

kfz-betrieb



Oldtimer- Kaufberatung



Audi 100



190er



BMW 3er



Golf II

Exklusiver GTÜ-Sonderdruck



Kaufberatung

Audi 100: der Pionier von gestern

Er zählt zu den Begründern des „Vorsprungs durch Technik“



Fotos: Audi + GTU



Die deutsche Automobilindustrie habe den Hybridantrieb verschlafen, behaupten Medien und sogenannte Fachleute. Doch sie vergessen dabei, dass Audi bereits vor genau 20 Jahren den Audi 100 Typ 44 mit Hybridantrieb präsentierte und damit den Werbeslogan „Vorsprung durch Technik“ unterstrich. Ein Exemplar dieses Modells steht heute im Deutschen Museum in München.

Zeitlos modern: Auch heute sind abgerundete Ecken und Kanten wie im Typ 44 angesagt.

Doch die Zeit war noch nicht reif für ein Fahrzeug dieser Art: Das Benzin war günstig und die Technik platzraubend, schwer und zudem teuer.

Im Gegensatz zum Hybridmodell des Typ 44 waren alle anderen Modellvarianten, die rein durch einen Verbrennungsmotor angetrieben wurden, für die VW-Tochter Audi ein Riesenerfolg. Sie trugen dazu bei, dass mit Audi eine dritte Marke im Kreis der deutschen Premiumhersteller Einzug hielt.

Im Zeitraum von 1982 bis 1991 produzierten die Werke in Ingolstadt und Neckarsulm zusammen rund eine Million Einheiten des Typ 44. Etwa zwei Drittel davon verblieben auf dem deutschen Markt.

Unter dem Motto „Vorsprung durch Technik“ stellte Audi 1982 ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse vor, das mit einem Leergewicht von deutlich unter 1,5 Tonnen und einem Cw-Wert von 0,3 äußerst ressourcenschonend war,

- ▶ mit einer teil- und ab 1985 vollverzinkten Karosserie sehr rostresistent und somit langlebig war,
- ▶ im Jahr 1983 mit dem Fünfzylinder-Turbomotor die schnellste Serienlimousine der Welt war,
- ▶ als 2,5l-TDI den Siegeszug der TDI-Dieselmotoren wesentlich beschleunigte und
- ▶ als „Quattro“ wesentlich zur Verbreitung des permanenten Vierradantriebs im Pkw beitrug.

Neben den Käufern honorierten auch diverse Gremien diese Leistungen: Sie wählten den Typ 44 im Jahr 1983 un-

ter anderem zum „Worldcar of the year“ und zum „Auto der Vernunft“.

Geringer Bestand

Im Jahr 2006 waren vom Typ 44 beim KBA noch rund

60.000 aktive Fahrzeuge gemeldet. 2008 waren es etwa 30.000. Damit sind nur noch zirka drei Prozent aller produzierten Fahrzeuge im Inland unterwegs.

Im Gegensatz zum Vorgänger Audi 100 Typ 43 haben sich die Typ-44-Modelle nicht innerhalb kurzer Zeit in rostiges Eisenoxid verwandelt. Insbesondere den Fünfzylinder-Benzinern war das fast „ewige Leben“ beschieden. Das ist auch ein Grund für den im Inland stark dezimierten Bestand: Viele Fahrzeuge wurden als Gebrauchtwagen in diejenigen Länder exportiert, die „unkaputtbare“ Autos benötigen.

Ein weiterer Grund dürfte die inzwischen wirklich mangelhafte Ersatzteilversorgung durch Audi sein. Der Hersteller investiert zwar sehr viel in



Von Anfang an verfügbar: Die bei Audi „Avant“ genannte Kombiversion des Typ 44. Mit umgeklappter Rückbank bot sie einen „Kofferraum“ von fast 2.000 Litern.

Angebote bei Mobile.de

kfz-betrieb

Audi 100			
Erstzulassung	Durchschnittspreis	Min. Preis	Max. Preis
1988	1.616	550	4.695
1989	1.524	500	2.850
1990	1.342	500	2.650
1991	1.474	750	3.500
Audi 200			
Erstzulassung	Durchschnittspreis	Min. Preis	Max. Preis
1988	3.622	2.750	4.517
1989	2.900	2.900	2.900
1990	3.200	2.750	3.650

Angaben für Benzin-Modelle. Alle Preise in Euro

Bestand des Audi 100/200

kfz-betrieb

Modell	Motorleistung (kW)	Prozent der Produktion	Bestand 2008	Bestand 2008 in Prozent
100 4-Zyl	55	10	278	0,9
100 4-Zyl	65/66	3	6.323	21,0
100 4-Zyl. Quattro	65/66	1	110	0,3
100 5-Zyl	74-101	67	16.945	56,0
100 5-Zyl. Quattro	88-101	2	1.767	6,0
100 Turbo	121-134	1	129	0,4
100 Turbo Quattro	121-134	1	500	1,6
100 Diesel	51-88	10	1.873	6,3
200 Saugmotor	100	0,2	396	1,3
200 Turbo	121-147	3	401	1,3
200 Quattro	121-147	2	499	1,7
200 Quattro 20V	162	0,7	937	3,1

Quelle: KBA, Stand 2008

GTÜ-OLDTIMER-SERVICE



Nicht nur die meist liebevoll gepflegten und häufig aufwendig restaurierten Oldtimern sind am Wert ihrer automobilen Klassiker interessiert. Auch Händler und Werkstätten suchen Anhaltspunkte über Marktentwicklungen, Tendenzen und Auktionsergebnisse, wenn es um eine anstehende Kauf- oder Verkaufsentscheidung geht. Die Gesellschaft für Technische Überwachung bietet Interessierten zusätzlich zu den bekannten Dienstleistungen mit dem „Oldtimerservice“ ein umfangreiches Informationsmedium: Neben Fundstellen zu Fachartikeln, technischen Beschreibungen, Datenblättern, zeitgenössischer Werbung und Persönlichkeiten findet man dort rund 9.000 Marktwerte sowie 2.000 Auktionsergebnisse zu insgesamt 6.000 Automobilmodellen, die sich auf 300 Automobilmarken konzentrieren, aufbereitet. Weitere Informationen unter www.gtue-oldtimerservice.de.

die Traditionspflege in Form der Rekonstruktion historischer Fahrzeuge und besitzt in Ingolstadt ein wirklich gelungenes Museum.

