


OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin



HONDA 500 FOUR



Für voll genommen: Die kleine Schwester einer großen Legende.



IST IHR AUTO NOCH GANZ DICHT?
Selbsthilfe bei Wassereinbruch

LUST ODER FRUST?
Cabrios für 7500 Euro

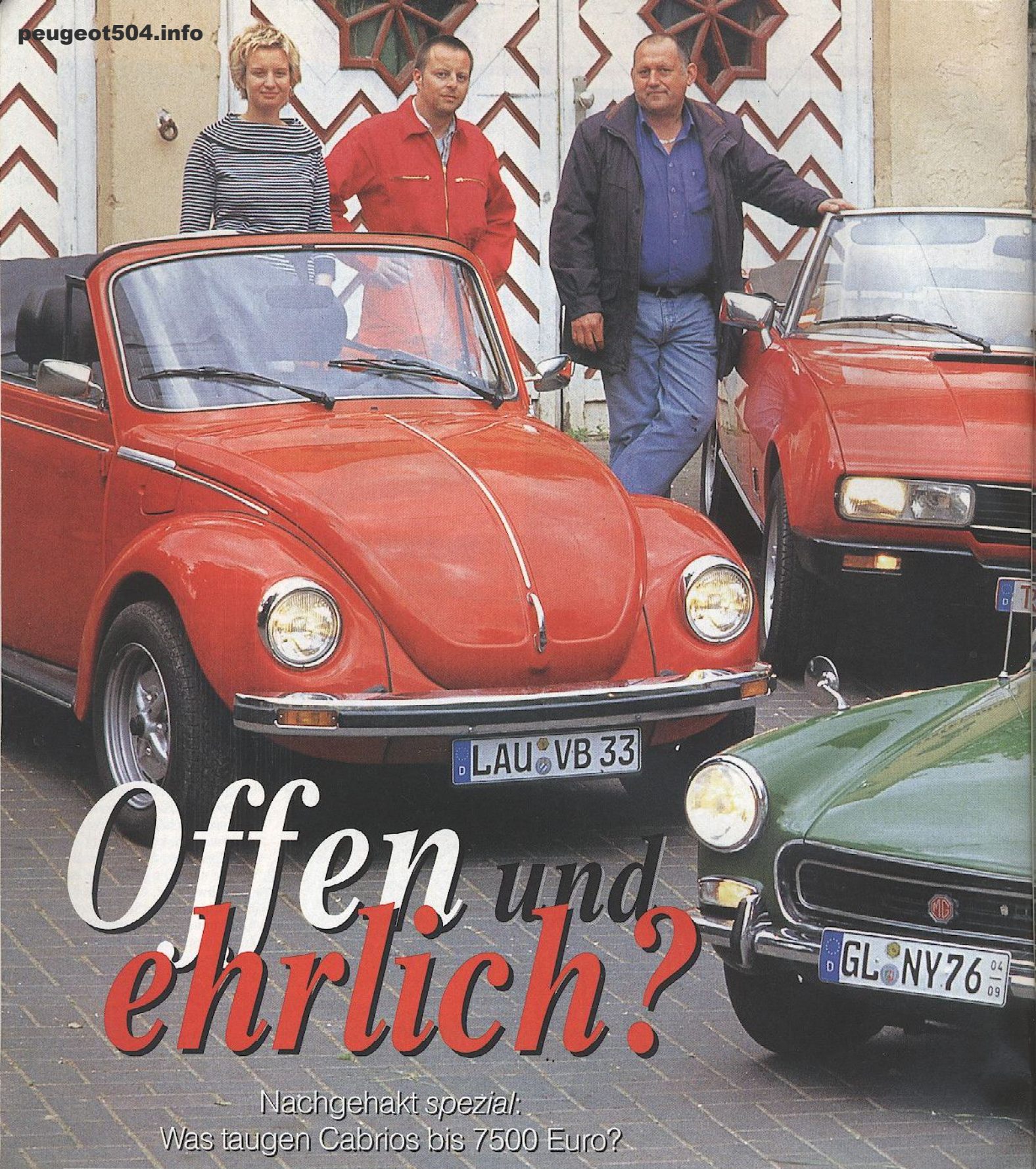
KAUFBERATUNG



Heinkel Kabine: Ist die knubblige Kugel wirklich zum Knutschen?



