

OBERKLASSE DER 70ER

Wer ist der Chef?



KADETT CARAVAN



KADETT AERO



CHEVETTE LIMOUSINE



KADETT COUPÉ



KADETT CITY



KADETT LIMOUSINE



KADETT COUPÉ

50 JAHRE

OPEL

KADETT C

... UND 50 DINGE, DIE SIE *vielleicht* NOCH NICHT WUSSTEN

Auslandspreise:
A 6,60 € - B 6,90 €
CH 10,00 CHF
CZ 245,00 CZK
DK 60,95 DKK
E 7,50 € - GR 7,50 €
I 7,50 € - L 6,90 €
NL 6,90 €
SLO 7,50 €



VW-Käfer-Spezialisten

Wir leben für den Krabblerr

CD und SC

Die Besten von Erich Bitter



VERBRAUCHSFAHRT WIE 1990

Welcher Diesel ist der Knauserkönig?



NORMAL IST ÖDE
Helge und sein Hot Rod

WOHLSTANDS- GESELLSCHAFT

Vor 50 Jahren werden die Karten in der Oberklasse neu gemischt. Opel hat die besten Zeiten hinter sich, Mercedes schneidet alte Zöpfe ab, und BMW läuft sich gerade wieder warm. Sind Fiat und Rover ernst zu nehmende Rivalen?

IN DEN SIEBZIGERN erreicht der Sechszylinder die Mitte der Gesellschaft. Am automobilen Aufstieg dürfen nun sogar brave Beamte teilhaben: In Folge 24 („Eine Kugel für den Kommissar“) tauscht Herbert Keller, populärer ZDF-TV-Ermittler, dargestellt

von Erik Ode, seine Neue Klasse gegen einen BMW 2500 – cleveres Product Placement des Münchner Herstellers, der mit dem 7er-Vorgänger E3 seit 1968 wieder in der Oberklasse mitmischt.

Opels Stern ist dort bereits verblasst. Mit einem Marktanteil von



BMW 2.8 L

2,8 Liter/6 Zylinder,
170 PS

Mercedes 280 S

2,8 Liter/6 Zylinder,
156 PS

Fiat 130 3200

3,2 Liter/6 Zylinder,
165 PS

20,4 Prozent überholen die Rüsselsheimer 1972 zwar VW. Das verdanken sie aber ihren Verkaufsschlägern Kadett, Ascona und Rekord. Die B-Serie des Luxus-Trios „KAD“ (Kapitän/Admiral/Diplomat), seit 1969 im Programm, kann nicht mehr an die goldenen Zeiten anknüpfen, als die Hessen in der Sechszylinder-Liga vor Mercedes lagen.

Bei den Schwaben bricht 1972 die Moderne aus. In barocker Üppigkeit zelebriert ihre neue „S-Klasse“ mobiles Sonnenkönigtum. „Eine bessere Gesamtlösung ist gegenwärtig nicht vorstellbar“, tönt der Verkaufsprospekt, vor Selbstbewusstsein strotzend wie die breite Chrombrüst des W 116. Haben Fiat 130 und Rover P6, als Importwagen ohnehin auf einer

Außenseiterposition, da überhaupt eine Chance?

Ab auf die Teststrecke! Der BMW geht als 2.8 L ins Rennen. Fairnesshalber hätte es ein 2500 mit 150 PS sein sollen wie der Dienstwagen des Kommissars. Das eingeplante Auto fiel jedoch kurz vor dem Test-Termin aus. Dem Zwang, über Nacht Ersatz zu besorgen, verdankt der Bayer seinen Leistungsvorteil: Mit 170 PS ist er der Stärkste im Feld. Und da die zehn Zentimeter Zusatzradstand beim „L“ komplett den hinten Sitzenden zugute kommen, auch der Geräumigste. Ginge es nur um die Beinfreiheit im Fond, hätten wir ihm einen 280 SEL entgegenstellen müssen – in diesem Punkt also nur Rang zwei für den Mercedes, der als

RENN-QUINTETT

Sechszylinder-Limousinen sind in den Siebzigern die Könige der Autobahn. Dass unsere fünf die 200-km/h-Marke knapp verfehlen, liegt vor allem an der nicht besonders ausgefeilten Aerodynamik ihrer Karosserien

280er-Kassengestell mit normalem Radstand an den Start geht.

Trotz Chauffeur-Qualitäten bleibt der BMW ein Fahrerauto. Mit den Doppelscheinwerfern in seiner gepfeilten Haifischnase lichterhupte er sich einst die Überholspur frei – und könnte dort auch heute noch gut mithalten. Unser chamonixweißer Testwagen wird zwar von seiner Dreistufenautomatik eingebremst (188 km/h Spitze statt 195 beim Schalter). Der Wandler harmonisiert aber prima mit dem lauffähigen M30-Motor, wechselt sanft die Fahrstufen und dämpft auch den Drehwillen des Sechszylinders kaum, der, wie BMW-Direktor Helmut Werner Bönsch einst scherzte, „eigentlich mit ‚x‘ geschrieben werden müsste“. >>

FOTO: ROMAN RAETZLE



Opel Admiral B 2800 S

2,8 Liter/6 Zylinder, 140 PS

Rover 3500 V8

3,5 Liter/8 Zylinder,
149 PS

» Tatsächlich wäre es keineswegs zu viel der Ehre, würde die Unesco das BMW-Triebwerk zum Weltkulturerbe erklären. Seine Vitalität, Geschmeidigkeit und Leistungsfreude rechtfertigen nicht nur jeden Superlativ; die Tugenden des M30, den Motorenchef Alex von Falkenhausen vom Vierzylinder der Neuen Klasse abgeleitet hatte, sollten auch das Markenimage auf Jahrzehnte prägen.

Erfreulich, dass auch der Rest bestens ins Bild passt: Mit seiner sauber austarierten Lenkung lässt sich der BMW präzise um die Pylonen zirkeln. Im Grenzbereich setzt er die bereits vom kleineren 02 und der 1972 vorgestellten 5er-Reihe vertraute Neigung fort, mit dem Heck auszubrechen. Betuliche Benz-Besitzer dürften das als Sicherheitsrisiko brandmarken. Dynamische BMW-Treiber hingegen sehen es wohl eher als willkommene Herausforderung, wenn sie den Wagen am Limit durch geschicktes Gegenlenken einfangen müssen. „Einen BMW fährt man nicht, weil man ihn sich leisten kann. Einen BMW leistet man sich, weil man fahren kann“, lieferte die Münchner Werbung Motor-Machos dazu die passende Steilvorlage für die Stammtischdiskussion.

Dass der dünnhäutig gebaute E3 – mit 1460 Kilo ist er trotz seiner Größe der zweileichteste hier – im Vergleich zum schwermetallinen

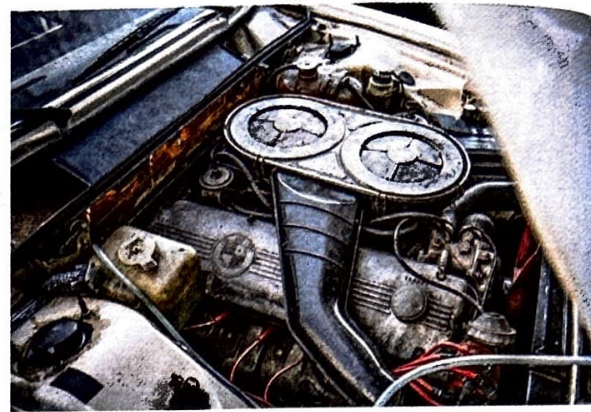
UPGRADE Der um zehn Zentimeter gestreckte Radstand der Langversion kommt voll den hinten Sitzenden zugute. Die Instrumente sind mustergültig ablesbar, Teakholzelnagen verströmen dezenten Luxus. Das Lenkrad stammt aus einem älteren E3-Modell. Im Slalom zeigt der BMW deutliche Übersteuertendenz



Mercedes wie eine Pappschachtel wirkt, ist keine Überraschung. Eher schon, dass er beim Federungskomfort trotz größerer Straffheit dicht an den Stuttgarter Konkurrenten herankommt und sich auch beim Geräuschpegel im Innenraum nicht hinter ihm verstecken muss: Mit 69 dB(A) bei 100 km/h liegen beide gleichauf.

Ebenfalls unerwartet: Bei den Fahrleistungen fällt der Mercedes trotz stolzer 185 Kilo Mehrgewicht und 14 PS Leistungsrückstand weniger stark zurück als gedacht. Zwar braucht er von 0 auf 100 et-

was länger: 13,8 Sekunden meldet unser Messgerät, der BMW schafft das in zwölf-einhalb. Beim für die Praxis wichtigeren Zwischenspur liegen die Unterschiede aber nur im Zehntelbereich. Untermotorisiert wirkt der classicweiße 280 S von Jonas Eisenbraun jedenfalls nicht, auch wenn man das dem Einstiegsmodell mit 156 Vergaser-PS gerne nachsagt. »



JAHRHUNDERTMOTOR Der M30, hier mit 170 PS aus 2,8 Litern, verkörpert nach BMW-Doktrin „das lautlose Ende der Vibration“. Laufruhe, Leistungsbereitschaft und Drehfreude sind legendär



BMW 2.8 L



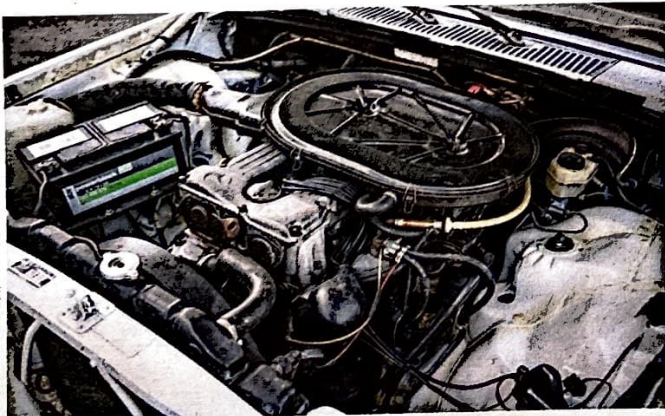
WAHRES GESICHT Der E3 ist der Hal unter den Oberklasselimosinen. Die gefeilte Front signalisiert Überholprestige - ein Versprechen, das die durchtrainierten Sechszylinder jederzeit einlösen. Die dunklen Kunststoffeinsätze im Kühlergrill kamen 1971. 1973 wurde auch die Niere schwarz





Mercedes 280 S

STATUS Doppelstoßstangen als serienmäßiges Rangabzeichen der S-Klasse, auch wenn nur der Basismotor mit 156 PS unter der Haube steckt. Konstruktiv wirkt der Mercedes-Sechszylinder mit seinen zwei oben liegenden Nockenwellen anspruchsvoller als der BMW-Motor, in Sachen Laufkultur kann er aber nicht mithalten. Markentypisch: Zughebel für die Feststellbremse links neben dem Lichtschalter



FOTOS: ROMAN BAETZKE (5), PRIVAT (3), GETTY IMAGES (2)



WERTARBEIT
Breite Sessel, Sicherheitslenkrad, Zebrano-Holz und panzerschrankartige Türen: Der W 116 macht Qualität zum Erlebnis. Automatik für 1720,50 Mark

» Dabei war man mit 185 km/h Spitze schon damals nur 15 km/h langsamer als im 350er-V8.

