

Das Wetter ist schön, eigentlich könnte man mit dem Oldtimer zur Arbeit fahren. Doch weil es heiß ist und der keine Klimaanlage hat, setzt man sich doch wieder in seinen bequemen, modernen Alltagsauto. Kein Wunder, dass das Merkmal „Vollausstattung“ – zu dem dann oft auch eine Klimaanlage gehört – den Wert eines angebotenen Klassikers deutlich steigert. Aber Vorsicht: Wenn es kühl wird im Oldtimer, lauern auch Nachteile: Pkw-Klimaanlagen kosteten nicht nur den Erstkäufer des Oldies damals mitunter mehrere Tausend D-Mark Aufpreis. Sie kosten auch im Betrieb mehr Sprit, müssen regelmäßig gewartet werden – und zeigen im fortgeschrittenen Alter trotz häufiger Ausfallerscheinungen.

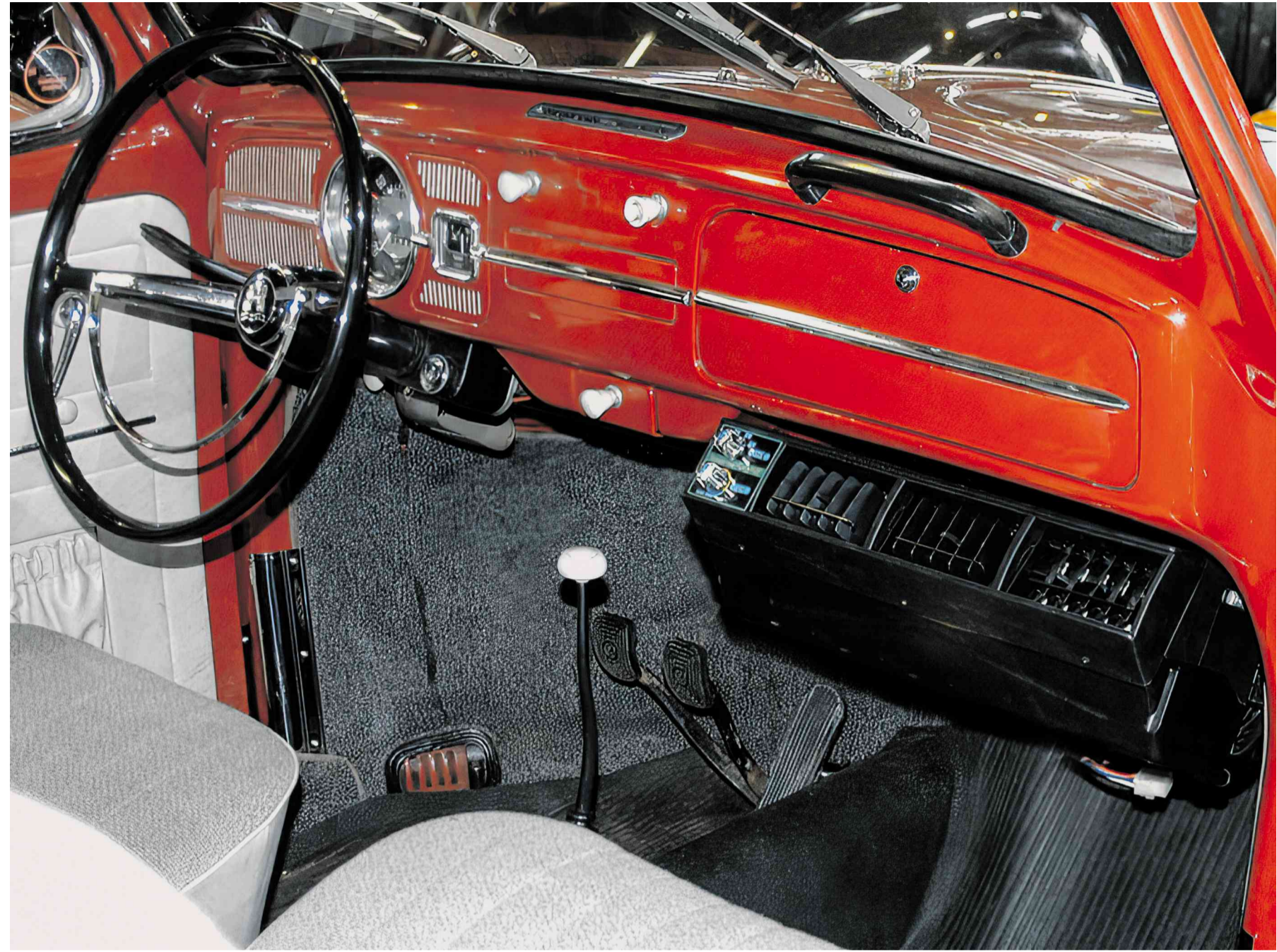
Bereits ab den 1940er-Jahren existiert eine frühe Form der Klimasteuerung, die auf ein Patent des Amerikaners Willis Haviland Carrier zurückgeht. Der sogenannte „Weather Conditioner“ wurde 1938 zunächst von dem US-amerikanischen Hersteller Nash eingebaut, später von Studebaker und wohl um dieselbe Zeit auch von Packard. In Deutschland zählte Mercedes 1958 beim vornehmen 300d, dem sogenannten „Adenauer-Mercedes“ zu den Pionieren dieser Technik. Immerhin: Käfer-Fahrer durften sich seit dem Modelljahr 1953 über die Frischluftzufuhr durch Ausstellfenster freuen, die heute selbstverständliche Klimaanlage bleibt jedoch bis in die 1980er-Jahre dem Luxussegment vorbehalten.

