

kl assik

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

Die 20 besten Schnäppchen

SEITE 10

**DIESE AUTOS WERDEN
MAL WERTVOLL!**



Mercedes SL
ab 15 000 €



BMW 525i
ab 2000 €



Corvette C4
ab 11 000 €



Alfa Romeo 164
ab 1800 €



Opel Rekord
ab 8000 €

Report

Was Oldies wirklich verbrauchen S. 76



Ratgeber

S. 138

So wird's im alten Auto mollig warm

Dauertest

Die große Schluss-Bilanz S. 142

Audi 100 Avant



Automobilia

Millionen auf dem Müll S. 105



**GEFAHREN
UND GETESTET**

Die ganz anderen Porsche

SEITE 60

Audi RS2
(bei Porsche gebaut)



VW T3 B32
(bei Porsche umgebaut)

Mercedes 500 E
(bei Porsche gebaut)



Porsche 928 GTS



**Alles über James Bond
und seine Autos 007**

SEITE 166



**40 JAHRE
RENAULT 5
Kleiner Freund,
großer Spaß**

SEITE 94



FOTOS: C. BERTHOLD (2), B. THUM



VW Käfer 1303

Ist der Käfer ein Schluckspecht?

■ Zum Verbrauchstest fährt das Wolfsburger Krabbeltier als „Gelb-schwarzer Renner“ vor. Das Sondermodell (hieß tatsächlich so!) wurde 1972 nur 3500-mal gebaut und ist bei Sammlern heiß begehrt. Im Heck käfert der 1,6-Liter-Boxer des VW 1303, ein Fallstromvergaser von Solex versorgt ihn mit Benzin und Luft. Mit 50 PS war man Anfang der 70er der King in Käfer-Kreisen. Mit dem grellen Mix aus saturngelb-mattschwarzem Zweifarblack, Sportsitzen und -lenkrad sowieso. Trotzdem: Auch wenn er lief und lief und lief – mehr als 135 lief er nicht, auch nicht bergab mit Rückenwind, obwohl der großspurige Tacho 25 km/h Luft nach oben ließ. Der „Sprint“ von null auf 100 dauerte geschlagene 20 Sekunden. „Renner“? Na ja. Gestört hat's keinen damals. Genauso wenig wie der Spritverbrauch. 8,8 Liter ließ sich der Kugelporsche auf 100 Kilometer schmecken. Ganz schön viel. Aber das Testergebnis beweist auch, dass die zweistelligen Horror-Werte, von denen der Volksmund weiß, bei einem sauber eingestellten Käfermotor nicht sein müssen.

FAHRZEUGDATEN	VW Käfer 1303
Motortyp, Zylinderzahl/Hubraum	Vierzylinder-Boxer/1584 cm³
Getriebetyp/angetriebene Achse	Viergang manuell/Hinterradantrieb
kW (PS) bei U/min	37 (50)/4000
Nm bei U/min	106/2800
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Leergewicht	896 kg

Trabant 601 S de Luxe

Genügsamer Sachse



Testverbrauch 5,3 Liter

■ Reng, deng, deng... Fröhlich zweitaktend geht die „Pappe“ des AUTO BILD KLASSIK-

Kollegen Lars Busemann auf die Verbrauchsrunde. Der quer eingebaute Zweizylinder wirkt in seiner Plaste-Behausung ein wenig verloren, aber bei 26 PS macht er zumindest keinen Lärm um nichts. Im Gegenteil: Solange der maximal 108 km/h „schnelle“ Trabant auf der Autobahn nicht gegen die Karossen des Klassenfeindes kämpfen muss, wirkt er sogar recht quirlig. Und genügsam ist er auch. 5,3 Liter Gemisch hat der Ost-Kleinwagen am Ende unserer Tour auf 100 Kilometer in stinkenden, blauen Nebel verwandelt. Jetzt sage aber bitte bloß keiner, dass in der DDR doch nicht alles schlecht war!

FAHRZEUGDATEN	Trabant 601 S de Luxe
Motortyp, Zylinderzahl/Hubraum	Zweizylinder-Zweitakt/594 cm³
Getriebetyp/angetriebene Achse	Viergang manuell/Vorderradantrieb
kW (PS) bei U/min	19 (26)/4200
Nm bei U/min	74/3000
Höchstgeschwindigkeit	108 km/h
Leergewicht	650 kg

Audi 100 Avant 5E

Durstig durch Dreigang?