Tempo spielt im Mercedes aber ohnehin nur eine Nebenrolle. Selbst wenn es nur ein „Buchhalter“ mit wenig Ausstattung ist: Wer S-Klasse fährt, hat es geschafft. Um anderen das zu beweisen, genügt der Besitz des stattlichen Wagens; Hahnenkämpfe auf der Überholspur auszutragen, ist unter seiner Würde. W 116-Eigner kümmert es daher auch nicht, dass sich ihr Auto in Kurven wie ein schwerer Klotz anfühlt. Sie registrieren vielmehr erfreut, dass die Federung ihre Aufgabe wörtlich nimmt, und verstehen das tresorartige Zuschlagen der Türen als akustischen Auftakt zu einem Geborgenheitsgefühl, wie es in dieser Form kein anderer zu bieten hat.

Während BMW-Fahrer im 2.8 L aus eigentümlich hoher Position über die Motorhaube peilen und vorsichtig mit den zart und zerbrechlich wirkenden Schaltern hantieren, versinkt man in den breiten Daimler-Sesseln wie in einer weichen Wohnzimmergarnitur. Die Einrichtung, vom umschäumten Sicherheitslenkrad bis zu den Zierleisten aus tropi-

DIESER MERCEDES VERBINDET GENERATIONEN

Der Opa von Jonas Eisenbraun hat 1977 eine Fahrschule in Rüsselsheim. Natürlich lehrt er auf Opel, privat gönnt er sich jedoch einen Mercedes. Den classicweißen 280 S holt er persönlich in Sindelfingen ab; der Coupon für die Werksauslieferung liegt heute noch im Handschuhfach. Weil der Opa stirbt, als Jonas erst zwei Monate alt ist, lernt dieser ihn nicht mehr bewusst kennen. Später fährt die S-Klasse seine Oma, Klein Jonas schläft bei Urlaubsfahrten auf der Rückbank oder spielt mit der Klappe des Verbandkasten-fachs in der Hutablage. „Mit diesem Auto verbinde ich meine Kindheit“, sagt der heute 42-Jährige, der als Ingenieur bei Opel in der Sitzentwick-

lung arbeitet. Seine Oma hält dem Benz die Treue, lässt ihn später sogar im Autohaus, wo er gekauft wurde, restaurieren. Jonas, der ihn 2016 erbt, legt Wert auf Originalität. Selbst einen Steinschlag, den die Scheibe 1984 bei einer Tour ins Elsass erlitten hat, konserviert er. Irgendwann, so seine Hoffnung, wird sein Sohn den Mercedes fahren. So lange lebt für Jonas ein Stück von seinem Opa darin weiter.



FAMILIENAUTO
Die erste Reise im 280 S führt Jonas' Opa (oben) 1977 in den Südtirol-Urlaub - und bei den Großeltern zum Ehekrach, weil Gattin Christa nicht ans Steuer darf. 2009 ist der Benz Trauzeuge, als Jonas seine Nicole heiratet (links)



KONSERVATIV
Die Radblenden in Wagenfarbe verschwinden erst 1979 beim Nachfolger W 126, verschmutzungsresistente Riffel-Blinker setzen sich in den Siebzigern bei allen Mercedes-Baureihen durch. Nach unten gekrümmtes Endrohr ab Herbst 1975. Um platzmäßig mit dem BMW mithalten zu können, hätte es ein SEL sein müssen. Die 149,85 Mark für Fondkopfstützen sparte sich Jonas' Opa

» schem Zebranoholz, wirkt wie aus dem Vollen geschnitzt. Und weil die Vordertüren über Luftkanäle an die Heizung angeschlossen sind, hüllt der Mercedes seine Passagiere, wenn es kalt ist, in einen Warmluft-Kokon, anstatt sie nur von vorne anzublasen. Man kann nicht sagen, dass er seinen Nerz nach innen trägt, dafür protzt er zu sehr mit glänzendem Zierrat. Aber es sind eben auch jene versteckten, konstruktiven Feinheiten, die dem „S“ wie „Sonderklasse“ die Substanz verleihen.

Als Schwergewicht steht der W 116 in diesem Vergleich nicht allein da. Ein gewichtiges Auto ist auch der Fiat 130. Mit 1655 Kilo bringt er sogar zehn Kilo mehr auf die Waage als der Benz – was man kaum glauben mag, denn er sieht leichter aus, schon wegen seiner großen, von schlanken Holmen eingerahmten Glasflächen, die gefühlt die Hälfte der Wagenhöhe ausmachen.

Das Design aus der Feder von Mario Felice Boano, das wir heute als Musterbeispiel für Klarheit und perfekte Proportionen preisen, stieß anfangs nur auf wenig Gegenliebe: Der Fiat sehe aus „wie ein zu groß geratener Kleinwagen“, meckerten die ersten deutschen Tester, und seine „überladene Kühlergrillpracht“ vermöge den „Mangel an persönlichem Gesicht“ nicht zu kaschieren. Immerhin gewannen die Kollegen der Italo-Limousine, mit der Fiat nach langen Jahren Abstinenz einen neuen (und den seither letzten) Oberklasse-Vorstoß wagte, praktische Vorzüge ab, lobten die große Innenhöhe (mit 965 mm vorn und 895 mm hinten ist der 130 auch bei

uns der Spitzenreiter!) sowie die guten Sichtverhältnisse und den bequemen Zustieg.

Heute empfängt einen der kantige Viertürer mit einer für Fiat-Verhältnisse geradezu frivolen Üppigkeit. Als Passagier räkelt man sich auf prallen, rostroten Lederpolstern, damals die 1500 Mark teure Alternative zum serienmäßigen Velours. Der



FOTOS: ROMAN PAETZKE (5)

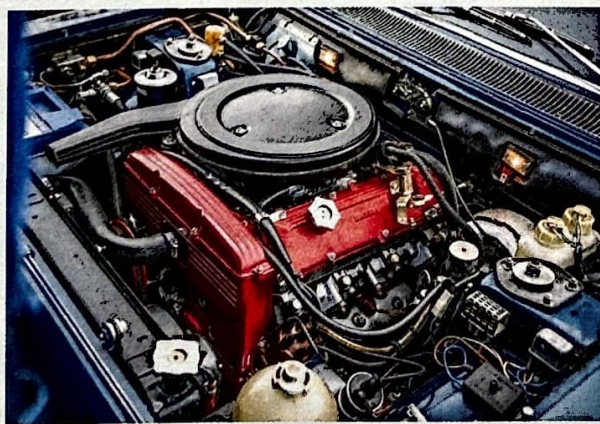


Fiat 130 3200



Blick schweift über ein reichhaltiges Sortiment von Rundinstrumenten, deren schwarze Plastikbehausung im Vergleich zum holzgetäfelten Drumherum allerdings ziemlich gewöhnlich wirkt.

„Mercedes-Niveau“ hatten die Turiner Bosse Chefentwickler Dante Giacosa ins Lastenheft diktiert. Zumindest beim Platzangebot erreicht der Fiat das nicht nur, sondern übertrifft es sogar. Von der kathedralenhaften Innenhöhe, bei der 130-Fahrer Papst Johannes Paul II. beinahe die Mitra hätte aufbehalten können, war schon die Rede. Bei der Beinfreiheit im Fond liegt der Italiener auf dem Niveau des langen BMW – ein Beweis für seine gute Raumausnut-



PRACHTSTÜCK
Der Lampredi-V6 legte 1971 auf 3,2 Liter und 165 PS zu. Rot ist normalerweise nur die Behausung des Zahnriemens. Der Ventildeckel wurde hier nachträglich lackiert

zung, die auch aufs Konto seines kurz bauenden Motors geht.

Der V6 stammt vom Reißbrett des legendären Konstrukteurs Aurelio Lampredi und ist eine vereinfachte, im Hubraum vergrößerte Version des Sportmotors aus Fiat und Ferrari Dino. Das dezente Grollen, mit dem er sich nach einem Dreh am Zündschlüssel zu

Wort meldet, ist ein zarter akustischer Widerschein seiner Abstammung. Ansonsten hat die 1971 von 2,9 auf 3,2 Liter gewachsene Maschine jedoch mit Sport wenig am Hut, trägt uns dafür aber auf einem breiten Kraftpolster und sattem, von dunklem, warmem Auspuffklang begleiteten Antritt aus dem Drehzahlkeller. 250 Newtonmeter bei 3400/min schenken Gelassenheit. Portioniert werden sie von einem etwas schwergängigen, mechanisch glasklar definierten ZF-Fünfganggetriebe, bei dem der erste Gang links unten liegt. Kenner dürften es dem dreistufigen Wandlerautomaten vorziehen, schon weil es das Fahren beschwingter macht. >>



GLASPALAST
Große Fensterflächen, hoher Dachaufbau und filigrane Holme sorgen für lichte Weite im Cockpit. Echtholz-Einlagen heben das Ambiente, den dicken Lenkradkranz installierte Besitzer Rolf Dieter Jacobs zugunsten größerer Griffigkeit. Die Fondpassagiere reisen auf prallen Lederpolstern und haben viel Luft über dem Scheitel. In der Seitenansicht beeindruckt der Fiat durch zeitlos-schlichte Eleganz



NARENNSICHER
Das aufwendige Fiat-Fahrwerk führt die einzeln aufgehängten Räder so, dass sich Spur und Sturz beim Einfedern kaum ändern. Beim Opel stellt ein starres Achsrohr die konstante Geometrie sicher. Das nach dem De-Dion-Prinzip getrennt davon am Wagenboden befestigte Differenzial senkt die ungefederten Massen



Opel Admiral B 2800 S

» Dazu hat der Fiat, so konservativ er äußerlich auch wirkt, durchaus Talent – nicht zuletzt dank seines aufwendigen Fahrwerks. Die Kombination aus Torsionsstäben und Federbeinen an der Vorder- sowie Dämpferbeinen und Schraubenfedern an der Hinterachse habe „etwas Geniales“, fanden die Tester in den Siebzigern. Tatsächlich verhilft sie dem 130 zu hoher Spur- und Sturzkonstanz und narrensicherem Eigenlenkverhalten. Das Schluckvermögen ist allerdings, vor allem vorn, im Vergleich zu den Rivalen merklich reduziert, was den Fiat ebenso zurückfallen lässt wie sein deutlich höherer Innengeräuschpegel.

