

Motor

DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

**auto
motor
und sport**

Klassik



7/2004 Deutschland 3,80 €



**REISE HORCH-TREFFEN
BESSER MACHEN CORVETTE
VORSCHAU OLDTIMER-GP**

ASTON MARTIN DB4 GT GEGEN FERRARI 250 GT SWB

TRAUM-FORMEL GT

**Motor
Klassik**



Fahrbericht Shelby G.T. 500



GT-Vergleich BMW, Alfa Romeo, Porsche, Mercedes



Sport GP Historique de Monaco



STAR-PARADE

Wirken die Traumautos der Jugend 30 Jahre später noch so elektrisierend wie einst? Vier Quartett-Trümpfe und Vergleichstest-Asse von gestern – neu gemischt und neu erfahren.



Nicht zeitlos schön, aber spannend. Die extravagante Bertone-Linie des Alfa reizt mit skurrilen Details



Unterdruck betätigt lautlos die Scheinwerfer-Jalousien. Der Montreal-Besitzer hat den brillanten V8-Motor zum Testarossa stilisiert: Chrom und rote Zylinderköpfe sind Geschmackssache. Der Doppelrohr-Auspuff klingt wunderbar sonor



VOR DREISSIG JAHREN waren viele von uns noch Schüler. Und unsere Väter fuhren Opel Rekord, Audi 100, Ford Taunus oder, wenn es hoch kam, Mercedes-Benz 240 D. BMW war die Nischenmarke der Freiberufler, die schwankten zwischen einem 2500 und einem Ro 80. Nicht, dass wir nicht stolz auf die Biedermännerr gewesen wären, aber unsere Autobeacher setzten sie nicht in Brand – die Opel und Ford von nebenan.

Dafür waren sie zu alltäglich, obwohl wir es nicht abwarten konnten, mit 18 hinter dem Lenkrad einer solchen Schlüssel zu sitzen. Kein Mensch hätte geglaubt, dass wir sie uns 30 Jahre später selbst in die Garage stellen, mit H-Kennzeichen und in Topzustand.

Jeder hätte dem anderen den Vogel gezeigt. Wir lechzten nach aufregenden Formen, hochkarätiger Technik und klangvollem Motorsound. Kurz, unser Auto-Idol war schon damals der GT, obwohl wir gar nicht wussten, was das ist.

GT kam aus der Mode, so hießen Mitte der Siebziger nur noch ein paar Ferrari, der Bertone-Alfa und das Alfetta-Coupé. Der rassige Opel GT war schon '73 ausgelaufen, aber für einen wirklichen Gran Turismo fehlte es bei ihm an Platz und Leistung. Ford nannte seinen sportlich getrimmten Capri einen GT – ein verführerischer Etikettenschwindel mit 75 PS.

Bei Mercedes hieß GT schon immer SL, bei BMW CS und bei Citroën SM. „Tacho Zweihundertzwanzig!“, lautete damals die

knappe Formel der Faszination. Mühsam durch das reflektierende Wagenfenster eines parkenden Gran Turismo erspäht und spontan bejubelt wie das selbst geschossene Tor nachmittags in der Fußball-AG. Typ und Autonummer schrieb man sich in ein kleines Notizbuch. Später hatte es 30 voll geschriebene Seiten, die meisten Zeilen hielten Mercedes 350 SL und SLC fest.

Der Stoff, aus dem die Träume waren, bestand aus Papier. Auto-Quartetts, Auto-Prospekte, Auto-Poster und Auto-Zeitschriften. Die Väter im VW K 70, Renault 16 oder Fiat 132 lasen mot, das Auto-Journal, ihre Söhne auto motor und sport.

Denn die testeten wenigstens Traumwagen, einmal sogar ein ganzes Rudel. Diese Ausgabe ist heute besonders abgegriffen, präsentiert sie doch gleich vier Jugendlieben auf einmal und in Farbe: Alfa Romeo Montreal, BMW 3.0 CSI, Mercedes-Benz 280 SLC, Porsche 911 S.

Nummer 13/1975 kann man ebenso wenig vergessen wie die Blonde mit dem langen Pferdeschwanz aus der Obertertia. Sie hieß Claudia und interessierte sich nicht für Prospektsammler. Der Traum von Heft 13/1975 sollte wahr werden, fast dreißig Jahre später in diesem Motor Klassik.

Der Alfa-Montreal-Prospekt war die Krönung der Sammlung. Selten, weil schwer zu bekommen, grafisch hervorragend gemacht und mit viel Orange als Schmuckfarbe im Stil der Zeit, huldigte er auf 16 Seiten dem Alfa Romeo-Flaggschiff. Von dem futuristischen Achtzylinder-GT gibt es sogar eine

Betti-Schnittzeichnung, und die Texter bemühten sich, seine direkte Verwandtschaft vom Tipo 33 Stradale abzuleiten. Für das Luxuscoupé, das bereits 1967 als Bertone-Prototyp mit Giulia-Mittelmotor – daher die großen Lüftungsschlitze in der B-Säule – auf der Weltausstellung in Montreal präsentiert wurde, erhöhten die Alfa-Ingenieure den Hubraum des Rennmotors von zwei auf 2,5 Liter. Die Leistung sank dabei trotz Benzineinspritzung der Alltagstauglichkeit zuliebe von 230 auf 200 PS.

Trotzdem blieb die klassische Rennmotoren-Rezeptur erhalten. Köpfe und Block, ganz aus Aluminium gefertigt, nasse Zylinderlaufbuchsen, ultrakurzhubige Auslegung, optimierte halbkugelförmige Brennräume mit Ventilen in V-Form, vier oberliegende Nockenwellen, von zwei Duplexketten angetrieben, und, als Sahnehäubchen obendrauf, eine Trockensumpfschmierung wie beim Porsche 911, mit elf Litern Öl im separaten Tank. Der Montreal faucht schon im Prospekt, er brabbelt, röhrt und brüllt wie ein böses Tier. „Es gibt noch Männerträume für 35 000 Mark“, titelte 1971 die Alfa-Werbung. Wir träumten schon als Kinder.

Wir stellen die Uhr 29 Jahre vor und auto motor und sport Heft 13/1975 nach. Vier GT, die nicht so heißen, treffen im Schnittpunkt bayerischer Einsamkeit aufeinander.