Testverbrauch 9,4 Liter

■ Zugegeben, wir sind fies. Schicken den Typ 43 mit Dreistufenautomatik auf die Strecke. Aber da muss er durch. Der Dauertestwagen von AUTO BILD KLASSIK hat nun mal die Antik-Automatik (siehe auch Seite 142), die sein Temperament arg zähmt. Zum Säufer wird der Audi auf der Testrunde trotzdem nicht: Mit 9,4 Litern kam unser 33 Jahre alter Redaktions-Oldtimer 100 Kilometer weit. Na ja, im Dauertest-Schnitt waren es 12,9. Aber da musste er sich auch viel Stadtverkehr und lange Autobahnetappen gefallen lassen. Da hat uns die Dreigang-Trägheit öfter zum teuren Kick-down verleitet.

FAHRZEUGDATEN	Audi 100 Avant 5E
Motortyp, Zylinderzahl/Hubraum	Reihenfünfzylinder/2144 cm³
Getriebetyp/angetriebene Achse	Dreistufenautomatik/Vorderradantrieb
kW (PS) bei U/min	100 (136)/5700
Nm bei U/min	182/4200
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Leergewicht	1304 kg

30 000 KILOMETER MIT DEM AUDI 100

IN HAMBURG SAGT MAN Tschüs

Abschied vom Dauertest-Audi: Wenn er fuhr, machte er meist Spaß. Wenn er stand, war's manchmal mühsam. Aber teuer kam der Alltags-Klassiker unterm Strich nicht

Hamburg-Eppendorf, eine Nacht im Sommer. Rote Ampel, rechts der Audi 100, am Steuer ein AUTO BILD KLASSIK-Redakteur, links ein aufgekratzter Mann im Mercedes SLS. Er will den Audi-Fahrer sprechen, der lässt das Seitenfenster herunter und traut seinen Ohren nicht: „Wissen Sie, dass Sie eines der schönsten Autos fahren, die je gebaut wurden? Wo haben Sie den denn gefunden? Passen Sie gut drauf auf!“ Die Ampel wird grün.

Fjordpferde. Doch als sie im Audi sitzt, traut ihr Vater seinen Ohren nicht: „Papa, lass mich bitte 'ne Ecke vor der Schule raus. Das da ist kein Oldtimer. Das ist einfach speiig und peinlich.“

Vielleicht müssen wir unser Bild von typischen SLS-Fahrern korrigieren. Oder über antiautoritäre Erziehung nachdenken. Eines wissen wir nach 18 Monaten mit dem Audi 100 Avant: Ein

**„Vielen Dank, Audi! Er ist
der erste Klassiker, den ich
fahren durfte“**

Yasmin Turk, Leserservice

bisschen lieb haben geht bei diesem Auto nicht. Wenn ihn einer mag, dann ganz und gar. Und wer ihn anfangs seltsam findet, wird oft nie mit ihm warm. Einige in der Redaktion trauern, weil er gehen muss. Andere finden, es sei aber auch Zeit.

Wäre er ein echter Kollege, dann einer, der wenig lacht, aber kein Trara um seine Überstunden macht. Sympathisch, aber kein mitreißender Typ. Und damit genau das, was wir uns für ▶



Der SLS verschwindet in der Nacht.

Hamburg-Bergedorf, ein Morgen im Herbst. Der AUTO BILD KLASSIK-Redakteur öffnet seiner zehnjährigen Tochter die Tür zum Fond. Die Fünftklässlerin findet alte Autos fast so gut wie



Aufbruch zu neuen Ufern: Kollege Audi geht, das Team von AUTO BILD KLASSIK stellt sich fürs Erinnerungsfoto auf. Das ganze Team? Nein – ein paar sind immer auf Achse

Juli 2011



Tulpen und ein Audi Avant aus Holland: die Geschichte von Kauf und Heimfahrt



NOCH MEHR BILDER
www.autobild.de/audi-100-dauertest



August 2011



Es wird ernst: neuen Tank einbauen, ein paar Kleinreparaturen, HU ohne Mängel

September 2011



Familie & Co: Die Redakteure (und ihre Kinder) nehmen den Audi in Besitz

Oktober 2011



Audi am Ostseestrand: Um diese Zeit erscheint die Zahl 100 000 auf dem Tacho

November 2011



Termin beim Profi-Putzer: Er zwingt unserem Avant den Grauschleier raus



unseren ersten Dauertest vorgestellt haben.

