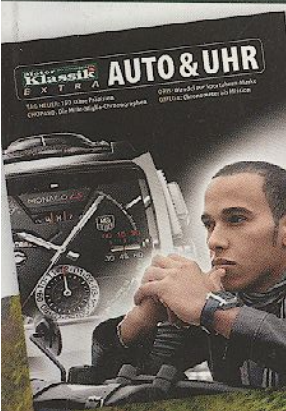


Motor Klassik

DAS OLDTIMERMAGAZIN

auto
moto
-spo

5/2010 Deutschland

**17 SEITEN EXTRA
AUTO & UHR**

Service Oldtimer-Versicherung
Fahrbericht Siata 208 S
Szene Lancia-Liebhaber
Vorschau 2000 km durch Deutschl



Peugeot 504 Cabriolet, VW 1303 Cabriolet und Triumph Stag

Cabrio-Hits der Siebziger

► Cabrios auf der Retro Classics ► Südafrika im Mercedes 300 SL

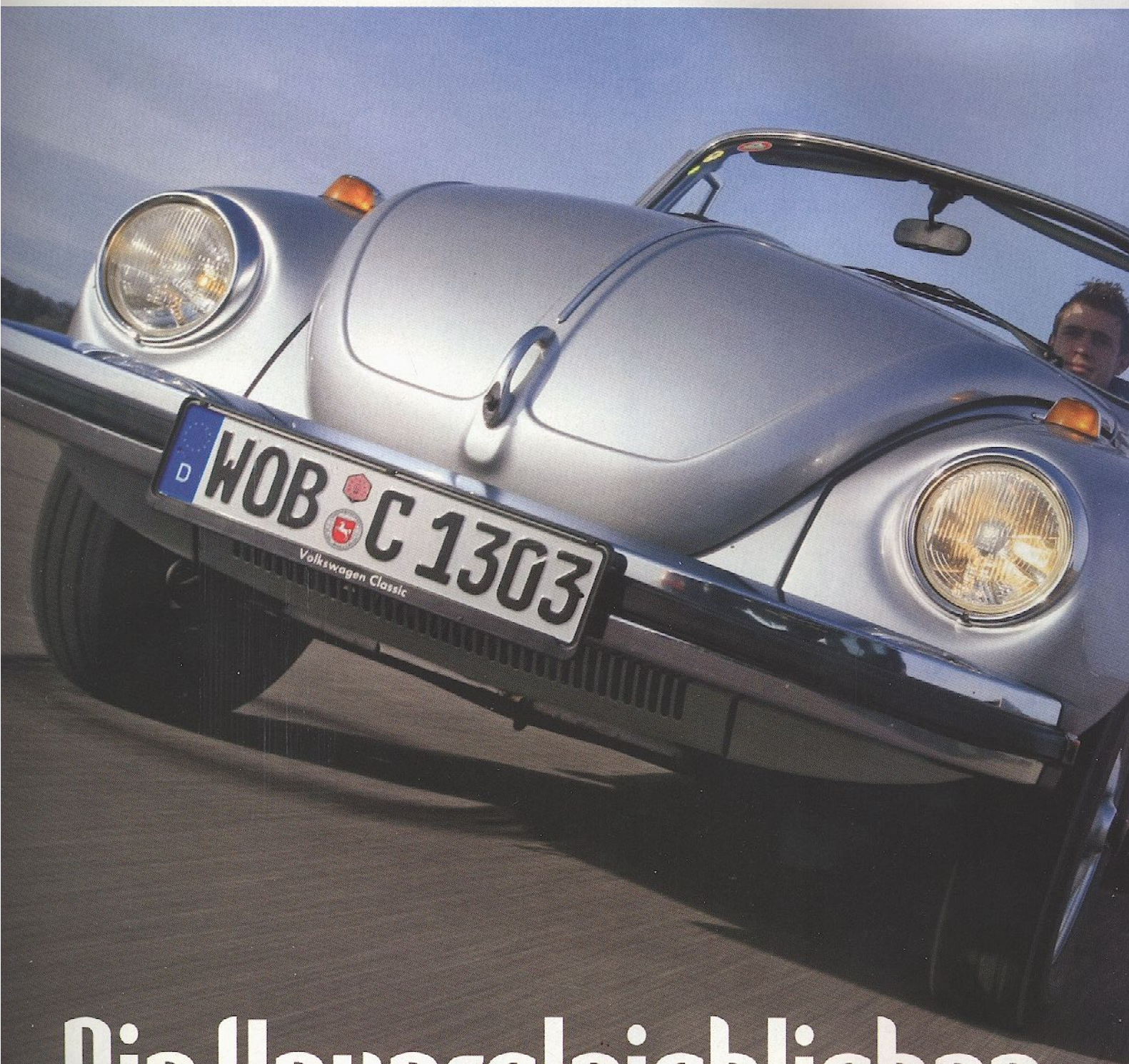


Carmen Station, Jänner/KK-Modelle

Sport BMW 328 „Bügelhalter“

Restaurierung Opel Diplomat 5.4

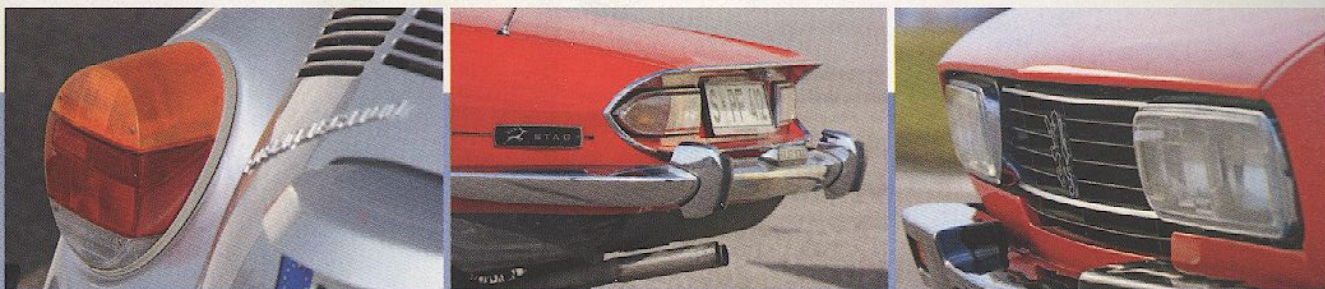
Schweiz 9,20 sfr, BeNeLux 5,30 €, Italien 6,00 €, Spanien 6,00 €, Slowenien 6,00 €, Griechenland 6,70 €, Finnland 6,30 €, Norwegen



Die Unvergleichlichen



Sie sind Cabrios und haben vier Sitzplätze. Aber damit enden die Gemeinsamkeiten von VW Käfer, Peugeot 504 und Triumph Stag auch schon: Das Thema Fahrspaß interpretieren sie auf vollkommen unterschiedliche Art und Weise.



Die als Elefantenfüße bezeichneten Rückleuchten des VW, der Hirsch in der Flanke des Triumph und der Löwe im Grill des Peugeot gelten als markentypisch





Noch heute besticht das 504 Cabriolet mit seiner zeitlosen Form. Die eckigen Frontscheinwerfer und die breiten Lampeneinheiten im Heck kennzeichnen die letzte Serie



DIE MISCHUNG WIRFT FRAGEN AUF. Über was reden Käfer-Fans mit einem Peugeot 504 Cabrio-Besitzer? Und langweilt sich ein Triumph Stag-Pilot nicht ganz fürchterlich in dieser Mitte, weil keiner von den beiden anderen mit ihm und seinem V8-Boliden ernsthaft Fangen spielen will?

Zugegeben, die Gemeinsamkeiten dieser drei Autos beschränken sich im Wesentlichen auf zwei Punkte: Sie können ohne Dach gefahren werden und verfügen jeweils über vier Sitzplätze. Ihren Job als Oben-ohne-Auto erledigt jedoch jeder für sich auf ganz eigene Art und Weise. Aber das war natürlich schon vor der Ausfahrt klar.