Bequemer und viel ruhiger fährt der Opel Admiral. Mit 66 dB(A) ist er bei 100 km/h kaum lauter als der Fiat bei 50. Sein Interieur passt jedoch nur bedingt zum Oberklasse-Anspruch. Wo der Fiat mit einer beeindruckenden Kippschalter-Klavatur aufwartet und großflächig mit Echtholz protzt, hat der Opel nur ein großes Loch zu bieten, in dem die schmale, mit Plastikfurnier beklebte Wählhebelkonsole seltsam verloren wirkt. Wenig standesgemäß auch, dass sich etwa eine Zentralverriegelung noch nicht mal in der Aufpreisliste wiederfindet.

Dennoch: Man schließt den Opel schnell ins Herz, besonders

STRASSENKREUZER

Die großen Opel sind Anfang der Siebziger ein echtes Status-Statement. Ihr Design stammt zwar von südhessischen Zeichentischen, doch der Akzent ist unverkennbar amerikanisch

wenn er noch nach Neuwagen riecht und Erstlack trägt, so wie der weiße 1975er Admiral von Jens Dell'Ali. Alles an ihm wirkt tiefenentspannt. Kuschelweicher Komfort ist der prägende Eindruck, das beginnt bei den samtigen Cordsesseln und hört bei der watteweichen Federung noch lange nicht auf. Durch die streng horizontal gegliederte Front wirkt der Opel noch breiter, als er ohnehin schon ist. Aber er macht nicht nur optisch auf Straßenkreuzer, sondern bleibt der amerikanischen Linie auch beim Fahren treu. Cruisen ist seine Paradedisziplin; schon die indirekte, um die Mittellage etwas unschlüssige Servolenkung »



FOTOS: ROMAN BAETZKE (7), PRIVAT (8), BETTY IMAGES (2)



» animiert nicht gerade zum Kurvenrübern, obwohl das breitspurige Fahrwerk durchaus auch mit wesensfremden Manövern gut zurechtkommt.

Auf die Hinterachse nach dem De-Dion-Prinzip waren die Rüsselsheimer seinerzeit besonders stolz, da sie sich spur- und sturzkonstant verhält wie eine Starrachse, beim Ein- und Ausfedern dank der frei liegenden, voll beweglichen Antriebswellen jedoch den Komfort einer Einzelradaufhängung besitzt. In den Argumentationshilfen, die Opel seinen Verkäufern an die Hand gab, spielte sie als Unterscheidungsmerkmal zu den Wettbewerbern eine große Rolle. Dass der Opel damit „jede Kurvenschlacht gewinnt“, wie der „Stern“ 1970 lobte, dürfte für seine Käufer aber allenfalls von theoretischer Bedeutung gewesen sein, denn bei Geradeausfahrt mit gemäßigtem Tempo fühlt sich der Admiral am wohlsten. Sein 140 PS

starker Reihensechszylinder schnurrt dabei dezent im Hintergrund und quitiert die Fahrstufenwechsel des nahezu unmerklich schaltenden Dreistufenwandlers lediglich mit einer Änderung der Tonlage.

Im Leerlauf ist der nähmaschinenartigvibrationsfrei schnurrende Opel-Motor so gut wie nicht zu hören. Der Rover da- »



KOMMANDOBRÜCKE

Breites, horizontal gegliedertes Cockpit mit filigranem Automatik-Wählhebel, gummigeriffelten Metallpedalen und Holzdekor vom Plastikbaum. Einen Drehzahlmesser hielt Opel, ebenso wie Mercedes, für verzichtbar: „Alle großen Dinge sind einfach“, raunte die Werbung. Ausstellfenster statt Klimaanlage, bequemes Cordsofa im Fond

DIESER OPEL TRANSPORTIERT



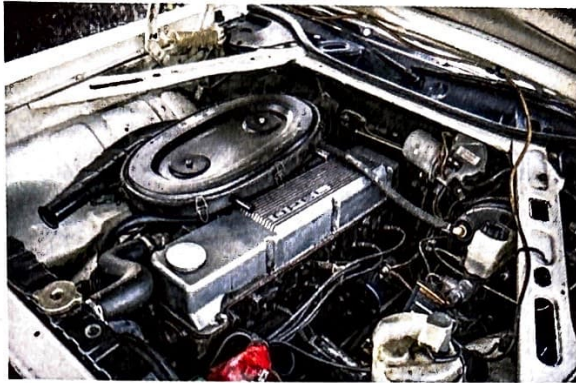
„Als ich mit dem Admiral um die Ecke bog, brach meine Schwester in Tränen aus“, sagt Jens Dell’Ali. „Für sie war es, als würde Papa nach Hause kommen.“

2012, als Jens den Opel kauft, ist der schon 21 Jahre tot. Auch ist der Admiral nicht sein damaliges Originalauto, sondern „nur“ ein baugleiches. Aber es reicht, um die Familie emotional aufzuwühlen. Jens’ Cousin ist ebenfalls nahe am Wasser gebaut, als er die weiße Limousine zum ersten Mal sieht: Auch bei ihm kommen Kindheitserinnerungen hoch. Für Jens, Kfz-Sachverständiger aus Hamburg, hat eine langwierige Suche damals ihr glückliches Ende gefunden. „Ich wollte ein unverbasteltes Auto“, sagt der 56-Jährige. Fündig wurde er schließlich im Taunus, wo der Admiral nach 15-jährigem Garagendaseln

in pflegender Rentnerhand den Rest seines bisherigen Lebens als Ausstellungsstück im Schauraum eines Autohauses verbrachte, mit mutmaßlich erst 27 000 Kilometern auf dem Zähler und im makellosen, originalen Lack von 1975. Jens’ Vater, gebürtiger Italiener und Inhaber zweier Radio- und Fernseh-Geschäfte in Hamburg-Bergedorf, liebte die großen Opel, hatte mehrere hintereinander. „Wenn wir damit nach Sizilien fahren, kamen wir in den engen Straßen manchmal kaum durch“, lacht Jens, der seine halbe Kindheit auf der Rücksitzbank verbracht hat – ohne Gurt, wie damals üblich. „Auf Reisen war der Opel unsere Burg, der Garant, dass wir ankommen.“ Verkauften kommt für den Besitzer mehrerer Oldtimer nicht in Frage: „Alles dürfte gehen, aber nicht der Admiral!“



ALTE PRACHT Mit Vinyl Dach und den eigentlich schon aus der Mode gekommenen Weißwandreifen wird der Admiral B zum Abgesang auf Opels große Oberklasse-Jahre. Tankstutzen über der Heckstoßstange. Der lauffruhige cil- Sechszylinder, hier 140 PS stark, ging schon 1965 im Vorgänger auf große Fahrt



ERINNERUNGEN



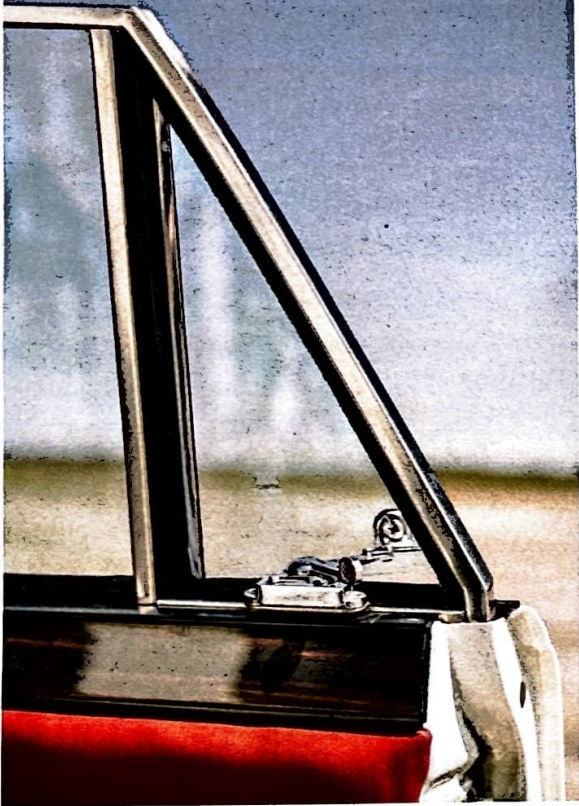
ZEITSPRUNG Zwischen beiden Bildern liegen 45 Jahre: Jens Dell'All heute (links) und 1978 als Zehnjähriger. Die Kühltasche von einst fand er im Neuzustand bei eBay



KINDHEIT MIT OPEL Jens' Vater besaß nacheinander drei Admiräle. Den zweiten ließ er von Grün auf Weiß umspritzen, weil er seiner Meinung nach dadurch noch größer wirkte. Auch die Chromzierringe wurden lackiert, um Weißwandreifen vorzutauschen. Unten: Picknick 1977, natürlich mit Kühltasche, Jens links im Bild

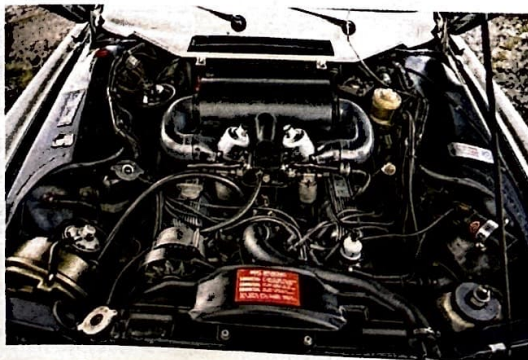


NOBLESSE Die Ausstellfenstermechanik zeugt von der Detailliebe der britischen Ingenieure, Makassar-statt Kunstholz vom Stilgefühl des Besitzers



Rover 3500 V8

AVANTGARDE Das Cockpit wirkt für ein britisches Auto der Sechzigerjahre überraschend untraditionell, die Kombination aus Bandtacho und Rundinstrumenten verrät jedoch den landestypischen Hang zur Exzentrík. Da der Motorraum des P6 für die Aufnahme von Gasturbinentriebwerken ausgelegt war, passt der von Buick entwickelte V8 problemlos unter die Haube



FOTOS: ROMAN RAETZKE (6)

» gegen massiert das Trommelfell mit einem dunklen Brabbeln, so sortentypisch, dass es der drei handtellergroßen V8-Embleme auf Haube, Mittelkonsole und Heckklappe eigentlich gar nicht bedürfte, um die Bauart des Motors herauszuhören.