Als die Idee noch ganz frisch ist, diskutieren wir über Mercedes W123 oder Volvo 240 – und kaufen dann keinen davon, weil es uns zu simpel vorkommt. Aber ein Audi 100 Typ 43, das passt: ein fast vergessenes Massenauto mit starkem Motor und viel Platz, aber auch mit dem Ruf des ruinen Rosters und ewigen Ersatzteil-Krisengebiets.

Zu makellos soll er nicht sein, weil wir was erleben und kein Museumsstück verschleifen wollen. Vor allem wollen wir einen Fünfzylinder, der sich im ohne-

hin überschaubaren Angebot rarrmacht. Wir finden den Audi im



April 2011, er steht schon länger bei einem Händler in Holland. Seine Odyssee hatte in der

Schweiz begonnen, wo er zwei reiferen Herren diente, es folgte ein Besitzer in Rotterdam, der sich nach

das rare Fließheck-Modell – in Deutschland fahren nur noch rund 120 davon – reden wir uns erst mal den Reparaturstau schön.

„Das Avant-Raumkonzept ist klasse. Notfalls

könnte man im Audi wohnen“

Frank B. Meyer, stellv. Chefredakteur

kurzer Zeit mit Verlust von ihm trennte.

Als wir ihn kaufen, läuft erst einmal Sprit aus dem Tank, der Innenraum mufft nach schlecht gelüfteter Garage, und die Reifen sind uralte. Aus lauter Freude über

Auch deshalb kommt der Dauertest anfangs nur zäh auf Touren. Während der ersten 3000 Kilometer ist der Avant häufig zu Gast auf der Hebebühne, leistet sich in Bielefeld ein sonntägliches Liegenbleiben und zerkleinert bis zur Vertrauenswürdig-

Dezember 2011



Wiedersehen I: Vater fuhr früher Audi 100, steigt nach 30 Jahren noch mal ein

Januar 2012



Wiedersehen II: Jan-Henrik Muche fährt im Auto seiner Kindheit - diesmal vorn

Februar 2012



Wiedersehen III: Wolfgang König hat den Audi in den 70ern getestet. Auf ein Neues

März 2012



Natürlich finden wir auch Rost. Und bekämpfen ihn mit professioneller Hilfe



Szenen eines Arbeitslebens: Haubenreißen beim Jahrestreffen der Audi Typ 43 IG (li.), Ausflug mit Dackel und kurzer Schlenker zum Wertstoffhof (re.). Im holländischen Dorf Sexbierum beginnt das Fahrtenbuch des Avant im April 2011

keit weitere 1500 Euro. Erst jetzt ist für 7000 Kilometer Ruhe. Viele Youngtimer brauchen zwei oder drei Jahre, um dieses Pensum abzuspuhlen.

Zweimal noch verweigert der Audi bis zum Ende des Dauertests die Weiterfahrt. Einmal streikt im tiefsten Winter der Anlasser, das Problem verschwindet von selbst und taucht nie wieder auf. Dann reißt – nach 25 000 Testkilometern – der Zylinderkopf, die Reparatur schlägt samt einiger Nebenarbeiten mit 2000 Euro ins Budget ein.

Zwischendurch aber tourt der 100er munter durch Europa,

rauscht mal kurz nach Brandenburg oder Bregenz, stößt bis Genf und Krakau vor und schafft



„Ich find' ihn fad. Im Grunde ist er nur ein Luxus-Passat mit starkem Motor“

Martin Puthz, Autor

es nebenbei ins Starterfeld der Bodensee-Klassik- und Creme-21-Rallies.

Das Kilometerfressen liegt ihm, auf großen Touren fühlt er sich jung. Er läuft leise, rollt samtig ab und hat auch Platz fürs große Gepäck. Doch ständiger Reisebegleiter ist auch sein Hang zum

Bremsenrubbeln. Das stört speziell auf schnellen Autobahn-Etappen und bessert sich nur kurz, sobald er neue Bremsscheiben bekommt. Bald darauf schubbert der Audi wieder, was an der Qualität der lieferbaren Teile liegen könnte – oder aber daran, dass sie schlicht unterdimensioniert sind.

