersitz. Kein Wunder: Nach kurzer Suche fand sich ein lieblos angeheftetes Blech unter der Batterie, das ein großes, von Säure gefressenes Loch schließen sollte. Direkt darunter streckt der Beifahrer seine Füße.



lieber handwerklich perfekte Arbeit abliefern. Nur lägen wir dann, über den Daumen geschätzt, tief im fünfstelligen Euro-Bereich. Illusion.

Doch kann es nicht eine Lösung geben, die weiteren Verfall stoppt, den Audi sicher auf der Straße hält und die Entscheidung über eine Vollrestaurierung in die Zukunft verschiebt?

Wir verhandeln – und wollen am Ende unter 1000 Euro bleiben. Zu dritt gehen sie an unseren Audi, schrauben störende Teile ab, stoßern, entrostet mit harten Zopfbürsten – und stoßen auf Schäden. An ein paar Stellen müssen sie Bleche einschweißen, kleine nur. Routine.

Unter der Batterie entdeckt Michael Platz den Grund für den

nassen Teppich auf der Beifahrerseite. Irgendwer hat hier das riesige Loch, das vermutlich ausgelaufene Batteriesäure gefressen hat, mit einem Blech geschlossen. Ein paar verlorene Schweißpunkte sitzen da, doch keine Dichtmasse. Eine perfekte Lösung hieße hier:

alles heraustrennen, samt Halterungen, neue Bleche anfertigen, stumpf einschweißen. Da geht schnell ein Tag Arbeit drauf – das lohnt sich nur für Selbstermacher.

Wir entscheiden, den Zustand zu optimieren. Sprich: So zu dichten, dass künftig das Wasser draußen bleibt



„Meist gibt es viel mehr Blecharbeit, als man zu Beginn vermutet“

MEIKE ILLGES
AUSZUBILDENDE IM
KAROSSERIEBAU

Stochern ins Leere

Höchste Zeit für einen Eingriff

■ Oben hui, unten pfui? So ganz falsch scheint dieser Satz nicht, wenn wir unseren Audi auf der Hebebühne näher betrachten. Vor allem, wenn wir auf die ersten Zentimeter schauen. Hier ein paar Bläschen im Lack, dort eine übergepinselte Stelle: Meike Illges entdeckt einige kleine Löcher. Keine großen Sachen, aber dringend zu reparieren – wenn wir nicht in zwei, drei Jahren unsere Audi-Karosserie komplett restaurieren wollen. Deswegen geht es einmal rundherum: Frontschürze, Radläufe, Schweller und Endspitzen

Meike passt an – hier ein kleines Blech am Ende der Frontschürze



Batterie

Das Reparaturblech zeigte sich kunstvoll um die originale Halterung geschnitten



1 So konnte es nicht weitergehen: Fast einen Liter Wasser hatte der Audi-Teppich gespeichert. Kein Wunder, wenn es darunter rostet



2 Könnten Beifahrers Füße sehen, hätten sie die Ursache für das Feuchtbiotop schnell erkannt. Hier tropfte es bei jedem Regen



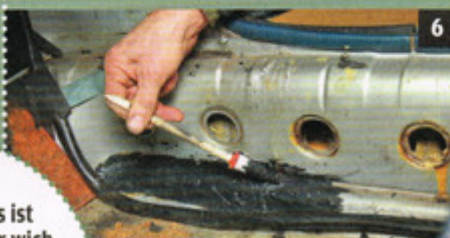
3 Nebenbei entdeckt: Rostfraß durch scheuernde Kabel



4 Die beste Reparatur wäre ein stumpf eingeschweißtes Blech. Das wird kommen – doch als spontane Lösung dichten wir ab



5 Nach dem Entrosten wird auch von unten Karosseriedichtmasse aufgetragen. Wasser bleibt nun zuverlässig draußen



6 Der Rost darf nicht weiterblühen, sonst frisst er hier Löcher. Erst kommt die Drahtbürste zum Einsatz, gefolgt vom Lackaufbau

und nicht noch den Innenschweller samt Bodenblech ruiniert.

Auch um die vier Radläufe kümmern sich die Karosserie-Profis. Sie bürsten alles frei, hier warten zum Glück keine Überraschungen. Es folgt das Grundieren und Versiegeln, zum Schluss der Lack.

Kniffliger sind dagegen die Türen. Hier finden sich große Lö-

cher, zwar (glücklicherweise) nicht an der Außenhaut, dafür unten und seitlich. Wir überlegen, diskutieren – und rechnen nach. Das Ergebnis (siehe nächste Seite) ist klar: Zunächst wollen wir den Zustand der Türen sichern, die jetzt im Auto sind. Und



„Eines ist immer wichtig: Der Verfall muss gestoppt werden“

MICHAEL PLATZ
KAROSSERIEBAUER

werden auf Angebote achten: Ist irgendwo eine neue Rohbautür zu einem günstigen Tarif im Angebot, dürfte sich der Kauf lohnen. Mehr noch als der einer gebrauchten – erstaunlich. Wenn dann irgendwann doch die große Blechsanie-

rung ansteht, ist ein solcher Teilvorrat die ideale Basis.