APOLLO GT
Milton Browns Traumfahrtprogramm bot Ferrari-Linien zum Discountpreis. Am Ende scheiterte die Mission Apollo an fehlender finanzieller Schubkraft



Offen und ehrlich?

Nachgehakt spezial:
Was taugen Cabrios bis 7500 Euro?

Der Sommer macht Lust auf Cabrios. Leider gilt das Oben-ohne-Vergnügen als kein billiges. Wir setzen uns ein Limit von 7500 Euro und gingen der Frage nach: Sind Offene dieser Preisklasse erfrischend wie eine Runde im Pool oder ein Sprung ins kalte Wasser?

Wenn uns der feuchte Muff des Winters noch in der Nase steckt und die Seele nach Sommer, Sonne, Licht und Luft schreit, kann die olfaktorische Schwere eines rosshaargepolsterten Limousineninterieurs erdrückend werden. Vor allem, wenn das Fahrzeug seit längerem in der Mittagssonne brütet und es im Innern so mollig ist wie in einem Umluftherd. Oft folgt dann schlagartig die Erkenntnis: Ein

Cabrio muss her, und zwar schnell! Und bitte bezahlbar, schließlich erfreut sich die reiche Erbtante noch bester Gesundheit!

Allein: „Schnell und günstig“ sind die natürlichen Feinde des Oldiekaufs, und einen guten Fang macht erfahrungsgemäß nur, wer zuvor ein reißfestes Netz aus Umsicht, Ausdauer und Kaltblütigkeit im Angesicht des begehrten Objekts geknüpft hat. Doch unsere Prämisse lau-



tete „Frischluft jetzt!“ Also durchstöberten wir die Kleinanzeigen nach soliden und ansehnlichen Fahr-Autos, die Freude am Fahren, nicht am Schrauben bieten sollten, auch um den Preis kleinerer Mängel an Finish oder Originalität. Dass innerhalb unseres Limits von 7500 Euro keine Concours-Diven zu erwarten sein würden, war uns klar. Was uns angeboten wurde? Lesen Sie selbst...

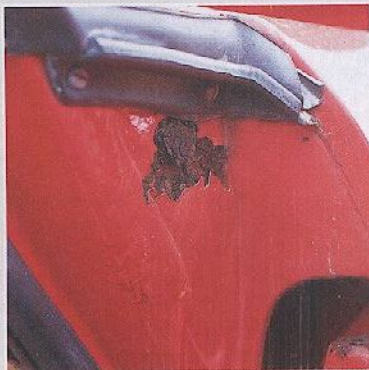
Hau den Lucas:
Der Midget war auf Batteriestrom bis nach Rheinhessen gekommen. Nach dem Fototermin begaben sich Peter Steinfurth und Dirk Ramackers auf Fehlersuche in der Elektrik



Schwachstellen



Mit Patina: Das vor 12 Jahren restaurierte Interieur überzeugt bis auf Kleinigkeiten



Durchbruch erzielt: In der Füllung der Beifahrertür löst sich die A-Säule auf.



Rost verleiht Flügel – Kotflügel. Langer Alltagseinsatz fordert seinen Tribut

Kurz & knapp...

