

Oldtimer
Kaufratgeber



Oldtimer Kaufratgeber

EUR 9,95
A: € 10,95; CH: Sfr 19,80
Be: € 11,50; Lux: € 11,50
NL: € 11,80; I: € 12,90

911er-
Preisfrage



964 oder
G-Modell?

Ein Sonderheft von **AutoClassic**

VW Dickholmer von 1961

VW 1302 von 1972

VW Ovali
von 1956



Deutschlands Klassik-Star Nr. 1

Welcher Käfer ist der beste Kauf?

Ikone mit Stern



Mercedes SL/SLC (R/C 107)



Mercedes-Benz W 123



Mercedes-Benz W 124



Mercedes-Benz 190 (W 201)

Legenden der Straße



VW Bulli - welcher Bus-Typ sind Sie? T1, T2 oder T3?



BMW 3er - günstiger gibt es keine Freude am Fahren



Trabant P601 - so bleibt der Held des Ostens lebendig



Rostlos glücklich...®

www.korrosionsschutz-depot.de
 Beratung : 09101 920919
 Bestellung: 09101 920910



✘ **Große Auswahl an wirksamen & vielfach erprobten Rostschutzprodukten**

Fertan, Owatrol, Brunox, Pelox, Mike Sander, Fluid-Film, Brantho Korrx, Elaskon, Tuff Kote Dinol/Dinitrol, KSD, Corroless, etc.

✘ **Roststopper, Rostumwandler, Rostentferner**

✘ **Hohlraumversiegelung, Unterbodenschutz**

✘ **Alles zur Lackierung**

Silikontferner, Epoxyspachtel, Grundierfüller, Oldtimerlacke, Grundier- & Lackierpistolen

✘ **Spezialitäten**

Deox Gel: porentiefe Rostentfernung
Kovermi: der schnelle Rostkonverter ohne Abwaschen

Chassislack O.H.: der zähelastische Lack mit glattem Verlauf für Achsen & Unterboden (diverse Farbtöne)
KSD Motor-, Bremsen- & Tanklacke

Die erste Liebe vergisst man nicht...



✘ **Professionelles Restaurierungswerkzeug**

Von uns getestet und regelmäßig in der eigenen Werkstatt im Einsatz

✘ **Druckluftwerkzeuge**

Kompressoren, Hohlraum-, Unterbodenschutzpistolen, Lackierpistolen, Sandstrahlpistolen, Strahlgut, Schleifer, Schlagschrauber, Karoseriesägen

✘ **Handwerkzeuge**

Schrauberwerkzeug, Bohrer- und Gewindeschneider, Bördelgeräte, Spureinstellhilfen

✘ **Karosseriewerkzeuge**

Werkzeuge zur Herstellung von Reparaturblechen, Blechklemmen & Grippzangen, Schweißtechnik & Schweißhilfen, verzinktes Karosserieblech

✘ **Spachtel-, Dichtmassen, Karosseriezinn**

✘ **Motor- und Getriebeöl**



NEU KSD Kalfett

✘ **Hohlraumversiegelung - neueste Technik**

kein Erhitzen, kein Austropfen im Sommer
 sehr gute Kriechwirkung und Verteilung
 ohne Lösemittel, emissionsfrei, geruchsneutral



Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestauration



**KORROSIONSSCHUTZ®
 DEPOT**

Korrosionsschutz - Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D - 90579 Langenzenn
 Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog mit vielen Tipps und Tricks an!



**Liebe Leserinnen
und Leser,**

das Gute bleibt – und das ist auch gut so. Die Top Ten der Klassiker-Hitliste sind fest in deutscher Hand. Mehr als 300.000 Stück sind von ihnen zusammen zugelassen, das ist ungefähr die Hälfte des Oldtimer-Bestands. Grund genug, diesen Super-Klassikern ein Sonderheft zu widmen. Diese Ikonen haben einen festen Liebhaberkreis und werden immer begehrt bleiben.

Und es sind natürlich die Modelle, die schon zu Produktionszeiten überaus gefragt waren. Einsam an der Spitze: der VW Käfer. Auflagen-Millionär und Welt-Bestseller. Obwohl lange Zeit im Bestand gewildert wurde, eben weil es so viele gab, hat die Fangemeinde viele Exemplare bewahren können. Die große Beliebtheit, die einfache Technik, die gute Ersatzteillage – das alles wird den Krabber auch künftig an der Spitze halten.

