

klassik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

**480 000
LESER!**
Deutschlands
meistgelesenes
Klassiker-Magazin
(laut AWA)



VW
Passat

**GETESTET
WIE DAMALS**

Mittelklasse- HELDEN

FORD TAUNUS

DER 70ER Seite 60



OPEL ASCONA



AUDI 80

RATGEBER

**Das geht
wirklich!**

Plastik selbst
reparieren

Seite 130

Verrückt!
50 000 €
für diesen
Mini



Seite 87

RESTAURIERUNG

**AUDI
100**

Seite 134

KUBA

Seite 72



Was wird aus den Klassikern?



Krasse Wettbewerbe
**Rennsport
extrem** Seite 162

LUXUS!

Die prunkvollsten Autos aller Zeiten

Seite 8

Mercedes
600



Cadillac
Eldorado



Bentley
Turbo R



DIE ETWAS ANDERE REISE-REPORTAGE

Seite 154

Im Opel Kadett A durch Wolfsburg



4 197435 103904

Inhalt

- Kunststoff-Reparaturen Seite 130
- Dauertest Seite 134
- Fuhrpark Seite 137
- Termine Seite 140
- Modellautos und Bücher Seite 142



HEILENDE HÄNDE besitzt unser „Plastik-Doktor“ Bernd Volkens. Er zeigt, wie man kaputte Kunststoffteile im Do-it-yourself-Verfahren repariert

Seite
130



LIEBE ZUM DETAIL beweist True Scale Miniatures beim Porsche 936 im Maßstab 1:18. Wir stellen den Le-Mans-Renner und weitere Modellneuheiten vor

Seite
142

EIN HERZ FÜR MINDERHEITEN hat Audi-Fan Maic Hachenberg. Er restauriert gerade einen 100 Avant. Unseren Dauertestwagen hätte er zuvor schon kaufen können, lehnte aber ab: zu schlecht

Seite
134



FOTOS: BERSE & DIECKERT, G. VON STEINWITZ, MAIC HACHENBERG, R. THUM

WERDEN SIE *Plastik-Doktor*

Ob fiese Schraubenlöcher im Armaturenbrett, ausgebliehene Stoßfänger oder ein zerbrochener Kühlergrill: Wir zeigen, wie Sie tiefe Wunden im Kunststoff heilen

Herr Doktor, Herr Doktor, mir tut's weh! Anschauen reicht schon, dann kommt der Schmerz. O weh, mein Scirocco hat Karies am Kühlergrill, Lochfraß im Armaturenbrett und Pigmentschwäche am Stoßfänger. Ist da noch was zu machen? Aber klar: eine Kunststoffkur. Auch wenn das selbst für versierte Hobby-schrauber keine Routinebehandlung ist. Denn wer Mechanik, Blech und Elektrik heilt, ist längst noch kein geeigneter Plastik-Praktiker. Klar, für Privatpatienten ist die Chefarztbehandlung gerade

gut genug: Neuteile her – oder die heilenden Hände des Smart-Repair-Spezialisten stopfen Löcher im Kunststoff, reparieren Stoßfänger und flicken noch viel mehr zusammen. Aber geht das nicht auch mit Hausmitteln? Zumal der Fachhandel mit Notfallssets für alle möglichen Plastik-Wehwehchen hilft (Adressen siehe Seite 133). Ob Löcher in den Polstern, eingerissene Türtafeln, aufgeschlitzte Cabriovertische oder eine fiese Wunde im Fahrzeughimmel, für vieles gibt es die passenden Heilmittel samt detailliertem Beipackzettel. Nur nicht für die größte Wunde des Scirocco, den zerbrochenen Kunststoffgrill. Da mussten wir experimentelle Methoden anwenden. Erfolgreich – und kostengünstig. Lesen Sie weiter!

WERTUNG

- ++++ Nur für Ärzte
- +++ Für geübte Pfleger
- ++ Mit Geduld klappt es
- + Kinderleicht





Was tropft denn da?
Nichts, was hier weiterhilft.
Intravenös lässt sich der Kunststoff-Grill leider nicht reparieren



Gussform für den gebrochenen Grill

■ Der Kunststoff-Grill des Scirocco ist zerbrochen, es fehlen viele Streben. Zwar gibt es Ersatz im spezialisierten Handel, allerdings zu teilweise schockierend hohen Preisen – oder in bescheidenem Zustand. Das weckt den Ehrgeiz, einen Reparaturversuch zu starten. Die Idee: Erst einen Gipsabdruck von einem heilen Gitter machen, um dann mit der Negativ-Form das defekte Netz mithilfe von Epoxidharz zu flicken. Schön gedacht, doch der erste Versuch ging daneben. Der Gipsabdruck ließ sich nicht unverseht aus dem engen Gitter lösen. Dass am Ende doch noch alles klappte, lag an einem Zufallsfund: Formform, eine gummielastische Formbaumasse aus einem Geschäft für Künstlerbedarf.