...zum Auto:

Typ:	Peugeot 504 TI Cabrio
Erstzulassung:	12/81
Hubraum:	1957 ccm
PS/Umin:	106/5200
Vorbesitzer:	2

...zu den Kosten:

Kfz-Steuer (Euro I):	216,80 €
Haftpflcht*:	356,07 €

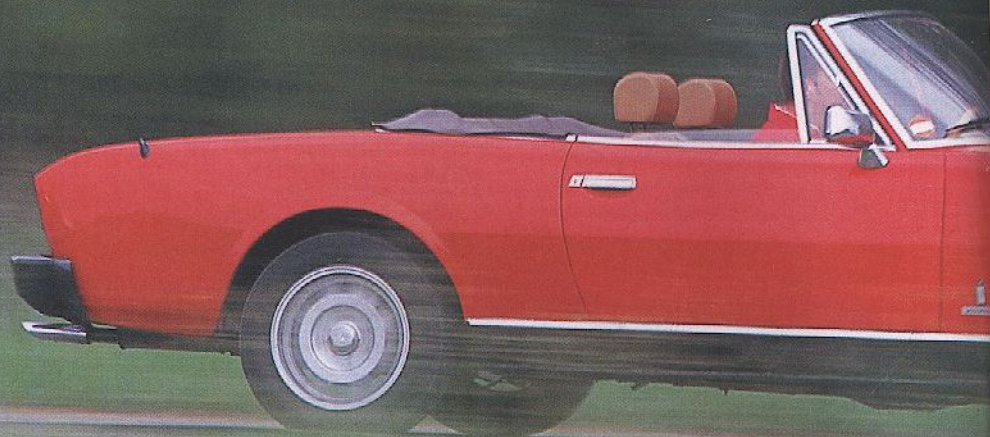
... das spricht für das Auto:

Familientauglich; saubere Historie; einwandfreie Technik; G-Kat

... und das dagegen:

Die nächste Teilrestaurierung steht bevor; Blechteile sind rar und teuer

(*Quelle: Axia Konzern AG)



Peugeot 504 TI Cabrio

Wenn das Fernsehprogramm als Hauptfilm des Abends eine deutsch-französisch-italienische Koproduktion verheißt, dann kann man, das sagt einem die Lebenserfahrung, die Kiste getrost auslassen – besonders, wenn das Werk aus EU-Mitteln gefördert wurde und/oder Kritikerpreise eingeheimst hat. Die Krux solcher Filme ist, dass sich die Beteiligten in dem Bestreben, etwas gänzlich neues zu schaffen, jeweils genau auf den Part kaprizieren, der anerkanntermaßen nicht ihre starke Seite ist: die katholischen Italiener besorgen den Sex, die Deutschen sind fürs Humoristische zuständig, und die Franzosen kümmern sich um die technische Ausstattung.

Wie es anders geht, zeigt das Peugeot 504 Cabrio, Resultat einer italienisch-französischen Kooperation zwischen Pininfarina und Sochax Ende der sechziger Jahre. Der Couturier aus der Nähe von Turin schneiderte einen eleganten Maßanzug um den technisch ausgereiften und langlebigen Peugeot.

Entsprechend lässt das von 504-Spezialist Ludwig Biewen mitgebrachte Cabrio mechanisch keine Wünsche offen: das Auto bremst, lenkt und fährt, wie es soll. Der Wagen hat zwar bereits 185.000 Kilometer unter die Räder

genommen, dafür ist jedoch vor runden 50.000 Kilometern eine nagelneue Werks-AT-Maschine im Vorderbau versenkt worden.

Die geht bei voll geöffneten Drosselklappen ordentlich zur Sache, nervt jedoch mit sägendem Standgas und Magerruckeln – Ergebnis der G-Kat-Nachrüstung, die andererseits für Ablass bei der „Stinker“-Steuer sorgt. Weitere Pluspunkte verbucht der 504 durch regelmäßige Inspektionen, die der zweite und letzte Eigentümer dem Auto alle zwei Jahre in Biewens Autohaus angedeihen ließ – mit ein Grund für den guten technischen Zustand.

