

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

480 000 LESER!
Deutschlands meistgelesenes Klassiker-Magazin

ELF 911
IM VERGLEICH



SEITE 56

GESUCHT DER WAHRE PORSCHE

20
KLASSIKER
FÜR
5000
EURO!

SEITE 10



VW Golf Cabrio



Alfa 75



Jaguar XJ

Mercedes 300 E



SEITE 86

PININFARINA

Wie sein Design die Welt veränderte



BMC 1800

Fiat 130 Coupé



Sergio Pininfarina,
Ferrari 330 GT



SEITE 160

ENDE DER LEGENDE Das Sterben der Mexiko-Käfer

Flügeltürer: Die ganze Geschichte



Melkus



Mercedes 300 SL

SEITE 168



4 197435 103904

RATGEBER: +++ Innenkotflügel +++ Innenbeleuchtung +++



So waren sie neu: liebevoll aufgebauter VW 1500 Typ 3 von 1963 (11 900 Euro)

FOTOS: F. STANGE (4)

ERVOLKREICHER BESUCH

So viele klassische Volkswagen am Wegesrand! Da bremsen wir spontan ab – und schauen uns den Betrieb der Gebrüder Behling genau an

■ Siebentausendneuhundert soll der orangefarbene VW 1303 kosten. So teuer war er mal als Neuwagen. Damals, vor 40 Jahren. Und in Mark. Verdammt gut steht er da, der 1303, nicht blendend, sondern ehrlich. Und diesen Eindruck haben wir von dem Laden hier allgemein. Behling heißt er und empfängt uns mit einem Neubau. In der Mitte der Annahmetheke thront eine T1-Bulli-Front als Tresen, links gibt es eine Warte- und Leseecke – in Form eines an der B-Säule abgetrennten Käfers, in dessen luftigem Fond man es sich bequem machen kann. 1994 haben die VW-infizierten Brüder Ralf und Harald Behling ihr Unternehmen gegründet. Beide müssen in ihrer Jugend zu viel Luftkühlung abbekommen haben, anders ist dieser Handels- und Restaurie-

rungsbetrieb in Sottrum bei Bremen nicht erklärbar. Sowohl im gerade erweiterten Showroom als auch im Außenbereich und in der hellen Werkstatt sowieso wimmelt es von Käfern. Die Behlings lassen sie gewähren, Jagd auf die Krabblers machen nur Kaufinteressenten. Die jedoch muss Behling auch mal enttäuschen, denn viele der hier vorhandenen VW-Klassiker sind unverkäufliche Kundenautos. Zum Verkauf jedoch stehen zwei restaurierte Klassiker, angesichts derer man nur respektvoll den Hut – trug man doch damals, oder? – ziehen kann. Der rubinrote VW 1500 mit Stahlschiebedach von 1963 sieht (wieder) aus, als habe er soeben die Endkontrolle in Wolfsburg passiert. Wer wissen möchte, wie die 60er-Jahre ausge-

sehen, wie damalige Neuwagen gerochen und sich angefühlt haben, der wird hier fündig. Toll dabei: Das Auto wirkt nicht überrestauriert, sondern authentisch. 11 900 Euro soll der große Käfer kosten – nicht billig, aber angemessen für einen frühen Typ 3 in diesem Ausnahme-Zustand. Die vier Jahre zurückliegende Restaurierung muss deutlich teurer gewesen sein. Auch das riverblaue 1303 Cabriolet macht an. Allerdings stehen 35 900 Euro auf dem Preisschild. Schluck! Ralf Behling erklärt, warum das so ist. Der offene Käfer erfuhr eine Komplett-Restaurierung nebst vollständig überholtem Antrieb, neuem Interieur und neuem Verdeck. Die Arbeiten sind, soweit von uns überprüfbar, sehr ordentlich ausgeführt. Es ist eben immer die Zeit, die Geld ist. Dabei berechnet Behling für eine Werkstattstunde 45 Euro – das geht voll in Ordnung. Im Außenbereich stehen Kundenfahrzeuge, fast ausnahmslos mit VW-Logo. An Vertrauen in die Arbeit des Betriebs scheint