Die nächste Autobahnauffahrt ist garantiert 60 Kilometer entfernt, unzählige Landstraßen dritter Ordnung schlängeln sich

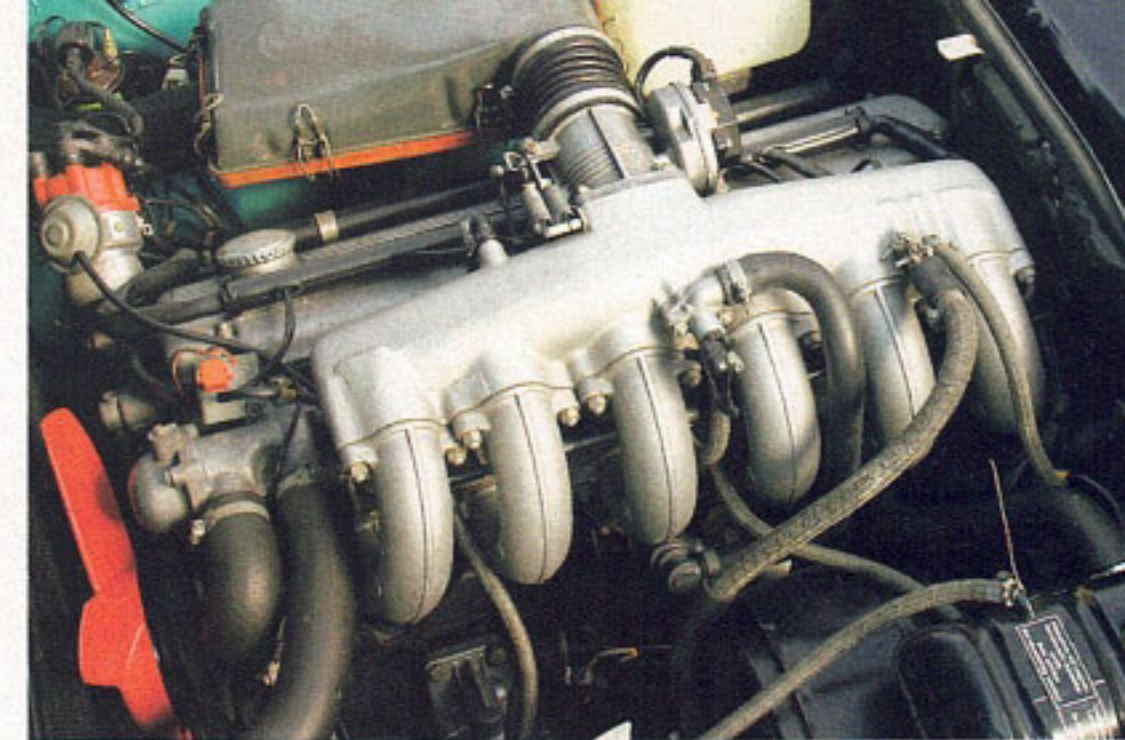
durch sanftes Hügelland, eine ideale Fotokulisse. Josef Kutt im Montreal ist der Erste, man hört ihn schon von weitem. Die wunderbare Achtzylinder-Melodie des Montreal legt sich wie ein süßer Schleier über die Hänge blühender Rapsfelder.

Der Wagen fährt über die Kuppe auf uns zu. Schön ist er nicht, bei den Proportionen hapert es. Er ist zu breit und zu kurz, nur 2,35 Meter Radstand verhindern, dass Länge läuft. Doch der Montreal ist aufregend und exotisch. Die abgerundete Frontpartie mit den integrierten Stoßstangenhälften, vom Scudetto stilvoll geteilt, formt ein Gesicht in der Menge.

Die fächerförmigen Jalousien geben ihm etwas Insektenhaftes. Eine C-Säule hat er nicht, dafür ist der B-Pfosten überbreit und mit markanten kienartigen Lüftungsschlitzen dekoriert. Das Heck mit flacher Scheibe scharf abgeschnitten, und von Chromzier umrahmt. Funktionalität spielte beim Montreal wohl keine Rolle, nur windschlüpfig scheint die Karosserie zu sein, 225 Spitze bei 200 PS, das war damals durchaus effizient. Nur der Porsche 911 S kann es noch viel besser.

Der BMW-Prospekt „2,5 CS, 3.0 CS, 3.0 CSI“ verzichtete zwar auf avantgardistische Grafik, brillierte aber durch edle Aufmachung: mattsilberner Umschlag, die Original-Heckschriftzüge glänzend eingepreßt. Appetitliche Fotos von fahrenden BMW-Coupés im Abendlicht. Auf 30 Seiten, Spielfilmlänge inklusive Cinemascope-Ausklap-

SCHÖNHEIT UND HARMONIE CHARAKTERISIEREN DAS GROSSE BMW-COUPE. EIN AUTO WIE NACH DEM GOLDENEN SCHNITT

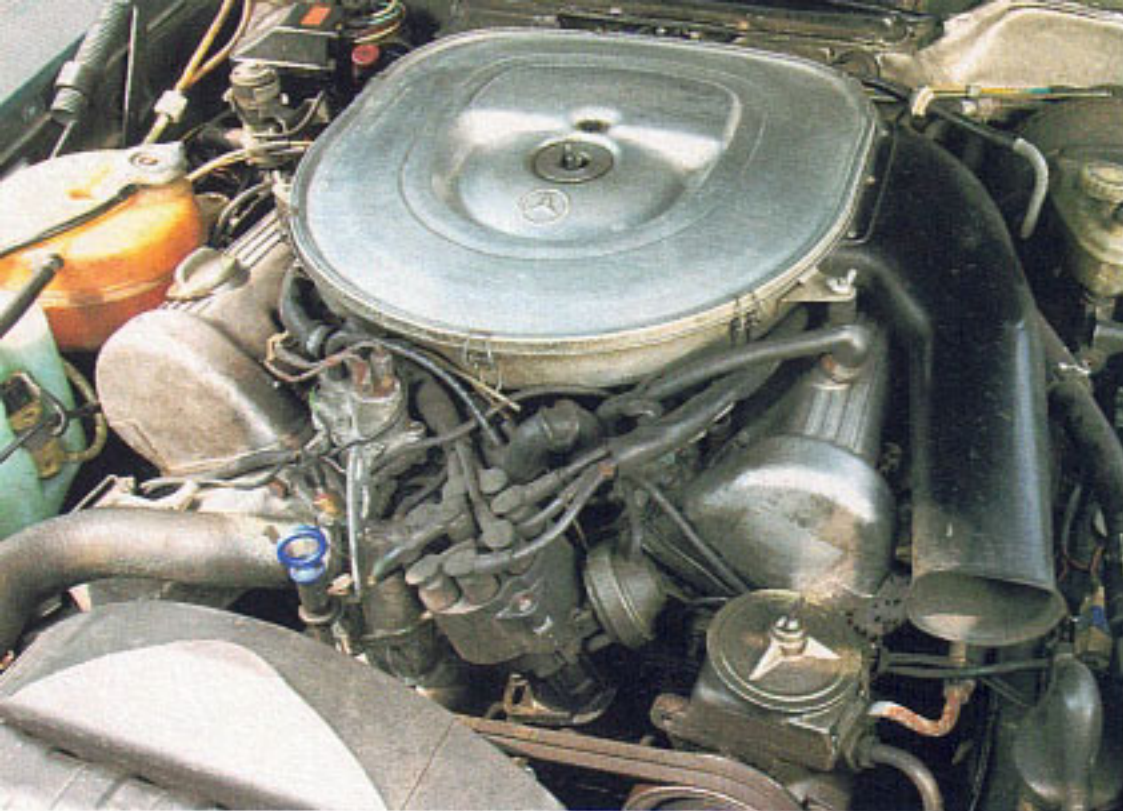


Den diskreten Charme der Sechziger versprüht das Holzinterieur samt großem, dünnem Lederlenkrad. Detailverliebt geben sich auch die Frontpartie mit den markanten Doppelscheinwerfern und die Leichtmetallräder mit winzigen Radkappen