Doch leider berücksichtigt er derzeit nicht die Tatsache, dass die Grundlage der Traditionspflege die Versorgung mit Ersatzteilen ist, und zwar auch nach mehr als 15 Jahren ab Produktionsende. BMW

und Mercedes-Benz, die beiden anderen deutschen Premiumhersteller, machen das besser.

Wie geht's weiter?

Es ist davon auszugehen, dass Modelle, deren Bestand 2008 bereits unter 1.000 Stück lag, sich bereits größtenteils in Liebhaberhand befinden. Das gilt natürlich insbesondere für die leistungsstarken Audi-200-20-V-Modelle, aber auch für den kleinen Vierzylinder mit 55 kW, der das aktuelle „downsizing“ bereits vor vielen Jahren vorweggenommen hat.

Die Dieselmotoren dürfte die Kfz-Steuer über kurz oder lang vollständig ins Ausland vertreiben. Die noch vorhandenen rund 17.000 Fünfzylinder-Benziner werden ebenfalls rasch weniger werden, bis zuletzt die Fahrzeuge in Liebhaberhand übrig bleiben.

Wegwerfen oder wegstellen? Bei einem Audi-100-Fünfzylinder-Benziner mit 468.000 Kilometern Laufleistung in entsprechendem Zustand dürfte die Antwort recht einfach sein. Auf der anderen

Marktwert des Audi 100/200

Modell	Kfz-betrieb	
	Mittlerer Marktwert im Zustand 2	In Prozent vom mittleren Neupreis
100 4-Zyl. Quattro	2.200 Euro	14
100 Turbo Quattro	3.000 Euro	12
200 Quattro 20 V	4.200 Euro	11
200 Quattro 20 V Avant	4.800 Euro	12

Quelle: Classic-Data

Seite stellt sich die Frage nach der Aufbewahrung als Teileträger oder nach der Vermarktung noch brauchbarer Ersatzteile.

Doch wie lautet die Antwort für einen Vierzylinder Quattro, 100 Turbo oder 200 20 V Quattro? Die Marktwerte nach Classic-Data bewegen sich auch für wirklich gute Fahrzeuge im Zustand 2 noch deutlich unter 20 Prozent des ehemaligen Neupreises – auch wenn für einzelne Spitzenexemplare schon deutlich höhere Preise erzielt wurden.

Der Anlagetipp?

Aufgrund dieser recht niedrigen Notierungen auch für Modelle, von denen nur noch wenige Hundert im Inland unterwegs sind, ist davon auszugehen, dass die Typ-44-Fahr-

zeuge zwar schon von einzelnen Fans, jedoch noch nicht von der Szene entdeckt worden sind.

Diese Entwicklung ist typisch für Fahrzeugmodelle, welche bei ihrem Erscheinen ziemlich innovativ waren, bei denen es sich aber nicht um Kleinserien, Cabriolets, Coupés oder erfolgreiche Wettbewerbsfahrzeuge gehandelt hat. Auch bei einem Citroën DS, einem NSU Ro 80 oder einem Citroën CX hat es lange gedauert, bis die Marktwertentwicklung das Oldtimerpotenzial erkennen ließ.

Insgesamt ist der recht niedrige Fahrzeugbestand des Audi 100/200 nahezu eine Gewähr dafür, dass die Marktwerte nicht weiter sinken, sondern kontinuierlich ansteigen werden. Wie stark, hängt zum einen davon ab, ob Audi zu-



verlässig die notwendigen Ersatzteile bereitstellen wird, oder ob der Liebhaber eines 100 Turbo sich nochmals ein Fahrzeug in Teilen bereitlegen muss. Zum anderen davon, ob sich der Status des Oldtimers mit H-Kennzeichen, den die



Während sich sein Vorgänger noch zumeist an konservative Käufer richtete, zielte der Typ 44 z. B. mit dem 100 Turbo bewusst auch auf sportlich orientierte Käufer.



Höchste Evolutionsstufe: Der 20-V-Turbomotor brachte dank Quattroantrieb seine 220 PS/162 kW sicher auf die Straße.

Wettbewerbern, dann stellt man fest, dass für einen Mercedes W 124 oder 5er-BMW vom Hersteller nahezu alle betriebswichtigen Ersatzteile lieferbar sind.

Obwohl Audi bis 1945 ein Teil der glorreichen Auto-Union war, wird heute als Geburtsjahr von Audi meist 1965 genannt: In diesem

Jahr war die Wiedergeburt der Marke mit dem damaligen Audi 72. Vielleicht muss Audi noch einige Jahre älter werden, um zu erkennen, dass Traditionspflege in erster Linie der Erhalt und der Betrieb aller Modelle ist. Der Audi 100 Typ 44 hätte es in jedem Fall verdient.