es nicht zu mangeln. Auch wir haben ein durch und durch positives Bild von dem (gar nicht mehr so) kleinen Familienbetrieb. Kennern der VW-Szene ist der Name Behling zunehmend ein Begriff – und dies nicht nur im Norden. Vielleicht liegt es auch an der offenen Art von Ralf Behling, einem der Inhaber, der uns Testkäufern spontan den gesamten Betrieb zeigt – und auch die Schrottecke hinterm Haus nicht auslässt.

Angebot	★★★★☆
Internetauftritt	★★★★☆
Kontaktaufnahme	★★★★★
Service vor Ort	★★★★★
Auftritt vor Ort	★★★★★

FAZIT Sauberer Laden, mit viel Liebe zum Detail ausgestattet. Vertrauenerweckender Reparatur- und Handelsbetrieb, sympathische und offen auftretende Besitzer – top!



URTEIL: SEHR EMPFEHLENSWERT

ADRESSE

Gebrüder Behling GmbH

Alte Dorfstraße 80

27367 Sottrum

Telefon 0 42 62-83 53 00

Fax 0 42 62-83 53 03

E-Mail: info@gebrueder-behling.de

www.gebrueder-behling.de



Huuuhh, 35 900 Euro für ein 1303 Cabrio! Aber der Zustand ist spitze



Praxisorientierte Nostalgie: Bulli-Theke und Mikrofilm-Lesegerät

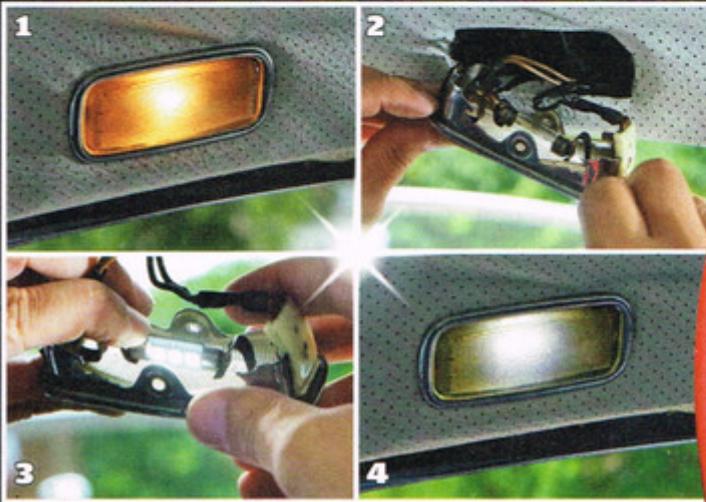


Sorry, die hier sind unverkäuflich: luftgekühlte Kundenfahrzeuge

Es werde Licht

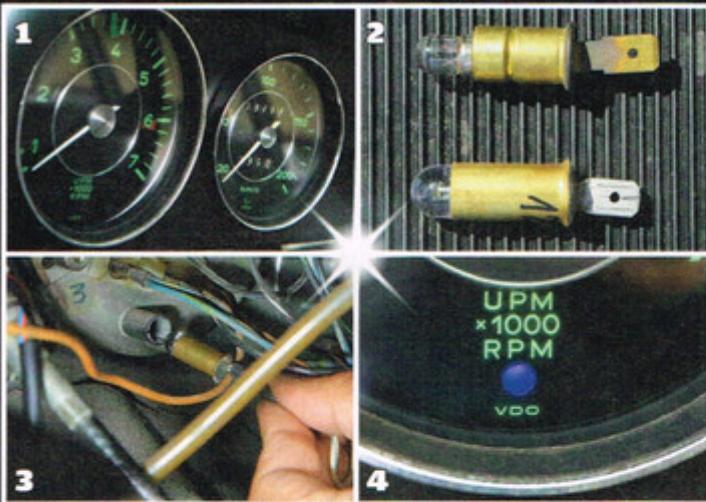
Innenraumlicht

1 Die Innenleuchte erscheint recht dimmerig **2** Von Hand wird die Lampe herausgeklippt, die konventionelle Birne ist sichtbar **3** Die neue Sofitte mit SMD-LED-Technik ist montiert. Achtung: LED-Lampen funktionieren nur richtig gepolt. Bleibt die Birne dunkel, einfach umdrehen. **4** Eingebaut leuchtet die Innenlampe nun hell und weiß