Kenner sagen, es sei der schönste Nachkriegs-BMW, noch vor dem 507. Proportionen und Details stimmen





Der Fünfliter-Leichtmetall-V8 ist eine überlegene Kraftquelle. Der Achtzylinder-Sound bleibt dezent, aber unüberhörbar. Das feine Wurzelholz-Interieur vermittelt einen Hauch Sportlichkeit



per, ließ sich herrlich träumen. Damals auf dem Flokatiteppich im Jugendzimmer mit Musterring-Möbeln, Dekor „Mooreiche“.

Jetzt hat uns die Realität eingeholt. Sabine Breuer von der Mobilen Tradition kommt im türkisfarbenen 3.0 CSI angeschwebt – sanft wie auf Katzenpfoten. Der weltbeste Sechszylinder, „das lautlose Ende der Vibration“, wie es in der BMW-Werbung von 1970 vollmundig hieß, grummelt leise vor sich hin. Anders als bei der raffinierten Nouvelle Cuisine, die der Montreal-Motor Technik-Gourmets offeriert, haben die BMW-Konstrukteure – an der Spitze Motoren-Guru Alexander von Falkenhausen – Hausmannskost raffiniert gewürzt und vorzüglich abgeschmeckt.

Man nehme den wenig spektakulären, aber immerhin lehrbuchhaften Vierzylindermotor M 10 aus der Neuen Klasse und verlängere ihn um zwei Zylinder.

Die gleichen 200 PS wie der Montreal erreicht der BMW-Motor über den Hubraum bei unspektakulären 5500 Touren. Für nur eine obenliegende Nockenwelle muss sich der BMW beinahe schämen, aber die optimierte Brennraumform und ein fein gewuchteter Kurbeltrieb mit sieben Lagern und zwölf Gegengewichten setzten damals Maßstäbe in Laufkultur und Leistungsentfaltung.

Zur schlichten Schönheit der Technik gesellt sich beim großen BMW-Coupé die Anmut der Form. Länge, Breite, Radstand, alles scheint ideal proportioniert, dazu der filigrane Dachaufbau mit den dünnen Pfosten

und den rahmenlosen, voll versenkbaren Seitenscheiben ohne B-Säule. BMW-Stylist Wilhelm Hofmeister gelang ein Meisterstück. Obwohl sein Lastenheft eine Kompromisslösung vorsah, musste er doch beim 2800 CS den Karosseriekörper des ungeliebten 2000 CS mit den strengen Gesichtszügen der großen Sechszylinder-Limousine vermählen.

Autor und Fotograf reisen kommod im Mercedes-Benz 500 SLC an, der Prospekt liegt auf dem Rücksitz. Er ist goldmetallisch und vom 350 SLC. Gestern abend rief die Broschüre noch Erinnerungen wach: Das Luxus-Coupé neckisch im Kornfeld fotografiert, die erotische Großaufnahme des Fuchs-Rades mit Michelin XWX. Eine blonde Beifahrerin, die aussah wie Romy Schneider in ihren schönsten Jahren. Fast hätte man es doch vergessen.

Der 500 SLC gehört Oliver Kaiser, einem jungen Mercedes-Enthusiasten, der uns sein zweitliebstes Stück zur Verfügung stellte. Wie einst der 280 SLC für den automotor- und sport-Vergleichstest eine Nummer zu klein war, so ist der bärenstarke Fünfliter diesmal eine Nummer zu groß. Er liegt 40 PS über dem Normalmaß.

Der Alu-Achtzylinder murmelt beim Beschleunigen ein leises Stakkato vor sich hin, am schönsten klingt er unter Last bei 2500 Touren. Die Stelle wiederholt der Fahrer gern, spielt sie per Gaspedal oder Automatik-Wählhebel immer wieder an, wie damals den Lieblingshit auf der LP per Tonarmlift.

SOUVERÄN, GEDIEGEN UND KRAFTVOLL ZEIGT SICH DER MERCEDES SLC. SEIN PROBLEM: ER IST ZU NAH AN DER LIMOUSINE

Das schlanke Profil mit dem raffinierten Ensemble von Heckscheibe und Jalousie krönt die Figur des SLC



Schlankes Heck ohne Spoiler, schmale Reifen. Dieser schlichte 911 S ist gar nicht so weit vom Ur-Elfer weg

Der Motor hüllt den Fahrer in tiefe Geborgenheit, nichts außer dem Fallen der Tanknadel kann ihn unterwegs erschüttern. Solche Gelassenheit hat einen Namen: Sie heißt 400 Newtonmeter. Konstruktiv gibt sich der Achtzylinder ähnlich unspektakulär wie im Geräusch. Der M 100, der Motor aus dem Mercedes 600, stand auch für den M 117 im 500 SLC Pate.

Eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderbank und ein Alu-Block mit Nikasilbeschichteten Zylinderlaufbahnen profilieren den Mercedes-V8 gegenüber simplen Ami-Konstruktionen, aber die Gusseisernen klingen besser.

Formal war der SLC stets umstritten, so mancher Autokenner hat die Raffinesse seiner Linien erst spät entdeckt. Der Autor war ihnen schon im Prospekt verfallen, den verspielten Details wie der kuppelförmigen Heckscheibe, den schlanken C-Säulen und den Jalousien.

Die Mercedes-Stilistik-Abteilung mit ihren Design-Koryphäen Karl Wilfert, Friedrich Geiger, Bruno Sacco und Paul Bracq kleidete den SLC betont modisch im klobigen Stil der siebziger Jahre ein. Trotzdem schaffte sein kurzer Hardtop-Bruder 18 lange Jahre Modellaufzeit. Sein Cabriolet-Bonus macht ihn heute um ein Drittel teurer als ein SLC. 1980 war er 5000 Mark billiger.