Tatsächlich wird der seit 1968 angebotene Achtzylinder für den Engländer zur Eintrittskarte in die Oberklasse. Von den Abmessungen her spielt die zuvor nur als vierzylinderiger Rover 2000 erhältliche Limousine eigentlich eine Liga tiefer. Die weit nach vorn gezogenen Türausschnitte erlauben zwar bequemen Zustieg. In der ersten Reihe stehen aber fast 20 Zentimeter weniger Schulterbrei-

te zur Verfügung als im Mercedes, und hinten kneift es empfindlich an den Knien, wofür die opulente, einzelsitzartig ausgeformte Lederlandschaft ebenso wenig entschädigt wie die feinmechanische Kinematik der Ausstellfenster, die traditionelle britische Handwerkskunst verrät.

Ansonsten gibt sich der Rover für sein Herkunftsland verblüffend progressiv. Das Armaturenbrett wirkt in seinem reduzierten Minimalismus fast französisch; ihr ergonomischer Eigensinn würde auch gut zu einem Citroën passen. Vielleicht haben die Ingenieure aus Solihull tatsächlich etwas zu lang über den Kanal geschaut, denn auch die Konstruktion folgt



KLEIN, ABER FEIN Duftendes Leder verbreitet Luxusatmosphäre, das Raumangebot hat jedoch allenfalls Mittelklasseniveau. Tacho im Transistorradio-Look. Das Design von David Bache fasziniert durch den Mix aus Klarheit und Ornamentik. Untadelige Fahrsicherheit mit milder Übersteuerneigung

einem gallischen Vorbild: Wie bei der DS von Citroën besteht das Rover-Gerippe aus einem Teilrahmen, auf den die nichttragenden Bleche aufgenietet oder aufgeschweißt sind.

Das Außendesign spiegelt diese Avantgarde zumindest insoweit, als es auf die bauchigen, entfernt an Vorkriegsmodelle erinnernden Formen verzichtet, an denen

konservative Hersteller aus dem Königreich auch in den Sechzigern noch festhielten. Etwas verschroben wirkt lediglich der Kontrast aus der detailreich-filigran gestylten Front, deren großer Lufteinlass unter der Stoßstange den V8 verrät, mit dem die nichttragenden Bleche verschraubt sind.

Eine Offenbarung ist der gute Qualitätseindruck, in Teilen wohl dem Perfektionsdrang von Besitzer Eric Plant geschuldet, aber auch ein Abglanz alter Rover-Herrlichkeit. Während sich der elefantöse Vorgänger P5 jeglichem Leichtbau verweigerte, achteten die Ingenieure beim P6 zwar aufs Gewicht; mit 1430 Kilo ist der Rover mit Abstand der Leichteste hier. Dennoch wirkt er massiv und gediegen. In den Abwärtsstrudel des 1968 formierten Staatskonzerns British Leyland geriet er tatsächlich erst spät, und als er von der Autoclub-Postille „Drive“ im August 1975 schließlich doch noch zum „worst new car“ gekürt wurde, hatte er nur noch 19 Monate zu leben.

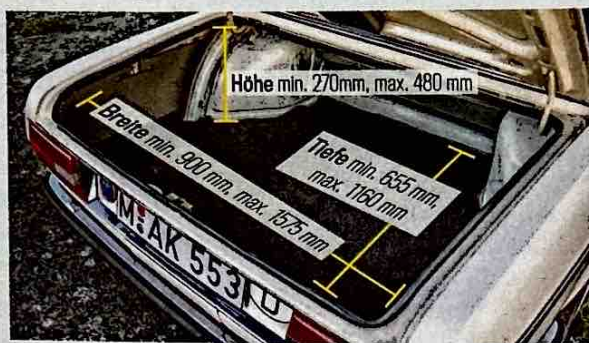
Vitales Understatement zelebriert unser 1969 gebauter, somit noch zur optisch unverfälschten Serie I gehörender Testwagen beim Fahren. Der Leichtmetall-V8, eine Buick-Konstruktion, über die Rover-Boss William Martin-Hurst 1963 eher zufällig in einer amerikanischen Bootswerft gestolpert war, schubst die Limousine mit erdigen 275 Newtonmeter Drehmoment durch den Verkehr. Die Borg-Warner-Dreistufenautomatik schaltet zwar eher träge und lieber früh hoch als bei schwerem Gasfuß rechtzeitig herunter. Aber mit 11,7 Sekunden ist der Rover »



KOFFERRÄUME

BMW 2.8 L (E3)

600 Liter Ladevolumen (gleich viel wie beim Fiat) sind der Bestwert im Test. Hinten schränken die Radhäuser die nutzbare Breite ein. Zweithöchste Zuladung: 440 kg.



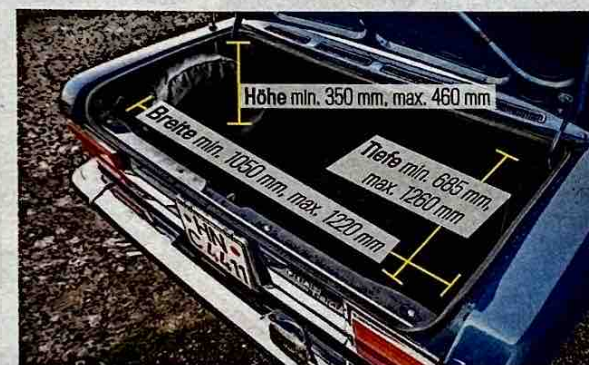
MERCEDES-BENZ 280 S (W 116)

Die S-Klasse schluckt nur 530 Liter, darf mit 485 kg aber am meisten zuladen. Ihr Laderaum hat den praktischsten Grundriss, seine Öffnung ist die breiteste im Vergleich (1340 mm). Allerdings muss das Gepäck über die höchste Stufe (810 mm) gewuchtet werden.



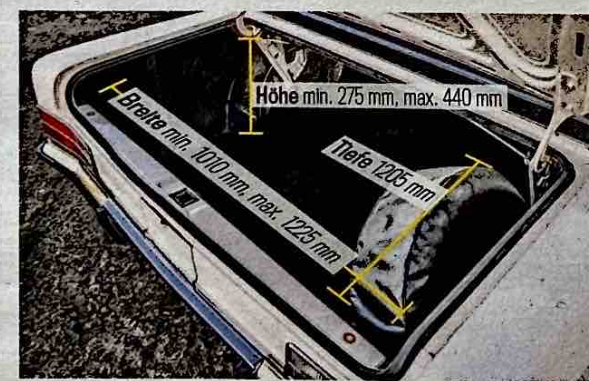
FIAT 130 3200

Beim Volumen (600 Liter) neben dem BMW der Spitzenreiter, allerdings nimmt das Reserverad Platz weg und schränkt die Breite des Gepäckabteils ein. Die Zuladung (395 kg, wie Opel) liegt im Mittelfeld. Zweithöchste Ladekante im Vergleich (790 mm).



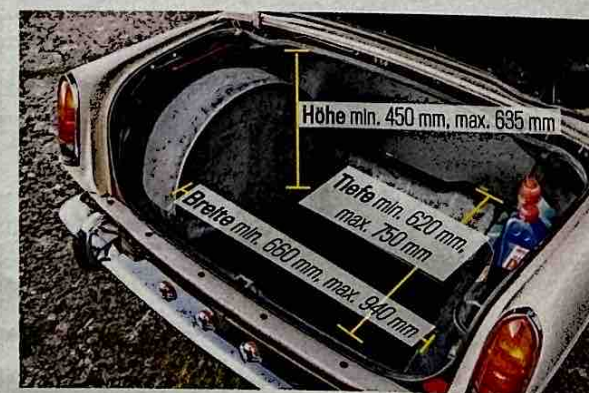
OPEL ADMIRAL B 2.8 S

Mit 475 Litern ist der Opel-Kofferraum kleiner, als er aussieht – die platzintensive Hinterachse kostet Höhe. Zuladung wie im Fiat: 395 kg. Das rechts in einer Mulde stehende Reserverad reduziert die nutzbare Breite um 50 cm. Ladekante (770 mm) auf BMW-Niveau.



ROVER 3500 V8 (P6)

Kleinste Volumen (460 Liter) und geringste Zuladung (320 kg), dank bis zur Stoßstange hinreichender Öffnung aber niedrigste Ladekante (485 mm). Da das Reserverad viel Platz wegnimmt, bot Rover als Extra eine Montagemöglichkeit auf dem Kofferraumdeckel an.



» flotter auf 100 als alle anderen hier und mit 189 km/h auch fast so schnell wie Spitzenreiter Fiat.

Im Zwischenspur von 50 auf 80 nimmt ihm ausgerechnet der Mercedes vier Zehntel ab, dem sein 215 Kilo höheres Leergewicht damit weniger zu schaffen macht als dem Rover seine für rasante Sprinteinlagen offenbar suboptimale Fahrstufenspreizung. Weiterer Schönheitsfehler der amerikanischen Getriebebox: Das Bewegen des Wählhebels erfordert viel Kraft, und das rustikale „Klong“, mit dem der Rückwärtsgang einrückt, steht im Widerspruch zum sonst sehr kultivierten Schaltgebaren.