Instrumentenbeleuchtung

1 Die Instrumentenbeleuchtung und die Kontrolllampen sind zu dunkel **2** Das Glühbirnchen (oben) wird gegen eine LED (www.classic-instruments.de) ausgetauscht **3** Das Lämpchen für die Fernlichtkontrolle ist von hinten im Drehzahlmesser eingesteckt **4** Gut sichtbar: Dank LED ist jetzt das blaue Fenster hell beleuchtet



Im Dunkeln mag man ja gut munkeln können – aber wer im Oldie sitzt, will ja auch fahren. Und dabei im Innenraum alles Wichtige gut sehen. Kfz-Elektriker Dennis Murschel von Murschel & Breski in Renningen bei Stuttgart zeigt uns fünf Punkte, die man verbessern kann.

Erstens: Innenlicht. Die Glühfenzel wird gegen ein LED-Teil getauscht, eine sogenannte Sofitte.

Zweitens: Instrumente nebst Kontrolllampen. Die Sechs-Volt-Birnchen sind bei alten Porsche oder VW Käfer von hinten eingesteckt und wenig erhellend. Mehr Licht verspricht Harald Paal von Classic Instruments aus Stuttgart: „Wir haben Leuchtdioden, die 20-mal heller sind als normale Glühlampen.“ Tatsächlich: Jetzt ist die Fernlichtlampe sogar bei Tag sichtbar.

Drittens: Wir bauen ein Ambiente-Licht (bei A.T.U für 15 Euro) unters Armaturenbrett. Das Metallgehäuse wird mit einem Winkel an der Karosserie verschraubt und das Kabel mit Zündungsplus verbunden. Angenehm!

Viertens: Wir montieren eine Leselampe. Zwei Versionen gibt es: fest montierte und solche für die Steckdose des Zigarettenanzünders. Wir nehmen die Ein-

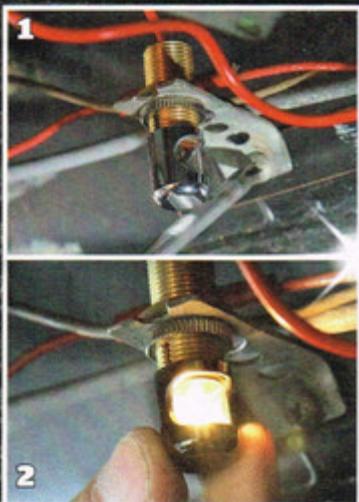
Die Leuchtmittel

1 Konventionelle Glühfaden-Lampe (Sofitte): schlechter Wirkungsgrad **2** LED: Licht emittierende Diode, ab fünf Euro **3** SMD-LED: SMD bedeutet an der Oberfläche montiert, sie strahlen heller als normale LEDs und nehmen wenig Strom auf. Ab neun Euro

Viele Oldies sind wahrlich keine Leuchten - zumindest im Innenraum. Mit moderner LED-Technik bringt Fahren, Kartenlesen und Schrauben mehr Spaß

Ambiente-Leuchte

1 Leselampe (A.T.U, zehn Euro) in verchromtem Messinggehäuse, eingebaut unterm Armaturenbrett als Ambiente-Licht **2** Die Masseverbindung erfolgt über das Metallgehäuse. Das Pluskabel wird an Zündungsplus angeklemmt