Autoklimaanlagen sollten mindestens einmal im Monat benutzt werden, damit der Kompressor geschmiert wird und die Dichtungen geschmeidig bleiben. Das ist nötig, damit die Hochdruckfüllung möglichst lange im System bleibt. Ein eindeutiges Indiz für einen Defekt ist, wenn der Klimakompressor nicht mehr anspringt. Dann könnte der Drucksensor der Anlage wegen zu geringer Kältemittelfüllung eine Schutzabschaltung bewirkt haben. Aber auch wenn die Temperatur aus den Ausströmdüsen nicht mehr wesentlich von der Umgebungstemperatur abweicht, wird mit der Anlage wohl „etwas faul“ sein.

Muffige Gerüche sind ein Zeichen für Keime und Bakterien

Apropos „faul“: Muffige Gerüche aus der Lüftung sind ein typisches Zeichen für eine Besiedlung des Verdampfers und der Lüftungskanäle mit Keimen und Bakterien. Sie wird durch Kondensfeuchtigkeit am Verdampfer und insbesondere bei Klassikern durch fehlende Pollenfilter begünstigt, denn die wurden erst ab den 1990er-Jahren üblich. Verringern lässt sich die Keimbildung, die im Übrigen Allergien und andere Krankheiten begünstigt, indem man die Klimaanlage regelmäßig ungefähr zehn Minuten vor Fahrtende abschaltet, sodass die weiter laufende Lüftung den Verdampfer abtrocknen kann. Außerdem sollte man drauf achten, dass der Kondensatablauf unter der Lüftereinheit nicht verstopft ist.

Die Kältemittelfüllung kann bei Klimaanlagen in Oldies zum Problemfall werden. Früher kamen zwei unterschiedliche Kältemittel zum Einsatz, von denen das ältere R12



Nachrüst-Klimaanlagen wie hier von Flat-4 gab und gibt es nicht nur für den VW Käfer. Es ist ratsam, sich von einer Kfz-Prüforganisation bestätigen zu lassen, dass dadurch das H-Kennzeichen nicht gefährdet ist.