Fahrzeug Nummer eins: das Peugeot 504 Cabriolet, Baujahr 1980. Ein Traum in Rot aus der dritten und letzten Serie, dazu in einem bestechenden Originalzustand – Ehrensache für Besitzer Albert Merk aus Altenstadt/Iller, der bereits in zweiter Generation Peugeot-Händler ist. Das Auto war 1980 ein Vorführfahrzeug des Hauses, bis der Vater es dann zwei Jahre später verkauft hatte. Eher zufällig hat Merk Junior dann dieses Cabrio 1999 bei der Technorama in Ulm wieder entdeckt und es natürlich sofort in den heimischen Fuhrpark zurückgeholt.

Man kann denn Mann gut verstehen, auch ohne familiären Hintergrund. Das von Altmeister Pininfarina gezeichnete und über die gesamte Produktionszeit von 1969 bis 1983 in Italien gefertigte Cabriolet hat bis heute nichts von seiner Ausstrahlung verloren, wirkt vordergründig unscheinbar und besticht auf den zweiten Blick mit zurückhaltender Eleganz. In Würde altern – hier ist der Beweis, dass so etwas möglich ist.

Mit wenigen Handgriffen lässt Ehefrau Stefanie das Stoffverdeck unter einer schmalen Abdeckplane verschwinden. Kein Bügel, keine Fenster- oder Dachholme stören jetzt noch die Rund-

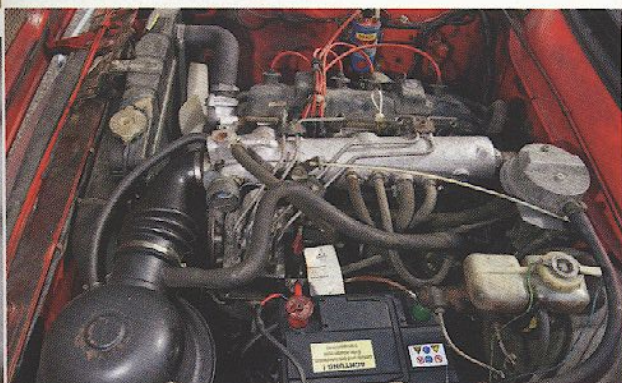
umsicht. Wenn Kinderhände ein Cabrio zeichnen sollten, käme mit großer Sicherheit die schnörkellose Silhouette eines offenen 504 heraus.

Peugeot und Pininfarina waren schlau genug, das Auto 14 Jahre lang in seiner Grundform zu belassen. Die wenigen Überarbeitungen beschränken sich auf Details: 1974 wuchsen die beiden Doppelscheinwerfer zu einer breiten Leuchteneinheit zusammen, und an Stelle der dreigeteilten, schräg verlaufenden Rückleuchten kamen im Heck breite Lampeneinheiten zum Einsatz.