Peter Deuschle



Kaum zu glauben, aber wahr: Bereits vor 20 Jahren präsentierten die Ingolstädter mit dem Audi 100 Duo Typ 44 ein serienreifes Hybridfahrzeug, das seiner Zeit weit voraus war.

ersten Typ 44 bereits in drei Jahren erhalten, wertsteigernd auswirkt.

Problem Ersatzteile

Die Versorgung mit Ersatzteilen vom freien Handel – wie

sie bei vielen Oldtimern heute besteht – wird beim Typ 44 zunehmend weniger gewährleistet sein. Dafür wird es in Kürze einfach zu wenig Fahrzeuge im Inland geben. Vergleicht man den Typ 44 mit seinen damaligen direkten



Das Topmodell Audi 200 verfügte gegenüber der Konkurrenz „nur“ über fünf Zylinder. Erst 1988 kam der Audi V8 mit adäquater Oberklasse-Zylinderzahl auf den Markt.



Der „Vorsprung durch Technik“ beruhte bei Audi vor allem auf der Quattro-Antriebstechnik. Sie bot sicheres Fahrverhalten und gute Traktion unter allen Umständen.

Für Mercedes-Benz der Aufbruch in eine neue Fahrzeugkategorie: Mit dem ersten 190er von 1982 beginnt für den schwäbischen Autohersteller ein neues Zeitalter.



Kaufberatung

Mercedes 190: Hegen und pflegen

Hat der Kleine mit dem Stern das Zeug zum wertvollen Oldtimer?

Bereits in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts gab es bei der damaligen Daimler-Benz AG Überlegungen zu einem kleineren Modell unterhalb der Mittelklasse, den Ponton-Modell. Erst im Jahre 1976 wurde es dann richtig ernst: Die US-Regierung reglementierte erstmals den Flottenverbrauch. Das veranlasste den Konzern Daimler-Benz, der sehr stark vom Export seiner hochpreisigen Fahrzeuge abhing, dazu, das Projekt „kleiner Mercedes“ ernsthaft in Angriff zu nehmen.

Im Herbst 1976 begann die Erstellung des Lastenheftes. Es verzeichnete folgende wesentliche Eckdaten: 30 Zentimeter kürzer, 10 Zentimeter schmaler und 280 Kilogramm leichter als die damals neue Baureihe W 123. Zwei Jahre später gab es noch einmal Überlegungen, ob das künftige Modell nicht besser gemeinsam mit einem anderen Hersteller

produziert werden sollte. Doch der Gedanke wurde schnell wieder fallengelassen, und Ende 1976 war die Produktion des W 201 beschlossene Sache. Das wirtschaftliche Ziel: Es sollten pro Jahr 300.000 Stück des neuen „Baby-Benz“ abgesetzt werden.

Lange Planungsphase

In den folgenden vier Jahren bis zur Markteinführung gab es Diskussionen im Vorstand, ob man das neue Modell ausschließlich für den US-Markt produzieren sollte. Doch auch diese Überlegung verwarf man, und am 9. Dezember 1982 präsentierte man den W 201 – so das interne Kürzel – mit den Modellen 190 und 190 E der Öffentlichkeit.

Von Dezember 1982 bis August 1993 produzierte Mercedes Benz insgesamt 1.879.629 Einheiten. Gut die Hälfte davon blieb im Inland,

zehn Prozent gingen in den Export nach USA und der Rest in die weiteren Exportländer.

Zwar wurde das jährliche Produktionsvolumen von 300.000 Einheiten nie erreicht (Produktionsrekord waren 213.800 Einheiten im Jahr 1987) und der Wettbewerber aus München konnte zum Beispiel 1992 ziemlich genau die doppelte Menge seiner 3er-Reihe im Inland absetzen.

Trotzdem war der W 201 ein Markterfolg. Denn fast 50 Prozent der Käufer kamen von anderen Marken. Neben der Lösung des Flottenverbrauchsproblems war die Erschließung neuer Käuferschichten wichtig für den Konzern – und dieses Ziel wurde mit dem W 201 eindeutig erreicht.

Sehr solides Konzept

Im Jahr 2007 waren noch immer 289.110 W 201 beim Kraftfahrtbundesamt gemeldet. Somit sind rund 15 Jahre nach Produktionsende noch knapp 30 Prozent des ursprünglichen Bestandes von knapp einer Million in

Deutschland verkaufter Fahrzeuge vorhanden.

Im Jahre 2012 – und damit schon in Kürze – werden die ersten 190er dreißig Jahre alt und können als Oldtimer zugelassen werden. Seit 2001 hat sich laut KBA der Bestand des W 201 etwa halbiert, von rund 570.000 auf rund 290.000 Einheiten. Ein Großteil dieser Fahrzeuge wurde nicht verschrottet, sondern als Gebrauchtwagen exportiert und erlebt dort mit seinen Geschwistern W 123 und W 124 einen zweiten Frühling.

Abgesehen von den 16-V-Modellen werden im Inland die noch vorhandenen W 201 auch heute noch von vielen Besitzern als zuverlässige Alltagsfahrzeuge geschätzt. Zumal insbesondere die Volumenmodelle bei Nachrüstung von Kat und Kaltlaufregler entsprechend moderat besteuert werden. Auch der Ersatzteilmarkt für den W 201 ist gut sortiert und die Modelle ab dem Facelift von 1988 erweisen sich als erstaunlich rostresistent.