Am Ende halten wir das Budget ein. Dafür gab es zwar keine noble Lösung, auch keine endgültige. Doch unser Audi ist stabilisiert: Der Rost nagt nicht weiter an ihm. Damit das auch so bleibt, sollen Fett und Wachs ihn schützen. Da muss Michael Platz noch mal ran. **Thomas Wirth** ►



1 Zunächst ließ sich hier kein Schaden entdecken, nur ein paar Bläschen. Doch die Drahtbürste legt schonungslos die Stelle frei



2 Nach dünn kommt durch – Spritzwasser und das Reiben des hier angeschraubten kleinen Spoilers haben den Rost wüten lassen



3 Als Ersatz schneidet Meike ein Stück Blech zu. In der Abkantbank erhält es seine grobe Form. Korrigiert wird am Auto



4 So sitzt das Blech richtig: Es wird stumpf eingeschweißte. Die Falze haben noch etwas Übermaß, das später abgeschnitten wird



5 Punkt für Punkt schließt Meike die Schweißnaht. Wer mit etwas Erfahrung schweißt, kann Verzug weitgehend vermeiden



6 Nach dem Einschweißen kürzt Meike die Falze des neuen Blechs. Zuletzt bohrt sie noch die Befestigungslöcher für den Frontspoiler

marode Türböden

Bitte schnell schließen

■ Wer so etwas nicht sehen will, sieht es nicht. Lange. Denn unsere vor ein paar Jahren auf die Schnelle überarbeiteten Türen blühten bislang nur dort, wo der

Blick nie hinfällt: unten. Wir entschließen uns für ein schnelles Rost-Stopp-Programm, um unseren Audi weiterhin im Dauertest bewegen zu können. Das Ziel

lautete, hier erst mal den weiteren Verfall zu stoppen, ohne Unsummen an Zeit und Geld zu investieren. Klar - eine endgültige Lösung ist das nicht.



1 Mit der harten Zopfbürste lässt Michael Platz Rost und Lack davonfliegen. Radikales Freilegen ist der erste Schritt jeder Sanierung



2 Sieht nicht gut aus, die Tür. Tauschen wäre die beste Option



3 Retter in der Not ist nicht Spachtel, sondern 2K-Karosseriekleber



4 Die bröckelige Ecke würde ein Schweißen aufwendig machen



5 Der Kleber haftet perfekt, reißt nicht und bleibt elastisch



6 Dem Karosseriebauer schmeckt's nicht: Er formt lieber aus Blech



7 Eine sorgfältige Grundierung bietet die Basis für den Lackaufbau



8 Eine feine Raupe Dichtmasse schützt das doppelte Blech



9 Das Audi-Silber kommt aus der Spraydose

Ein Problem, vier Wege: So viel kostet's

■ Rostige Türböden sind ein Problem unseres Audi-Dauertesters. Besonders die Beifahrertür zeigt Schäden: Ihre Ecken sind stark zerfressen, aus der Unterkante quillt der Gammel. Was tun? Man kann viel Zeit (und Geld) für Perfektion investieren - oder wenig für eine Stabilisierung der Lage. Wir ha-

ben hier die Probe aufs Exempel gemacht. Klar, dass unser Rost-Stopper die Billiglösung ist. Doch dann fällt der Blick auf die Alternativen: Erstaunlich, dass eine neue Tür nicht nur der beste, sondern auch der zweitgünstigste Weg ist.



Methode	Rost-Stopper	Neue Tür	Gebrauchte Tür	Karosseriebau-Kunst
Teile	entfällt	400 Euro	250 Euro	entfällt
Material (ohne Lack)	25 Euro	25 Euro	25 Euro	25 Euro
Arbeit (inkl. Hohlraumversiegelung)	100 Euro	500 Euro	700 Euro	1400 Euro
Tauchbadentlackung, KTL-Beschichtung	entfällt	entfällt	250 Euro	250 Euro
Lackierung	entfällt	400 Euro	500 Euro	500 Euro
Summe	125 Euro	1325 Euro	1725 Euro	2175 Euro
Fazit	Schnelle, günstige Methode, die Rost stoppt und über die Zeit rettet	Werksneu - besser geht es nicht	Lohnt sich nur, wenn es keine Neuteile mehr gibt	Perfekter (und letzter) Weg, wenn es keine guten Teile mehr gibt

Die genannten Preise beziehen sich beispielhaft auf die rechte vordere Tür unseres Audi 100 - die war unten ziemlich zerfressen. Es sind typische Mittelwerte, die in der Praxis abweichen können.

Noch gibt es sie: neue Rohbau-Tür für den Audi 100 (rund 400 Euro)

Fazit ■ Zugegeben: Manches, was wir zeigen, stammt nicht aus dem Lehrbuch für den Karosseriebau. Doch wir haben uns die Aufgabe gestellt, jetzt alles zu tun, um ein weiteres Rosten zu vermeiden - schließlich wollen wir unseren Dauertester fahren und nicht durchrestaurieren. So retten wir den Zustand-3-Youngtimer über die Zeit. Die kann man nutzen: zum Beispiel, indem man nach und nach die nötigen Karosserieteile zusammensucht.