Manches ist beim Typ 43 noch weit entfernt von Premium, nicht alle seine Fahrer können sich daran gewöhnen. Schon die kritischen Tester von früher fanden die Plastikteile im Innenraum zu billig, mit der matten Sprödigkeit des Alters wird der Eindruck

April 2012



15 Kilogramm Korrosionsschutzfett verschwinden in den Audi-Hohlräumen

Mai 2012



Fast wäre der Audi abgeackelt: Kabelbrand, außerdem spinnt der Anlasser

Juni 2012



Besuch beim Erstbesitzer, dessen Wiedersehensfreude sich in Grenzen hält

Juli 2012



Was sind das für Leute, die Audi 100 sammeln? Wir fahren einfach mal hin

Deine Welt sind die Berge: Im Schweizer Kanton Wallis war der Avant bis 2005 zu Hause, eine Dienstfahrt führte ihn zurück



nicht besser. Und neben dem rauchigen Sound des Fünfzylinders bleibt das Knarzen und Klappern der Karosserie im Gedächtnis, mit dem einem der Audi auf schlechten Strecken in den Ohren liegt.

„Gib mir fünf! Das Beste am

Audi: der Motor und sein sonorer Sound“ Thomas Wirth (li.), Christian Steiger



Zu den Stärken des etwas unentschlossenen Wagens zählen dagegen seine breiten, dick ge-

polsterten Vordersitze: Sie würden sich auch in einer S-Klasse jener Jahre gut machen und finden einstimmiges Lob aller Fahrer. Und auch die komfortable

Abstimmung seines Fahrwerks wissen die Dauertest-Piloten zu schätzen – gerade dann, wenn sie aus unnötig straffen Mittelklasse-Modellen der Gegenwart umgestiegen sind.

Einig sind sich die Audi-Benutzer auch über die Dreistufenautomatik: Das zu Recht wenig bestellte Extra ist der Klotz am Bein des großen Wagens, kostet gefühlt ein Drittel der 136 PS Motorleistung und verleiht dem Audi beim Zwischenspur das Temperament einer Schildkröte. Der Automat verführt selbst gemütvollte Fahrer zum schweren Gasfuß: Die Quittung sind Verbräuche von über 15 Liter Super plus, wenn der Audi im Stadt- und Überlandverkehr läuft, und ein Durchschnittskonsum von 12,9 Litern über die Testdistanz. Audi-Kenner wissen: Es wären locker zwei Liter



„Für mich warst du die perfekte 70er-Jahre-Zeitkapsel.

Lass dich drücken!“ Peter Michaely, Autor

weniger gewesen, wenn der Erstbesitzer des Avant auf das manuelle Fünfgang-Schaltgetriebe ►

August 2012



Yasmin Turks Führerschein ist frisch, der Audi alt. Was für ein schönes Paar

September 2012



Kopf kaputt, Zwangspause in der Werkstatt. Autor Knut Simon lächelt's weg

Oktober 2012



Aua, Audi: Mercedes-Mann und BMW-Enthusiast werden im Avant nicht froh

November 2012



Wir reden über Geld – und stellen fest, dass der Wert des Audi gestiegen ist

Dauertest-Tagebuch

094752 – 125450 TEIL 18

94752 Kauf des Audi 100 bei Händler Hessel Terpstra in Sexbierum (Holland). Nach dem Volltanken rinnt Benzin aus dem Tank. Der Verkäufer findet das Leck, kann es aber nicht sofort abdichten und baut kurzerhand einen Ersatztank aus einem Teileträger aus. Mit maximal 20 Litern im Tank gelingt die Heimfahrt.

94786 Die Leerlauf-Drehzahl steigt auf 2000/min, später sogar auf 3000/min. Am nächsten Morgen finden wir die Ursache: eine **gelockerte Madenmutter** am Leerlaufregler.

95506 Autobahn bei Bielefeld: Der Kühler kocht, Ursache ist der **defekte Thermoschalter** des E-Lüfters. Der ADAC-Pannenhelfer schließt ihn kurz.

96018 Werkstatt: Hinterachslagerung erneuern, Austausch-Tank entrostern und einbauen, Kühler erneuern, diverse Kleinteile, AU, TÜV-Vollabnahme und Gutachten fürs H-Kennzeichen (970 Euro). Die Betriebsflüssigkeiten hatte kurz vor Übergabe noch der Verkäufer erneuert.

97250 Werkstatt: Radlager vorn rechts tauschen (217 Euro).

97715 Der Audi wirft seine **Zierleisten weg**: Der Chromstab überm Kühlergrill hat sich schon kurz nach dem Kauf gelöst, jetzt fliegt beim Trocknen in der Waschstraße die Heckscheiben-Zierleiste davon. Grund: verrostete Halterungen. Neuteile gibt es nicht mehr.