FAZIT

■ Am Ende hat die Reparatur überraschend gut geklappt, ist kaum zu erkennen. Jedoch nicht ganz gratis: 16 Euro für Formform, 17 für Epoxidharz und sechs Euro für Farbe.

Schwierigkeitsgrad



Dauer: 3 Stunden

1 Eine großzügige Menge Formform-schnitzel mit der beiliegenden Flüssigkeit vermischen. **2** Die Mischung erhitzen und verrühren, bis sich die Schnitzel möglichst blasenfrei auflösen. **3** Ein heiles Gitter so abkleben, dass die Formbaumasse mindestens einen Zentimeter hoch über die Abdruckstelle aufgefüllt werden kann. Nach dem Aushärten die Form aus dem heilen Gitter lösen und entsprechend in die Reparaturstelle am kaputten Grill einlegen. **4** Epoxidharz nach Bedienungsanleitung mit Härter verrühren und in die Form gießen. **5** Möglichst plan auffüllen, überschüssiges Harz entfernen. **6** Über Nacht aushärten lassen, dann die Form vorsichtig aus dem reparierten Grill drücken. **7** Überflüssiges Material wegfeilen. **8** Reparaturstelle reinigen, entfetten und lackieren. **9** Fertig, die Reparaturstelle ist kaum zu sehen.



Löcher stopfen

■ Kleingeldspender, Minikompass oder Handyhalter: Im Laufe eines Autolebens müssen Armaturenbleter viele Macken einstecken. Ärgerlich, wenn Kunststoff wie Schweizer Käse aussieht! Auch den Scirocco hat es erwischt. Der Vorbesitzer hat den Innenraum mit einer Blumen- vase verschandelt, zur Befestigung zwei Schrauben ins Plastik gedreht. Raus da- mit, das Sportcoupé ist doch kein Brezel- käfer! Aber was passiert mit den Löchern? Der Wechsel des Armaturenblets ist, wenn es im Handel überhaupt ein Ersatz- teil gibt, teuer und aufwendig. Viel billi- ger: selbst repara- ren. Nachteil beim Löcherstopfen: Es braucht für ange- hende Kunststoff- Doktoren viel Übung, die hässlichen Krater völlig spurlos aus dem Cockpit ver- schwinden zu las- sen. Preis für das Re- paraturset von ATG: 34,95 Euro.