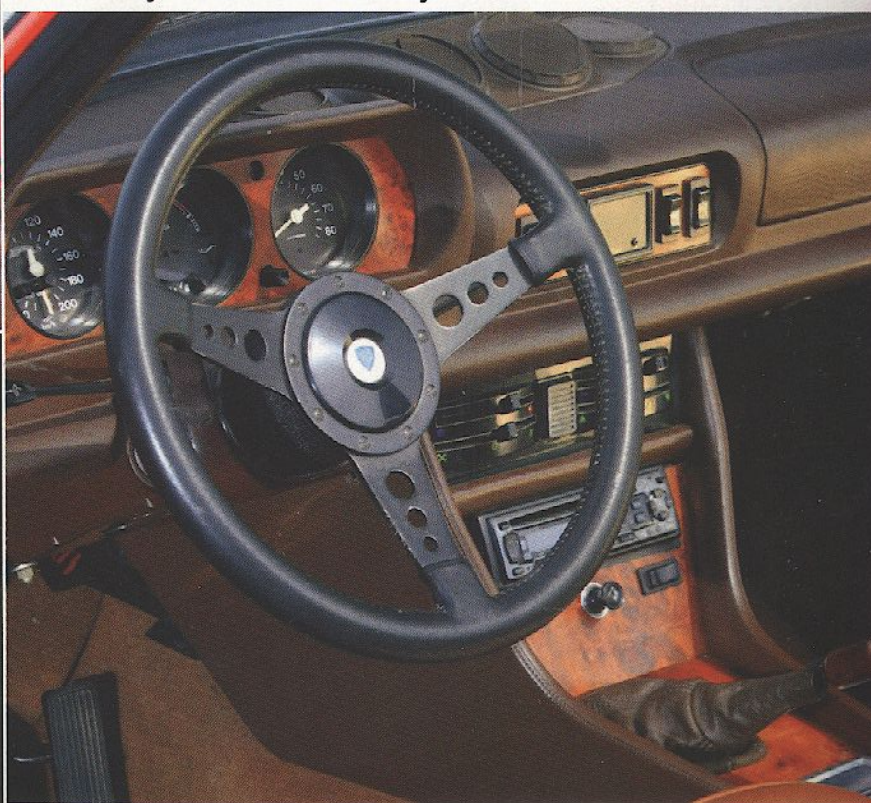
Unter der Haube tat sich dagegen mehr. Zuerst sorgte ein 1,8 Liter großer, 97 PS starker Vierzylinder für Vortrieb, der bereits 1971 etwas mehr Hubraum (1971 cm³) sowie neun PS zusätzlich erhielt. Aber er war immer noch der brave Kerl, der auch in der Limousine der 504-Baureihe werkelt. 1973 zwängte Peugeot ein 2,7 Liter großes V6-Aggregat aus Leichtmetall zwischen die Vorderräder, das der Konzern zusammen mit Renault und Volvo entwickelt hatte. Ursprünglich sogar als Achtzylinder konzipiert, war ein Zylinderpaar der Energiekrise zum Opfer gefallen.

Tatsächlich traf dieser 136 PS starke Motor auf wenig Gegenliebe, und Peugeot entschied sich 1978, das Cabrio im Maschinenraum wieder auf sein ursprüngliches Format zurückzurüsten. Der neue, 106 PS starke Zweiliter mit Kugelfischer-Kraftstoffeinspritzung entpuppte sich dabei als Glücksgriff. „Er gehört zu den besonders kultivierten Vierzylindern“ urteilte auto, motor und sport im gleichen Jahr. So viel Klasse hatte jedoch einen Preis: Mit über 27 000 Mark war dieser schicke 2-plus-2-Sitzer am Ende mehr als doppelt so teuer wie ein Käfer Cabriolet.

Endlich unterwegs. Irgendwo draußen auf einer Landstraße vor den Toren Stuttgarts. Mit fast schon sänftenähnlicher Sou-



Der Zweiliter-Vierzylinder verfügt über eine Kugelfischer-Kraftstoffeinspritzung, im Cockpit dominieren drei große Rundinstrumente. Auffällig ist der recht kurze Mittelschalthebel



DATEN & FAKTEN

Peugeot 504 Cabriolet

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 88 x 81 mm, Hubraum 1971 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 106 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 17 mkg bei 3000/min, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile, mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage KF 5/KF 6

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe (ab 1979)

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, McPherson-Federbeine, hinten Längslenker, Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen rundum, Felgen 5J x 14, Reifen 175 HR 14

Maße und Gewicht: Länge 4360 mm, Breite 1700 mm, Höhe 1360 mm, Radstand 2550 mm, Gewicht 1135 kg

Fahrleistungen und Verbrauch: Spitze 179 km/h, 0 - 100 km/h in 11,2 s, Verbrauch 12,5 Liter Super/100 km

Bauzeit und Stückzahl: Vergaser von 1969 bis 1977, Einspritzer von 1977 bis 1983, insgesamt 8185 Cabriolets

veranität folgt der 504 der Spur. Gutmütig und in Kurven schon mal leicht untersteuernd. Die Servolenkung – ein Gedicht. Direkt und leichtgängig. Das gelochte Dreispeichen-Lenkrad und das komplett eingerichtete Cockpit mit drei großen Rundinstrumenten suggerieren sogar einen Hauch von Sportlichkeit. Dazu passt der kurze Schalthebel, mit dem sich die fünfstufige Gangbox, die es erst 1979 gab, exakt bedienen lässt.

Doch die Rennerei passt einfach nicht zum offenen 504. Mit ihm möchte der Fahrer viel lieber sofort hinunter bis zum Mittelmeer gleiten. Bequem, leise und unkompliziert genug dafür ist der Wagen. Heute noch.