98018 Werkstatt: Die Antriebswellen bekommen neue äußere Gelenke (403 Euro).

102213 Vier neue Reifen (Kumho 185/70-14, 324 Euro inkl. Montage).

104634 Professionelle Komplettreinigung (380 Euro).

105199 Werkstatt: Neue vordere Bremssättel und -beläge, Tausch eines hinteren Radbremszylinders, neue Bremsflüssigkeit, Öl- und Filterwechsel, neuer Öldruckschalter (558 Euro).

109221 Werkstatt: Zentralverriegelung instand setzen, Radlager vorn links erneuern, Dimmer der Instrumentenbeleuchtung ersetzen, Warnsummer für Scheinwerfer nachrüsten (790 Euro).

110502 Diverse Karosseriebau-Arbeiten: Klemmende Heckklappe instand setzen, Rost am Längsträger entfernen, provisorisches Verschließen eines Rostlochs an der Motorraum-Schottwand, kleinere Schweißarbeiten an der Frontschürze und der Schweller Spitze hinten links, provisorische Reparatur des rechten vorderen Türbodens (950 Euro).

111168 Hohlraum- und Unterboden-Konservierung (1300 Euro).

111577 Werkstatt: Ein Kurzschluss in der hinteren Kennzeichenleuchte hat einen Kabelbrand ausgelöst. Ursache war eine wohl vor langer Zeit falsch eingesetzte Sicherung (40 statt acht Ampere). Nur wenige Kilometer später hängt plötzlich der Anlasser - und funktioniert kurz darauf wieder tadellos. Zudem bekommt der Audi frische Bremsflüssigkeit und einen Wechsel des Getriebeöls (615 Euro).

119757 Werkstatt: Nach 8000 problemlosen Kilometern kommt es dicke - Riss im Zylinderkopf. Ein Audi-Experte aus Süddeutschland schickt



Siebenmal musste der Avant in die Werkstatt: Teuerster Posten war der Riss im Zylinderkopf (o. r.), skurrilster Zwischenfall ein Kabelbrand, ausgelöst von einer falschen Sicherung

gebrauchten Ersatz. Bei dieser Gelegenheit bekommt der Audi unter anderem einen neuen Zahnriemen samt Umlenk- und Führungsrolle, einen neuen Luftfilter und frische Zündkerzen sowie neue vordere Radlager und Bremsscheiben (2001 Euro).

BETRIEBSKOSTEN:

Kaufpreis (April 2011): 3800 Euro

Marktwert (Oktober 2012): 5000 Euro (Classic-Data-Gutachten)

Jahressteuer: 191 Euro (H-Kennzeichen)

Vollkasko-Versicherung/Jahr: 251 Euro (Anbieter: Oldie Car Cover)

Durchschnittsverbrauch: 12,9 Liter Super plus/100 km
Ölverbrauch: 0,5 Liter/1000 km

Reine Reparatur- und Wartungskosten: 6258 Euro
Kosten inkl. Konservierung, Reinigung, Politur, Nachrüstung Kassettensradio: 8508 Euro

Kilometerkosten ohne Reparaturen/Wartung: 0,21 Euro

Kilometerkosten mit Reparaturen/Wartung: 0,41 Euro

Kilometerkosten inkl. aller Ausgaben: 0,55 Euro

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

- + Niedrige Fixkosten
- + Komfortables Fahrwerk
- + Kraftvoller Motor mit rauchigem Sound
- + Geräumiger Innenraum
- + Sehr guter Sitzkomfort
- + Sehr übersichtliche Karosserie
- + Großer Kofferraum
- + Langstreckentaugliche Fahrleistungen
- Träges Automatikgetriebe
- Hoher Verbrauch
- Enttäuschender Qualitätseindruck
- Laute Windgeräusche
- Störende Karosseriegeräusche
- Ständiges Bremsenrubbeln
- Eingeschränkte Ersatzteilversorgung



So nah und doch so fern: Nur 25 Kilometer sind's von der Redaktion zum Freilichtmuseum Rieckhaus in Hamburg-Curslack (oben), auf Käpt'n Blaubär traf der Audi dagegen im 777 Kilometer entfernten Ravensburg (re. oben). Zeit für zärtliche Handwäschen hatten wir in der Regel nicht (re.)



„Ein alltagstauglicher Oldie, ja. Aber auch ein großer Langweiler“

Wolfgang König, Autor

bestanden hätte. Audi bot es ab September 1979 an, zwei Monate bevor der Dauertester vom Band lief. Noch heute würden wir liebend gern Aufpreis dafür bezahlen.