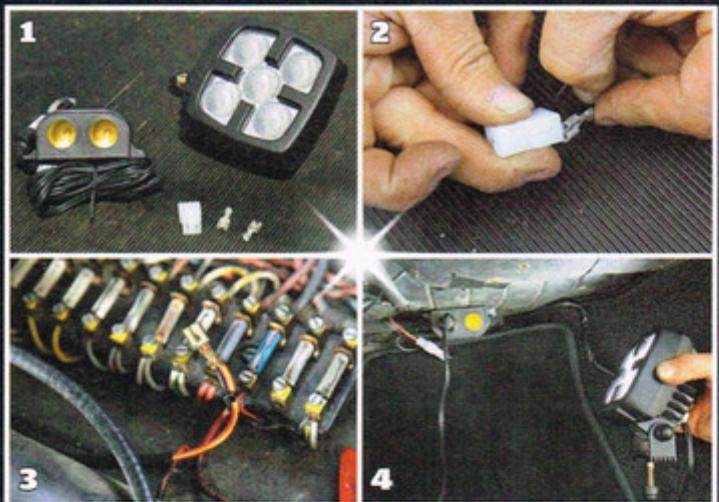


Leseleuchte

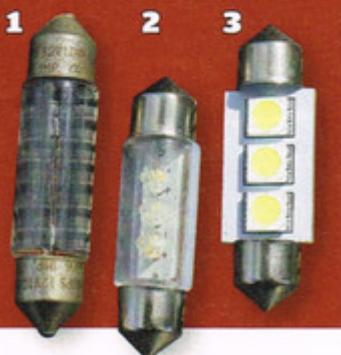


1 Von links: Fünf-Watt-Halogenlampe zum Festeinbau (Osram, 20 Euro), klassische Rallye-Leselampe (Avanti, 45 Euro), LED-Lampe für Steckdose (Hella, 65 Euro), Osram-Modell wie links, jedoch für Steckdose **2** Einbauort: unterm Armaturenbrett **3** Anschluss im Sicherungskasten **4** Stillecht: Rallye-Lampe

Steckdose für Arbeitsscheinwerfer



1 Materialien: Doppelsteckdose mit Stecker (A.T.U, 17 Euro) und LED-Scheinwerfer von einem Gabelstapler (Internetauktion, 80 Euro), Stecker **2** Zusammenbau des Steckers für den Scheinwerfer **3** Das Pluskabel wird im Kofferraum an Klemme 30 (Plus) angeschlossen **4** Einbau-Steckdose mit LED-Lampe



bau-Version. Wichtig: Die Löcher für Befestigung und Halteclip sollten nicht in dünne A-Säulen gebohrt werden - jede Schwächung der Dachpfosten kann beim Überschlag gefährlich sein. Am besten kommt die Lampe unter Armaturenbrett, sodass Fahrer und Beifahrer sie zu sich hinbiegen können. Ein Kabel zur Masse, eines zum abgesicherten Plus - Erleuchtung garantiert.

Fünftens: Wir bauen eine Bordsteckdose für einen Arbeitsscheinwerfer ein. Die Dose findet Platz im Fußraum, weil hier zufällig schon Bohrungen vorhanden sind. Die Kabel werden zum Sicherungskasten geführt und angeklemmt. Die LED-Lampe ist nun dank langem Kabel ringsum am Auto einsetzbar und bringt so Licht ins Dunkel. Jetzt kann der Herbst kommen! Stefan Diehl

FAZIT ■ Moderne LED-Technik - Teufelszeug? Finde ich nicht: Für nur fünf Euro bringt sie bessere Sicht, damit mehr Sicherheit. Und sie belastet die ohnehin oft schwache Elektrik von Oldies viel weniger. Das lohnt sich.