Foto Flat-4

Prima Klima im Oldie genießen

In den 1960er- und 1970er-Jahren waren Autoklimaanlagen noch die Ausnahme und nur vereinzelt in amerikanischen Fahrzeugen oder der Luxusklasse anzutreffen. Bei Youngtimern der 1980er- und 1990er-Jahre gibt es sie auch in der Mittelklasse schon häufiger – und können im Alter einige Probleme machen. *Von Martin Henze*

bis Ende der 1980er-Jahre verwendet wurde, aber als erwiesener Ozonkiller verboten ist. Das jüngere R134a zerstört zwar nicht die Ozonschicht, soll aber „nur“ in erheblichem Maße den Treibhauseffekt begünstigen. Deshalb wurde es schon vor einigen Jahren bei fast allen Neufahrzeugen durch das klimaneutrale, aber brennbare Kältemittel R1234yf ersetzt. Eine einfache Umrüstung von R134a-Anlagen auf dieses Kältemittel ist nicht möglich. Weniger brisante Füllgase in Autoklimaanlagen, zum Beispiel Kohlendioxid, sind aber im Kommen.

Viele R12-Anlagen von Youngtimern der späten 1980er- und 1990er-Jahre dürften inzwischen auf R134a umgerüstet worden sein, was oft mit überschaubarem Aufwand machbar ist. Ältere Klassiker hingegen müssen mit dem Ersatzkältemittel R413A befüllt werden, das jedoch nur bei einer Handvoll professioneller Klimaanlagenwartungs- und -einbaufirmen zur Verfügung steht. Bei Klassikern ist es also mit einer einfachen Klimaanlagenwartung für etwa 60 bis 80 Euro selten getan. Die Arbeit an Klimaanlagen ist ohnehin Sache von Spezialisten und darf

wegen des Gefahrenpotentials auch nur von Personen mit entsprechendem Sachkundenachweis durchgeführt werden. Stellt sich bei der Untersuchung vor einer Neubefüllung heraus, dass die Anlage undicht ist, ist dem Mechaniker eine einfache Wiederbefüllung ebenfalls verboten – ganz gleich mit welchem Kältemittel. Zeigt sich ein Kältemittelverlust, wird es kompliziert. Bis zu 10 Prozent sind zwar auch bei intakten Anlagen normal. Herausfinden lässt sich das aber nur durch eine vollständige Evakuierung der Klimaanlage vor der Wie-

derbefüllung, die von den Wartungsgeräten automatisch vorgenommen wird. Dabei wird das zuvor in der Anlage befindliche Kältemittel gewogen und mit der vorgeschriebenen Füllmenge verglichen. Die Suche nach einer undichten Stelle ist nicht einfach. Dazu wird die Anlage zunächst mit Stickstoff befüllt. Zwar gibt es mit den Dichtungen am Kompressor und den diversen Anschlussverschraubungen einige „übliche Verdächtige“. Winzige Haarrisse beispielsweise im Kondensator lassen sich jedoch bedeutend schwieriger aufspüren. Außerdem ziehen sich Klima-

leitungen und Schläuche, die ebenfalls für Undichtigkeiten in Betracht kommen, größtenteils versteckt durchs halbe Auto.

Dann lauern oft aufwendige Demontearbeiten. Einfache Lecksuchsprays sind mit dem Aufspüren von Leckagen in Autoklimaanlagen, überfordert. Hilfreich für die Diagnose ist es, wenn der Anlage bei der vorausgegangenen Befüllung ein unter UV-Licht fluoreszierendes Kontrastmittel beigegeben wurde. Erst wenn sichergestellt ist, dass die Klimaanlage dicht ist, kann die Wiederbefüllung erfolgen. Dabei ist auch auf eine ausreichende Befüllung mit speziellem Kompressoröl zu achten, das immer zum verwendeten Kältemittel passen muss. Sinnvollerweise sollte bei jeder Wartung auch der Trockner mit gewechselt werden. Er zieht korrosionsfördernde Feuchtigkeit aus dem System und ist nicht besonders teuer.