Dass der kurze, aber breit bauende Achtzylinder überhaupt unter die Haube des zierlichen Wagens passt, ist abermals eine Folge der nonkonformistischen Architektur. Ursprünglich hatten die Rover-Leute vor, dort einen Gasturbinenantrieb unterzubringen. Um dafür Platz zu schaffen, installierten sie L-förmige Übertragungshebel, die die von der Straße einwirkenden Kräfte auf eine waagrecht längs über den Vorderrädern liegende Federeinheit leiten. Diese überzeugt durch ungewöhnlich gutes Schluckvermögen und feinfühliges Ansprechen.

Hinten kommt eine De-Dion-Achse zum Einsatz, von deren fahrdynamischen Vorzügen bereits beim Opel Admiral die Rede war. Beim Rover führt sie ebenfalls zu kurvenfester Straßenlage und erlaubt risikofreie Schlenker, auch wenn die über ein spindeldürres, großes Rad bediente Kugelumlauflenkung eher mit spitzen, idealerweise in gelochten Fahrerhandschuhen steckenden Fingern bedient werden möchte.

Dass er nicht nur die Rolle des Gentlemans beherrscht, verhalf dem P6 in seiner Heimat zu einer respektablen Behördenkarriere. Denn während hierzulande nur Fernsehkommissare in dicken BMW zum Tatort eilen durften, gingen mit dem Rover in England echte Polizisten auf Verbrecherjagd. Und weil die weißen Streifenwagen in der Mitte eine breite rote Linie trugen, hatte der Volksmund auch gleich einen liebevollen Spitznamen für sie parat: Marmeladensandwich. ●

BMW 2.8 L (E3)

PLUS/MINUS

Entscheidendes Kriterium

beim Kauf einer E3-Limousine ist die Blechsubstanz. Mangelhafter Korrosionsschutz, minderwertiger Stahl (ab 1974) und die verschachtelte Karosserie bilden bei den großen BMW eine unheilige Allianz. Zu den Rostklassikern gehören Wagenheberaufnahmen, Kotflügel und Radläufe sowie die A- und C-Säulen im Übergang zum Schweller. Letztere faulen wegen blockierter Wasserabläufe besonders oft bei Fahrzeugen mit Schiebedach. Gefährdet sind auch die Längsträger, die Motor und Vorderachse aufnehmen, sowie die Federbeindome. Finden sich hier Spuren von Reparaturschweißungen, besser den Rückzug antreten! Dick aufgetragener Unterbodenschutz sollte ebenfalls misstrauisch machen. Unfallschäden, keine Seltenheit bei Schnellfahrerautos wie dem E3, verraten sich durch Stauchungen oder welliges Blech.

Die laufruhigen, turbinenartig hochdrehenden M30-Sechszylinder sind grundsätzlich robust, reagieren aber allergisch auf verschleppte Wartung und rüde Behandlung. Werden sie in kaltem Zustand getreten, können Kopfrisse die Folge sein. Aufpuffbläuen gilt als typisches BMW-Leiden, Ursache sind meist verhärtete Ventilschaftdichtungen. Probleme im Antriebsstrang (Gelenkwelle, Hardyscheibe, Mittelager, Kreuzgelenke) verraten sich durch Vibrationen. Fahrwerksseitig ist vor allem Verschleiß ein Thema (Spurstangen, Buchsen, Gummilager). Nachgerüstete Sportfahrwerke und Breitreifen beschleunigen ihn und können die Karosserie „weich klopfen“. Anhängerbetrieb hat dem dünnen BMW-Blech ebenfalls oft zugesetzt. Die Veloursausstattungen bleichen unter UV-Einwirkung aus und sind vielfach durch Abnutzung unansehnlich oder rissig geworden. Wegen schlechter Teileverfügbarkeit sollte gerade im Interieur darauf geachtet werden, dass alles gut erhalten und komplett ist.

FUNKTIONAL
Kontrastreiche, klar skalierte Anzeigen sind BMW-typisch. E3-Spezialität: Leuchtfelder für die Wählhebelstellung im Kombiinstrument



FOTOS: ROMAN RAETZKE ©

MARKTLAGE

Nachdem viele E3 zu festen Liebhaberhänden gefunden haben, ist im Markt wenig Bewegung. Laut Club-Experte Reinhard Queckenberg konzentriert sich das Sammlerinteresse auf die E9-Coupés; ihr Wertzuwachs zog an den Limousinen vorbei. Dennoch sind die Preise höher als bei den hier versammelten Konkurrenten. Wenn gute, szenebekanntere Autos innerhalb des Clubs den Besitzer wechseln, können die „offiziellen“ Notierungen übertroffen werden. Dreiliter dominieren das Angebot, 2800/2.8 und 2500 sind in der Minderzahl.



ERSATZTEILE

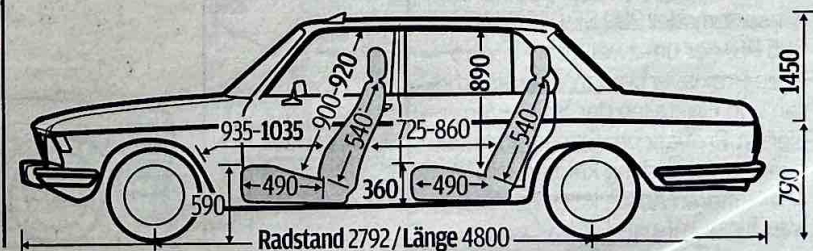
E3-Besitzer sind Kummer gewohnt: Bereits vor über 20 Jahren begann der Nachschub partiell zu versiegen. Karosserie- und Innenausstattungsersatz ist inzwischen vergriffen. Mechanisches bereitet weniger Probleme, vor allem wenn es sich um Gleichteile mit 5er (E12) oder 7er (E23) handelt; Engpässe gibt es aber auch hier. Was noch erhältlich ist, findet sich z. B. beim Spezialisten wallothnesch.com: Wasserpumpe (64 Euro), Federbein (599 Euro), Lichtmaschine (450 Euro, im Austausch) oder Brems-scheiben 189 Euro/Paar.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihensechszylinder (M30), vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetr., zwei Ventile pro Zylinder, zwei Fallstrom-Registervergaser (Zenith 35/40 INAT) **Hubraum** 2788 cm³, Bohrung x Hub 80,0 x 86,0 mm **Leistung** 125 kW (170 PS) bei 6000/min **max. Drehmoment** 240 Nm bei 3700/min **Höchstgeschw.** 188 km/h (Automatikversion) **Antrieb** Dreistufenautomatik (Serie: Viergang-Schaltgetriebe), Hinterrad

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1435/1420 mm **Spur v./h.** 1480/1486 mm **Breite** 1750 mm **Sitzplätze** 5 **Testbereifung** Fulda Carat Assuro



Fahrwerk Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern, Zugstreben und MacPherson-Federbeinen, Drehstab-Stabilisator, hinten an gummigelagerten Schräglenkern und Federbeinen, rundum Schraubenfedern u. Gummizusatzfedern **Bremsen v./h.** Scheiben (belüftet) **Reifen** 195/70 R14 91H **Verbrauch** 10,9 l/100 km (Drittelmix) **Tank** 75 l **zul. Gesamtgewicht** 1900 kg **Neupreis** (1976) 29 920 Mark

MESSWERTE

Beschl. 0-50/-80/-100 km/h: 4,9/8,7/12,5 s **Zwischenspur** 50-80/60-100 km/h: 3,8/6,5 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 62/65/69 dB(A) **Wendekreis** l./r. 11,4/11,2 m **Bremsweg** 44,0 m **Leergewicht/Zuladung** 1460/440 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 191 Euro **Versicherung** 181,34 Euro*
OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko, Zustand 2, Jahresfahrleistung bis 5000 km, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Oswald/Kittler/Schrader: BMW Automobile 1929-2000, 272 S., Motorbuch, 39,90 Euro **Club** bmw-e3-club.de

MERCEDES 280 S (W 116)

PLUS/MINUS

Sosehr die erste S-Klasse

mit ihrem Schwermetallcharakter den Eindruck eines Ewigkeitsautomobils vermittelt, so wenig trotz auch sie der Vergänglichkeit alles Irdischen. „Mechanisch sind die 116er robuste Autos“, sagt Mercedes-Spezialist Harald Vollmer aus Barmstedt bei Hamburg (vollmer-oldtimer.de). „Umso mehr Probleme gibt es dafür im Karosseriebereich. Wer keine Ahnung hat oder nicht genau hinschaut, ist rasch einem Blender aufgesessen.“

Wagenheberaufnahmen, Radläufe und Endspitzen gehören zu den typischen Problemzonen. Auch die Schweller sollten gründlich abgeklopft werden; oft wurden in früheren Jahrzehnten nach dem Zwiebel-schalenprinzip mehrere Lagen Reparaturblech auf den perforierten Untergrund gebraten. Eine besonders heimtückische Rostfalle ist die werksseitig als Unterbodenschutz aufgetragene Bitumenschicht, Elefantenhaut genannt. Wird sie im Alter spröde, kann durch die Risse Feuchtigkeit eindringen und den dahinterliegenden Bereich zerstören, ohne dass man es von außen sieht. Kritisch und aufwendig zu reparieren sind auch Schäden im Umfeld der hinteren Achsaufnahmen.

Zu den technischen Baustellen gehört erhöhtes Lenkspiel. Mit Nachstellen ist es nicht immer getan, manchmal hilft nur noch der Einbau einer fachmännisch überholten Austauschlenkung. Der 280er-Vergaser gilt zu Unrecht als untermotorisiert. Schwerer als der vermeintliche Leistungsmangel wiegt im Vergleich zum populäreren Einspritzmodell 280 SE (177 oder 185 PS) der um zwei, drei Liter höhere Praxisverbrauch. Das Überholen und Einstellen der Solex-Vergaser ist Profisache. Eine kontaktlose Transistorzündung kam erst 1976, bei früheren Autos ist daher der Wartungsaufwand etwas größer.