Ganz anders der Triumph Stag. Allein schon dieser Antrieb: Achtzylinder in V-Form, drei Liter Hubraum und 145 PS – das tiefe Standgasbrabbeln weckt gänzlich andere Erwartungen. Nix Schöngest. Hier kommt einer mit aufgekrempten Ärmeln, der nur darauf wartet, zuzupacken.

Dabei war der Stag ursprünglich als milder Gran Turismo mit Luxus-Touch und einem Hauch Sportlichkeit gedacht. Um Käufer zu finden, denen ein Jaguar E-Type zu teuer und die kleineren Roadster-Kollegen vom Schlage eines TR 4 oder MGB zu untermotorisiert und spartanisch waren. In den USA schlug der Stag gleich nach seiner Vorstellung im Jahr 1970 dann auch wie eine Bombe ein. Von den 2500 in Coventry im ersten Jahr gebauten Roadstern blieben nur zehn Exemplare in England.

Ohne den massiven Überrollbügel, der ein wenig vom Cabrio-Feeling nimmt, hätte der Stag in der Neuen Welt vermutlich nicht einmal ins Land gedurft. Aber so genoss der viersitzige Triumph plötzlich den Segen selbst der strengsten amerikanischen Sicherheitsapostel. Doch der Grund für diesen Träger war ein anderer, wie der ehemalige Triumph-Chefingenieur Harry Webster erst

viel später offenbarte. Das Gestell war bitter nötig, um die wachseiche, von Michelotti entworfene Karosserie überhaupt zusammenzuhalten, die ohne Rahmen auskommen musste.

Doch davon ahnten die Fans in den USA nichts. Sie wussten auch nicht, dass der V8-Motor erst in letzter Sekunde anstatt eines Sechszylinders ins Spiel kam und unter großem Zeitdruck entwickelt wurde. Die Aggregate kochten reihenweise über – wenn die Besitzer Glück hatten. Aber dass ein V8 einen Motorschaden erleidet, war in den USA damals so undenkbar wie ein afro-amerikanischer Präsident.

Bereits schon nach drei Jahren galt der Stag in den USA aufgrund der zahlreichen Ausfälle als praktisch unverkäuflich – Triumph sah sich schließlich gezwungen, die Lieferungen dorthin ganz einzustellen. Nach insgesamt nur siebenjähriger Bauzeit ging auch in Europa nichts mehr, weil das Werk sich nicht wirklich die Mühe gemacht hatte, den Motor zu überarbeiten.

Der ruinierte Ruf lastet heute noch schwer auf dem Stag. So einem Auto nähert man sich besser mit größter Vorsicht. Und nur mit Handy und Schutzbrief in der Tasche. Umso größer die Überraschung, wenn sich so ein Stag – dieser stammt aus dem Jahr 1976 und aus dem Fuhrpark von Retro-Classics-Organisator Karl Ulrich Herrmann –, mühelos in Bewegung setzt und losmarschiert, als sei nie etwas gewesen. Spontan setzt der Kurzhuber jeden Gasbefehl um und kann auch sportlich. Das Auto ist eine Macht, zumindest, wenn die Straße breit und gerade ist.

Sobald es enger wird oder ernsthafte Kurven ins Spiel kommen, muss sich der Fahrer eines Stags erst recht nicht über Langeweile beklagen. Das Auto schwimmt ein wenig hin und her, es fehlt an Rückmeldung, woran die indirekte Servolenkung eine Teilschuld trägt. Macht aber alles nichts. Weil dieser viersitzige

Der V8 leistet moderate 145 PS, sein Ruf ist allerdings nicht ganz tadellos. Das Cockpit mit sechs Rund- und einem Kombiinstrument gestaltete Triumph in klassischer Roadster-Manier



DATEN & FAKTEN

Triumph Stag

Motor: Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor, Bohrung x Hub 86,0 x 64,5 mm, Hubraum 2997 cm³, Verdichtung 9,25 : 1, Leistung 145 PS bei 5500/min, maximales Drehmoment 23,5 mkg bei 3500/min, je eine über Kette angetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe, zwei Zenith-Stromberg-Schrägstromvergaser

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe mit Overdrive, a. W. Dreigang-Automatikgetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie, Einzelradaufhängung rundum, vorn Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hinten Dreieckslenker, Federbeine, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben- hinten Trommelbremsen, Felgen 5,5 J x 14, Reifen 185 HR 14

Maße und Gewicht: Länge 4420 mm, Breite 1612 mm, Höhe 1258 mm, Radstand 2540 mm, Gewicht 1275 kg

Fahrleistungen und Verbrauch: Spitze 193 km/h, 0 – 100 km/h in 9,5 s, Verbrauch 15 Liter Super/100 km

Bauzeit und Stückzahl: Von 1970 bis 1977, insgesamt 25 877 Exemplare



Die Form des Stag erinnert ein wenig an den Spitfire. Der Bügel war nötig, um die wachsweiche Karosserie zusammenzuhalten, die über keinen Rahmen verfügt





Der 1303 mit der gewölbten Frontscheibe löste 1972 den glücklosen 1302 ab. Aber selbst in seiner letzten Ausbaustufe ist der Käfer ein Käfer geblieben



DATEN & FAKTEN

VW 1303 Cabriolet

Motor: Luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69,0 mm, Hubraum 1584 cm³, Verdichtung 7,5:1, Leistung 50 PS bei 4000/min, maximales Drehmoment 106 Nm bei 2800/min, eine untenliegende Nockenwelle, über Stirnräder angetrieben, ein Fallstromvergaser Solex 34 PICT