Angesichts der Probleme, die eine Klimaanlage im Oldie mit sich bringen kann, kann man durchaus zu der Überzeugung gelangen, dass sie zumindest in unseren gemäßigten Breiten nicht unbedingt zu den erstrebenswertesten Extras zählt. Zum empfindlichen Zeitgenossen auch bei einer intakten Klimaanlage unter der kühlen Zugluft im Auto leiden. Vielleicht ist das hier dann doch ein Plädoyer fürs Schiebedach und weit geöffnete Fenster, was zudem ein intensiveres Naturerlebnis fördert. Diese Ansicht muss natürlich nicht jeder teilen. Ob nun offen oder geschlossen, mit oder ohne Klimaanlage – genießen Sie den Sommer in Ihrem Oldie!

Martin Henze ist freier Journalist und Buchautor für Oldtimer-Themen. Sein Buch „Oldtimer-Fahrschule“ ist erhältlich unter www.oldtimer-fahrschule.de

Alles, was über das Notwendige hinausgeht

Weithin sichtbares Bling-Bling oder stiller Genuss von Qualität und Ästhetik – Luxus kann viel bedeuten. Das zeigt sich auch an einer Auswahl seltener, teurer und teils sehr schneller Luxusautos von Rolls-Royce, Rimac, Mercedes und Hongqi. *Von Michael Hasenpusch*

Luxus ist ein Begriff, der sich genusslich einer exakten Definition entzieht. Für die einen muss es viel Bling-Bling und Protz sein, bei anderen gilt das Prinzip „weniger ist mehr“. Die Dritten verbinden damit stillen Genuss von Qualität und Ästhetik, und wenn es nach dem Soziologen Werner Sombart geht, ist Luxus ohnehin alles, was über das Notwendige hinausgeht. Vier Beispiele aus der Welt der Luxusautos.

Rolls-Royce Boat Tail – der teuerste Neuwagen der Welt

Kostet das teuerste neu hergestellte Auto wirklich 26 Millionen Euro? Der dicke Nebel der Diskretion verdeckt das Preisschild. Doch Berichten zufolge muss wohl so viel für den Teuersten von insgesamt drei Rolls-Royce Boat Tail bezahlt werden, die in den Jahren 2021 und 2022 gebaut wurden. Angeblich gehört das Musikerehepaar Beyoncé und Jay-Z zu den Glücklichen, die ein Exemplar erhalten haben. Für Menschen, die Spaß an der Exegese des Lebens der anderen haben, liegen die Beweise dafür auf der Hand. Schmetterlingsgleich lässt sich über zwei Klappen das Heck öffnen.

Darin befindet sich nebst ausfahrbarem Sonnenschirm, Tisch und Hocker auch ein Kühler, der exakt den Lieblingschampagner des Rappers, Armand de Brignac, perfekt zu temperieren vermag. Und einer der blauen Farbtöne des Boat Tail heißt wohl Blue Ivy, wie die Tochter der Weltstars. Nun ja. Abgesehen davon ist das Design deutlich an die eleganten Yachten angelehnt, die in 1920er- und 1930er-Jahren gebaut wurden.

Hongqi E-HS9
„President Long Range“:
Für etwa 120.000 Euro bekommt man ein Auto mit einem Kühlergrill, der jedem 40-Tonner-Lkw Ehre machen würde.