FOTOS: A. EMBERLING/DOI, R. HANSELMANN

KOPF

Zerbrechen

Ferien auf dem Bauernhof? All-inclusive-Ferien im überfüllten Hotel? Nee, da schaue ich doch lieber einen Öl-Film! Star dieser sommerlichen Dauertest-Episode: unser Audi 100 Avant - mit akuten Zylinderkopfschmerzen

■ Ich hätte gleich misstrauisch werden müssen. Biegt Kollege Michael Struve um die Ecke des Redaktionsbüros, harmlos pfeifend, setzt sich auf seinen Platz und schiebt mir beiläufig die Schlüssel zum Audi 100 Avant rüber: „Hier, kannste haben. Wir fahren jetzt doch mit dem Kia in den Urlaub...“

Häh? Man verzeihe mir diesen dreistelligen Verfall in rudimentäre Kommunikation, aber, bitte schön: Wer gibt denn freiwillig den Typ 43 Avant frei? Zumal in den Ferien? „Müsstest den Avant nur mal in die Werkstatt bringen. Kleiner Check. Krümmertdichtungen sollen getauscht werden.“

FOTOS: R. BAITZKE (2)



Wieder betritt der Audi-Dauertester die Bühne - dieses Mal in der Werkstatt! Autor Knut Simon hat ihm einen neuen Zylinderkopf mitgebracht

Aha. So läuft der Hase, Kollege Struve! Da grinst er auch schon, verliert sein Pokerface: „Okay, den Audi kannst du vergessen für den Urlaub. Das Auto ist schon auf der Hebebühne.“ Die Diagnose lautet: Kopfzerbrechen. Genauer: Riss im Zylinderkopf, direkt zwischen Ein- und Auslassventil des ersten Zylinders. Ich darf also einspringen und helfen. Mache ich gern, bevor ich im Kia in den Urlaub müsste, heh-heh! Also ran ans Telefon...

Keine Chance bei Audi Tradition für einen Ersatz-Zylinderkopf. Als Nächstes rufe ich Fabian Kramer an. Der ist Spezi für die Typen 43 und 44, in seiner Brust schlagen fünf Zylinder im Dauer-

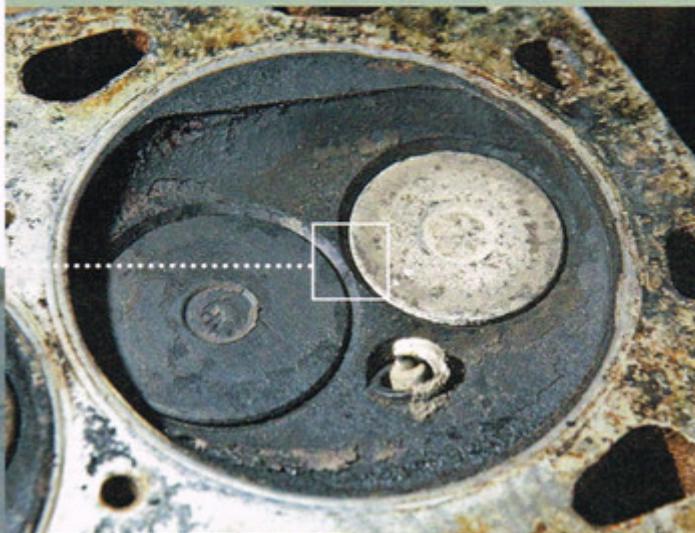
takt. „Zylinderkopf? Klar, schicke ich dir. Hast du übermorgen auf der Werkbank!“ Hm, stimmt, der Werkstatt sollte ich vielleicht noch Bescheid geben, dass sie

demnächst den Kopf-Salat des Dauertesters beseitigen kann.

Meister Andreas Boje freut sich denn auch, als das Paket aus Süddeutschland bei ihm eintrifft:

DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Bruchstück für Stück nähern wir uns dem Schadenort: Fast schon nebenbei genau zwischen Ein- und Auslassventil riss der Zylinderkopf



„Sieht alles gut aus, in ein paar Tagen läuft euer Avant wieder, versprochen!“ Na, geht doch.