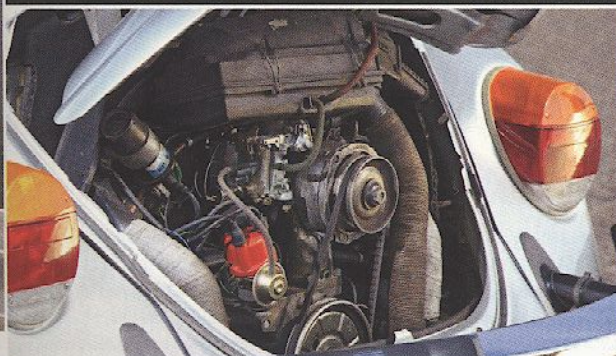
Kraftübertragung: Heckmotor, Hinterradantrieb, mechanisches Vierganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Plattformrahmen mit aufgeschraubter Stahlkarosserie, Einzelradaufhängung vorn an Federbeinen und Querlenkern, hinten an Schräg- und Längslenkern, Drehstabfederung und Stoßdämpfern, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Felgen 5 1/2 J 15, Reifen 165 SR 15

Maße und Gewicht: Länge 4080 mm, Breite 1585 mm, Höhe 1500 mm, Radstand 2420 mm, Gewicht 940 kg

Fahrleistungen und Verbrauch: Spitze 130 km/h, 0 – 100 km/h in 20 s, Verbrauch 12 Liter Normal/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1949 bis 1980, insgesamt 330 000 Exemplare (alle Versionen)



Meilen-Tacho und Holzimitat weisen dieses Exemplar als US-Version aus. Der 50 PS starke Boxermotor gilt als Musterbeispiel für Zuverlässigkeit. Anspruchslos war er schon immer

Roadster einfach großen Spaß macht. Und dass er – den Reaktionen am Straßenrand nach zu urteilen –, vergleichsweise unbekannt zu sein scheint, macht ihn zusätzlich begehrenswert.

Auch dem VW schaut bei der Ausfahrt beinahe jeder hinterher, und die meisten würden am liebsten vermutlich sogar sofort zusteigen. Selbst in seiner letzten Ausbaustufe als 1303 ist er in erster Linie immer noch ein Käfer geblieben, über dessen Bekanntheit- und Beliebtheitsgrad man kein Wort mehr verlieren muss.

Der schnatternde Klang des Boxers mit dem rauschenden Lüfterrad, untermalt vom metallischen Tackern des Ventiltriebs, zaubert nicht wenigen im Vorbeifahren ein leicht verklärtes Lächeln ins Gesicht. Eine Abteilung für „Sound-Engineering“ hat es 1934 noch nicht gegeben, als Professor Porsche den luftgekühlten Vierzylinder-Boxer auf dem Reißbrett entwickelte. Dessen Geräuschkulisse stammt aus dem Bauch heraus. Wie eigentlich das komplette Auto.

Beim Käfer genügen ebenfalls nur zwei Handgriffe, um das schwere Dach zu öffnen. Acht weitere reichen, um den großen Wulst hinten unter einer Persenning zu fixieren. Von den drei Autos bietet der Käfer in der zweiten Sitzreihe am meisten Platz und Komfort, die hohe Gürtellinie umgibt die Crew wie eine schützende Burgmauer. Bis auf einen Tachometer im Cockpit lenkt im nächsten Moment nichts mehr vom Fahren ab – seit der Auslieferung des ersten Käfers im Jahr 1938 hat sich daran kaum etwas geändert. Die Cabrio-Version wurde dagegen erst 1949 bei Karmann in Osnabrück aufgenommen, obwohl Volkswagen bereits 1937 über einen offenen Prototypen verfügte.

Das neuwertig anmutende, silberne Fotomodell stammt aus dem Jahr 1978 und gehört der Abteilung Volkswagen Classic. Der Schriftzug „fuel injection“ auf der Motorhaube und nur ein Schalldämpfer-Endrohr kennzeichnen es als Exportversion mit Einspritzanlage, die erforderlich war, um den strengen Abgasvorschriften in den USA zu genügen. Dass unter der Haube jedoch

ein Solex-Fallstromvergaser das Gemisch aufbereitet, erklärt VW damit, dass das Auto allein wegen des guten Zustands so übernommen wurde. Man werde es in Kürze selbstverständlich wieder in den Originalzustand zurückversetzen.

Doch die Besatzung will das charakteristische Ansauggeräusch des mickrigen Vergasers gar nicht missen, auch wenn die Verbrauchswerte noch nie zeitgemäß waren. Zehn bis zwölf Liter fließen immer durch den Schlund, und weil Käfer-Fans die Gänge vollkommen unerschrocken gern auch bis zur Nenndrehzahl auskosten, dürften es regelmäßig ein paar Liter mehr sein.

„Jubeln muss er!“ Die alte Käfer-Regel gilt also nach wie vor. Dann zackt das 50 PS starke Auto selbst heute noch überraschend problemlos durch den modernen Verkehr. „Seinen Nachteilen, wie schlechter Elastizität und geringer mechanischer Laufruhe, stehen die Vorzüge der Zuverlässigkeit und Anspruchslosigkeit gegenüber“, schreibt Tester Gerd Hack in einem Fahrbericht in auto, motor und sport 16 von 1977. Damit ist im Grunde schon recht viel erklärt.