Dass es der schönen Hülle an Rostschutzvorsorge mangelt, musste der Zweitbesitzer 1990 feststellen, als sich Löcher in A-Säulen und Vorderkotflügeln zeigten. Die unumgängliche Teilrestaurierung mit Ganzlackierung nahm Ludwig Biewen ebenfalls vor, dann

wurde der 504 wieder in den Alltagsbetrieb entlassen. Zu den letzten umfangreichen Arbeiten kam es 1994, als der Eigentümer das elegante Leder-Interieur erneuern ließ und Michelin-TRX-Alufelgen montierte, und 1998, als der Kat eingebaut wurde.

So zeigt sich der noble Innenraum heute patiniert, aber nur mit kleinen Fehlern behaftet. Bei Schlechtwetter schützt ihn ein einwandfreies, hochwertiges Verdeck.

Schutzlos ist hingegen die Karosserie den Unbilden der Witterung ausgesetzt, und das Er-



Mürbe: Auch an den A-Säulen gammelt's, mit Kosmetik sind jedoch zwei Jahre Spaß drin

Caravelle Cabrio, rest., H-Kennz., TÜV 8/03, Preis EUR 6200,-, evtl. Eintausch unrest. Motorrad, Tel. [REDACTED]

Verk. aus finanziellen Gründen meine Renault Caravelle, org. R 18 TL, Bj.80, 40tkm, 2x R 18

Nachgehakt



Der frische Franzose: Die Caravelle leuchtet wie eine reife Süßkirsche, ihr Lack tendiert stellenweise jedoch eher Richtung Orange. Makellos: das neue Sonnenland-Verdeck

Renault Caravelle? Der rare Cabrio-Franzose ist eindeutig ein Fall für Individualisten – und erregte allein deshalb unsere Aufmerksamkeit.

Wie Feuerschein schimmert es rot aus der Garage des Odenwälder Zweifamilienhauses, doch Gefahr ist nicht im Verzug. Vielmehr leuchtet der Renault Caravelle in der Farbe einer Süßkirsche bis auf die Straße hinaus.

Der freundliche Verkäufer ist gerne bereit, den Wagen auf den Garagenvorplatz zu fahren. Spontan und ohne Rauchzeichen springt der kleine Vierzylinder im Heck an und fällt sofort in einen vertrauenserrückend murmelnden, stabilen Leerlauf. Mechanisch scheint es um den sauberen und trockenen, aber nicht geschminkt wirkenden Motor gut bestellt. „Der hat ja auch erst 162.000 Kilometer gelaufen“, erklärt der rüstige Rentner. Eine ausgiebige Probefahrt entfällt, da der Renault nicht angemeldet ist. Der Anbieter erklärt jedoch, der Wagen sei technisch auf der Höhe und verweist unter anderem auf die gerade erst erneuerten Bremsen. In der Tat blitzten hinter den Stahlrädern makellose Bremscheiben hervor – an allen vier Rädern!

Bodenseitig macht die Caravelle ebenfalls einen sauberen Eindruck: Alle Fahrwerksbuchsen prä-

sentieren sich neuwertig, und selbst Flugrost ist an den Querlenkern nicht zu finden.

Leider lässt sich kaum feststellen, wie es um das Bodenblech steht, da es von einer sauberen, dünnen Schicht Unterbodenschutz be-

deckt ist. Sollte hier – etwa beim Schweißen der Längsträger – vor fünf Jahren gepusht worden sein, hätte sich der Gammel vermutlich zwischenzeitlich wieder einen Weg gebahnt.

Dieser Gedanke beruhigt auch angesichts der nicht wirklich makellosen Außenhaut. Hier gehen nachlässige Vorarbeiten und ein eher zweitklassiger Farbauftrag eine unheilvolle Allianz ein – das alte Thema: Gute Lackierungen sind teuer, aber wer hier spart, spart am falschen Ende.

Nicht gespart wurde an Spachtel auf Schwellern und Seitenteilen, was nicht nur der Magnet nicht anziehend findet. Beunruhigend der Gedanke, dass die darunter liegenden Partien ähnlich „gut“ geschweißt sind wie das roh aufgepunktete Reparaturblech im golden ausgepinselten Kofferraum. Indes: Die Arbeiten sind fünf Jahre alt, und bisher zeigen sich keine verräterischen Bläschen. Angesichts des mäßigen Finishes erscheinen die aufgerufenen 6200 Euro zu hoch gegriffen, doch der sympathische Kriminalkommissar a. D. signalisiert Verhandlungsbereitschaft. **dr**



Die Spachtelschicht ist zwar eher dünn, dafür nachlässig geschliffen...