Dabei schwante dem armen, erfahrenen Mann bereits Ungutes, als er den Dauertester mit patschender Krümmerdichtung in Empfang genommen hatte: „Auf diesen Autos habe ich damals gelernt. Krümmerdichtung beim Fünfzylinder war schon immer der Horror der Lehrlinge, meistens hast du dabei ein oder zwei Bolzen abgerissen.“

Tja, und kaum sind 30 Jahre vergangen, hat Meister Boje schon wieder so einen Patienten auf der Bühne. Doch es geht alles seinen geordneten Gang: Haube auf, Einspritzanlage ab, Kühler und Grill demontieren, Betriebsflüssigkeiten ins Reservoir. Und Kopp ab! Da hängt er nun mit offenem Herzen auf der Intensiv, der bayerische Patient. Ganz dicht war er ja noch nie, doch jetzt ist er auf allen Kanälen und nach allen Seiten hin offen.

„Bis zu eurem Redaktionsschluss wird das aber nix mehr“, stellt Andreas Boje bei unse-



Auto Bild **klassik** TEIL 15
DAUERTEST
präsentiert von **SONAX**

ANZEIGE

Haben Sie ein Fahrzeug mit Geschichte?

Besonders **SICHER.**
Der Oldtimer-Schutzbrief.



Wir bieten Ihnen eine
Versicherung für die Zukunft.
Die Classic Police von AXA.

Die Classic Police von AXA bietet maßgeschneiderten Schutz und Service für Oldtimer. Und das besonders günstig! Jetzt auch für viele Youngtimer abschließbar. Fordern Sie gleich Ihr individuelles Angebot an unter Tel. 0 18 03/55 11 11*, www.AXA.de oder direkt bei unserem Betreuer in Ihrer Nähe!

Kommen Sie zur Versicherung, die neue Maßstäbe setzt.

Maßstäbe / neu definiert



Dauertest-Tagebuch

rem Werkstattbesuch klar. Erst mal beginnt er, den Motorblock vom Flugrost zu befreien. „Das muss anständig geplant werden“, also glatt geschliffen, „genau wie euer neuer Kopf“, stellt er ganz richtig fest. Und so etwas geht nun mal nicht hoppla-di-hopp mit dem Kopp durch die Wand.

Wir wühlen ein wenig im Karton von Teilleieferant Fabian Kramer herum. Finden neben dem Zylinderkopf gleich noch das passende Riemenrad für den Zahnriemen, einen Ventildeckel und einen Zündverteiler.

Das muss alles getauscht werden, denn die Teile stammen vom Audi 100 Typ 44. Was nicht weiter schlimm ist, hatte Audi seinerzeit zum Modellwechsel doch lediglich Kleinigkeiten am

bewährten und begehrten Fünfzylindermotor geändert. Hauptsache, das Material sah anders – und damit ganz neu – aus.

An der alten demontierten Zylinderkopfdichtung lassen sich die Schadensspuren übrigens sehr schön erkennen. Erst zerbröselte die Krümmerdichtung, die Abgase heizten ordentlich ein, bis der Kopf am Ende nachgab, sich die Kreisläufe vermischten – Exitus. Doch auch eine neue Kopfdichtung liegt schon parat, um sehr bald ihren Platz zwischen Block und Kopf einzunehmen.

Irgendwie ist das hier alles halb so schlimm: der Schaden, die Teilebeschaffung, die Reparatur. Und auch das mit den Ferien. Abgesehen davon, dass ich selbst einen silbernen Audi 100 Typ 43 besitze, eine Stufenheck-Limousine, mit der ich demnächst in den Urlaub starte: Lieber stehe ich doch mit herrlich ölerschmierten Fingern vor einer klassischen Kopf-Aufgabe, als einen Kia durch den Ferienstau zu lenken – oder?