Das 5,80 Meter lange Cabriolet teilt sich zwar Fahrgestell und Motor mit dem Rolls-Royce Phantom, doch über 1.800 maßgeschneiderte Teile machen den Unterschied. Die Herstellung übernimmt Coachbuild, zu deutsch Karosseriebau, eine Abteilung von Rolls-Royce. Definitiv luxuriös klingt das Selbstverständnis: „Wir sind in der Lage, unseren Kunden die Möglichkeit zu bieten, ein Auto zu erschaffen, bei dem jedes einzelne Element von Hand nach ihren individuellen Anforderungen gefertigt wird, wie es unserem Status als wahres Luxushaus entspricht.“

Rimac Nevera – das schnellste Elektroauto der Welt

Zwar (noch) nicht bei der Reichweite, aber in vielen anderen Aspekten sind Elektroautos ihren Benzin oder Diesel verbrennenden Kollegen überlegen. So auch bei der Beschleunigung. Schon ein Mittelklassefahrzeug wie der Tesla Model 3 braucht nur etwas mehr als sechs Sekunden, um aus dem Stand die Marke von 100 Kilometern pro Stunde zu erreichen. In der Verbrennerwelt musste man dazu einen teuren Sportwagen an den Start rollen. Doch lässt sich auch hier die eine oder andere Sekunde sparen.

Als das Elektroauto mit der derzeit schnellsten Beschleunigung gilt der Rimac Nevera, der von 0 auf 97 Stundenkilometer – das sind 60 Meilen pro Stunde – nur 1,74 Sekunden braucht. Also etwa so: einundzwanzig, zweiundzwanzig... 100. Rekord für das Hypercar, wie solche Autos genannt werden. Doch sollte ja die Rede vom schnellsten Elektroauto der Welt sein, das in Serie gebaut

wird. Der Nevera, kroatisch für „Sturm“, hat bei Testfahrten auf dem Autotestgelände im niedersächsischen Papenburg insgesamt 23 Rekorde eingefahren. Außerdem raste er dort auch mit 412 Stundenkilometern die Strecke entlang und war damit schneller als alle anderen Elektroautos bisher. Dem Vernehmen nach fährt sich der Nevera agil, straff und doch geschmeidig, das sollte man von einem Auto mit vier Elektromotoren, die 1914 PS und 2360 Newtonmeter Drehmoment produzieren, auch erwarten. 150 Stück zum Preis von je etwa zwei Millionen Euro sollen davon gebaut werden, der erste ging im vergangenen Jahre an Ex-Formel-1-Profi Nico Rosberg, der sich seit einigen Jahren stark für die Elektromobilität engagiert.

Mercedes-Benz S-Klasse oder EQ – autonomstes Fahren bisher

Das selbstfahrende Auto war einer der großen Hypes der vergangenen Jahre. Mittlerweile ist etwas Ernüchterung eingetreten, denn dieses Ziel vollständig zu erreichen scheint schwieriger als gedacht. Das musste auch der Elektropionier Tesla lernen. Im August vergangenen Jahres erlaubte es das Oberlandesgericht München zwar, dass Tesla seinen Fahrassistenten weiterhin „Autopilot“ nennt, aber nur wenn klar werde, dass die Funktion „künftig“ verfügbar sei. Bis dahin tragen andere die Krone des autonomen Fahrens, wenn auch noch ein paar Zacken fehlen. Denn von den fünf Levels erreichen derzeit nur wenige Fahrzeuge Level 3, das hoch automatisierte Fahren, das so definiert wird: „Das Auto kann selbstständig, das

heißt ohne menschlichen Eingriff, fahren, sofern die Bedingungen herrschen, die der Hersteller vorgibt“. Als erster weltweit hat dies Mercedes-Benz geschafft: Seit 2022 kann zur S-Klasse-Limousine und zur EQ-Limousine als Sonderausstattung für etwa 6.000 Euro der Drive Pilot bestellt werden. Das System regelt selbstständig Abstand und Geschwindigkeit und hält das Auto in der Spur.

Klingt gut, doch was der Hersteller an Bedingungen vorgibt, engt den Leistungsumfang doch deutlich ein. So lässt sich der Drive Pilot nur bis zu einem Tempo von 60 Stundenkilometern verwenden, das Fahrzeug muss bei Tageslicht und einer Temperatur von über 3 Grad Celsius auf einer deutschen Autobahn unterwegs sein. Immerhin darf es mittlerweile auch ein US-amerikanischer Freeway sein, aber nur im Bundesstaat Nevada, weitere sollen folgen. Weder durch Baustellen noch Tunnel darf gefahren werden, auch ein Spurwechsel ist nicht gestattet. Dereinst sollten in seiner besten Ausbaustufe auch Geschwindigkeiten bis zu 130 Stundenkilometer möglich sein.