Christoph Mack kommt im Porsche angefliegen. Die Kreissäge im Heck animiert zu zügiger Gangart, das heftige Kurvengeschlängeln der schmalen Kreisstraßen mit ihren Ups and Downs ist dem Porsche 911 S

aus der G-Serie auf das schöne Fastback geschneidert. Behutsam gezähmt und im Detail verfeinert, hat diese 911-Spätphase des Jahres 1975 seine Heimtücke abgelegt. Natürlich ist gerade der Porsche 911 für Generationen von Autobesessenen der Traum-GT schlechthin.

Nur war der Stoff zum Träumen so kostlich, knapp und teuer wie ein Chateau Laffitte Rothschild von 1959. Denn das dünne Händlernetz machte Prospekte rar. Der prächtige Großformatkatalog des ersten G-Modells von 1974 spielt grafisch mit dem Einband. Aufgeklappt zeigt er die komplette Heckansicht eines 911 Carrera.

Dahinter verbirgt sich ein Kunstwerk von Motor, das den Charakter des 911 so intensiv wie sonst nur den Montreal prägt. Auch hier stand der Rennmotorenbau Pate. Schade, dass man von dem luftgekühlten Sechszylinderboxer mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen, der achtfach gelagerten Kurbelwelle und der Trockensumpfschmierung nicht mehr sieht.

Dafür hört und spürt man ihn umso deutlicher. Sein Sound benebelt die Sinne wie der Geruch der kleinen Ölwolke, die manchmal beim Schalten oder Gaswegnehmen den Auspuff verlässt.

Der Porsche ist wie der Alfa Montreal ein kleines, fahraktives Auto, das zum Wildern auf Sträßchen animiert, die sich scheinbar ziellos durch die Landschaft schlängeln. Dabei wirkt der Achtzylinder-Motor des Alfa in seinen Lebensäußerungen



Geschmiedete Fuchs-Räder im Kleeblatt-Design. Der flache Boxermotor verbirgt sich unter dem Lüfterrad. Das Lenkrad wirkt bieder und grobschlächtig, die Instrumente bleiben unerreich





DATEN & FAKTEN

Alfa Romeo Montreal

Motor: Achtzylinder-Motor in 90° V-Form, Köpfe und Block aus Aluminium, zwei kettengetriebene obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, Hubraum 2593 cm³, Bohrung x Hub 80,0 x 64,5 mm, Leistung 200 PS bei 6500/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 4750/min, Trockensumpfschmierung (11 Liter Öl), Saugrohreinspritzung über mechanische Spica-Einspritzpumpe
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, ZF-Fünfganggetriebe (Schoncharakter), Differenzialsperre
Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Doppel-Dreiecksquerlenker und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern und einem Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Kugelumlauf Lenkung, Vierrad-Scheibenbremsen, Räder 6,5 J x 14, Reifen 195/70 VR 14
Maße/Gewichte: Länge 4220 mm, Breite 1672 mm, Höhe 1205 mm, Radstand 2350 mm, Gewicht 1310 kg, Tankinhalt 63 Liter
Fahrleistungen/Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 7,6 s, Höchstgeschwindigkeit 220 km/h, Verbrauch 16 bis 20 Liter/100 km
Bauzeit/Stückzahl: 1970 bis 1977 insgesamt 3925 Exemplare
Neupreis: 35 000 Mark (1972)

BMW 3.0 CSI

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, um 30° seitlich geneigt, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Duplexkette, 7-fach gelagerte Kurbelwelle mit 12 Gegengewichten, Hubraum 2985 cm³, Bohrung x Hub 89 x 80 mm, Leistung 200 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 268 Nm bei 4300/min, elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung Bosch D-Jetronic, Transistorzündung
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Vierganggetriebe, auf Wunsch Sperrdifferenzial lieferbar
Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn McPherson-Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Schräglenker, Federbeine, Schraubenfedern, Stabilisator, ZF-Gemmer-Schneckenlenkung, servounterstützt, Vierrad-Scheibenbremsen, Räder 6J x 14, Reifen 195/70 VR 14
Maße/Gewichte: Länge 4660 mm, Breite 1670 mm, Höhe 1370 mm, Radstand 2625 mm, Gewicht 1400 kg, Tankinhalt 70 Liter
Fahrleistungen/Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 7,9 s, Höchstgeschwindigkeit 215 km/h, Verbrauch 12 bis 17 Liter/100 km
Bauzeit/Stückzahl: 1971 bis 1975, 3.0 CSI 8132 Exemplare
Neupreis: 38 080 Mark (1975)

Mercedes-Benz 500 SLC

Motor: Achtzylinder-Motor in 90° V-Form, Köpfe und Block aus Aluminium, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, parallel angeordnete Ventile, Antrieb über Duplexkette, Hubraum 4973 cm³, Bohrung x Hub 96,5 x 85,0 mm, Leistung 240 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 405 Nm bei 3200/min, Bosch K-Jetronic-Saugrohreinspritzung, Transistorzündung, Ölinhalt 7,5 Liter
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergang-Automatikgetriebe
Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Stahl/Alu-Karosserie, vorn Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator, Kugelumlauf-Servolenkung, Vierrad-Scheibenbremsen, Räder 6,5J x 14, Reifen 205/70 VR 14
Maße/Gewichte: Länge 4750 mm, Breite 1790 mm, Höhe 1330 mm, Radstand 2820 mm, Gewicht 1590 kg, Tankinhalt 90 Liter
Fahrleistungen/Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 8,3 s, Höchstgeschwindigkeit 225 km/h, Verbrauch 14 bis 21 Liter/100 km
Bauzeit/Stückzahl: 1978 bis 1981, 2769 Expl. inkl. 450 SLC 5.0
Neupreis: 68 400 Mark (1980)

Porsche 911 S

Motor: Sechszylinder-Boxermotor aus Leichtmetall (Magnesium-Kurbelgehäuse) eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zwischenwelle und je eine Duplex-Kette, 8-fach gelagerte Kurbelwelle, Hubraum 2687 cm³, Bohrung x Hub 90,0 x 70,4 mm, Leistung 175 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 4000/min, Trockensumpfschmierung (13 Liter Öl), Bosch-K-Jetronic-Saugrohreinspritzung, Transistorzündung
Kraftübertragung: Hecktrieblock, Fünfganggetriebe
Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn Querlenker, Federstäbe längs, Stabilisator, hinten Längslenker, Federstäbe quer, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, Vierrad-Scheibenbremsen, Räder 6J x 15 Elektron, Reifen 185/70 VR 15 hinten, a. W. 215/60
Maße/Gewichte: Länge 4291 mm, Breite 1610 mm, Höhe 1320 mm, Radstand 2271 mm, Gewicht 1180 kg, Tankinhalt 80 Liter
Fahrleistungen/Verbrauch: 0 bis 100 km/h in 7,5 s, Höchstgeschwindigkeit 230 km/h, Verbrauch 11 bis 15 Liter/100 km
Bauzeit/Stückzahl: 1973 bis 1975, 911 S Coupés 8716 Expl.
Neupreis: 36 130 Mark (1975)



Magie der Markenzeichen. Das Alfa-Logo noch mit „Milano“. Den C-Säulenschmuck bekam der 3.0 CSI vom 2000 CS. Im Mercedes-Stern verbirgt sich der Haubenöffner. Porsche bekennt sich im Wappen zu Stuttgart

noch mitreißender. Er zeigt noch mehr Biss und brüllt noch wohlklingender als der zornige Porsche-Boxer. Der erwacht im leicht gedrosselten, weil nur 175 PS leistenden 911 S, erst ab 5000 Touren so richtig zum Leben.

