

Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro

April 2022 • Deutschland 5,50 € Österreich 6,20 € | Schweiz 9,20 sfr | BeNeLux 6,50 € | Italien, Spanien, Slowenien 7,20 € | Griechenland, Finnland 7,50 € | Dänemark 60,95 DKK | Tschechien 251,00 KC | Schweden 89,00 SEK

Motor Klassik **Motor Klassik**
 FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON **auto motor sport**

Im Heft
270
 Termine für
 2022

ROADSTER-SPASS

Starten Sie mit viel
 Fahrtwind in den Frühling!



MG TC



Porsche 911 Cabrio



Corvette C3



Fiat Spider



Honda S2000



Viel Charme für wenig Geld
 Renault 4 CV im Kosten-Check



Der Reiz der frühen Jahre
 Porsche 356 Knickscheibe



Auf Röhrls Spuren
 Histo-Monte im Ascona 400

Große Dolomiten-Runde im
Mercedes 300 SL



Preis-Check Fiat 124 Abarth, Renault 8 Gordini, Ford Escort Cosworth



Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro



INHALT MOTOR KLASSIK IM APRIL

AUTOS & FAHRBERICHTE

- ▶ **Titel: Fünf klassische Roadster, jeweils mit Kaufberatung** 12
- MG TC** 14
 Brite mit rustikalem Charme
- Honda S2000** 18
 Japaner mit feinsten Technik
- Porsche 911 Carrera Cabriolet** 22
 Schwabe mit legendärem Ruf
- Fiat 124 Sport Spider** 26
 Italiener mit Verführungskraft
- Chevrolet Corvette Stingray** 30
 Amerikaner mit starkem Ego
- ▶ **Mercedes-Benz 300 SL** 42
 Im roten R 107 in die auch bei Regen schönen Dolomiten
- ▶ **Porsche 356 1300 Coupé und 356 1500 Cabrio** 136
 Warum Knickscheibe nicht gleich Knickscheibe ist, inklusive Kaufberatung

MAGAZIN

- ▶ **Neues Erlebniszentrum für Oldtimer-Freunde in der Schweiz** 34
 Die Autohalle in Andelfingen setzt auf Service aus einer Hand

SERVICE

- ▶ **Sieben britische Limousinen im Kauf-Check** 38
 Reif für Klassiker von der Insel? Da hätten wir was für Sie!
- ▶ **Wertentwicklung bei Klassikern** 50
 Fiat 124 Abarth Spider, Renault 8 Gordini, Ford Escort RS Cosw.

▶ **Titel-Thema**



AUTOS IN DIESEM HEFT

- Aero 30 Sport 116
- Aston Martin Lagonda 41
- Austin Seven/Big Seven 39
- Chevrolet Corvette C3 30
- Fiat 124 Abarth Spider 50
- Fiat 124 Sport Spider 26
- Ford Cortina Lotus Mk I 40
- Ford Escort RS Cosw. 51
- Honda S2000 18
- Jaguar Mark X/420 G 38
- Merc. 300 SL (R 107) 42
- MG Magnette ZA/ZB 41
- MGTC 14
- Morris Marina I/II 40
- Opel Ascona B 400 128
- Plymouth Belvedere 59
- Porsche 356 1300 Cp. 136
- Porsche 356 1500 Cabr. 136
- Porsche 911 Carr. Cabr. 22
- Renault 4 CV 124
- Renault 8 Gordini 51
- Saab 95 V4 61
- Triumph 2000 Mark I/II 39

54 AUKTIONS-ERGEBNISSE

■ **Alu-Flügelträger von 1955 für satte 6 Millionen Euro: Rare Top-Klassiker erzielen nach wie vor astronomische Preise**

TECHNIK

- ▶ **Restaurierung Aero 30 Sport** 116
 Ein Erstlingswerk mit ganz viel Luft und Liebe
- ▶ **Service-Station (177) Renault 4 CV** 124
 Käfer-Alternative im Wartungs- und Reparaturkosten-Check

SPORT

- ▶ **DSK-Nachrichten** 122
 Das Neueste vom Deutschen Sportfahrer Kreis e.V.
- ▶ **AvD-Histo-Monte** 128
 Im Röhrl-Ascona auf Retro-Fahrt