...was auch für die Einstiege gilt. Darunter glitt der Magnet haltlos ab



Von unten präsentiert der Renault seine Schokoladenseite

gebnis zeigt sich deutlich: An den Füßen und unterhalb des Windschutzscheibenrahmens in den Türfüllungen hat der Lochfraß bereits kleine Stücke aus dem Blech geknabbert. Weitere Betroffene sind die vorderen Kotflügel an ihren oberen Auflagen und die hinteren Radläufe. Bei Schönwetterbetrieb sind die nächsten zwei Sommer gesichert, aber dann wird die nächste Teilrestauration fällig, deren Kosten Ludwig Biewen mit 2000 bis 2500 Euro beziffert – inklusive Lackierung.

Wer die oxidischen Verwüstungen kennt, denen 504-Karosserien üblicherweise anheim fallen, der weiß, dass hier eine wirklich gute Basis vorliegt. Zumal Biewen auf den ungeschweißten und sehr gut erhaltenen Unterboden verweist – bei diesen Fahrzeugen eine echte Seltenheit. Gemessen am Gesamtbestand liegt hier trotz der Durchrostungen ein Auto vor, das eher zur Note drei als vier tendiert. Dreier veranschlagt Classic Data mit 8600 Euro Marktwert. Insofern sind die aufgerufenen siebeneinhalbtausend Euro für dieses Fahrzeug absolut angemessen. Eine echte Occasion stellt das Auto für versierte Karosseriebauer dar, die Blech- und Lackarbeiten in Eigenregie erledigen können, sich aber nicht gern mit Mechanik beschäftigen.

Was noch für den Peugeot spricht: Er gehört zu den wenigen Cabrios, die im Fond zwei echte Sitzplätze statt Platzhaltern zur Verfügung stellen und damit Open-Air-Spaß für die ganze Familie ermöglichen. Dass ein knapp 20 Jahre altes Großserienauto darüber hinaus alltagstauglich ist, bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung. Allerdings fährt die Angst vorm Unfall mit, denn Blechteile sind superrar und werden in Gold aufgewogen...

Soweit das Ergebnis unseres *Nachgehakt spezial*, das in der Redaktion für keine wirkliche Überraschung sorgte, fanden wir doch die alte Regel aus dem Märchen vom Fröschkönig bestätigt: Man muss viele Frösche küssen, um einen Prinzen zu finden. Wer sich auf einen bestimmten Typ festgelegt hat – von Ausstattungs-, Farb- oder Motorvarianten ganz zu schweigen –, dem gelingt ein echter Glückgriff nur mit einem langen Atem. Die zweite Möglichkeit, an ein Schnäppchen zu kommen: indem man zugreift, wenn einem zufällig ein solides Fahrzeug zuläuft, nach dem man eigentlich garnicht gesucht hat.

Immer wieder erstaunlich, wenn auch nicht überraschend ist die Kluft zwischen fernmündlich erteilter Zustandsbeschreibung und der Realität vor Ort. Wer ein schlechtes Fahrzeug zu verkaufen versucht, stellt schnell fest, dass die Resonanz bei ehrlicher Beschreibung gen null tendiert. Also versuchen manche Anbieter Interessenten anzulocken, indem sie ihr Auto am Telefon schön reden. Dahinter steckt die Hoffnung, das schlechte Stück zur Not gegen Preisnachlass doch noch verkauft zu bekommen. Das ist menschlich verständlich, für den Interessenten jedoch schlicht ärgerlich, wenn der womöglich hunderte Kilometer abgespult hat, um dann vor einer Rostlaube zu stehen.