So ein Käfer macht es einem aber auch nicht sonderlich schwer, ihn auf Anhieb sympathisch zu finden – man will plötzlich gar nicht mehr aufhören, damit über die Landstraßen zu fegen. Die Zahnstangenlenkung der späten 1303 stammt bereits aus dem Golf. Und weil auf den Vorderrädern kein Motor lastet, genügt fast schon der Gedanke an ein Lenkmanöver, und das Auto ändert den Kurs. Seine ausgereifte Fahrwerkskonstruktion – Federbein-Vorderachse und hintere Schräglenker – übergab der Käfer später dann an den Porsche 924. Etwas Besseres hätte dem Sportwagen aus Stuttgart-Zuffenhausen wohl nicht passieren können. Aber das war – wie vieles andere – auch schon vor der Ausfahrt klar.

TEXT: Michael Schröder

FOTOS: Rossen Gargolov

KAUFBERATUNG PEUGEOT 504

Das von Pininfarina entworfene Peugeot 504 Cabrio ist ein rollender Widerspruch: robuste Technik unter einem extrem rostanfälligen Blechkleid. Gute Exemplare sind schwer aufzutreiben – oder für immer in festen Händen.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Das Blech des Peugeot 504 leidet unter massivem Rostfraß. Zwei der markantesten Stellen, die viel über den Allgemeinzustand des Autos aussagen, befinden sich im Spritzwasserbereich unter den **vorderen Kotflügeln** im Bereich der Lampen und an den A-Säulen. Die Kotflügel sind jedoch mit der Karosserie verschweißt, eine Demonstrierung ist also nicht ohne Weiteres möglich – schon gar nicht bei einer Besichtigung. Der Gammel befällt in der Regel auch die **Innenschweller** und die **Längsträger** (unter dem Auto beidseitig des Getriebes). In der Regel sind ebenso die **Türen** und die **hinteren Kotflügel** befallen. Cabrios rosten zudem bevorzugt im Bereich der Sicke am hinteren oberen **Verdeckkastenrand**.

TECHNIK-CHECK

Die Technik des 504 Cabriolets (und des Coupés) kommt nahezu ausnahmslos aus den Peugeot-Regalen und entspricht damit der Großserie. Der 1,8- sowie der Zweiliter-Vierzylinder-Motor gelten als überaus haltbar und gut für Laufleistungen bis 200 000 Kilometer. Temperaturprobleme rühren oft von einem defekten **Thermoschalter** her. Leichter Ölverlust gilt als normal. Schwarzer Rauch oder erhöhter Benzinverbrauch deuten auf eine defekte **Kugelfischer-Einspritzanlage** hin (teure Reparatur). Die frühen V6-Modelle verfügen über eine kontaktlose elektronische Zündung, von der heute keine Ersatzteile mehr verfügbar sind. Im Ernstfall passt die kontaktgesteuerte Zündung des 604.

PREISE

Bei Einführung 1969 Peugeot 504 C	17 170 Mark
Bei Produktionsende 1983 Peugeot 504 C	33 650 Mark
Classic-Data-Preis 2010 (Zustand 2/4)	18 000/4000 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

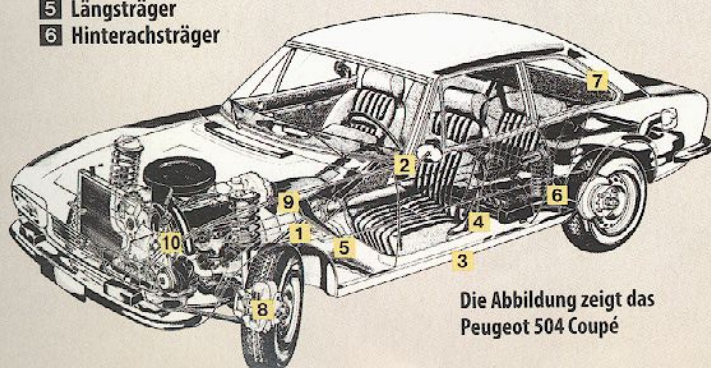
Bieven Automobile, Ludwig Bieven, Am Saarufer 13, 54439 Saarburg, Telefon 0 65 81/99 55 53, www.bieven-automobile.de
Peugeot Veteranen Werkstatt, Richi Berchthold, CH-8064 Zürich, ab Oktober CH-8104 Weiningen, Telefon 00 41/44 31 69 61
Peugeot 504 Coupé Cabrio Club e.V., Christian Hölper, Hellweg 69, 45721 Haltern am See, Telefon 0 23 64/66 81, www.peugeot504ccc.de

ERSATZTEILE

In Sachen Technik brauchen sich Peugeot 504 Besitzer kaum Sorgen zu machen. Bis auf wenige Ausnahmen sind Motor-, Getriebe- und Achsteile schnell verfügbar. Viele Karosserieteile sind (trotz Nachfertigungen von Peugeot und Pininfarina) dagegen nicht mehr erhältlich. Ebenso viel Chrom- und Zierersatz.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------|-----------------------------|
| 1 Vorderer Kotflügel | 7 Verdeckkasten |
| 2 A-Säulen | 8 Bremssättel |
| 3 Schweller | 9 Getriebe-Hauptwellenlager |
| 4 Türen | 10 Schwungrad (Öldichtung) |
| 5 Längsträger | |
| 6 Hinterachsträger | |



Die Abbildung zeigt das Peugeot 504 Coupé

KAUFBERATUNG TRIUMPH STAG

Der Stag ist ein attraktiver und sanfter Tourer, der jedoch unter dem schlechten Ruf seiner heiklen V8-Technik leidet. Wer sich des Autos und seiner Problemzonen annimmt, wird mit einem Roadster im Vollformat belohnt.