Viele W 201 sind im Besitz der Generation 50 und 60 plus, für die ihr W190er schon fast zur Familie gehört. Doch

Marktwert des Mercedes 190

Modell	Mittlerer Neupreis in Euro	Marktwert im Zustand 2 in Euro	Marktwert in % vom NP	Marktwert im Zustand 3 in Euro	kfz-betrieb
					Marktwert in % vom NP
190 E 2.3	19.000	3.400	18	2.000	11
190 E 2.6	22.000	3.900	18	2.300	10
190 E2.3-16V	26.000	10.900	42	6.300	24
190 E2.5-16V	34.000	12.700	37	7.000	21
190 D2.5 Turbo	22.000	3.200	15	1.900	9

Quelle: mobile.de

auch die junge Generation fuhr und fährt gerne den Baby-Benz; häufig in Verbindung mit ausgeprägtem Rad-/Reifen- und Soundtuning. Somit kann man davon ausgehen, dass die meisten W 201 heute noch den Status eines normalen Gebrauchtwagens haben.

Fahrzeuge mit dem Stern sind grundsätzlich „oldtimerverdächtig“. Das gilt nicht nur für die SL-Roadster und -Coupés, sondern auch für die Limousinen, wie die Beispiele der Baureihe W 108, W 110, W 116 oder W 123 zeigen. Stellt sich die Frage: Hat der erste „kleine Mercedes“ auch das Potenzial dafür?

Zur Klärung muss man den ideellen Wert des W 201 für die Automobilgeschichte und die Marktwertentwicklung analysieren. Diese Analyse kann anhand der folgenden Fragen erfolgen:

▶ Hatte der 190er eine stylistisch bedeutende Form?

Der W 201 war der Designvorfänger von W 124 und W 140 und ein gelungenes Beispiel für die Kunst von Designer Bruno Sacco. Stylistisch bahnbrechend war er jedoch nicht.

▶ War der 190er technisch innovativ?

Das wesentliche technische Merkmal war die Raumlagerhinterachse, die im kleinen Mercedes ihr Debüt feierte. Der Rest des Wagens war konventionelle Fahrzeugtechnik auf einem hohem Qualitätsniveau.

▶ War der 190er ein sehr individuelles Fahrzeug?

Die Volumenmodelle des W 201 können sicher nicht als individuelle Fahrzeuge bezeichnet werden. In der Modellpalette sind jedoch durchaus individuelle Exemplare enthalten:

■ der 190 E 2.6. als „kleine S-Klasse“

■ der 190 D 2.5 Turbo als früherer Diesel für die linke Spur

■ die 16-V-Modelle als erste sportliche Modelle des Hauses

■ die Modelle EVO 1 und EVO 2 als Fahrzeuge für Individualisten und Basis für den Motorsport

▶ War der 190er im Rennsport erfolgreich?

Im Hinblick auf die Erfolge im Tourenwagenrennsport kann man diese Frage ohne Einschränkung mit Ja beantworten.

▶ Deutet die Marktwertentwicklung bereits heute auf eine Oldtimerkarriere des 190er hin?

Wer den Gebrauchtwagenmarkt beobachtet, stellt fest, dass die Volumenmodelle des W 201 seit einiger Zeit erstaunlich stabil sind. Dies dürfte jedoch noch kein Zeichen für den beginnenden Oldtimerfrühling sein, sondern eine Folge der immer noch hohen Nachfrage im Export.

Völlig anders sieht die Situation bei den beiden 16-V-Modellen aus. Beim KBA sind jeweils nur noch deutlich weniger als 1 000 Stück gemeldet und der Marktwert guter Fahrzeuge liegt bei zirka 40 Prozent des ehemaligen Neu-

preises. Obwohl insbesondere die 2.5-16-V-Modelle noch relativ jung sind, ist dies ein sicheres Zeichen dafür, dass die Szene die 16-V-Modelle bereits entdeckt hat und der 16 V auf dem Weg zum Oldtimer ist. Die frühen 2.3-16 V werden in sechs Jahren dreißig Jahre alt sein.

Solide Wertanlage

Zumindest vom Marktwert her ist ein Modell schon an diesem Ziel angekommen: Der 190 E 16 V Evo II in gutem Zustand mit bereits 70 Prozent des damaligen Neupreises. Der 2.5 Turbodiesel ist ebenfalls nur noch in rund 1 400 Exemplaren vorhanden. Diese Fahrzeuge vertreibt jedoch die Kfz-Steuer vom deutschen Markt, und die Szene hat die leistungsstarken Diesel noch nicht entdeckt – möglicherweise kommen einige dieser Fahrzeuge dann beim Erreichen der 30-Jahresschwelle wieder zurück.

So ist festzustellen, dass grundsätzlich auch der W 201 zukünftig das Potenzial zum wertvollen Oldtimer hat:

■ Die Evo-Modelle sind bereits heute gesuchte und teuer bezahlte Liebhaberstücke und somit auf dem direkten Weg zum gesuchten Oldtimer.

■ Die übrigen 16-V-Modelle

werden in den nächsten Jahren beim Marktwert weiter zulegen und dürften ebenfalls beliebte Oldtimer werden.

■ Beim 190 E 2.6 dürfte es nur noch eine Frage der Zeit sein, bis die Szene die wirklich gut erhaltenen und vollständig ausgestatteten Exemplare entdeckt. Im Windschatten des 2.6 dürfte dann auch der 2.3 segeln – interessant für diejenigen, welche keinen guten 2.6 (mehr) finden.

■ Wenn die Szene auch die starken Turbodiesel entdeckt, dann dürfte sich die Situation des 2.5 I Turbodiesel mit Erreichen der 30-Jahresgrenze ändern, da diese Fahrzeuge dann mittels Oldtimerzulassung einer „Strafsteuer“ entgehen können. Allerdings dürfte bis dahin der Bestand im Inland verschwindend gering sein.