Ähnlich sieht es bei den weiteren Podestplätzen aus, die ebenfalls fest in VW-Hand sind. Wobei das etwas gemogelt ist, denn Golf I und II werden ebenso addiert wie die drei luftgekühlten Bulli-Versionen T1, T2 und T3. Während der Zweier-Golf mit seiner sehr guten Rostkonservierung nahezu unsterblich sein dürfte, sieht das beim Vorgänger schon anders aus. Denn man darf nie vergessen: Es werden nicht mehr Autos. Selbst der T1 wird nur in homöopathischen Dosen reimportiert und wird die Zulassungszahlen nicht mehr deutlich steigern.

Das war beim Mercedes SL/SLC der Baureihe R/C107 anders. Viele Jahre wurde einiges aus Amerika zurückgeholt, doch der ganz große Boom ist wohl vorbei. Zuwachs wird allerdings noch beim 190er und 124er erwartet, solange die letzten Baujahre noch nicht in die 30-Jahres-Klasse gerutscht sind. Die Anwärter darauf dürften schon jetzt so gut in Schuss sein, dass dort noch ein paar schöne Stücke ins Oldtimer-Segment rollen werden.

Wer jetzt aufpasst, kann sich vielleicht noch ein gutes Exemplar sichern. Das passiert beim Trabant bereits seit fünf Jahren, und so steigt die Zulassungszahl seit 2015 wieder an und damit auch die Preise. Was beweist – das Gute bleibt!

Ihre AutoClassic-Redaktion

TOP 10 DER OLDTIMER-MODELLE NACH ANZAHL

Platz 1	VW Käfer		53.228
Platz 2	VW Golf		41.393
Platz 3	VW Bus T1, T2, T3		36.997
Platz 4	Mercedes-Benz W123		28.936
Platz 5	Sachsenring Trabant		27.461
Platz 6	Mercedes-Benz SL/SLC Klasse W107		25.587
Platz 7	BMW 3er		24.513
Platz 8	Mercedes-Benz E-Klasse W124		23.120
Platz 9	Porsche 911		23.003
Platz 10	Mercedes-Benz 190 er W210		19.046

Quelle: BBE Automotive 2020

**frisst
Rost
Schützt
Eisen**



Inhalt

Kaufberatungen

VW Käfer Weltmeister aller Herzen	6	Mercedes-Benz 190 (W 201) Reifezeugnis für den Baby-Benz	66
Mercedes-Benz SL (R/C 107) Ein Traum wird bezahlbar	18	BMW 3er (E 30) Aller guten Dinge sind Dreier	72
Porsche 911 (G-Serie/964) Der Preis ist heiß	28	VW Golf II Unsterblicher Dauerläufer	80
Mercedes-Benz W 123 Schwäbische Solidität	40	Mercedes-Benz W 124 Neue Sachlichkeit	88
Sachsenring Trabant P 601 Zwickauer Zeitakt-Musik	48		
VW Bus T1/T2/T3 Welcher Bulli-Typ sind Sie?	54		



Sonderausgabe 20

AutoClassic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Auto Classic ABO-SERVICE

- ✉ Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
 - ☎ +49 (0) 1805 321617*
oder +49 (0) 8105 388329 (normaler Tarif)
 - ☎ +49 (0) 1805 321620*
 - ✉ leserservice@autoclassic.de
 - 🌐 www.autoclassic.de/abo
 - 📄 www.autoclassic.de/archiv
- *14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)

- ✉ Auto Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
 - ✉ redaktion@autoclassic.de
 - 🌐 www.autoclassic.de
- Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen

- ✉ armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Sonderausgabe Nummer 10 | 15. Jahrgang

Internet: www.autoclassic.de

Auto Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 130699-720, Fax: +49 (0) 89 130699-700
E-Mail: redaktion@autoclassic.de

Redaktion Ulrich Safferling (verantwortlicher Redakteur),
Dr. Margit Brand

Mitarbeiter dieser Ausgabe Simon Buchholz, Arild
Eichbaum, Michael Grote, Martin Henze, Luis Stephan

Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich

Layout RTK & SRS mediagroup GmbH

Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a
80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Schüssler, Oliver Märten

Gesamtleitung Media
Bernhard Willer

Medienberatung
Armin Reindl
Tel. +49 (0) 89 130699-522,
Fax: +49 (0) 89 130699-100
E-Mail: armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rita Necker
Tel.: +49 89 130699-552,
Fax: +49 89 130699-100,
E-Mail: rita.necker@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 31
vom 1.1.2021

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel,
Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Litho RTK & SRS mediagroup GmbH

Druck Walstead, Polen

© 2021 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre
enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrecht-
lich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der
Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung.
Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine
Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verant-
wortlich für den redaktionellen Inhalt: Ulrich Safferling;
verantwortlich für Anzeigen: Bernhard Willer, beide Infanterie-
straße 11a, 80797 München.