Hongqi E-HS9 – chinesischer Luxus

Eine Probefahrt zu vereinbaren war bislang schwierig. Jenseits von China gab es die Fahrzeuge der Marke Hongqi (sprich in etwa „Hongtschi“) lange nur in Aserbaidschan, Kambodscha oder Bahrain. Doch mittlerweile sind sie auch in Dänemark, den Niederlanden oder Norwegen erhältlich. Die seit 1958 existierende Marke gehört zur staatlichen China FAW Group. Übersetzt heißt der Name

„Rote Fahne“, und passenderweise waren viele der Fahrzeuge früher als Staatskarossen für Chinas Politprominenz im Einsatz. In der Vergangenheit baute Hongqi seine Autos oft auf Basis ausländischer Konstruktionen. Dazu zählten der Audi 100, ein Lincoln aus der Ford-Gruppe oder jüngst das Mittelklassemodell HQ3 auf Basis eines Toyota. Luxuriös wird es mit dem Modell Hongqi E-HS9, einem Elektro-SUV von gewaltigen Ausmaßen: Es ist 5,2 Meter lang und 2,7 Tonnen schwer. Das chinesische Luxus-SUV zu erwerben ist vergleichsweise günstig: In der Ausführung „President Long Range“ kostet das Fahrzeug im Konfigurator auf der niederländischen Website etwa 120.000 Euro. Dafür bekommt man ein Auto mit einem Kühlergrill, der jedem 40-Tonner-Lkw Ehre machen würde.

IMPRESSUM

Mobiler Luxus
Verlagsspezial der
Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt:
Fazit Communication GmbH,
Pariser Straße 1, 60486 Frankfurt am Main

Geschäftsführung: Hannes Ludwig,
Jonas Grashey

Redaktion: Michael Hasenpusch,
Christina Lynn Dier (verantwortlich)

Anzeigen: Ingo Müller (verantwortlich) und
Jürgen Maukner, REPUBLIC Marketing & Media
Solutions GmbH, Mittelstraße 2-4, 10117 Berlin,
www.republic.de

Weitere Angaben siehe Impressum dieser
Zeitung.

Herr Kalbfleisch, wie kommt Europas größtes Oldtimermuseum ins kleine Einbeck in Niedersachsen?

Das liegt an unserem Stifter, Gründer und bis heute tatkräftigen Mäzen Karl-Heinz Rehkopf, der Zeit seines Lebens ein Sammler war und unter anderem etwa 1200 Motorräder sein Eigen nennt. Er kommt aus einem kleinen Ort hier in der Nähe und hat sich vor zwölf Jahren – mit Mitte 70 – gefragt, wie denn die Zukunft seiner Sammlung aussehen soll. So entstand die Idee zu einem Museum, das aber von vorneherein angelegt war als eine umfassende Schau der Geschichte der Mobilität. Deshalb ergänzte er seine eigene Sammlung durch viele weitere Fahrzeuge, beispielsweise durch historische Klein- und Kleinstwagen des ehemaligen Automuseums Störy oder eine der größten Sammlung von historischen Nutzfahrzeugen aus Sitten. Heute sind an unseren fünf Standorten in Einbeck über 2500 Fahrzeuge zu sehen.

Wie formen Sie aus Ihren vielen Exponaten und der langen Geschichte der Mobilität eine zusammenhängende Ausstellung?