Bei den übrigen Modellen wird sich erst nach einer drastischen Bestandsreduzierung ein gewisses Oldtimerpotenzial entwickeln können. Und irgendwann wird es dann so sein, wie bereits heute beim W 123: Die leistungsstarken guten Exemplare sind in festen Händen und entsprechend teuer. Notgedrungen wird die Szene dann auch die mager ausgestatteten Basismodelle für sich entdecken.

Peter Deuschle

Vom Biedermann zum Brandstifter:
Der 190 E 2.5-16 Evolution II von 1990
mit 235 PS (173 kW) ist die sportlichste
Entwicklungsstufe des W 201.



BMW E30: Nicht nur Gebrauchter

In wenigen Jahren erreicht der Enkel der O2er-Baureihe den H-Kennzeichen-Status



Rund ein halbes Jahrhundert ist es her, da entging die Marke BMW nur knapp einer Übernahme durch die damalige Daimler-Benz AG. Verhindert wurde dies zum einen durch das finanzielle Engagement der Familie Quandt, zum anderen durch neue und erfolgreiche Fahrzeugmodelle. Neben der „Neuen Klasse“ – dem Vorläufer der BMW-5er-Serie – waren dies vor allem die Fahrzeuge der bekannten O2er-Baureihe, die pünktlich zum 50-jährigen Jubiläum von BMW 1966 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.

Mit dieser Baureihe hatte BMW eine weitere Marktnische belegt – die der kompakten sportlichen Limousinen. Die Enttäuschung bisheriger BMW-Kunden folgte allerdings

im Jahr 1975 mit der Vorstellung der ersten 3er-Baureihe E21. Zu schwer und zu wenig sportlich, befanden damals die Fans des O2er. BMW reagierte: Bereits zwei Jahre später war der E21 auch mit Sechszylindermotoren erhältlich, und mit dem 323i gab es endlich einen echten Nachfolger der Modelle 2002ti/tii.

Geburtsstunde E30

Im Jahr 1982 trat dann ein neuer Wettbewerber in diese Klasse an: Der Mercedes-Benz 190 (W201). Für BMW war der W201 ein direkter Angriff, und die Antwort aus München ließ nicht lange auf sich warten: Sie folgte bereits 1983 mit dem neuen 3er, dem E30. Doch auch andere Hersteller

zogen nach und übernahmen das Erfolgsrezept vom „großen Motor im kleinen Auto“. Die ursprüngliche Marktnische der O2-Baureihe hatte sich zu einem erfolgreichen Marktsegment entwickelt.

Die BMW-Oberen erweiterten deshalb konsequent ihre E30-Baureihe: Als Topmodell fungierte ab 1985 der 325i mit 171 PS/16 kW, der M3 wurde gegen Mitbewerber wie den Mercedes 190E 2.3-16V ins Rennen geschickt, und die Dieselmotore 324d und 324td hatten vor allem gegen die Diesel von Mercedes zu bestehen. Nur auf die Cabrio- und Touringmodelle gab es keine Antwort aus Stuttgart. Mit rund 2,3 Millionen produzierten Einheiten war der E30 der Marktführer in seinem Segment.

Der Serienanlauf des E30 war 1983 – in Kürze können somit bereits die ersten Exemplare als Oldtimer mit einem H-Kennzeichen zugelassen werden. Stellt sich die Frage: Hat der in großen Stückzahlen produzierte 3er-BMW das Potenzial zum begehrten Oldtimer?

Bald H-Kennzeichen

Wie auch bei anderen Volumenmodellen kann man diese Frage nicht pauschal für die ganze Baureihe beantworten, sondern muss die einzelnen Modelle detailliert betrachten. Ein wichtiges Kriterium ist der aktuelle Bestand zugelassener Fahrzeuge jedes Modells. Bezogen auf den aktuellen Gesamtbestand zugelassener E30



Griff das zu O2er-Zeiten missglückte Konzept des sportlichen Kombis erfolgreich auf: der 3er-Kompakt.

Markierte das obere Ende der E30-Preisliste: Das M3-Cabriolet mit einem Einstandspreis jenseits der 70.000 DM.



Bestand einzelner Modell

Modell	Bestand	Anteil in %
316, 316i	30.665	25
318i, 318iS	43.012	35
320 i	27.232	22
323 i	571	0,5
325 i	17.429	14
325e	3.068	2,5
324d, 324td	1.542	1,2
M3	648	0,5

Quelle:KBA, Stand 01.01.2008



Straßensportler in Reinkultur: M3 Evo 1 von 1988 (links). Das optionale M-Paket sorgte für Sportlichkeit.

(124.710 Einheiten) sind die Modelle 323i, 325e sowie 324d/td und M3 in Deutschland bereits recht selten anzutreffen.

Das andere wichtige Kriterium zur Einschätzung des Oldtimerpotenzials ist der aktuelle Marktwert dieser bereits seltenen Modelle:

BMW-E30-Limousinen	
Modell	Marktwert in EUR
323i	1.500-2.200
325e	1.100-1.800
324d/td	800-1.400
M3 Lim.	10.000-18.000

Quelle: Classic Data

Nur der Marktwert der M3-Modelle mit bereits über 30 Prozent des damaligen Neupreises zeigt ein deutliches Oldtimerpotenzial.

Lange Durststrecke

Die Modelle 323i, 325e und die Dieselmotoren werden immer noch als Billiggebrauchtwagen gehandelt. Auch die noch in größeren Stückzahlen vorhandenen Modelle 316/316i, 318i und 320i können mit Marktwerten von 1.000 bis 2.000 Euro noch als normale Gebrauchtwagen betrachtet werden. Nur der 325i erreicht als Limousine in gutem Zustand einen Marktwert von bis zu 3.000 Euro und unterscheidet sich somit von den übrigen Volumenmodellen.