Beim Alfa Romeo setzt schon 1000/min früher deutlicher Schub ein. Vor allem das exakt schaltbare Fünfganggetriebe erhöht den Fahrspaß im Montreal, beim Porsche trüben eine gewisse Elastizität und lange Wege das Schaltvergnügen, dem es an Knackigkeit mangelt. Dafür ist die Sitzposition viel besser als im Montreal, dessen dickes flaches Lenkrad ungünstig zur Hand liegt. Schließlich muss man energisch zu packen, wenn die starre Hinterachse auf Bodenwellen und Schlaglöchern versetzt.

Harmonie und Kultiviertheit sind die Stärken des BMW 3.0 CSI. Exakte Schaltung, feines Handling und ein wohnliches und dennoch funktionelles Ambiente, frei vom Spartanertum des Porsche. Den BMW unterschätzt man wegen seiner femininen Anmut gern. Das aufwendige Schräglenker-

Fahrwerk ist in Komfort, Straßenlage und Traktion der Starrachse des Alfa deutlich überlegen. Der zart besaitete Sechszylinder kann auch anders, ab 4500/min packt er plötzlich zu, schreit auf und bringt das schöne Coupé mächtig nach vorn.

Der mächtige 500 SLC wäre die erste Wahl, wenn es nur darum ginge, schnell und bequem zu reisen. Die unaufdringliche Mühelosigkeit der Kraftentfaltung begeistert. Damit meistert der Mercedes das wichtigste GT-Kriterium, nämlich nach langer Fahrt entspannt auszusteigen. Sitze und Sitzposition überzeugen. Langbeinige genießen die üppigen vorderen Fußräume, die sogar beleuchtet sind, wenn man die Tür öffnet.

Ambitionierte Fahrer können selbst auf den kurvigen Landstraßen mit dem komfortablen Boliden leben. Sie brauchen nur den Wählhebel der Viergang-Automatik auf S zu rücken, und der V8 zeigt plötzlich seine wilde, drehfreudige Seite.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Uli Jooß

Comeback der „Vier Muskeltiere“ Sportwagenvergleich in ams, Heft 13/1975

auto motor und sport lieferte vor knapp 30 Jahren die Steilvorlage für diesen Vergleich der Träume aus den Siebzigern.

Motor Klassik stellt ihn im GT-Spezial nach und fragt provokant, wie eine Endwertung nach heutigen Fahrspaß-Kriterien, verglichen mit der damaligen Vernunft-Messlatte, aussehen könnte? Auf Platz eins käme der Alfa (ams Rang 4), auf Platz 2 der Porsche (ams dito), auf Platz 3 der BMW (ams Rang 1) und auf Platz 4 der Mercedes (ams Rang 3), obwohl er dieses Mal als 500 SLC antritt.



KAUFBERATUNG ALFA ROMEO MONTREAL

Der Montreal ist besser als sein Ruf. Rostanfällig waren damals auch andere, selbst die hochkarätige Technik hält bei regelmäßiger Wartung und guter Behandlung. Die Achillesferse des Montreal sind die raren und teuren Ersatzteile.

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

KAROSSERIE-CHECK

Selbst Nobelmarken waren damals keine Rostverächter, aber den Alfa Romeo Montreal trifft es eine Spur härter. Rost macht sich fast überall unterhalb der seitlichen Zierleisten breit. Der Gilb haust in den Sicken, in den **Schweller** und in den **hinteren Radläufen**. Ebenso an den **Türböden**, den Längstraversen am Wagenboden und im Bereich der **Vorderkotflügel**. Sogar die Querlenkeraufnahmen nagt er vom Motorraum aus an. Oben herum erwischt es Windfang und Scheibenrahmen. **Blechteile und Reparaturbleche** sind rar und teuer – deshalb muss man sich als Montreal-Interessent auch auf eine mäßige Restaurierungsqualität gefasst machen. Oft ist das Interieur nicht original, sondern wurde später mit Leder bezogen.

TECHNIK-CHECK

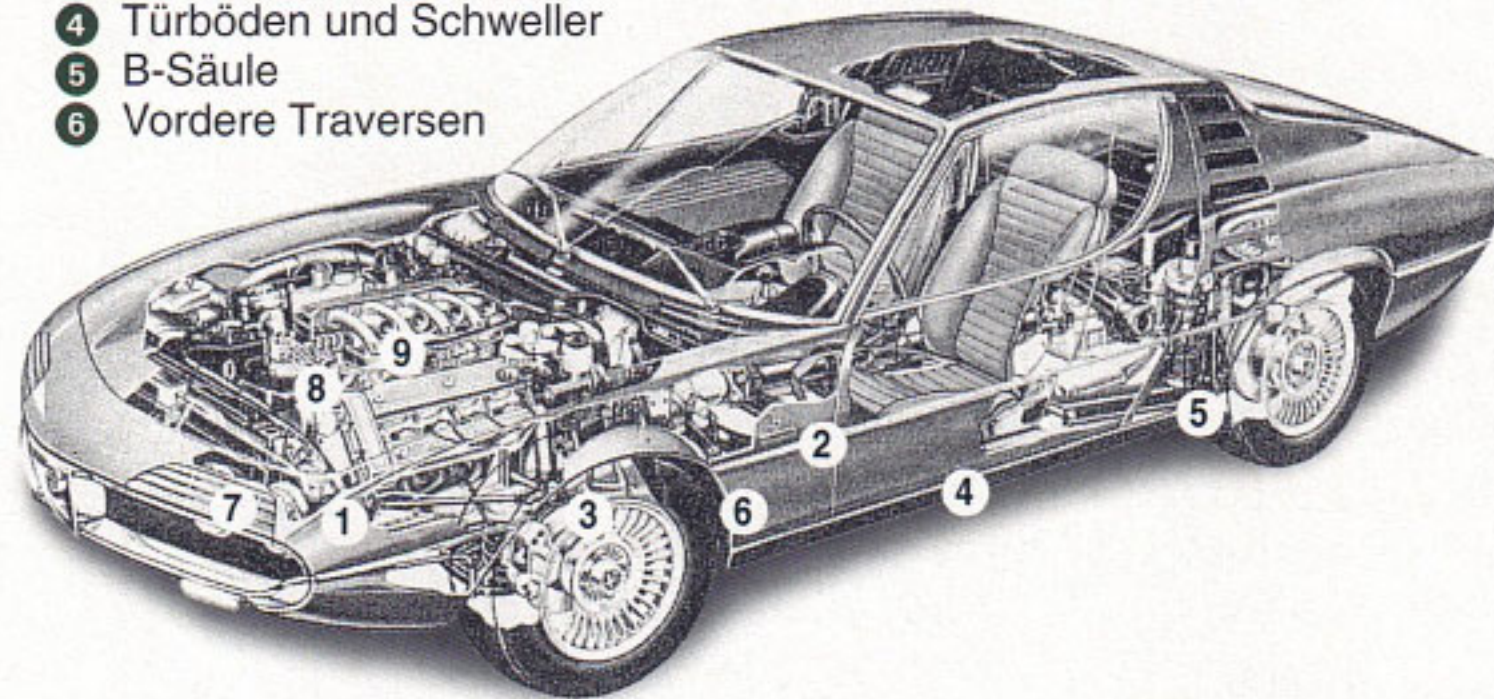
Das Fahrwerk des Montreal stammt in seinen Hauptkomponenten von der Giulia und dem Bertone-Coupé ab. Außer den üblichen Verschleißteilen wie **Silentbuchs**, **Stoßdämpfer** oder **Bremsbelägen** gibt es keinen Ärger. Gleiches gilt für die Kraftübertragung, Getriebe und Differenzial zeigen sich von der robusten Seite. Das trifft bei vorsichtiger Behandlung auch auf den hochkarätigen V8-Motor zu. Immerhin teilt ihm die **Trockensumpfschmierung 12 Liter Motorenöl** zu, das sorgfältig erwärmt werden will. Probleme bereiten die ungenügend geschmierte Wasserpumpe und die wartungsintensive mechanische Spica-Benzineinspritzung.