Ganz und gar serienmäßig ist der Öldurst des Audi, einen halben Liter auf 1000 Kilometer verbrennt er immer. Und doch zeigt

die Kostenbilanz, dass er während der 30 000 Alltags-Kilometer kein teures Auto gewesen ist. Selbst Säuer fahren ohne Wertverlust günstig: So hat ein Audi-Kilometer ganze 21 Cent gekostet, wenn nur Sprit, Schmierstoff, Steuer, Versicherung und Reifen zählen – und der Marktwert am Ende sogar noch etwas über dem Kaufpreis liegt.

Wir haben 3800 Euro für den Audi bezahlt, Classic Data taxiert ihn auf 5000. Das ist Glück, doch günstige Steuer und Versicherung gelten für alle Klassiker. Der Staat fordert jährlich 191 Euro, Versicherer OCC 251 Euro – für eine Vollkasko-Police mit 300 Euro Selbstbeteiligung.

Etwas unfreundlicher liest sich die Audi-Bilanz, wenn Wartung und Reparaturen eingerechnet sind: 41 Cent pro Kilometer – so viel wie bei neuen Mittelklasse-

Modellen. Und herbe 55 Cent sind es, wenn alles zählt, was wir unserem Dauertester an Gutem getan haben, also auch die aufwendige Wachs- und Fettkur,

Dienstreise noch nach Hessen, dort übernehmen Reinhard Schade und Tina Gorschlüter von der Lebenshilfe Gießen den Platz auf dem Zackenraschel-Velours des Avant. Und am Ende der Saison 2013 gibt es unseren Audi bei

„Viel Plüsch und Platz – ein bequemer Reisewagen zum entspannten Gleiten“

Michael Struve

die Karosseriearbeiten beim Profi, das neue alte Grundig-Kassettenradio. Das Geld ist weg, aber fair ist diese Rundum-Rechnung nicht: Es sind Investitionen, die sich kaum in anderthalb Jahren rentieren, sondern – wenn es gut läuft – über Jahrzehnte.

Wir von AUTO BILD KLASSIK werden es hinterm dunkelblauen Audi-Lenkrad nicht erleben. Eine

der Oldtimerspendenaktion zu gewinnen.

Wo ist er, der aufgekratzte SLS-Fahrer aus Eppendorf? Mit etwas Glück und einer kleinen Spende kann er bald ein schönes Auto fahren.

Christian Steiger



Sieben Dauertest-Erkenntnisse zum Schluss

- 1. Klassiker im Alltag – kein Problem, wenn er technisch fit ist:** Ganz gleich ob die Fahrt zum Bäcker oder quer durch Deutschland führte, der alte Audi war immer bequem, schnell und geräumig genug. Und dazu absolut familientauglich.
- 2. Perfektion ist toll, aber Museumsstücke sind schlechte Alltagsklassiker.** Unser Zustand-3-Audi trägt Zweitlack und Patina, er lässt sich ohne schlechtes Gewissen benutzen. Angst essen Fahrspaß auf – und wenn es die Angst um makellosen Erstlack ist.
- 3. Es gibt keine Teile für alte Audi.** Heißt es oft. Okay, Audi kann nicht wirklich helfen, doch es gibt eine aktive und freundliche Clubszene. Wegen Ersatzteilmangels jedenfalls blieb unser Avant nicht stehen. Liebe Freunde von der Audi Typ 43 IG: Ihr seid klasse!
- 4. Oldtimer im Alltag – nur für Selberschrauber?** Das war mal. Ohne langes Suchen fanden wir Technik-Profis mit großem Herzen für Klassiker. Eines stimmt aber: Wer selbst schraubt (und die Zeit nicht rechnen muss), fährt richtig billig.
- 5. Der Verbrauch ist fast egal.** Viel wichtiger ist für die Kostenbilanz, dass ein altes Auto keinen Wert mehr verliert. Steuer und Versicherung für Oldies sind vernachlässigenswerte Posten im Budget.
- 6. Auch wenn der Verbrauch egal ist:** Antike Phlegma-Automatikgetriebe können Attentate auf das Fahrvergnügen sein. Jedenfalls dann, wenn ein Klassiker jeden Tag ransoll. Beim sonntäglichen Landstraßen-Gebumel stört's nicht so.
- 7. Typisch für junge Klassiker, auch solche mit gesunder Grundsatzsubstanz:** Reparaturstau. Das geht ins Geld, auch wir haben die Kosten unterschätzt. Dabei ist es ein solides Argument, den Kaufpreis noch mal zu drücken.