GLATT
Einfache Türtafel wie bei 280ern Standard. Die geschäumte Verkleidung („gehobene Ausstattung“) hätte 405,15 Mark extra gekostet



MARKTLAGE

Die zwischenzeitlich unter Druck geratenen Marktwerte haben zuletzt wieder leicht angezogen, möglicherweise ein Effekt des 50. Modellgeburtstags im vergangenen Jahr. Der Einstieg gelingt aber nach wie vor zum Preis einer Ente. Das Angebot ist üppig, viele Autos sind jedoch nur oberflächlich gut. Auch als Klassiker ist der 280 S der günstigste W116. Die Chance, ein gut erhaltenes Exemplar zu ergattern, ist bei ihm als typischem „Opabenz“ besonders groß, allerdings waren die Einstiegsmodelle zumeist karg ausgestattet.

Zustand 2



ERSATZTEILE

Das Kürzel NML (Daimler-Jargon für „nicht mehr lieferbar“) gehört inzwischen auch für W-116-Eigner zum Alltag. Beim Hersteller werden die Lücken größer, freie Spezialisten (niemoeller.de, mb-sterne.de, db-depot.de) oder Gebrauchtteilehändler (Ebay-Shop: mercedes116rider) springen in die Bresche. Technisches ist meist bezahlbar (Bremssscheiben 89 Euro/ Paar, Wasserpumpe 70 Euro), bei Repro-Blech hapert es oft an der Qualität. Mitglieder des vdH (siehe „Clubs“) haben Zugriff auf ein gut sortiertes, clubeigenes Teilelager.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihensechszyl. (M 110), v. längs, zwei oben liegende Nockenwellen, über Kette angetr., zwei Ventile pro Zyl., ein Doppel-Register-Fallstromvergaser (Solex 4 A1)
Hubraum 2746 cm³, Bohrung x Hub 86,0 x 78,8 mm
Leistung 115 kW (156 PS) bei 5500/min **max.**
Drehmoment 223 Nm bei 4000/min
Höchstgeschw. 185 km/h
Antrieb Vierstufenautomatik (Serie: Viergang-Schaltgetr.), Hinterrad
Fahrwerk Einzelradaufhängung,

v. an Doppelquerlenkern, h. Diagonallpendelachse, rundum Schraubenfedern, Gummizusatzfedern, Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer
Bremsen v./h. Scheiben (vorn innenbelüftet)
Reifen 185 R14 90H
Verbrauch 10,9 Liter/100 km (Drittelmix)
Tank 95 l **zul. Gesamtgewicht** 2130 kg
Neupreis (1976) 30568,50 Mark (inkl. Automatik)

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 4,8/10,0/13,8 s, **Zwischenspur** 50-80/60-100 km/h: 3,5/7,3 s
Innengeräusch bei 50/80/100 km/h: 58/65/69 dB(A)
Wendekreis l./r. 11,2/11,2 m
Bremsweg 64,8 m
Leergewicht/Zul. 1645/485 kg

KOSTEN

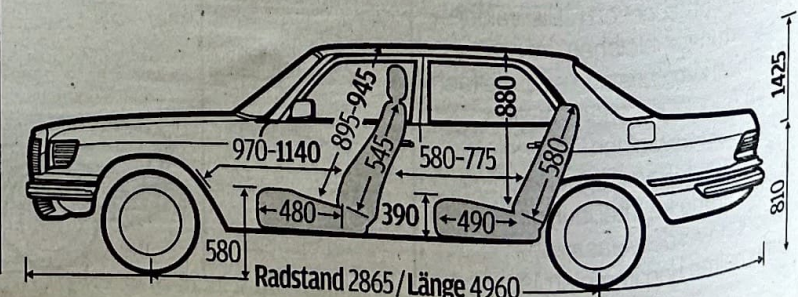
Steuer pro Jahr 191 Euro
Versicherung 185,89 Euro*
* OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand 2. Jahresfahrleistung bis 5000 km, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur H. Hofner: Die S-Klasse von Mercedes-Benz – Von der Kultur des Fahrens, 320 S., Bechtermünz, antiquarisch ab 10 Euro
Clubs mb-w116-club.de, s-klasse-club.de, vdH (mercedesclubs.de)

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1540/1520 mm
Spurweite v./h. 1521/1505 mm
Breite 1870 mm
Sitzplätze 5
Testbereifung Michelin MXV



FIAT 130 3200

PLUS/MINUS

Dass der große Fiat heute so selten ist (die Zahl der „Überlebenden“ wird europaweit auf etwa 400 geschätzt), liegt nicht nur daran, dass sich viele Autos frühzeitig „verkrümelt“ haben. Der 130 wurde auch wenig gekauft – hierzulande sowieso, aber auch in seiner Heimat. In der knapp siebenjährigen Bauzeit entstanden nur rund 15 000 Stück; so viele 280 S liefen bei Mercedes schon im ersten vollen Produktionsjahr 1973 vom Band. Hinzu kam, dass Kleinwagenspezialist Fiat mit dem technischen Support offenbar überfordert war. Wie der 130-Club auf seiner Website berichtet, „fehlte es wohl zumindest in Deutschland an entsprechend vorbereiteten Händlern, die ein solch luxuriöses Modell anbieten und warten konnten“.

Dabei sind Arbeiten an dem von Aurelio Lampredi konzipierten V6 (der trotz anders lautender Legenden kein Ferrari-Motor ist!) eigentlich kein Hexenwerk. Bei normaler Zuwendung gilt das Aggregat als langlebig. Augenmerk erfordert der Zahnriemen, der nicht nur die Nockenwelle antreibt, sondern auch Zündverteiler, Öl- und Wasserpumpe. Während das Werk die Erneuerung alle 60 000 Kilometer vorschrieb, rät Clubexperte Jochen Vincke bei wenig gefahrenen Oldtimern zu einer regelmäßigen Sichtprüfung und zum Tausch alle vier bis fünf Jahre. Das Ventilspiel sollte alle 10 000 Kilometer justiert werden. Wasserpumpen werden manchmal undicht. Korrosionsgefährdet sind besonders Radläufe, Schweller, Tür- und Haubenkanten, die Stoßdämpferdome sowie der Unterboden im Bereich der Wagenheberaufnahmen und in Richtung Heck. Zeigen sich Blasen am vorderen Scheibenrahmen, kann eingedrungenes Wasser auch die A-Säulen angefressen haben. Fahrzeuge mit Schweizer Vorleben stehen substanziell meist besser da, weil sie beim Importeur in den Genuss einer Tectyl-Hohlraumversiegelung kamen.

IMPOSANT
Kippschalterklaviatur à la Ferrari auf edelholzerner Konsole. Elektrische Fensterheber kosteten 790, die Klimaanlage 2400 Mark



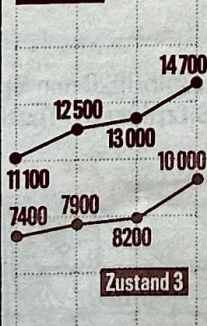
FOTOS: ROMAN RAETZKE (2)

MARKTLAGE

Einen Fiat 130

zu finden, ist schwieriger, als ihn zu bezahlen. Zwar hat sich der Preisauftrieb zuletzt wieder etwas beschleunigt, in Anbetracht seiner Seltenheit wird der Italiener aber nach wie vor unter Wert gehandelt. Liebhaber haben es vor allem auf das Coupé abgesehen. Der von Paolo Martin in Pininfarina-Diensten gestaltete Zweitürer ist häufiger am Markt und je nach Zustand zwischen 4000 und 6000 Euro teurer als die Limousine. Deren Fans hören sich am besten in den Clubs um oder gehen in Italien und der Schweiz auf Suche.

Zustand 2



2017 2019 2021 2023
Preisspiegel in Euro
Quelle: Classic Data

ERSATZTEILE

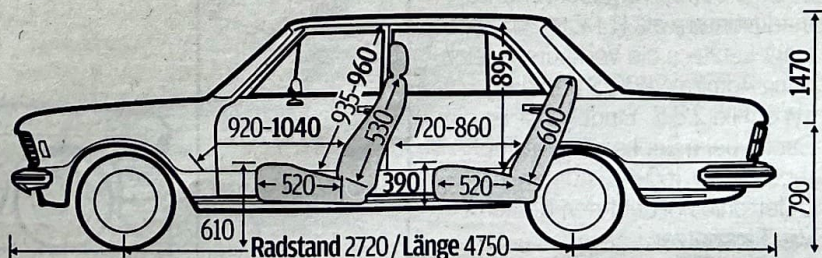
Blech-, Glas- und Chromteile werden in Gold aufgewogen und sind kaum zu finden. Auch Innenausstattungsersatz ist rar. An Technik- und Verschleißteile kommt man problemlos, das Preisniveau liegt jedoch hoch. Anlaufstelle sind Händler wie Holtmann & Niedergerke (fiatparts.com), schinagl-online.de, riauto.ch oder ricambio.co.uk. Beispiele: Stoßdämpfer h. 400 Euro/Stück, Endschalldämpfer 340 Euro, Zahnriemen 98 Euro, Wasserpumpe 400 Euro, Bremsscheibe 370 Euro/Stück, Motordichtsatz 300 Euro.