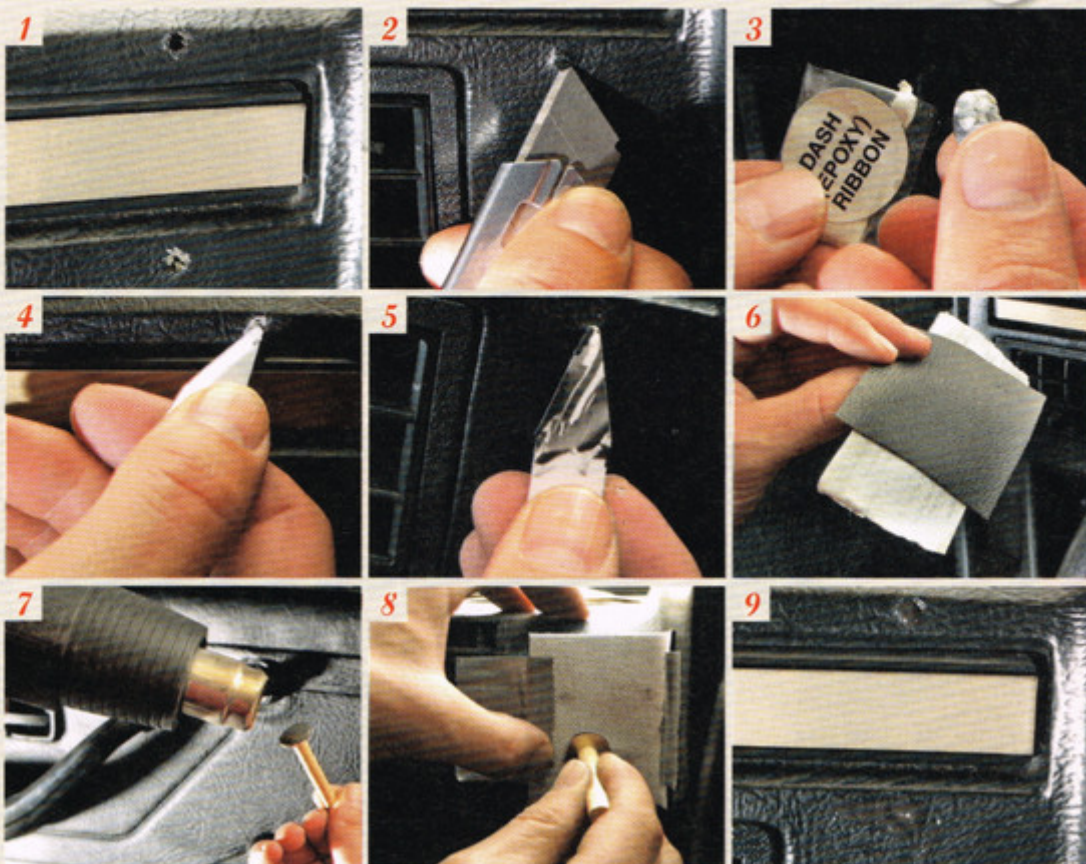
FAZIT

■ Völlig spurlos verschwinden un- sere Löcher nicht - daher: vorher üben, üben, üben.

Schwierigkeitsgrad



Dauer: 1 Stunde



Abgebrochene Plastiknase

■ Ob zerbrochene Verteilerkappe, abge- rissener Motorhaubenhebel oder Loch im Wasserkühler - mit Power-Knete (gibt es von verschiedenen Herstellern) lassen sich die unglaublichsten Dinge reparieren. Das Wunderzeug lässt sich ausgehärtet sogar schleifen, bohren oder sägen. Aus diesem Grund gehört die Knete auch ins Pannenset im Oldtimer-Kofferraum. Natürlich lässt sich auch Kunststoff mit dem All- round-Produkt flicken. Und zwar immer dann, wenn Optik keine Rolle spielt: Denn schön sieht die ge- flickte Stelle in der Regel nicht aus. In unserem Reparat- urbeispiel ist die Be- festigungsöse am Seitendeckel eines BMW-Motorrads abgebrochen. Die Power-Knete kostet cir- ca acht Euro, erhält- lich in jedem Bau- markt.

FAZIT

■ Sieht zwar nicht schön aus, aber die Reparatur mit der Knete hält in vielen Fällen ewig.

Schwierigkeitsgrad



Dauer: 15 Minuten



1 Abgebrochene Öse an einem BMW-Seitendeckel. 2 Die Re- paraturstelle gründlich reinigen. 3 Ausreichende Menge der Knete mit dem Cutter abscnei- den. 4 Gut durchkneten, bis sich die zwei Komponenten ver- mischt haben. 5 Ein Stützkorsett um die Reparaturstelle legen. 6 Fertig, der Seitendeckel lässt sich wieder befestigen.

Die Repa- raturknete ist sogar unter Wasser einsetzbar



1 Ärgerlich: Die unansehnlichen Löcher stammen von einer Auto-blumen vase. **2** Durch die Schrauben ist ein kleiner Grat entstanden, überstehendes Material entfernt ein Teppichmesser. **3** Den Zwei-Komponenten-Spachtel kneten, bis eine graue Masse entsteht. **4** Den Spachtel in das Schraubenloch drücken, bis kurz unter die Oberkante füllen. **5** Den Rest bündig bis zur Oberkante mit farbiger Spachtelmasse auffüllen. **6** Um das passende Muster auf die Füllmasse zu bekommen, wird eine geeignete Abdruckform ausgewählt und auf die Reparaturstelle geklebt. **7** Der beiliegende Metallstempel wird an einem Heißluftföhn oder an einem Bügeleisen erhitzt. **8** Anschließend den warmen Stempel auf die Reparaturstelle drücken. **Vorsicht!** Ist der Stempel zu heiß, kann der Kunststoff beschädigt werden. **9** Fertig - aber nicht unsichtbar: Die Reparaturstelle lässt sich mit scharfem Auge erkennen.