PREISE: ALFA ROMEO MONTREAL (105.64)

Bauzeit (Preise): 1971 (35 000) bis 1977 (38 500) Mark
Classic Data-Preis (Zustand 2/4) 23 000 / 7000 Euro

SCHWACHPUNKTE

- 1 Verschweißte Vorderkotflügel
- 2 Sicken der seitl. Zierleisten
- 3 Querlenkeraufnahmen
- 4 Türböden und Schweller
- 5 B-Säule
- 6 Vordere Traversen
- 7 Scheinwerferjalousien
- 8 Wasserpumpenlager
- 9 Spica-Einspritzpumpe



ERSATZTEILE

Die Teilesituation für den nur 3925 Mal gebauten Montreal ist ernst, aber nicht hoffnungslos. Spezialisten kümmern sich vor allem um Technik-Teile. Ansonsten dominieren Mangel und hohe Preise. So kostet ein Frontkotflügel 1000 Euro.

SPEZIALISTEN & CLUBS

Del Priore, Zum Roden 5, 31275 Aligse/Lehrte, Telefon 0 51 32/ 82 50 60, Fax 0 51 32/82 50 70, www.del-priore.com
G. Häckner GmbH, Rudolf-Diesel-Straße 31, 97424 Schweinfurt, Telefon 0 97 21/6 06 29, Fax 0 97 21/60 92 34, www.haackner.com
Club klassischer Alfa Romeo e. V., Hans-Jürgen Weil, Borsigstraße 11, 73249 Wernau, Telefon 0 71 53/3 73 19, www.club-klassischer-alfa.de

KAUFBERATUNG BMW 2800 CS - 3.0 CSI (E9)

Die formschöne Karmann-Karosserie ist dank mangelhafter Konservierung und komplexer Karosseriestruktur ein Fressen für den Rost. Restaurierungen sind aufwendig und teuer. Antrieb und Fahrwerk bereiten wenig Kummer.

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

KAROSSERIE-CHECK

Mangelnde Konservierung und vor allem die im Bereich des Vorderwagens unnötig komplizierte Karosseriestruktur mit geschweißten **Kotflügeln** und **überlappenden Blechen** machen die eleganten BMW-Coupés zum idealen Rostbiotop. **Stehbleche, Federdome und A-Säulen** sind deshalb Brutstätten der braunen Pest. Viele der 44 254 gebauten E9-Coupés wurden deshalb dahingerafft – nur wenige haben im unrestaurierten Originalzustand überlebt, vorzugsweise die weniger beliebten Automatikversionen oder gar das Sparmodell 2,5 CS. Wichtiges Kriterium ist deshalb die Qualität der Restaurierung, die mittels Fotos und Rechnungen dokumentiert sein sollte. **Vorsicht vor Blendern** und falschen 3.0 CSL.

TECHNIK-CHECK

Technisch betrachtet zeigen sich die BMW-Sechszylinder-Coupés von ihrer angenehmen Seite. Der lauruhige und vibrationsarme Sechszylindermotor schafft bei guter Behandlung Laufleistungen über 300 000 Kilometer. Mitunter bereitet der **Zylinderkopf** Probleme. **Rissbildungen** treten bei scharfer Fahrweise auf oder defekte Ventilschaftdichtungen machen sich durch starkes Auspuffbläuen beim Gaswegnehmen bemerkbar. Die Getrag-Schaltgetriebe und ZF-Automatikgetriebe gelten als robust und langlebig. Die **Traggelenke, Gummibuchsen** und **Spurstangenköpfe** der Vorderachse erweisen sich als verschleißfreudig.

PREISE: BMW 3.0 CSI, BAUREIHE E9

Bauzeit (Preise): 1971 (30 650) bis 1975 (38 080) Mark
Classic-Data-Preis (Zustand 2/4) 15 000 / 4000 Euro