TECHNISCHE DATEN

Motor V6, vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, über Zahnriemen angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., ein Fallstrom-Doppelvergaser (Weber 45 DFC 8) **Hubraum** 3238 cm³, Bohrung x Hub 102,0 x 66,0 mm **Leistung** 121 kW (165 PS) bei 5600/min **max.** **Drehmoment** 260 Nm bei 3400/min **Höchstgeschw.** 190 km/h **Antrieb** Fünfgang-Schaltgetriebe (a. W. Dreistufenautomatik), Hinterachse **Fahrwerk** Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern und

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1440/1480 mm **Spur v./h.** 1470/1465 mm **Breite** 1805 mm **Sitzplätze** 5 **Testbereifung** Nexen nBlue HD Plus



Dämpferbeinen, längs liegende Drehfederstäbe und Stabilisator, hinten an Schräg- u. Querlenkern, Dämpferbeinen und Schraubenfedern **Bremsen v./h.** Scheiben (innenbelüftet) **Reifen** 205/70 R14 98T **Verbrauch** 15,2 l/100 km (ital. CUNA-Norm) **Tank** 80 l **zul. Gesamtgewicht** 2050 kg **Neupreis** (1974) 24 900 Mark

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 4,6/8,8/12,4 s **Zwischensturt** 50-80/60-100 km/h: 4,2/6,7 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 65/76/79 dB(A) **Wendekreis** l./r. 12,1/12,6 m **Bremsweg** 75,2 m **Leergewicht/Zuladung** 1655/395 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 191 Euro **Versicherung** 188,25 Euro*
* OCC-Beispiel, Haftpflicht und Vollkasko, Zustand 2, Jahresfahrleistung bis 5000 km, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Frank Kuhlmann: Fiat 130 Auto Monografie, 252 S., 59 Euro, WKP Edition Classic **Clubs** fiatraritaetenclub.de, fiat130-club.de

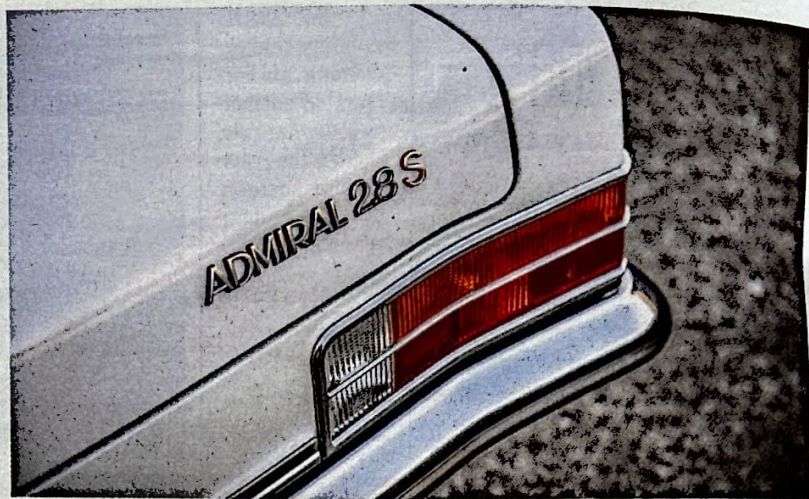
OPEL ADMIRAL B 2800 S

PLUS/MINUS

Die Technik von Opels Oberklasse-Trio „KAD“ (Kapitän, Admiral, Diplomat) hat einen deutlich längeren Atem als das Blech. Dabei ist das Baujahr Nebensache: Vor Herbst 1974 war der Stahl besser und die Konservierung schlechter. Danach kam minderwertiges Recyclingblech zum Einsatz, gegen dessen geringe Halbwertszeit auch verbesserter Korrosionsschutz nichts ausrichten konnte. Rostgefährdet sind Türböden, A-Säulen, Haubenkanten und Schweller, außerdem Frontmaske, Kotflügel sowie die Stehbleche im Motorraum, der mit dem c.i.h.- Sechszylinder („camshaft in head“) ein Triebwerk von legendärer Laufruhe und biblischer Haltbarkeit beherbergt. Front- und Heckscheibenrahmen sollten ebenfalls untersucht werden; besonders Autos mit Vinyl Dach zeigen hier oft Blasen. Beim Bühnencheck ist ein Blick auf die Quertraversen und Längsträger Pflicht. Erstere faulen im Bereich der Wagenhebeaufnahmen, Letztere oberhalb der Hinterachse, was eine komplizierte Reparatur nach sich zieht. Staunässe zerstört den Kofferraumboden und die Endspitzen von innen her.

Die Grauguss-Sechszylinder halten ewig; Gleiches gilt für die Opel-eigenen Automatikgetriebe. Kummer machen allenfalls gerissene Abgaskrümmen oder undichte Wasserpumpen, ein typisches Opel-Leiden, das auch andere Baureihen betrifft. Für Neulinge verwirrend sind die Motor- und Modellbezeichnungen: Während der 129 PS starke Einfachvergaser S-Motor heißt und die Doppelvergaservariante markenintern als H-Motor firmiert, trägt Letztere die Verkaufsbezeichnung Admiral 2800 S und das Typschild 2.8 S. Eindeutiger ist die Sache beim Sechszylinder-Topmodell: Der 160-PS-Admiral mit D-Jetronic hört auf den Namen E wie Einspritzer.

S-KLASSE
Der rote Buchstabe am Heck verriet 1975 das 140-PS-Modell mit Zweivergasenanlage



MARKTLAGE

Der Anteil treuer Langzeitbesitzer ist in der Alt-Opel-Szene überdurchschnittlich hoch – neben dem ausgedünnten Bestand vielleicht eine weitere Erklärung dafür, warum bei Redaktionsschluss im Netz nur ein Dutzend B-Admiräle zum Verkauf inseriert war. Die Preise sind in den vergangenen Jahren moderat gestiegen. Aufwendige Restaurierungen „lohnen“ sich aber noch immer nicht, weshalb viele Autos nur zeitwertgerecht saniert sind. Die Preise staffeln sich nach „Dienstgrad“: Diplomaten haben die Führung, Kapitäne sind am günstigsten.



ERSATZTEILE

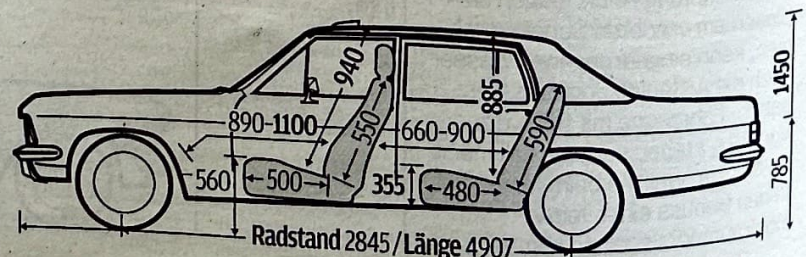
Bei Opel ist nichts mehr zu holen. Freie Spezialisten wie Haslo (altopelhilfe.de) oder opel-classic-parts.com sorgen aber dafür, dass sich die KAD-Modelle am Laufen halten lassen. Techniknachschub bereitet am wenigsten Probleme, Verschleißteile werden zum Teil nachgefertigt. Blech und Innenausstattung sind Mangelware. Preisbeispiele: Bremsscheiben (belüftet) 200 Euro/Pair, Endschalldämpfer (Repro) 200 Euro, Dachhimmel ab 189 Euro, Kotflügel rechts (alter Lagerbestand) 899 Euro, Wasserpumpe 44 Euro, Stoßdämpfer (Repro) 60 Euro/Stück.

TECHNISCHE DATEN

Motor Reihensechszylinder, vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., zwei Fallstrom-Registervergaser (Zenith 35/40 INAT) **Hubraum** 2784 cm³, Bohrung x Hub 92,0 x 69,8 mm **Leistung** 103 kW (140 PS) bei 5200/min **max.** **Drehmoment** 221 Nm bei 3300/min **Höchstgeschw.** 177 km/h **Antrieb** Dreistufenautomatik (Serie: Viergang-Schaltgetriebe), Hinterrad

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1515/1520 mm **Spur v./h.** 1505/1512 mm **Breite** 1835 mm **Sitzplätze** 5 **Testbereifung** Hankook Optimo H724



Fahrwerk v. Einzelradaufhängung an trapezförmigen Doppelquerlenkern, h. Doppelgelenkachse mit zwei homokinetischen Gelenken (De-Dion-Prinzip), rundum Schraubenfedern u. Stabilisatoren **Bremsen v./h.** Scheiben (v. innenbel.) **Reifen** 205/70 R14 93T **Verbr.** 13,0 l/100 km **Tank** 80 l **zul. Gesamtgewicht** 1980 kg **Neupreis** (1975) 25 296 Mark (inkl. Automatik)

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 5,4/9,9/14,3 s **Zwischenspur** 50-80/60-100 km/h: 4,5/7,6 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 59/64/66 dB(A) **Wendekreis** l./r. 11,7/11,6 m **Bremsweg** 64,8 m **Leergewicht/Zul.** 1585/395 kg

KOSTEN

Steuer pro Jahr 191 Euro **Versicherung** 172,99 Euro*
*OCC-Beispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand 2, Jahresfahrleistung bis 5000 km, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Frank Thomas Dietz: Opel Kapitän, Admiral und Diplomat A & B – Die großen Drei aus Rüsselsheim, 127 S., 28 Euro, Heel **Club** alt-opel.eu

ROVER 3500 V8

PLUS/MINUS

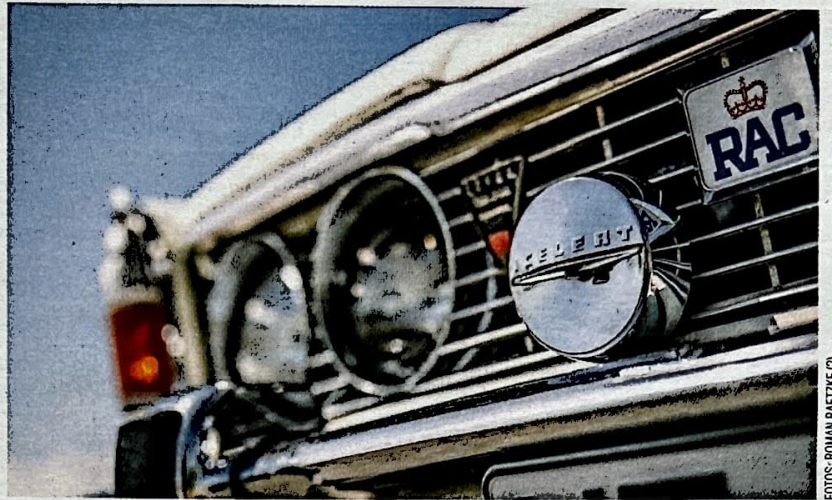
Der Ritterschlag für den Rover P6 kam von keinem Geringeren als Ralph Nader. Der US-Verbraucherschutzanwalt, der in den Sechzigern mit seiner Kritik an den Sicherheitsstandards der Autobranche ein veritables Erdbeben ausgelöst hatte, fand, dass „jedes Fahrzeug so gebaut sein sollte“ wie er. Tatsächlich war die britische Limousine für ihre Zeit (und noch mehr für ihr Herkunftsland) überaus fortschrittlich. Konstruktiv folgt die 1963 als vierzylindriger Rover 2000 vorgestellte Baureihe dem Vorbild des Citroën DS. Ihr Rückgrat bildet ein stählerner Spaceframe, mit dem die nicht tragenden Bleche verschraubt oder verschweißt sind. Ein Kontrollblick unter die Rückbank und die Außenschweller gibt ersten Aufschluss über dessen Zustand, wenn man nicht die Kotflügel abbauen will oder kann. Diese gelten selbst als rostgefährdet, ebenso Radläufe und Abschlussbleche. Auch der Kofferraumboden kann löchrig sein, wenn durch poröse Dichtungen Feuchtigkeit eingedrungen ist. Wer ihn untersucht, inspiziert am besten auch die Innenwände der hinteren Seitenteile, mit denen die Länglenker der Hinterradaufhängung verschraubt sind.