Das Gleiche gilt auch für die relativ seltenen Touringmodelle, deren Marktwert derzeit nur zirka zehn Prozent über dem Marktwert der normalen Limousinen liegt. Deutlich höhere Marktwerte erzielen neben den M3-Modellen derzeit nur die Cabriolets:

BMW-E30-Cabrios	
Modell	Marktwert in EUR
318i Cabr.	3.800-6.800
320i Cabr.	4.000-7.100
325i Cabr.	4.300-7.800

Quelle: Classic Data

Die liegen nämlich, bezogen auf den damaligen Neupreis, bei knapp über 30 Prozent – das lässt bereits ein gewisses Oldtimerpotenzial erkennen. Noch deutlicher wird dieses beim M3-Cabriolet: Mit einem Marktwert von 15.000 bis 25.000 Euro und somit bis zu 55 Prozent des damaligen Neupreises ist das Oldtimerpotenzial bereits heute sehr deutlich feststellbar.

Gute Aussichten

Insgesamt verläuft die Entwicklung für den E30 fast lehrbuchmäßig:

► Cabriolets einer Modellreihe haben von wenigen Ausnahmen abgesehen fast immer das Potenzial zum Oldtimer. Insbesondere gute E30-Cabriolets der ersten Serie mit verchromten Stoßfängern sind in der Szene

begehrte und werden meist nur noch als Hobbyfahrzeug bewegt. Auch die seltenen, von der Firma Baur in Stuttgart gefertigten Cabriolets haben bereits ihre begrenzte Anhängerschaft gefunden, die Marktwerte liegen jedoch um bis zu 25 Prozent unter den BMW-Cabriolets.

► Auch Sportmodelle mit Motorsportgeschichte haben stets die Chance, zum wertvollen Oldtimer zu reifen. Viele M3 aus der E30-Baureihe sind bereits seit längerem in in- und ausländischen Garagen verschwunden und genießen Liebhaberstatus.

Für die übrigen Modellen ist auch bei zum Teil geringem Bestand – wie z. B. 323i und 325e – bezüglich des Marktwerts noch keine Wende vom Gebrauchtwagen zum künftigen Oldtimer erkennbar. Zusammen mit den sicher weiter steigenden Marktwerten für den M3 werden mittelfristig

auch die Preise für die leistungsstarken Sechszylinderlimousinen 323i und 325i/iX ansteigen – zumindest für gute Fahrzeuge mit geringer Laufleistung.

Von den sonstigen Limousinenmodellen werden in den nächsten Jahren noch viele den Weg der meisten Gebrauchtwagen gehen müssen. Nur wenn noch wenige gute Exemplare verfügbar sind, wird die Szene auch den Reiz eines 318iS, 320i oder 325e entdecken. Bis dahin werden allerdings noch rund 80 Prozent der E30-Limousinen aus unserem gewohnten Straßenbild verschwinden müssen. Und wenn 2017 auch ein 324td als Oldtimer zugelassen werden kann – und damit der „Strafsteuer“ für Dieselfahrzeuge entgeht – wird sicher auch das eine oder andere Exemplar als Reimport den Weg in heimische Oldtimergaragen finden.

Peter Deuschle



Kennt nicht nur die Schwachstellen des E30 aus dem Effeff: Oldtimerexperte Peter Deuschle von der GTÜ.

Kaufberatung

Golf 2: Verschrotten oder einmotten?

Trotz Massenproduktion und weiter Verbreitung: Auch ein Golf wird einmal zum Oldtimer



Unverbastelte Fahrzeuge mit dem GTI-Logo sind selten geworden. Sie sind entsprechend begehrt und tauchen bereits in Verkaufsanzeigen von Oldtimermagazinen auf.

Was haben Fahrzeuge wie ein BMW M3, ein Mazda MX 5 und ein Mercedes SL gemeinsam? Richtig: Sie werden fast schon als Klassiker von morgen geboren. Häufig erwerben Liebhaber sie bereits als Neufahrzeug und behalten sie dann, bis die Schwelle zum Klassiker erreicht ist. Damit gehören diese Autos aber zu einer Minderheit. Die überwiegende Mehrheit der Fahrzeuge – allen voran die in großen Stückzahlen gebauten Volumenmodelle – erlangen erst nach vielen Jahren einen Kult-

status, wie zum Beispiel Brezel-Käfer oder Hundeknochen-Escort. Aber ein Golf 2? Der Oldtimer von übermorgen?

Hauptkriterium für die Definition eines Fahrzeugs als Oldtimer ist sein Alter. Die 30-Jahre-Grenze gilt gemeinhin als Messlatte. Das heißt: die ersten Golf 2 können in rund sechs Jahren diese Anerkennung und somit auch das H-Kennzeichen erhalten. Was unterhalb dieser 30-Jahre-Grenze liegt, wird allgemein als Youngtimer definiert – also Fahrzeuge, die etwa 20 bis 30

Jahre auf dem Blechbuckel haben. Und dazu zählen die ersten Jahrgänge der zweiten Generation des Wolfsburger Erfolgsmodells allemal.

Beginn einer Karriere

Wir schreiben das Jahr 1983. Trotz anfänglicher, massiver Rostprobleme hat sich der Golf 1 im Laufe seiner Produktionszeit für Volkswagen zu einem Riesenerfolg entwickelt. Doch nach neun Jahren ist die Zeit reif für einen Nachfolger: Der Golf 2 betritt im August

des Jahres die Auslieferungsbühnen der Händler. Und nachdem man bekanntlich aus Fehlern lernen soll, haben die Wolfsburger Autobauer – gerade was das Kapitel Rost betrifft – reichlich Überstunden gemacht. Sie haben ihrem neuen Sprössling eine bisher nicht gekannte, nahezu perfekte Rostschutzvorsorge für ein langes Autoleben mitgegeben. Das erklärt auch, dass genau 15 Jahre nach Produktionsende der Golf 2 noch wie selbstverständlich zu unserem Straßenbild gehört.