Dass auch bei unseren Probanden teilweise eine Zustandsnote zwischen Beschreibung und Realität klaffte, erstaunte uns indes schon. Immerhin hegten wir keine echten Kaufabsichten und hatten auch nicht versäumt, die Teilnehmer auf Fluch und Chance

der Zusammenkunft hinzuweisen: Würde das Auto halten, was die Beschreibung verspricht, werde es den Lesern quasi auf dem Silbertablett präsentiert, Blenden drohe hingegen ein Verriss und damit schlimmstenfalls die Unverkäuflichkeit.

Trotz dieser unmissverständlichen Ansage und mehrmaligen Nachfragens zeigte sich vor Ort, dass der „gut laufende“ Midget nebst heftigem Öldurst auch den ersten Gang nicht halten konnte, der angeblich fast rostfreie Käfer nur eine Farbschicht von Löchern entfernt war und beim Alfa wahrlich nicht der „schlechte Lack“ das Problem darstellte. Wie kommt es zu diesen Diskrepanzen? Vermutlich haben sich die Eigentümer über die Jahre längst an jene kleinen Ungereimtheiten und Gebrechen ihrer Fahrzeuge gewöhnt, die einem „Neuling“ sofort ins Auge springen. Sie werden also gegenüber Kaufinteressenten nicht bewusst unterschlagen, sondern schlicht vergessen.

Was uns ebenfalls auffiel: Bis auf den Peugeot entsprach keines der Auto dem Zustand, den es laut Classic-Data-Marktwert bei dem Preis hätte haben müssen. Oder anders formuliert: Die Fahrzeuge waren deutlich teurer als von Classic-Data eingestuft – und haben zum Teil trotzdem den Besitzer gewechselt. Beispiel Käfer: Für die geforderten 7500 Euro hätten wir laut Classic-Data-Einschätzung einen soliden Dreier mit Tendenz zur Zwei erwarten dürfen. Präsentiert wurde uns indes ein Auto, das stark gen Note vier tendierte. Den Interessenten war es scheinbar egal, denn kurz vor Redaktionsschluss fand der Wagen für 7000 Euro einen dankbaren Käufer. Der hatte sich

dem Vernehmen nach schon so viele Rostlauben angeschaut, dass er begeistert und ohne langes Feilschen zuschlug.

Auf die Differenz zwischen CD-Notierungen und annoncierten Preisen angesprochen, erklärte Classic-Data-Chef Jochen Strauch gegenüber OLDTIMER-MARKT: „Unsere Angaben orientieren sich an Verkaufspreisen, die in der Vergangenheit real erzielt wurden. Wenn ein Privatmann sein Fahrzeug verkaufen will, dann wird er innerhalb kurzer Zeit – wir gehen von maximal einem halben Jahr aus – den von uns ermittelten Marktwert erzielen. Kann der Verkäufer sich mehr Zeit lassen, sind für dasselbe Fahrzeug möglicherweise auch höhere Erlöse drin.“ Oftmals seien Interessenten nach mehrmonatiger, fruchtloser Suche eben bereit, deutlich mehr als den üblichen Marktpreis zu zahlen, weil sie endlich „zum Schuss“ kommen wollten – siehe der entnervte Käfer-Käufer.

Fazit: Wer sich im Mai auf Cabriosuche begibt, auf dass er im Juni offen fahren kann, muss schon etwas Glück haben, ein preisgünstiges und trotzdem gutes Auto zu ergattern. Dass auch Schnellschüsse Treffer landen können, zeigt unsere Geschichte. Wer indes auf Nummer Sicher gehen will oder sich auf ein bestimmtes Modell festgelegt hat, dem sei gesagt: Der frühe Vogel fängt den Wurm – und macht sich schon zur dunklen Jahreszeit auf die Suche nach dem Objekt für warme Tage...

**Text: Dirk Ramackers/
Lars Rosenbrock/Heinz Stahl
Fotos: Andreas Beyer/dr/lr/hs**