Knut Simon

Welches war Ihr spektakulärster Motorschaden? Schreiben Sie uns:

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 3910, 20350 Hamburg
 Fax: 0 18 05-01 52 96
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: **Dauertest**

119757 „Mal schauen, warum der Audi so unschön schubbert – nächsten Monat mehr“, stand hier kürzlich im Tagebuch. Gemeint waren die rubbelnden Bremsen. Tja, nu schubbert nix mehr: Der Audi hat sich eine Pause erschlichen – auf ziemlich gerissene Art und Weise hat er dafür sogar seinen Kopf riskiert. Seitdem wirkt der wie ausgewechselt – fast. Denn

bis Redaktionsschluss schaffte es der havarierte Dauertester nicht wieder zurück auf die Straße. Die gute Nachricht: Ersatzteile sind bestellt und geliefert, die Werkstatt werkelt. Am Spritverbrauch hat sich also nicht viel verändert. Dafür hat der

Audi vier Liter Öl auf einen Schlag verplempert – und zwar direkt durch die Öffnung der Ölwanne, als Meister Andreas Boje sämtliche Betriebsflüssigkeiten abgelassen hat. Also, Daumen hoch! Nächsten Monat soll er wieder fahren. Und auch nicht mehr beim Bremsen schubbern.



Während der Kfz-Meister schraubt, guckt Autor Knut Simon Löcher ins Rad

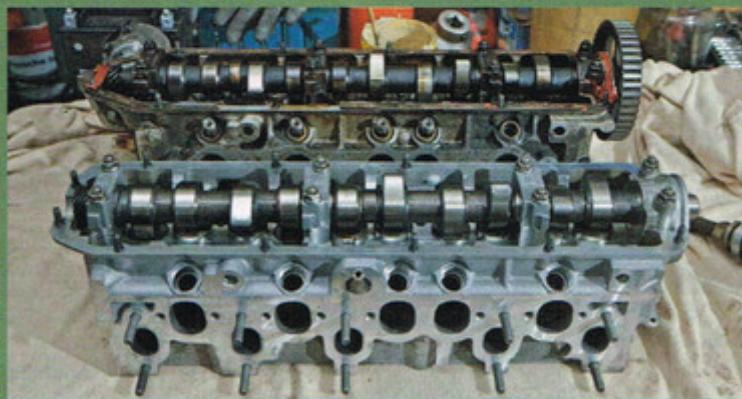
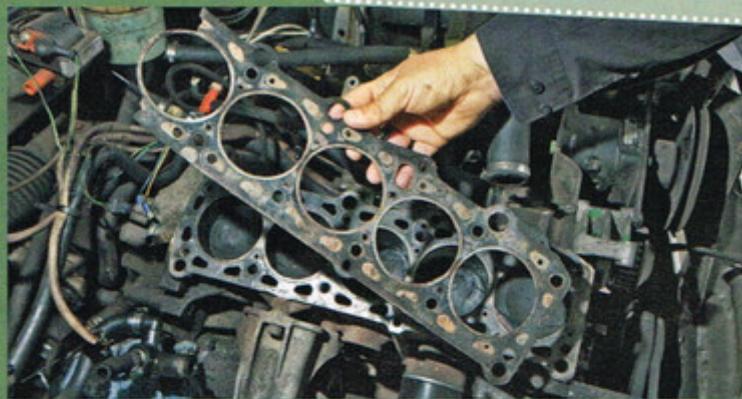
Durchschnittsverbrauch auf Testdistanz (25 049 km)

Super plus (inklusive Korrekturfaktor Tachoabweichung)
 Ölverbrauch

13,0 Liter/100 km
 0,5 Liter/1000 km

Das lohnt sich!

Okay, war eh mal Zeit, den Gilb der vergangenen Jahrzehnte zu beseitigen: Nachdem sich erst die Krümmerdichtung und infolgedessen das Zylinderkopfmateriale zwischen Ein- und Auslassventil des ersten Zylinders verabschiedete (Fotos unten), legen wir behutsam Hand an die Innereien des Audi-100-Dauertesters. Bis zur Fertigstellung dauert's noch



Alles muss raus: Von der deutlich angenagten Zylinderkopfdichtung verabschieden wir uns mal schnell, Ersatz ist für sie ebenso vorhanden wie für den defekten Zylinderkopf – im Bild links zu sehen. Oben: Jetzt geht's los – der erste Schritt zum wieder intakten Audi ist das Entrostern des Motorblocks