Die V8-Motoren brauchen alle 5000 Kilometer frisches Öl, um Problemen mit den Hydrostoßeln und Schäden am Ventiltrieb vorzubeugen. Teilweise machen verstopfte Kühlkanäle Ärger. Niedriger Öldruck ist kein Grund zur Besorgnis. Leckagen an der Kurbelwellendichtung lassen sich kurieren, indem die originalen Seildichttringe durch solche aus Neopren ersetzt werden; allerdings sind dafür Anpassungsarbeiten nötig. Die Schaltgetriebe gelten als unterdimensioniert, die Borg-Warner-Automaten als unkaputtbar; nur das Öl sollte nicht schwarz sein. Achtung: Durch die innen liegenden Scheiben ist der Zugang zu den Hinterachsbremsen erschwert. Arbeiten daran wurden häufig vernachlässigt, weil sie mühsam, zeitraubend und teuer sind.

WINTERFEST
Passend zur Lackfarbe „Davos White“: Frostwarmer „Icelert“ aus dem damaligen Rover-Zubehör

MARKTLAGE Hierzulande

Ist der P6 ein Geheimtipp, preislich stark unterbewertet und selten im Angebot. Wer Auswahl will und sich an einem Rechtslenker nicht stört, sucht am besten in England. Linkslenker finden sich vor allem in Holland und der Schweiz; sie machten seinerzeit nur 15 Prozent der Produktion aus. Puristen bevorzugen Modelle der ersten Serie mit Alu-Kühlergrill (bis 1970). Die meisten der 82 124 gebauten V8 entfielen auf die zweite Serie (bis 1977, mit Wabengrill aus Kunststoff), der eine größere Rostanfälligkeit nachgesagt wird.



FOTOS: ROMAN RAETZKE (2)

ERSATZTEILE

Typisch Engländer: Nur bei Karosserie und Interieur sieht es mau aus, ansonsten ist die Lage entspannt und das Preisniveau moderat. Spezialisten wie jrwadhams.co.uk und roverp6parts.com sind gut sortiert; neben Technikteilen haben sie Reparaturbleche, Tür- und Scheibendichtungen sowie Teppiche (315 Pfund) im Angebot. Beispiele: Kühler 210 Pfund (AT), Wasserpumpe 65 Pfund, Auspuffanlage (Edelstahl) 570 Pfund, Bremsscheiben und -beläge 145 Pfund/achsweise, Stoßdämpfer ab 45 Pfund. Zoll- und Abwicklungsgebühren kommen dank Brexit noch drauf.

TECHNISCHE DATEN

Motor V8, vorn längs, zentrale Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, zwei Fallstromvergaser (SU HS6) **Hubraum** 3528 cm³, Bohrung x Hub 92,0 x 69,8 mm **Leistung** 103 kW (149 PS) bei 5250/min **max. Drehmoment** 275 Nm bei 2800/min **Höchstgeschw.** 189 km/h **Antrieb** Dreistufenautomatik, Hinterrad **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und

Schubstreben, horizontal liegende Schraubenfedern und Stabilisator, hinten De-Dion-Achse an Länglenkern, Schraubenfedern und Panhardstab, rundum Teleskopstoßdämpfer **Bremsen v./h.** Scheiben (hinten innen liegend) **Reifen** 195/70 R14 91T **Verbrauch** 12,9 l/100 km **Tank** 68 l **zul. Gesamtgew.** 1750 kg **Neupreis** (1969) 17 455 Mark

MESSWERTE

Beschleunigung 0-50/-80/-100 km/h: 4,7/8,6/11,7 s **Zwischenspur** 50-80/60-100 km/h: 3,9/5,8 s **Innengeräusch** bei 50/80/100 km/h: 62/66/69 dB(A) **Wendekreis** l./r. 12,4/11,2 m **Bremsweg** 58,5 m **Leergewicht/Zul.** 14530/320 kg

KOSTEN

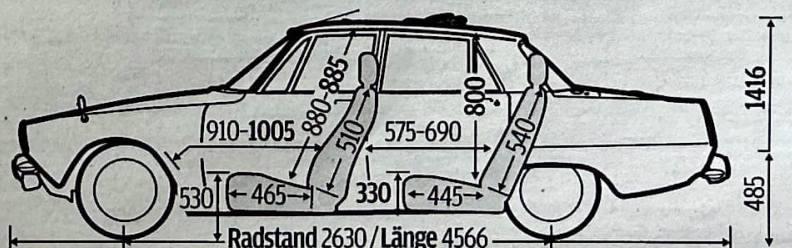
Steuer pro Jahr 191 Euro **Versicherung** 166,87 Euro*
* OCC-Beispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand 2, Jahresfahrleistung bis 5000 km, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur James Taylor: Rover P6 2000, 2200, 3500 - The Complete Story, 240 S., Crowood Press, 36 Euro (Auf Englisch) **Clubs** rover-freunde.de, p6club.com, p6roc.co.uk

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1345/1350 mm **Spur v./h.** 1356/1314 mm **Breite** 1700 mm **Sitzplätze** 5 **Testbereifung** Firestone Multihawk 2



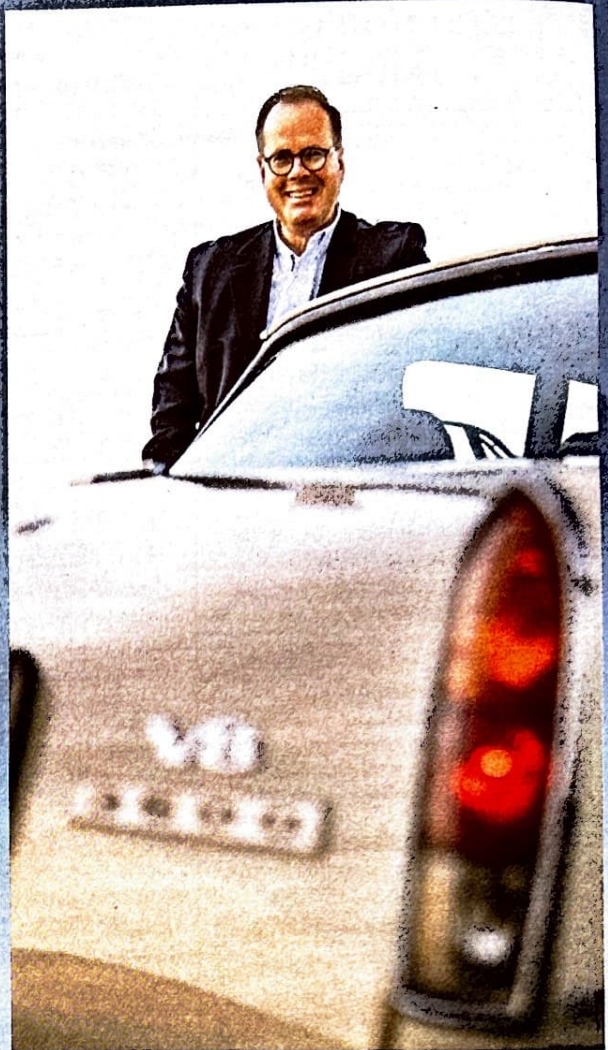
UNSERE TESTWERTUNG

	Punkte max.	BMW 28i	MERCEDES 280 S	FIAT 130 J200	OPEL ADMIRAL B 2800 S	ROVER 3500 V8
Herz						
Außendesign	10	6	5	7	6	8
Innendesign	10	7	7	6	5	8
Qualität	10	7	9	6	6	8
Sound	10	6	6	7	5	8
Motoreigenschaften	10	8	6	7	6	7
Fahrleistungen	10	7	6	6	5	7
Schaltung	10	7	7	7	8	6
Lenkung	10	8	6	5	6	7
Handling	10	8	6	7	5	6
Komfort (Federung, Sitze, Innengeräusch)	10	7	8	5	8	7
Zwischenergebnis	100	71	66	63	60	73
Verstand						
Platz, Variabilität	10	8	7	7	6	4
Ergonomie (Sicht, Cockpit)	10	8	9	7	7	6
Sicherheit (Bremsweg, ABS, Fahrstabilität, ESP, Gurte)	10	6	6	4	6	7
Verbrauch/Abgas	10	5	5	3	4	4
Preis	10	6	8	7	7	9
Unterhalt	10	6	6	5	6	7
Ersatzteilversorgung	10	3	6	3	5	7
Reparaturfreundlichkeit	10	7	7	6	7	5
Technisches Niveau	10	7	8	6	6	7
Historische Bedeutung	10	7	9	5	6	3
Zwischenergebnis	100	63	71	53	60	59
Gesamtergebnis	200	134	137	116	120	132

FAZIT

Martin Puthz

Viele von Ihnen werden sagen: War doch klar, dass der Mercedes gewinnt. So klar war das aber gar nicht: Der BMW bietet mehr Fahrspaß und sogar überraschend viel Komfort. Den Sieg verschenkt er lediglich durch seinen Qualitätsrückstand, den hohen Preis und die kritische Teileversorgung. Opel und Fiat sind reizvolle Klassiker. Beide haben ihre Stärken, aber keine Chance, in der Spitzengruppe mitzumischen. Eine Überraschung ist der Rover. Nur das knappe Platzangebot wirft ihn zurück. Für Kenner ist der Brite ein echter Geheimtipp!



FOTOS: ROMAN MAETZKE (2)