So wird der Stoßfänger schön

■ Kunststoff-Stoßfänger haben einen üblen Job: Warten auf den großen Knall, zwischendurch an Hausecken anschrappen oder beim Einparken die Anhängerkuppelung des Vordermannes spüren. Am Ende tragen die Kunststoffschrürzen tiefe Narben, sind eingerissen oder haben zumindest Schürfwunden an den Ecken - wie unser Scirocco. Selbst wenn Stoßstangen von mechanischen Beschädigungen verschont bleiben, Sonnenlicht bleicht im Laufe der Jahre das Material aus. Noch ein Tipp: Ist eine seltene Stoßstange gebrochen - Splitter einsammeln. Spezialisten können das Teil oft retten.

FAZIT
■ Der Stoßfänger sieht zwar nicht wie neu aus, doch nach dem Färben ist das Ergebnis okay.

Schwierigkeitsgrad
+++
Dauer: 1 Stunde



Tiefe Kratzer in Stoßfängern lassen sich mit Reparatur-Knete (unten, Dash Ribbon) auffüllen, bei der Scirocco-Stoßstange ist das nicht nötig. **1** Überstehendes Material mit einem Cutter abschaben, die Bewegung des Messers im Bild 1 geht nach oben, um nicht ins Plastik zu schneiden. **2** Feine Kratzer werden mit Schleifpapier geglättet. **3** Den Kunststoff reinigen und entfetten, anschließend mit einem Schwamm Farbe auf die ausgeblühte Stoßstange auftragen. Das ATG-Reparaturset kostet 34,95 Euro (Adresse unten).



Kunststoffpflege

■ Auch Kunststoff altert, UV-Strahlung und Ozon sind schlecht fürs Plastik. Weichmacher verschwinden, Kunststoff wird spröde, die Oberflächen bleichen aus, Gummidichtungen reißen ein. Wichtig: Bevor es ans Kunststoffpflegen geht, sollte der Wagen gründlich gereinigt werden. Rund 30 Euro kostet die Pflegemittelkur aus dem Zubehörhandel.

FAZIT
■ Nach der Kunststoffkur strahlen die Plastikteile am Wagen. Der Aufwand lohnt sich.

Schwierigkeitsgrad
+
Dauer: 1 Stunde

Adressen

■ Anbieter für die verwendeten Reparaturhilfsmittel: ATG-GmbH (Telefon 0 86 62-66 08-0, www.atgmbh.de) bietet Reparatursets zum Schließen von Löchern im Armaturenbrett und zum Instandsetzen von beschädigten Stoßstangen an. Kühlergrill: Epoxidharz gibt es beim Bootsaurüster, die Formbaumassee Formaform bietet Glorex an (Telefon 0 76 23-72 33 35, www.glorex.com). Alle anderen Pflegeprodukte aus dem Zubehörhandel.

Fazit

■ Als Hobbyschrauber hat manselten mit Kunst-

stoffen zu tun. Gut zu wissen, dass sich auch Schäden an Plastikteilen reparieren lassen. Allerdings ist etwas Übung nötig, um die Bauteile so zu behandeln, dass die Reparaturstelle anschließend nicht zu sehen ist. Und keine Angst vorm Improvisieren: Ungewöhnliche Schäden verlangen ungewöhnliche Reparaturen, sogar Mittel

aus dem Künstlerbedarf können dabei zum Erfolg führen.

Bernd Volkens



1 Gummidichtung: Mit Pflegestift schützen. **2** Armaturenbrett: Ein matter Glanz verringert Spiegelungen. **3** Himmel: Bei Reinigen auf die Materialverträglichkeit achten. **4** Reifen: Das Spray dient nur der Optik.





Das wird schon wieder
So sieht Maic Hachenbergs Projekt aktuell aus. Elektrik ist für den Ingenieur kein Angstthema – zum Glück

DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Maic Hachenberg restauriert einen Avant. Da müssen wir vorbeischaun

Sah zunächst ganz fein aus, der Avant. Doch er war ein klassischer Blender



Solche hässlichen Roststellen zeigen schnell, dass mit leichter Hand nicht mehr viel zu retten ist. Die Entscheidung, seinen alten Audi 100 grundlegend zu restaurieren, traf Maic Hachenberg dann ganz bewusst und aus reiner Lust am Thema



Der Avantgardist

Ein früher Audi 100 Avant ist selten. Doch noch rarer sind rundum restaurierte Avant. Gibt es aber: Maic Hachenberg macht so etwas

■ Keine Frage, es ist idyllisch in diesem Teil Bayerns. Schon Neuburg an der Donau ist ein barockes Gedicht, und ein paar Kilometer außerhalb ist es, sagen wir mal: recht bäuerlich.