ERSATZTEILE

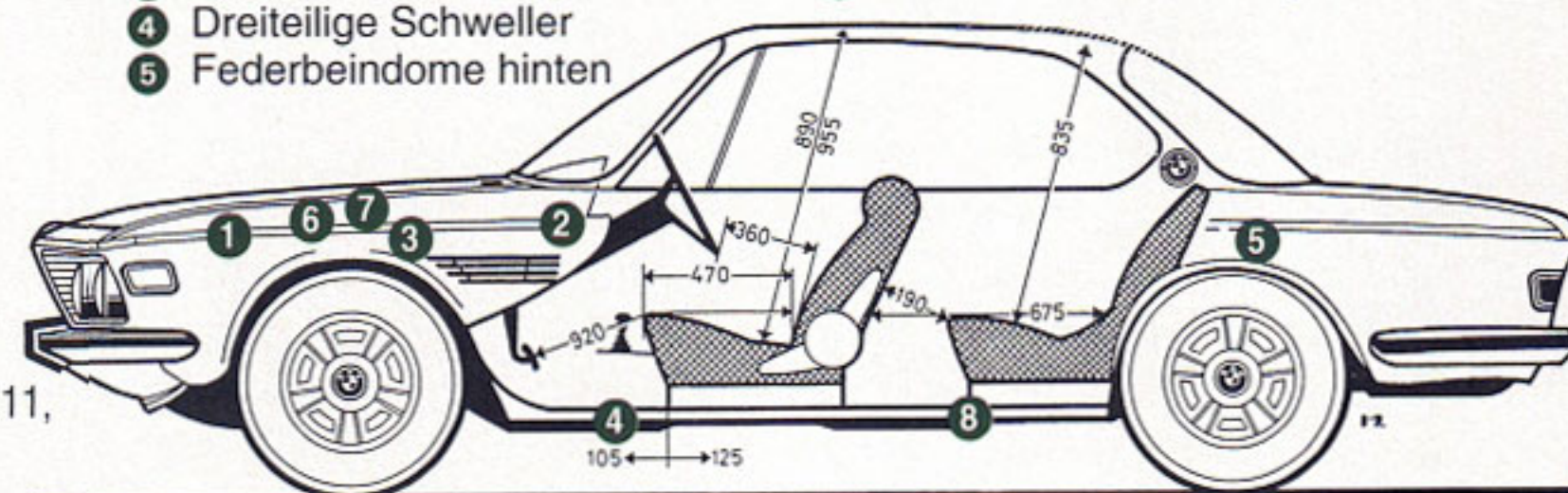
Die Ersatzteillage für die E9-Baureihe hat sich in den letzten Jahren gebessert. Spezialisten und die BMW Mobile Tradition kümmern sich vermehrt um die noblen Coupés, die inzwischen als Highlight der Firmengeschichte verstanden werden. Dennoch gibt es Engpässe im Bereich von Karosserie und Ausstattung. Unproblematisch ist die Situation bei der Technik. Motoren und Aggregate wurden vielfach bei den Nachfolgemodellen bis zum 7er der Baureihe E 32 verwendet.

SPEZIALISTEN & CLUBS

BMW Mobile Tradition, Schleißheimer Straße 416, 80935 München, Fax 0 89/3 82 27 022, www.mobile.tradition.de
Team Andexer GmbH, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 0 20 53/ 92 22 22, Fax 0 20 53/92 22 23, www.team-andexer.de
BMW Coupé-Club Deutschland e. V., Werner Hand, Bahnhofsstr. 9, 82399 Raisting, Telefon 0 88 07/9 10 30, Fax ... 9 17 01 www.bmw-coupeclub.de

SCHWACHPUNKTE

- 1 Geschweißte Vorderkotflügel
- 2 Stehbleche und A-Säule
- 3 Federbeindome
- 4 Dreiteilige Schweller
- 5 Federbeindome hinten
- 6 Zylinderkopf Rissbildung
- 7 Ventilschaftdichtungen
- 8 Kardanwellen-Mittellager



KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ SLC (107)

Der SLC ist nicht nur stilistisch ein typisches Kind der Siebziger. Mäßige Rostvorsorge und Blechqualität machen den Luxus-Coupés im Alter zu schaffen. Es gilt die Faustregel: je später gebaut, desto besser. Die Technik ist langlebig.

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

KAROSSERIE-CHECK

Das Coupé der Baureihe 107 bietet dem Rost reichlich Angriffsfläche. Selbst gepflegte Exemplare zeigen solche Ansätze an den **Radläufen** und im Bereich des **Riffelblechs** an Türen und **Vorderkotflügeln**. Manchmal kommt es auch zu **Blasenbildung** an den Kotflügeln über den Scheinwerfern. Im fortgeschrittenen Stadium ist Korrosion zwischen **Kotflügelschraubkanten** und **Stehblechen** nicht selten. Besonders gefährdet sind die breiten Schweller in Höhe der Wagenhebeaufnahme und im Bereich der A-Säule. **Undichte Kofferräume** treten häufiger auf, dabei kommt es bisweilen zu Durchrostungen im Bereich der Reserveradmulde. Auch der **Querträger** vor der Hinterachse neigt zur braunen Pest.

TECHNIK-CHECK

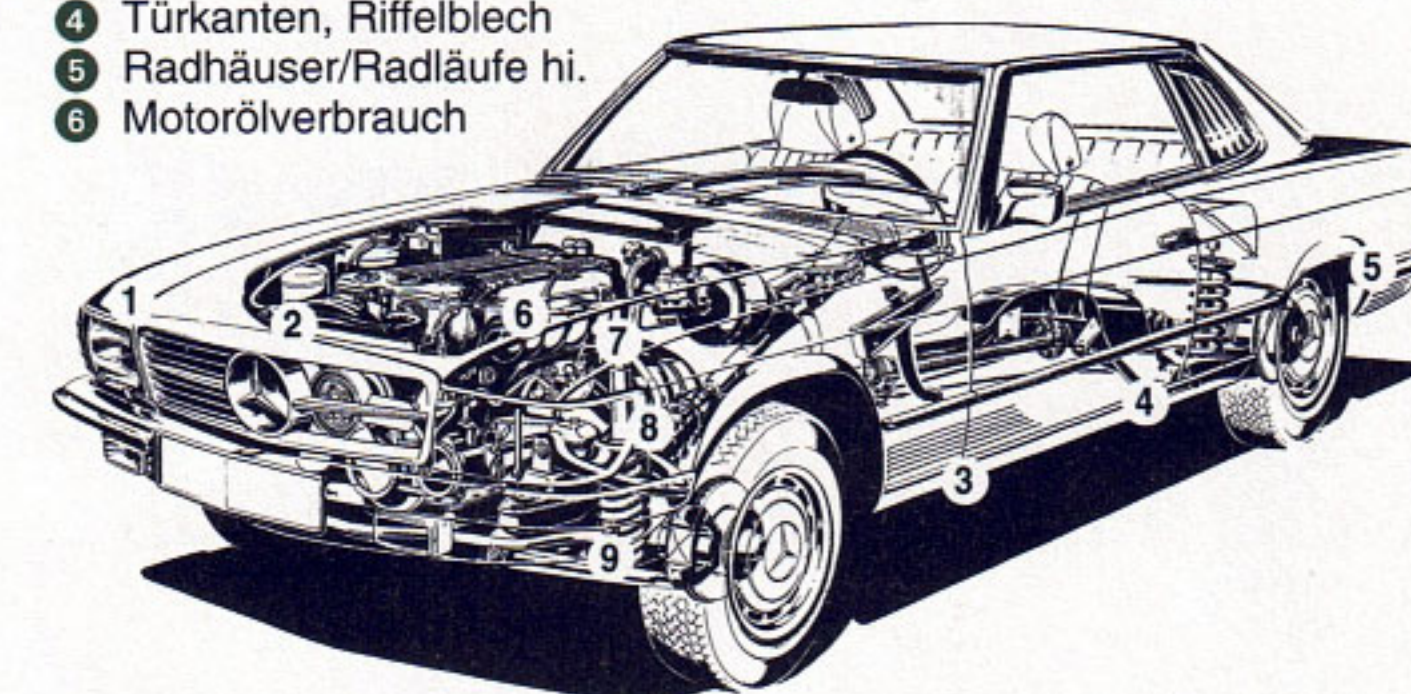
Auch die langlebigen Motoren und die robuste Mechanik brauchen regelmäßige Wartung. Selbst ein Kilometerstand von 250 000 muss bei kompletter DB-Wartung kein Risiko bedeuten. Die Sechs- und Achtzylindermotoren im SLC fallen gelegentlich durch **Ölundichtigkeiten** und **hohen Ölverbrauch** auf. Es empfiehlt sich, vor dem Kauf die **Kompression** prüfen zu lassen. Eingelaufene Nockenwellen machen sich durch Leistungsverlust bemerkbar. Die **Lenkgetriebe** fallen oft durch ein zu **großes Spiel** auf, das sich nur bedingt nachstellen lässt. Die Vorderachse unterliegt erhöhtem Verschleiß. Finger weg von billigen, schlecht gepflegten Exemplaren.