Trotz ausreichender Leistung ab Werk häufig getunt: Mit Chip, Laderübersetzung und Nockenwelle springt der G60 locker über die 200 PS-Grenze.



Golf Rallye – die höchste Evolutionsstufe des Wolfsburgers. Bei den Kotflügeln inspirierte der BMW M3 – leider auch beim Preis (zirka 45 000 DM).

Galt einst als Non-plus-Ultra in Sachen Leistungssteigerung: der G-Lader im Golf G60/Rallye. Doch hohe Fertigungskosten und eine nicht optimale Dauerhaltbarkeit führten schnell wieder zu dessen Einstellung.



Exakt 641.528 Exemplare (laut KBA, Stand 01.01.2007) sind allein auf deutschen Straßen noch unterwegs. Das sind rund 10 Prozent aller jemals gebauten Golf 2. Diese Tatsache spricht aber auf den ersten Blick mehr für die Langzeitqualitäten des Wolfsburgers als für dessen Klassikerpotenzial. Doch wann hat ein Auto nun das Potenzial zum Klassiker?

Richtige Prognose

Gerade für den Handel wäre es hilfreich, mittels konkreter Kriterien besagtes Potenzial frühzeitig und zuverlässig abschätzen zu können. Und solche Kriterien gibt es durchaus, nämlich dann, wenn ein Fahrzeug:

- ▶ eine stilistisch bahnbrechende Form hat, wie zum Beispiel ein Citroën DS oder ein NSU Ro 80
 - ▶ technisch innovativ war, wie zum Beispiel der Audi Quattro oder ein BMW 2002 Turbo
 - ▶ sehr individuell ist, beziehungsweise einer Kleinserie entstammt, wie ein Bitter CD auf Opel Basis oder ein BMW Alpina
 - ▶ im Rennsport sehr erfolgreich war, wie zum Beispiel eine Renault Alpine oder ein Ford Capri RS.
- Betrachtet man nun den Golf 2 unter diesen Gesichtspunkten, so ergibt sich:

- ▶ Eine bahnbrechende Form hat der Golf 2 sicher nicht, ist er doch nur eine behutsame Weiterentwicklung seines Vorgängers.
- ▶ Technische Innovationen gibt es bei näherer Betrachtung durchaus beim Golf 2 in Form der G60- und Syncro-Modelle, auch wenn sich das Konzept des Spiralladers als Sackgasse herausstellte.
- ▶ Allein aufgrund der produzierten Stückzahlen können vom Golf 2 höchstens die Modelle Country, Rallye und G60 als individuell angesehen werden.
- ▶ Erfolge im Rennsport hat der Golf 2 nur vereinzelt im Rallyesport vorzuweisen.

Richtige Einschätzung

15 Jahre nach Produktionsstop müsste sich demnach ein

eventuell vorhandenes Klassikerpotenzial einzelner Modellvarianten an den aktuellen Preisen, sprich Marktwerten, erkennen lassen. „Liegt der Marktwert über 10 bis 15 Pro-

zent des ehemaligen Neupreises, so kann von einem gewissen Klassikerpotenzial ausgegangen werden“, erklärt Peter Deuschle, Oldtimerexperte von der GTÜ.

In der unten abgebildeten Tabelle wird für einige exemplarische Modellvarianten (mit Angabe der KBA-Bestandszahlen) dieser aktuelle Marktwert im Verhältnis zum damaligen Neupreis gesetzt.

Anhand dieser Aufstellung kann man erkennen, dass 54 PS-Diesel und 55 PS-Benziner bis heute kein Klassikerpotenzial besitzen und voraussichtlich auch in gutem Erhaltungszustand noch für längere Zeit in der 1 000 Euro-Klasse gehandelt werden. Beim GTI 16V ist es wahr-



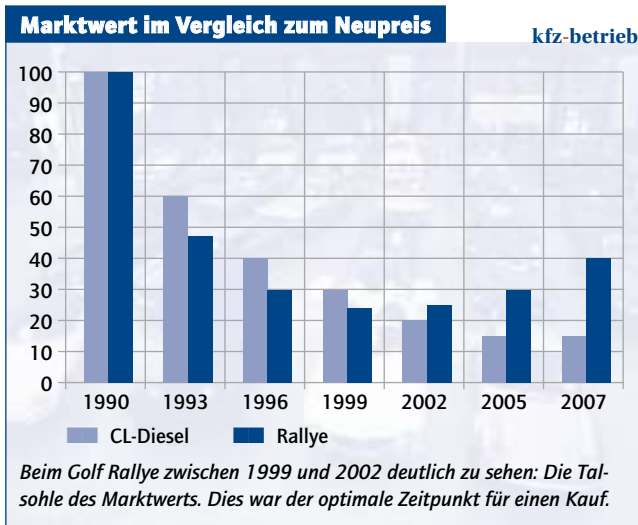
Im Originalzustand mit „serienmäßigen“ Stahlfelgen, wie 1983 im Prospekt zu sehen, haben sicher nur wenige GTI überlebt. Doch solche Fahrzeuge sind gesucht.