★★★★★ Alltagstauglichkeit	★★★★★ Unterhaltskosten
★★★★★ Ersatzteillage	★★★★★ Verfügbarkeit
★★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Besonders die Fahrzeuge der ersten Serie erweisen sich als relativ rostresistent, während die späteren Modelle rascher gammeln. Fast immer sind die **Radläufe** betroffen. Undichtigkeiten im **Scheibenrahmen** lassen Wasser bis zu den A-Säulen eindringen. Ebenfalls überaus anfällig ist der Bereich zwischen **B-Säule** und hinterem **Radhaus**. Im Bodenbereich empfiehlt sich ein Blick auf die **Quertraversen** im vorderen Fußraum. Beim **Verdeck** sollte auf die Material- und Passqualität geachtet werden, da im hinteren Bereich oft Wasser eindringt. Der angeschraubte **Überrollbügel** sollte unter keinen Umständen aus dem Stag entfernt werden – der Wagen würde in sich zusammenfallen.

TECHNIK-CHECK

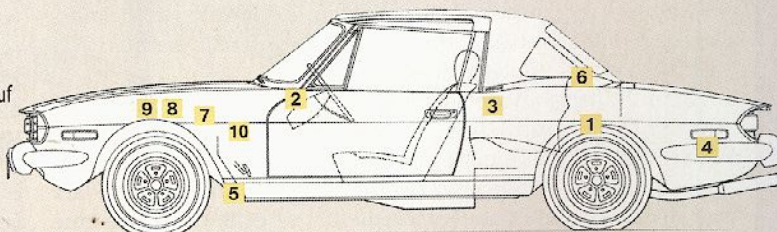
Gepflegte Motoren sind gut für 100 000 Kilometer. Es empfiehlt sich jedoch, alle 5000 Kilometer das **Motoröl** zu wechseln und nach 40 000 Kilometern die **Steuerrkette** zu erneuern. Generell leidet der ausschließlich im Stag verwendete V8 unter **thermischen Problemen**. Die Hitze setzt besonders dem **siebten Zylinder** zu – auch wenn die Wassertemperatur noch im Normalbereich liegt. Abhilfe kann beispielsweise der Einbau eines Elektrolüfters leisten. Der Motor reagiert zudem äußerst empfindlich auf **Wasserverlust** (undichte Schläuche). Wird das Aggregat bei einer Probefahrt nicht schnell genug warm, könnte der **Thermostat** fehlen – eine Methode, um Hitze Probleme zu vertuschen.

PREISE

Bei Einführung 1970 Triumph Stag	22 950 Mark
Bei Produktionsende 1977 Triumph Stag	17 982 Mark
Classic-Data-Preis 2010 (Zustand 2/4)	16 000/5000 Euro

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------|-----------------|
| 1 Radläufe | 6 Dichtigkeit |
| 2 A-Säulen | 7 Überhitzung |
| 3 Bereich hintere B-Säule | 8 Thermostat |
| 4 Kofferraumboden | 9 Zylinderköpfe |
| 5 Quertraversen | 10 Getriebe |



SPEZIALISTEN & CLUBS

Gunst, Britische Automobile Am Taubenfeld 29, 69123 Heidelberg, Telefon 0 62 21/8 43 93, www.gunst.de
Oldtimer Veteranen Shop, Maximilianstraße 8, 65510 Idstein, Telefon 0 61 26/9 97 30, www.oldtimer-shop.de
Triumph Stag Club Deutschland, Christian Schlüter, Heimstättenweg 22, 32052 Herford, Telefon 0 52 21/76 96 91, www.triumph-stag.de

ERSATZTEILE

Obwohl der Triumph Stag kaum Karosserie- oder Technikteile mit anderen Fahrzeugen gemein hat, ist die Ersatzteilverorgung durch einige Spezialisten größtenteils gesichert. Diverser Blechersatz ist sogar weiterhin als Neuteil verfügbar, der jedoch seinen Preis hat. Nachgefertigte Karosseriebleche müssen oftmals mühselig angepasst werden, da sie nicht selten ungenau gepresst wurden.

KAUFBERATUNG VW KÄFER 1303 CABRIO

Der Bestand an offenen 1303 ist glücklicherweise nicht bedroht – und er wird weiterhin gehegt und gepflegt werden. Doch trotz bestem Artenschutz finden sich unter der rundlichen Haut diverse Rostnester.

★★★★ Alltagsstauglichkeit	★★★★ Unterhaltskosten
★★★★ Ersatzteillage	★★★★ Verfügbarkeit
★★★★ Reparaturfreundlichkeit	★★★★ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Besonders vom Rostfraß betroffen sind der **Rahmenkopf** im Bug des Wagens sowie die **Wagenheberaufnahmen** und der **Fahrzeugboden** (speziell rund um den Bereich der Batterie). Die Verbindung zwischen **Außenschweller** und **Trittbrettern**, die **Kotflügel** und die hinteren **Seitenteile** leiden ebenfalls unter starker Rostanfälligkeit. Korrosion zeigt sich zudem an den Kanten von **Türen** und **Hauben**. Der Zustand des aufwendig gefütterten **Verdecks** sollte ebenfalls genau untersucht werden – Ersatz ist teuer. Bei Rissen in der **Außenhaut** kann eingedrungenes Wasser die Schäden an Holzspiegeln und dem Dachfutter verursacht haben.