Wo Bauern sind, sind Scheunen. Bauern und Schrauber, sie machen gern Geschäfte. Glück für Maic Hachenberg, der hier einen Platz für seine alten Autos fand. „Kommt gern mal mit eurem Audi vorbei“, hatte Maic geschrieben, „ich restauriere hier gerade einen Avant.“

Was Audi nicht mehr hat – bei Maic liegt's im Regal

Ach so. Einen Avant. Restaurieren. Das ist, drücken wir es vorsichtig aus, ungewöhnlich. Maic steckt tief drin im Audi-Typ-43-Thema, das wussten wir. Schließlich war er es, der uns Teflonspray empfahl, um die milchigen Altersschleier von den Kunststoffteilen zu entfernen. Hat bestens funktioniert. Dann hatte Maic uns Ersatz für den durchgeköhlten Lenkstockschalter geschickt (Heft 5/2012). So etwas führen

Audi-Händler schon lange nicht mehr, bei Maic Hachenberg liegen die Teile im Lager. Klar, wir mussten ihn treffen.

Maic hat sich einen Tag Urlaub genommen. Er ist 40, hat Frau und zwei kleine Kinder und drückt uns eine Visitenkarte mit dem schönen Titel „Director Purchasing“ und dem Logo eines Automobilzulieferers in die Hand. Maic steht also mitten im Leben, und dazu passt, dass vor der Tür ein schicker, makellos weißer Audi 200 parkt. Ein Typ 43, mit vier quadratischen Scheinwerfern. Das Einzige, was nicht passt, ist das Jahr: Wir schreiben 2012. Und nicht 1982.

„Die 200er haben mich schon früh fasziniert“, sagt er. Als auf dem Lieblingsbolzplatz des jungen Maic ein Haus gebaut werden sollte, fuhr dort eine dynamische Jungmanagerin in ihrem dunkelblauen 200 T vor. Ihre Pläne waren grob. Doch ihr Auto...

Fünf, sechs 200er hatte Maic selbst in den 1990er-Jahren. „Als Schüler hatte ich zeitweise drei Stück angemeldet“, sagt Maic, „und ich hab' mit den Dingen Zeitungen ausgefahren, damit

wieder etwas Geld in die Kasse kommt.“ Es war, so stellte er schnell fest, kein rentables Geschäftsmodell.

Der Avant ist seine Therapie gegen zu viel Theorie

Ein paar Jahre später war er die Lust auf den alten Luxuswagen los. Dachte er. Bis 2007: „Ich brauchte etwas“, sagt der gelernte Werkzeugmacher und studierte Wirtschaftsingenieur, „um einen Ausgleich zu meinem Job zu finden.“ Sein Arbeitgeber betreibt Werke in Brasilien, Indien und China, er ist ständig unterwegs. „Nach einer Zwölf-Stunden-Sitzung hast du vielleicht ein Ergebnis ausgehandelt“, sagt er, „aber du kannst es nicht greifen.“ Deswegen restauriert er.

Und zwar einen Avant, sehr ähnlich unserem Exemplar. Vor vier Jahren hat er ihn von einem Österreicher gekauft, 2000 Euro bezahlt. „Das war ein Blender“, sagt Maic, und man kann nicht sicher sein, ob er das wirklich bedauert. Irgendwie klingt da ein wenig Genugtuung mit, viel-



Der Mann, sein Werk

■ Maic Hachenberg ist ein Macher. Was zu Hause klappt, wird zu Hause gemacht. Eigenhändig schweißte er über 50 Bleche in die Avant-Karosserie ein. Um besser arbeiten zu können, hat er sich einen – wie er es nennt – „Drehspieß“ gebaut. Da blitzt der gelernte Werkzeugmacher durch, so ein handfester Beruf hilft beim Restaurieren enorm. Nur seinen Projektplan hat der Wirtschaftsingenieur korrigiert: Eigentlich wollte Maic dieses Jahr mit dem 100 Avant bei der Creme 21 starten. Wir drücken ihm die Daumen für 2013.