ISBN 978-3-95613-088-5



PEFC Certified

This product is from
sustainably managed
forests and controlled
sources

www.pefc.org

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

DAS CLASSIC DATA NACHSCHLAGEWERK
FÜR OLDTIMER-LIEBHABER

+ 800

Jetzt mit 800 zusätzlichen Modellen!

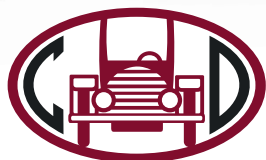


Classic Data Marktspiegel 2021 | 2022

- über 40.000 Wertnotierungen von 260 Automobil- und Motorradmarken
- jetzt über 8.800 Modelle
- inklusiv Gutachter-Adressliste

Preis: 55,30 €

(inkl. MwSt. und Versand innerhalb Deutschlands)



Classic Data

Jetzt bestellen:
shauser@classic-data.de

classic-data.de



Weltmeister *aller Herzen*

Er läuft einfach immer weiter, der Käfer! Das Auto, das direkt nach dem Krieg niemand bauen wollte, ist heute der beliebteste Klassiker in Deutschland. Wir schauen drei Exemplaren in Wolfsburg auf und unter das gewölbte Blech

Text: Michael Grote / Ulrich Safferling Fotos: Volkswagen

**Drei Generationen:
Ovali, Dickholmer und
1302 in der Autostadt**



Gibt es dieses Jahr ein 80-jähriges Käfer-Jubiläum oder nicht? Ja und nein, muss man sagen. Zwar wurde 1938 der Grundstein zum VW-Werk gelegt, aber einen Serien-Käfer gab es damals noch nicht. Nur 51 Stück vom dritten Prototyp „VW 38“ wurden seinerzeit gebaut und getestet. Eine richtige Produktion lief erst im Dezember 1945 an. Weitere „Jubiläen“ in 2018 wären aber zum Beispiel der Firmeneintritt des legendären VW-Bosses Heinrich Nordhoff vor 70 Jahren, das Produktionsende in Deutschland vor 40 und das endgültige Produktionsende vor 15 Jahren. Feiern liesse sich immer etwas – dafür hat der Käfer einfach zu viele Geschichten geschrieben.

Schon allein durch seine Produktion. Obgleich das Design kaum verändert wurde, hat man unterm Blech kräftig geschraubt und verbessert. Schon 1952 war jedes Teil überarbeitet worden und eine Typologie aller Veränderungen über rund 21,5 Millionen Modelle wäre eine Mammut-Aufgabe. Zusammen mit Andreas Hornig, Leiter des Zeithauses der Autostadt in Wolfsburg, haben wir drei Käfer aus den drei wichtigsten Jahrzehnten angeschaut: Ein Export-Modell von 1956, einen Nachfolger aus dem Jahr 1961 und die „moderne“ 1302-Version von 1972. Was zeichnet sie aus, wo liegen die Stärken und welcher wäre der beste Kauf, um in die Käfer-Welt einzusteigen?



**Der Weltmeister: 1972 überholte
der Käfer stückzahlmäßig die
„Tin Lizzie“ von Ford**



Das Käfer-Cockpit war stets spartanisch. Ein Radio galt in den 1950er-Jahren als nahezu unerschwinglicher Luxus – ein tragbares Kofferradio tat es dann meistens