PREISE: MERCEDES-BENZ 350 SLC (C 107)

Bauzeit (Preise): 1972 (33 700) bis 1980 (50 100) Mark
Classic-Data-Preis (Zustand 2/4) 11 000 / 3000 Euro

SCHWACHPUNKTE

- 1 Kotflügel über Lampentöpfen
- 2 Schraubkanten/Stehbleche
- 3 A-Säule, Schweller
- 4 Türkanten, Riffelblech
- 5 Radhäuser/Radläufe hi.
- 6 Motorölverbrauch
- 7 Ölverlust Motor/Antrieb
- 8 Lenkgetriebe (Lenkspiel)
- 9 Vorderachse (Traggelenke)



ERSATZTEILE

Kein Problem, fast alles ist kurzfristig bei jedem Mercedes-Benz-Partner lieferbar, wenn auch zu recht hohen Preisen für Ausstattungs- und Zierteile. Technikteile sind nicht besonders teuer. Manche Sitzbezugsvarianten sind nur schwer lieferbar.

SPEZIALISTEN & CLUBS

Mercedes-Benz Classic Center, 70546 Stuttgart, Telefon 07 11/1 78 40 40, Fax ... 1 78 34 56, www.mercedes-benz.com/classic
Kienle Automobiltechnik, Max-Planck-Straße 4, 71254 Heimerdingen, Telefon 0 71 52/5 28 27, www.kienle.com
Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club e. V., Rolf Bröcher, Rösrather Straße 585, 51107 Köln, Tel. 02 21/9 86 23 33, www.107sl-club.de

KAUFBERATUNG Porsche 911, S, CARRERA

Die leger als G-Modelle bezeichneten frühen 911er mit Faltenbalg haben dem Rost bis zum Jahrgang 1976 noch nicht völlig abgeschworen. Kaschierte Unfallschäden und marode Technik kennzeichnen klassische Blender.

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

KAROSSERIE-CHECK

Bereits 1976 hat Porsche die voll verzinkte Karosserie eingeführt, das G-Modell profitierte jedoch schon bei seinem Debüt im September 1973 von einer erheblich verbesserten Rostvorsorge. **Unsachgemäße Unfallreparaturen** können trotzdem vor allem am Vorderwagen Rostherde verursachen. Der Interessent sollte unbedingt prüfen, ob die **Spaltmaße** von **Türen und Hauben** stimmen – und ob **Radhäuser** und **Stoßdämpferdome Stauchungen** aufweisen. Nicht ganz so alterungsbeständig wie die Karosserie zeigt sich das Interieur. Risse im Armaturenbrett, durchgeschauerte Sitzwangen und verschlissene Polster kommen häufig vor. Außerdem muss speziell beim Porsche 911 vor manipulierten Kilometerzählern gewarnt werden.

TECHNIK-CHECK

Auch für den 911 gilt die Faustregel: je liebevoller gewartet, desto langlebiger. Vor allem der aufwendige Motor verträgt keine ins Endlose überdehnten Wartungsintervalle. **Ölundichtigkeit** ist am Leichtmetallgehäuse normal, doch sollte der Motor stets sauber laufen und keine fremdartigen Geräusche von sich geben. Ein Rasseln beim Gaswegnehmen lässt auf **verschlissene Kettenspanner** schließen. **Abgerissene Stehbolzen** und **durchgerostete Wärmetauscher** gehören ebenfalls zu den Tücken des frühen 911. Bei den Getrieben ist manchmal die **Synchronisation** des zweiten Gangs defekt, was sich in Kratzgeräuschen auswirkt.

PREISE: PORSCHE 911 S/CARRERA G-SERIE

Bauzeit (Preise): 1973 (31 000) bis 1977 (47 700) Mark
Classic-Data-Preis (Zustand 2/4) 17 000 / 6000 Euro

ERSATZTEILE

Der Hersteller garantiert eine umfassende Ersatzteilversorgung, jedoch ist das Preisniveau sehr hoch. Spezialisten wie Sportwagen Eckert in 86633 Neuburg, Eiba GmbH in 66271 Hanweiler oder Vibor Jakelic in 70736 Fellbach sind billiger.

SPEZIALISTEN & CLUBS

PS Automobile GmbH, Bürener Straße 34a, 59590 Geseke, Telefon 0 29 42/5 99 11, Fax 0 29 42/5 99 10, www.psautomobile.de
Sportwagen Eckert, Nördliche Grünauer Straße 1, 86633 Neuburg/Donau, Telefon 0 84 31/4 07 40, Fax 0 84 31/4 21 74, www.sportwagen-eckert.de
Porsche 911/Carrera 2.7/3.0 & Turbo 3.0 IG, Bj. 74-77, Walter Jenneweine, Turnhallenstraße 30, 73114 Schlatt, Telefon 0 71 61/81 85 55

SCHWACHPUNKTE

- 1 Scheinwerfertöpfe
- 2 Rost im Tankdeckelbereich
- 3 Schlecht reparierte Unfallschäden, Spaltmaße!
- 4 Risse im Armaturenbrett
- 5 Manipulierter Tacho
- 6 Ölverlust Motor/Antrieb
- 7 Kettenspanner
- 8 Wärmetauscher und Vorschalldämpfer