Golf 2: Aktuelle Bestandszahlen sowie der Marktwert im Vergleich zum Neupreis

kfz-betrieb

Modell	Hubraum/Leistung	Damaliger Neupreis (NP) in DM	Marktwert heute (Zustand 2) in Euro	Bestand lt. KBA zum 01.01.2007
C/CL/GL Benzin	1.300 cm ³ /55 PS	ca. 14.000 (1983)	900 - 1.200 (ca. 17 % des NP)	190.613
C/CL/GL Diesel	1.600 cm ³ /54 PS	ca. 16.000 (1983)	1.000 - 1.200 (ca. 15 % des NP)	32.976
Country	1.800 cm ³ /107 PS	ca. 33.000 (1990)	4.800 - 5.200 (ca. 32 % des NP)	2.700 (ca.)
GTI 16V	1.800 cm ³ /129 bzw. 139 PS	ca. 26.000 (1985)	3.000 - 3.200 (ca. 25 % des NP)	12.257
GTI G60	1.800 cm ³ /160 PS	ca. 36.000 (1990)	5.200 - 5.600 (ca. 32 % des NP)	1.292
G60 synchro Rallye	1.800 cm ³ /160 PS	ca. 41.000 (1990) ca. 45.000 (1989)	6.700 - 7.300 (ca. 36 % des NP) 8.500 - 9.000 (ca. 40 % des NP)	372 beide Modelle

Quelle: GTÜ/KBA



scheinlich, dass gut erhaltene und originale Exemplare in Verbindung mit weiter sinkendem Bestand zum Klassiker werden.

Experten-Tipp

Die G60-Ausführungen haben diesen Status bereits erreicht und Experten wie Deuschle gehen davon aus, dass ihre Marktwerte mittelfristig weiter ansteigen werden. Das gilt ganz besonders für den Rallye-Golf, dessen heutiger Wert bereits wieder 40 Prozent des damaligen Neuwagenpreises beträgt. Auch der Country, von dem sich viele des nur 7735-fach produzierten Gelände-Golfs bereits in Liebhaberhänden befinden, erfüllt die Voraussetzungen eines Sammlerexemplars.

Wichtiges Kriterium für Werterhalt und -Zuwachs eines Old- und Youngtimers ist dessen (Original-) Zustand. Nur Fahrzeuge, die nicht „verbastelt“ und dem rein persönlichen Geschmack seines ehemaligen Besitzers folgend „verschönert“ wurden, erfüllen diesen Umstand. Auch der Golf 2 ist dabei keine Ausnahme – im Gegenteil. Nur wenige GTIs befinden sich im ori-

ginalen Werks- beziehungsweise authentischen „Markentuner“-Zustand. Nur ein echter Oettinger- oder Nothelle-GTI hat auch als verändertes Fahrzeug seinen (oft noch höheren) Marktwert.

Besondere Varianten

Gleiches gilt für werksmäßige Sondermodelle von Serienfahrzeugen. Volkswagen war in dieser Disziplin nicht faul. Das Unternehmen legte zahlreiche Sonderausführungen auf, wie zum Beispiel den Golf-Hit, -Match, -Flair, -Fun und -Memphis. Ihre (Marktwert-) Bedeutung ist allerdings gering, basieren sie doch fast ausnahmslos auf den schwächeren Motorausführungen des Golfs. Etwas anders sieht die Sache bei den GTI-Sondermodellen wie „Edition one“, „Edition blue“ und dem „Fire and ice“ aus, den es sogar als G60-Variante gab. Ihre Marktpreise fallen entsprechend (leicht) höher aus.

Die Ausnahme der Ausnahmen ist eine Golf-Ausführung,

GTÜ-Oldtimer-Experte Peter Deuschle: „Wichtig für einen Old-/Youngtimerkauf ist eine kontinuierliche Marktpreisbeobachtung.“

auf die zu Recht bisher noch nicht eingegangen wurde: der Golf Limited. Dieser 210-PS-„Übergolf“ – er besaß den G60-Lader in Verbindung mit dem 16V-Motor – wurde gerade 71 mal gebaut. Von rund der Hälfte ist der Verbleib bekannt. Diese Fahrzeuge dürften sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in festen Händen befinden. Eines davon einmal auf den Hof zu bekommen, dürfte wohl der absolute Glücksfall sein.

Richtige Zeitpunkt

Doch wann soll man nun ein Fahrzeug mit Klassikerpotenzial kaufen? Die einfache wie simple Antwort ist: am Tiefpunkt des Marktwertes. Die Kunst besteht nur darin, den richtigen Zeitpunkt des maximalen Wertverlustes zu erkennen. Dies erfordert eine kontinuierliche Marktbeobachtung. In der Grafik rechts ist die Marktwertentwicklung in Prozent des Neupreises für den Golf Rallye im Vergleich zu

einem CL-Diesel für den Zeitraum 1990 bis 2007 dargestellt. Anhand dieser Darstellung lässt sich erkennen, dass der Rallye im Zeitraum 2001/2002 von der Liebhaberszene entdeckt wurde und sein Marktwert seither ansteigt – beim CL-Diesel ist dieser Effekt bis heute nicht feststellbar. Demnach hätte man dieses Modell also 1999/2000 kaufen sollen, zum Zeitpunkt des tiefsten Marktwerts.

Eine solche Marktentwicklung findet man natürlich nur bei gut erhaltenen Fahrzeugen mit geringer Kilometerleistung. Sie gilt nicht für „Verbrauchtswagen“ im schlechten Zustand mit hoher Gesamtauflistung. Bekommt man als Werkstatt oder Fahrzeughändler zukünftig einen Golf 2 angeboten, sollte man das Fahrzeug vielleicht schon mal durch eine andere Brille – nämlich die des Liebhaberfahrzeugs – betrachten.

*Steffen Dominsky
Peter Deuschle*