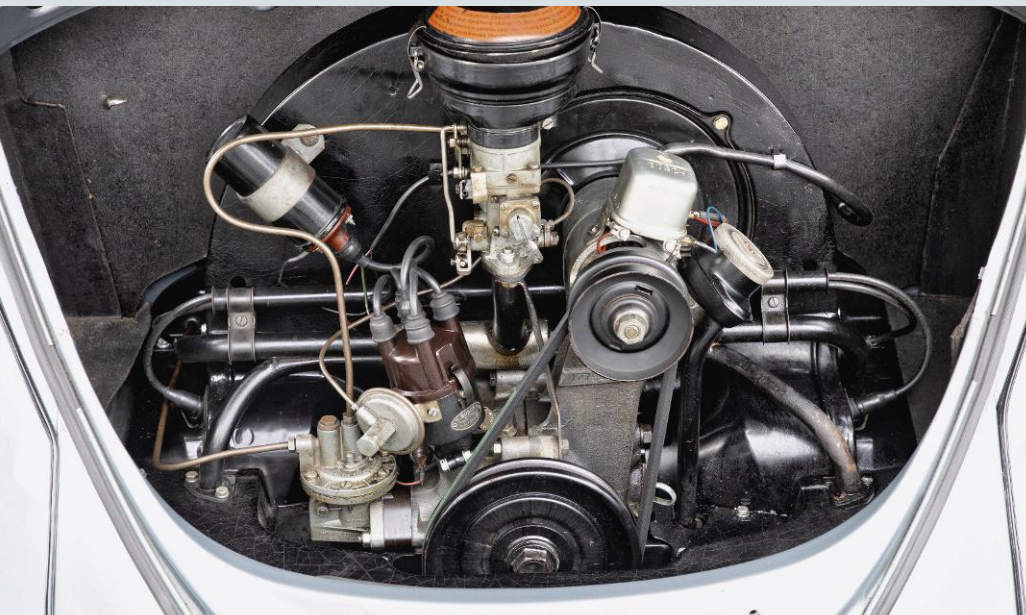
Brezel-los: Der Wegfall des Mittelstegs vergrößerte die Rückscheibe erheblich



Einkammerleuchten – der Erstbesitzer bestellte extra einen Rückfahrcheinwerfer



Statt Blinker zeigten noch Winker beim Ovali den Richtungswechsel an



30 PS leistete der Motor der zweiten Generation im Käfer

Klassiker mit Ovalfenster

Frühe Exemplare mit Brezelfenster haben im Topzustand inzwischen den Wert eines exzellenten Porsche 912 erreicht und sind daher nur etwas für gut betuchte Sammler. Der Nachfolger mit dem Ovalfenster hingegen ist mit Preisen um 20.000 Euro im Zustand 2 noch erschwinglich und bereitet dank einer höheren Leistung – mit 30 anstelle von 24 PS – auch mehr Fahrfreude. Dennoch ist dem „Ovali“, wie der Nachfolger der „Brezel“ bei den Fans heißt, die konstruktive Nähe zum Ur-VW noch anzumerken. Als „Fahrzeug für Puristen, an dem nichts vorhanden ist, was man als Fahrer nicht wirklich braucht“, beschreibt Andreas Hornig vom Museum ZeitHaus in Wolfsburg den Käfer aus den 1950er-Jahren. Das hat mit der grundsätzlich

funzeligen Sechsvolt-Bordelektrik ebenso zu tun wie mit den Trommelbremsen, die bis weit in die 1950er-Jahre hinein standardmäßig per Seilzug bedient wurden. Ebenso war die ab

Anfangs wurden die vier **Trommelbremsen** im Volkswagen **per Seilzügen** betätigt

1952 eingeführte Getriebesynchronisation zunächst der Exportversion vorbehalten. Die Fahrtrichtungsanzeige mittels Winker in der B-Säule blieb dem Käfer sogar bis Ende der 1950er-Jahre erhalten, ebenso wie die Starthilfe mittels Chokezug. Dafür hielt im Laufe dieses

Jahrzehnts Chromschmuck teilweise auch am Standardmodell Einzug.

Das Fotomodell aus dem Jahr 1956 zeigt indes, was in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre bei einem Volkswagen unter „Luxus“ zu verstehen war: Einschicht-Metalliclack, Chromstoßstangen mit den hierzulande aufpreispflichtigen, kurz zuvor aufgrund amerikanischer Sicherheitsbestimmungen eingeführten Rammbügeln, ein einzeln angebrachter Rückfahrcheinwerfer und ein großes Faltschiebedach zeugen vom Wohlstand des Neuwagenkäufers vor mehr als 60 Jahren. Auf ein Radio hat er indes verzichtet – angesichts eines Preises von etlichen hundert Mark reichte Selber-Singen aus, zumal es noch keine Verkehrsmeldungen gab; die sollten noch



Die Rambbügel auf den Exportstoßstangen waren ein beliebtes Extra, Blinker konnten später nachgerüstet werden

Ausstellfenster und ein helles Zweispeichenlenkrad: Dieses Modell ist eine Exportversion

mehr als ein Jahrzehnt auf sich warten lassen. Immerhin drehte der Fahrer des blauen Ovalfenster-Käfers bereits an einem kurz zuvor neu designten, elfenbeinfarbenen Zweispeichenlenkrad, während in der Standardversion weiterhin das dünne, schmucklose Dreispeichenlenkervolant zum Einsatz kam.