Der eigentliche PS.SPEICHER ist eine kuratierte Zeitreise durch die Geschichte der Mobilität. Das beginnt beim ersten Laufrad des Freiherrn von Draais und endet in den 2000er-Jahren mit der Mercedes A-Klasse und dem Audi TT. Jeder der acht

Säle steht für eine Epoche, die wir anhand der Exponate immer aus gleich drei Perspektiven präsentieren – der historischen, der gesellschaftlichen und der technischen Perspektive. Das erlaubt es den Besucherinnen und Besuchern, diese Entwicklung nachzuvollziehen, und ist auch sehr kindgerecht, denn es gibt viel zu entdecken, zu klettern und sich zu verstecken. Daneben gibt es vier weitere Standorte, unsere Depots, die einzelnen Fahrzeugsparten gewidmet sind, wie Automobilen, Motorrädern, Nutzfahrzeugen, Klein- und Kleinstfahrzeugen. Diese Locations, die vielleicht mehr etwas für Spezialisten sind, verteilen sich auf Einbeck.

Sie hatten im vergangenen Jahr über 80.000 Besucher. Warum begeistern sich Menschen so sehr für Oldtimer und die Geschichte der Mobilität?

Wir stellen immer wieder fest, dass die persönlichen Erinnerungen ein ganz starker Faktor sind. Da ist vielleicht das Auto, das der Opa gefahren hat, das erste eigene Motorrad oder ein Fahrzeug, das man zeitlebens gerne gehabt hätte. Das ist der Ausgangspunkt der Faszination, und manche steigen darüber mehr oder weniger aktiv in das Hobby „Oldtimer“ ein. Diese „Aktivisten“ kann man in zwei Gruppen einteilen. Bei den einen stehen Design und Ästhetik im Vordergrund, sie begeistern sich an den alten und teils barocken Karosserieformen. Andere sind Technik-Nerds, die zum Teil einen ganzen Tag vor einem Exponat verbringen und es im Detail fotografieren, vielleicht weil sie selbst gerade dabei sind, ein solches Fahrzeug zu restaurieren. Doch die meisten Besucherinnen und Besucher wollen einfach einen spannenden Tag erleben und in diese Welt eintauchen.

Autos waren bei den meisten Menschen früher positiv besetzt. Kratzen Klimawandel und Verkehrsinfarkt sozusagen am Lack?

Bei unseren Besucherinnen und Besuchern können wir keinen Stimmungswandel beobachten. Wer hierher kommt, für den ist und bleibt das Auto etwas Schönes, eine liebe Erinnerung oder ein begehrtes Gut. Das entspricht auch der Lebensrealität, denn für die meisten gehört

Auf ein Selfie mit der Zeitmaschine

In der niedersächsischen Kleinstadt Einbeck steht der PS.SPEICHER, Europas größtes Oldtimermuseum. Im Interview erklärt Stiftungsvorstand Jan B. Kalbfleisch, was Menschen an Oldtimern fasziniert, warum manche einen ganzen Tag vor nur einem Exponat verbringen und Elektroautos es als Oldtimer schwer haben werden.



Foto Stephan Kimmel

das Auto essentiell zum Leben. Da heißt aber nicht, dass wir diese Themen ignorieren. Sie werden unser Verhältnis zur individuellen Mobilität in Zukunft verändern, und auch das wollen wir abbilden. Deshalb bieten wir beispielsweise für Schülergruppen ein Programm, das „Grüner Faden“ heißt. Dabei sollen sich die Schülerinnen und Schüler mit den Themen Ökologie und Klimawandel beschäftigen und sich fragen, wie wir uns in Zukunft klimaneutral fortbewegen können. Sie lernen dabei die „Ambivalenz von Technik“ kennen, dass die Technik zwar viel Gutes schafft, aber dabei oft auch neue Probleme in die Welt setzt.

Klimaneutrale Mobilität heißt nach aktuellem Kenntnisstand Elektromobilität. Spielt das bei Ihren Exponaten schon eine Rolle?