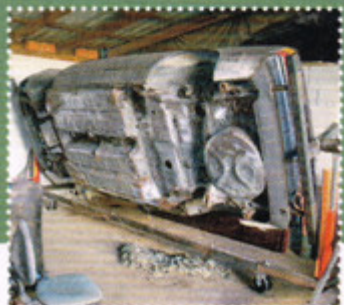
Passt, sitzt, wackelt und hat Luft: Maic gönnte dem Avant eine neue Heckklappe



Unwissende vermuten Schrott, für den Besitzer ist es ein Avant im Werden



Auweia: Am Schweller gab es große Löcher. Maic schweißte sie zu



Für halbgeare Kompromisse ist schon zu viel Herzblut geflossen. So musste sich auch der Lackierer mächtig ins Zeug legen

Eigens für seinen Audi baute Maic einen über-großen Drehspieß. Enorm praktisch, versichert er





Neuburg an der Donau ist schön, keine Frage. Unser Dauertest-Avant und Maic Hachenbergs weißer Audi 200 wirken hier fast schockierend modern

112640 – 116848 **TEIL 13**

Dauertest-Tagebuch

115 525 Die Klassikersaison beginnt, unser Audi ist ein beliebter Wochenend-Begleiter. Dieses Mal führt sein sonn-täglicher Weg nach Dithmarschen. Das liegt an der Nordsee und lockt gestresste Jung-Städter mit schnurgeraden Straßen, ei-



Easy, Alter: Fünf junge Städter gehen mit dem Audi 100 auf Nordseefahrt

ner Landschaft wie in der russischen Tundra und Wattenmeer. Der Avant profiliert sich also mal wieder als Cruiser – und Blickfang. Fahrgast Steffi: „Erstaunlich, wie viele Männer sich nach dem Auto umdrehen.“ Das allerdings könnte auch am Leerlaufverhalten des Audi liegen, das sich neuerdings bei kaltem Motor anfühlt, als habe er zwischen Wester-deichstrich und Trennewurth seinen fünften Zylinder abgeschüttelt. Überhaupt setzt ihm das Gewicht von fünf Passagieren spürbar zu (nix für ungut, Mädels!). Die 136 PS zerren verzweifelt an den Vorder-rädern, die Tanknadel bewegt sich hektisch in Richtung „R“. Macht nichts. Der Weg durch Dithmarschen ist gesäumt von weitläufigen Kohl-

Kulturen und Schafferherden, aus den Boxen scheppern die Stones: „We used to ride, baby, ride around in limousi-nes“. Ein Trip wie aus einem Roadmovie.

Durchschnittsverbrauch auf Testdistanz (22 096 km)
 Super plus (inkl. Korrekturfaktor Tachoabweichung) 13,2 Liter/100 km
 Ölverbrauch 0,5 Liter/1000 km



Vollbesetzt hängt der Avant sichtbar in den Federn

leicht, weil ihm die schlechte Substanz bereits jede Menge Ausgleich zu seinem Job be-schert hat.

„Über 50 Bleche habe ich ein-schweißen müssen“, sagt Maic, als er uns seine kleine Samm-lung vorführt. Eine Handvoll Schlacht-Typ-43 wartet vor der Scheune auf ihre fachgerechte Demontage, und innen beweist sein reichhaltiges Teilelager, dass Maic das nicht zum ersten Mal macht.

Rentabel restaurieren? Maic weiß, dass das nicht klappt

Auch zwei rare Audi 5000 par-ken hier, er hat sie beide (blind!) in den USA gekauft und verschif-fen lassen. Zum Abholen nach Rotterdam fuhr er – mit seinem 200. Der darf nämlich zwei Ton-nen ziehen.

Dann zeigt Maic uns seinen Avant, der inzwischen lackiert ist, dunkelblau wie das Auto, das

die Jungmanagerin einst fuhr. Dass sich das alles, trotz der vie-len Eigenleistung, finanziell nie lohnen wird, weiß er. Der Mann kann ja rechnen. Doch die Bilanz ist ihm egal: „Das ist doch Hob-by, kein Geschäft.“

Inzwischen sind alle Hohlräu-me seines Avant mit Fett geflutet. Auch das hat er selbst gemacht. Unser Avant war ihm übrigens einst auch angeboten worden – er lehnte damals ab. Der alte Audi schien ihm zu schlecht.

Immerhin, Maic, wir haben in unseren keine 50 Bleche einge-schweißt. Er wird denken: noch nicht.

Thomas Wirth

Und was für Oldtimer sammeln Sie so?

Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 39 10, 20350 Hamburg
 Fax: 018 05-01 52 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: Audi 100 Avant



TV-Held der 80er: Typ-43-Fans wissen, dass Robin Masters in „Magnum“ Audi fuhr

FOTOS: G. VON STEINHEILS ZUL. PRIVAT (2)