„Über eine Million Volkswagen waren zu diesem Zeitpunkt bereits entstanden, mehr als 1.000 verließen 1956 täglich das Werk“. Hornig macht deutlich, welche Wirtschaftsleistung VW damals bereits vollbrachte. In diese Zeit fällt ein wichtiger Schritt für die Zukunft von Volkswagen: die Inbetriebnahme des neuen Werks in Hannover-Stöcken. Mit nur einem Jahr Bauzeit wurde die neue Produktionsanlage in Rekordgeschwindigkeit hochgezogen. Sie war notwen-



dig geworden, um die Produktion des durch das Wirtschaftswunder nachgefragten VW Transporters (Typ 2) auszulagern, damit man sich in Wolfsburg auf den Bau der Limousine (Typ 1) konzentrieren konnte, die zu diesem Zeitpunkt noch niemand als „Käfer“ zu bezeichnen wagte.

Außerdem erweiterte die Volkswagenwerk GmbH ihre Auslandsaktivitäten. So wurde die Beteiligung am südafrikanischen Generalimporteur von zunächst 38 auf 57 Prozent aufgestockt. „Der 50er-Jahre-Käfer meiner Wahl wä-

re ein später Ovali“, bekennt Hornig. Das damals als Sichtluke verpönte Heckfenster von der gefühlten Größe einer Brotscheibe wirkt heute herrlich nostalgisch und mit dem großen Faltdach kann man ordentlich Luft und Licht ins Käfer-Innere lassen. Die 30 PS Leistung des 1.200er-Motors reicht zum Mitschwimmen bei kurzen Landpartien aus, aber Urlaubsfahrten über die Alpen stehen mit so einem greisen Käfer heute eher nicht mehr auf dem Plan. Der Ovali ist deshalb eher etwas für Käfer-Profis.



Das Wolfsburger Wappen änderte mehrfach sein Aussehen



Die Version von Anfang der 60er-Jahre ging als „Dickholmer“ in die Annalen ein

Die Blumenvase am Armaturenbrett war ein beliebtes Accessoire



Neben Tank und Reserverad bleibt nicht viel Platz für Reisegepäck in der Käfer-Front



Im Detail perfektioniert

Die Verbesserungen waren beim Käfer selten augenfällig, obwohl es im Lauf der Entwicklung unzählige gab. Zwischen dem blauen „Ovali“ und dem braunen 21er Export liegen fünf Jahre. In dieser Zeit entfiel das kleine Ovalfenster im Heck zugunsten einer Heckscheibe, die gefühlt doppelt so groß war. Sie sorgte gemeinsam mit einer etwas größeren Frontscheibe und ebensolchen Seitenfenstern dafür, dass der Innenraum des Krabblers wesentlich heller wirkte

und die Rundumsicht besser war. Dass der Mensch am Steuer weder Bug noch Heck des Käfers sehen konnte, war der Form geschuldet und sollte sich bis zum Schluss nicht ändern.

Immerhin verfügte der Volkswagen der frühen 60er-Jahre über einen ergonomischer geformten Tank, der für mehr Gepäckraum unter der vorderen Haube sorgte. „Es war das Jahr, in dem die ersten Gastarbeiter kamen“, berichtet Hornig. Weil das DDR-Regime unter Walter Ulbricht die innerdeutsche Grenze dichtmachte, fiel im Au-

gust 1961 buchstäblich über Nacht die Zuwanderung von Arbeitskräften aus dem Osten weg.

Darauffin begann man in Wolfsburg, sogenannte Gastarbeiter einzustellen. Die neuen Arbeitskräfte kamen überwiegend aus Italien und wurden in einem eigens für sie errichteten „italienischen Dorf“ untergebracht. Um die wachsende Zahl von Beschäftigten auf Dauer adäquat unterbringen zu können, gründete die Werksleitung die Immobilientochter „VW-Siedlungsgesellschaft m. b. H.“, die allein in ihrem