Das ist aus zweierlei Hinsicht ein interessantes Thema. Zum einen waren es die Elektroautos, die in den ersten Jahren motorisierter Mobilität das Straßenbild dominierten. Der Siegeszug der Verbrenner kam erst später. Zum anderen fragen wir uns, ob die heutigen Elektroautos in 30 Jahren zu unseren Exponaten gehören werden. Wir haben den Grundsatz, dass unsere Exponate fahrbereit sein müssen, dass sie also – mit einem vertretbaren Aufwand – aus eigener Kraft bewegt werden können. Ein Oldtimer aus den 1950er-Jahren ist ein rein mechanisches Gebilde, dessen Teile nachgebaut werden können. Das ist zwar oft aufwendig und teuer, aber es ist möglich. Elektroautos sind jedoch durch und durch digital, haben also unzählige elektronische Bauteile, die softwaregesteuert miteinander kommunizieren. Wenn hier etwas kaputtgeht und es kein Ersatzteil mehr gibt, dann ist nach heutigem Stand nichts mehr zu machen.

Wie kommen Sie an Ihre Exponate? Kaufen Sie aktiv, oder gibt es Schenkungen?

Wir bekommen oft Fahrzeuge geschenkt, in der letzten Zeit sogar vermehrt, weil vermutlich viele Sammler ein Alter erreichen, in dem sie sich dieselbe Frage stellen, die sich auch unser Gründer und Stifter Herr Rehkopf gestellt hat: Was soll aus meinen Autos oder Motorrädern werden, wenn ein

Originalität geht vor Perfektion, Authentizität vor Hochglanz. Ein Auto darf Spuren tragen, die zeigen, dass es tatsächlich genutzt wurde.

Verkauf der lieb gewonnenen Schätze nicht infrage kommt oder die nachfolgende Generation kein Interesse zeigt.

Worauf kommt es Ihnen bei einem Exponat an?

Originalität geht vor Perfektion, Authentizität vor Hochglanz. Die Oldtimerszene hat sich in den vergangenen 15 Jahren gewandelt. Früher wurden Autos oft nach dem Motto „Besser als im Laden“ restauriert, waren also danach perfekter als am ersten Tag ihres Daseins. Heute darf ein Auto ruhig „Charakter“ haben, also Spuren tragen, die zeigen, dass es tatsächlich genutzt wurde. Restaurierte Autos stehen in der Akquise bei uns nicht im Vordergrund, auch weil es nur wenige Restaurateure gibt, die ihr Handwerk wirklich verstehen. Was restauriert werden muss, erledigen wir in unserer eigenen Fachwerkstatt.

Welches Auto ist bei Ihnen Publikumsliebbling?

Es sind zwei. Das eine ist der Benz Motorwagen Victoria von 1894, der nicht nur unser wertvollstes Exponat ist, sondern auch deutschlandweit das älteste Auto mit Straßenzulassung. Das andere ist der DeLorean DMC 12, der als automobile Zeitmaschine im Film „Zurück in die Zukunft“ berühmt geworden ist. Der Wagen ist gerade bei Fans des Films ein beliebtes Selfie-Motiv.

Das Interview führte Michael Hasenpusch.

Da ist vielleicht das Auto, das der Opa gefahren hat, das erste eigene Motorrad oder ein Fahrzeug, das man zeitlebens gerne gehabt hätte.

NACH OBEN ALLES OFFEN.

Der neue Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+.



Vereint Kraft und Komfort: Die Ikone unter den Roadstern kommt serienmäßig mit klangvoller AMG-V8-Motorisierung. Exklusive MANUFAKTUR Lacke und Interieurausstattungen geben optional noch mehr Ausdrucksstärke.

Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ | WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2–12,6 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 299–286 g/km.¹

¹Die angegebenen Werte sind die ermittelten WLTP-CO₂-Werte i. S. v. Art. 2 Nr. 3 Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153. Die Kraftstoffverbrauchswerte wurden auf Basis dieser Werte errechnet.



AMG