TECHNIK-CHECK

Der Boxer gilt bei normaler Behandlung als langlebig und unproblematisch – sofern er nicht andauernd mit Vollgas bewegt wird. Dann leidet besonders der **dritte Zylinder** unter mangelnder Kühlung. Ausgeschlagene **Drosselklappen**, poröse **Ansauggummis** und verschlissene **Zündanlagen** können Ursache für einen zu hohen Benzinverbrauch sein – mehr als 12 Liter auf 100 Kilometer sollte sich ein gut eingestellter 1303 nicht genehmigen. Getriebe, Antrieb und Elektrik machen selten Kummer, ebenso das Fahrwerk. Die überschaubare Technik hat viele Besitzer zu diversen Tuningmaßnahmen verleitet. Besser Finger weg von so einem Auto. Und sich an einen renommierten VW-Tuner wenden.

PREISE

Bei Einführung 1972 VW Käfer 1303 Cabrio	9690 Mark
Bei Produktionsende 1980 VW Käfer 1303 Cabrio	12800 Mark
Classic-Data-Preis 2010 (Zustand 2/4)	16000/4000 Euro

SPEZIALISTEN & CLUBS

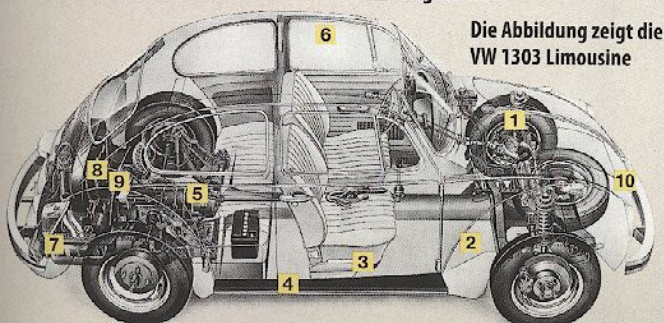
VW-Audi Classic Parts Center, Theodor-Heuss-Straße 28b, 38436 Wolfsburg, Telefon 0 53 61/30 85 77 11, www.vw-classicparts.de
VW-Teile Schmidt-Lorenz, Havighorster Weg 14, 21031 Hamburg, Telefon 0 40/7 38 50 00, www.vw-teile.com
Cabrio-IG (CIG) VW, Jan Hans-Dieter Seewald, Otto-Weddigen-Straße 11, 46145 Oberhausen, Telefon 01 70/4 10 08 99, www.cig-vw.de

ERSATZTEILE

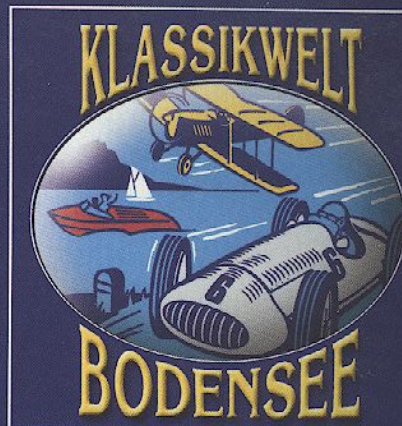
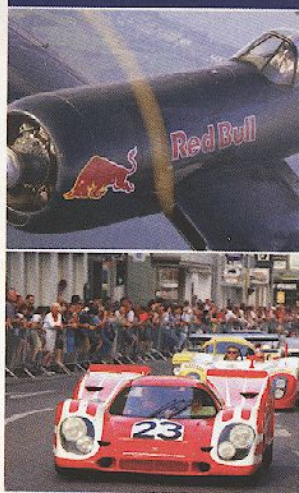
Käfer-Besitzer kennen keine Ersatzteilprobleme: Eine große Zahl von Spezialisten hat sich der Teileversorgung für luftgekühlte VW verschrieben – die Vielzahl der Angebote ist jedoch oftmals schon verwirrend. Volkswagen unterhält eine eigene Abteilung, die sich ebenfalls sehr professionell um die Ersatzteilversorgung kümmert (siehe Spezialisten).

SCHWACHPUNKTE

1 Rahmenkopf	6 Verdeck
2 Kotflügel	7 Heizbirnen
3 Türen	8 Vergaser
4 Schweller/Bodenbleche	9 Zündanlage
5 Seitenteil hinten	10 Originalität

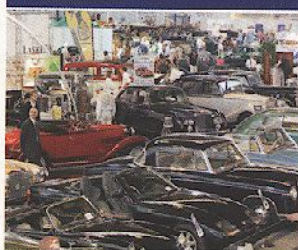


Die Abbildung zeigt die VW 1303 Limousine



Das Messe-Event für
Oldtimer und Youngtimer zu Lande,
zu Wasser und in der Luft

3. bis 6. Juni 2010
Messe Friedrichshafen



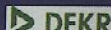
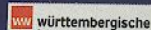
Aus purer Freude am
Oldtimer!

- Historische Mobilität als einzigartiges Erlebnis auf 80.000 qm Fläche
- Autos, Motorräder, Nutzfahrzeuge, Traktoren, Flugzeuge, Schiffe
- Traumhafte Oldtimer zu Lande zu Wasser und in der Luft
- Württembergische Park-Arena für Besucher mit Oldtimern in der Messe
- Oldtimer-Teilemarkt

Faszinierende Events

- Messe-Rundkurs für historische Rennfahrzeuge
- Flugzeug-Hangar und Air-Show (u.a. Flying Bulls)
- Klassiker-Parade von Motor Klassik (Sa.)
- Rundflüge (u.a. mit der JU 52)
- Dampfboote im Hafen
- und vieles mehr

Email: klassikwelt@messe-fn.de
Tel. +49 75 41 708-365



www.klassikwelt-bodensee.de