- ▶ **FHR-Rennsport-Nachrichten** 134
 Die Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e.V. informiert

RUBRIKEN

- ▶ **Editorial** 3
 Hans-Jörg Götzl über den Saisonstart und die Wichtigkeit von Toleranz im Straßenverkehr
- ▶ **Album** 6
 Das Foto des Monats
- ▶ **News** 8
 Neues vom alten Auto
- ▶ **Motor Klassik-Markt** 53
 2200 Klassiker-Preise, Auktionen, Probe gefahren, Kleinanzeigen
- ▶ **Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum** 114
- ▶ **Leseralbum** 142
 Oldtimer-Fotos mit Geschichten
- ▶ **Vorschau** 144
 Motor Klassik im Mai
- ▶ **Abo-Angebot** 145
 Lese-Freude pur
- ▶ **Ausstieg** 146
 Alf Cremers über Glücksgefühle beim Jagen und Sammeln



Neues Zentrum, neues Glück? Die **Autohalle** in Andelfingen/CH 34



Mit Luft nach oben? Ein maroder **Aero 30 Sport** als erstes Restaurierungs-Projekt 116



Endlich wieder **AvD-Histo-Monte!** Wir schnupperten im Röhrl-Ascona Rallye-Luft 128

Motor Klassik

Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro

2022
AvD-Histo-Monte
DIE WINTERRALLYE



40 Jahre sp

1982 siegte Walter Röhrl mit dem heckgetriebenen Opel Ascona B 400 bei der Rallye Monte Carlo gegen die übermächtigen Audi Quattro – und holte auch noch seinen zweiten WM-Titel. Wir schnupperten Geschichte mit seinem Trainingswagen bei der AvD-Histo-Monte.

TEXT Kai Klaunder // FOTOS Arturo Rivas, Lena Willgalis



Gut zu wissen

OPEL ASCONA B 400

Eckdaten: R4-Motor, DOHC, 2393 cm³, 144 PS, 1030 kg, 200 km/h, 1979 bis 1981

Preis: 80500 Euro (guter Zustand)

Charakter: Gutmütiges Rallye-Auto mit überaus elastischem 144-PS-Viertürer, für ein Homologationsmodell recht komfortabel

Motor Klassik

Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro

2022
AvD-Histo-Monte
DIE WINTERRALLYE



AVD-HISTO-MONTE SPORT

e später ...

Rallye Monte
n zweiten
D-Histo-Monte



Motor Klassik

Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro

2022
AvD-Histo-Monte
DEUTSCHLAND + ÖSTERREICH + SCHWEIZ



Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro



Schnee, bitumengeflickter Asphalt mit diabolisch glänzenden, aufblitzenden Stellen – bei der Histo-Monte gilt es, die Straße zu lesen und höchste Konzentration aufzuwenden. Startaufstellung vor dem Rathaus in Rothenburg ob der Tauber. Kleiner Mini mit großem Lichtschein in den Seetalen

AvD-HISTO-MONTE SPORT

Der Einschlag ist viel sanfter und leiser als erwartet. Denn eigentlich knirscht es nur ganz kurz. Jetzt hängen wir mit dem linken Vorderrad in einem kleinen Graben fest, die Fahrertür ist blockiert, die Hinterräder drehen durch. Wir stecken fest. Ruhe. Und die Frage: Was ist gerade passiert?

Gerade noch hat uns Peter Göbel mit den Worten „Jetzt geht’s so richtig los, das ist Histo-Monte“ auf die 16,69 Kilometer lange Gleichmäßigkeitsprüfung 22 „Pas du Pré Coquet“ geschickt. Was er damit meint: endlich Schnee. Matsch. Schneematsch und ein bisschen Eis – also die erste größere fahrerische Herausforderung der 23. AvD-Histo-Monte. Schließlich gilt es, auf den kurvigen Bergstraßen einen Schnitt von 46 km/h möglichst genau zu treffen.

Mit leichtem Schlupf starten wir im Opel Ascona B 400 bergan in diese Schneematschprüfung. Beim Anfahren setzt sich das Negativprofil der Reifen zu, die hinteren Pneus gehen über in eine längere Phase der mit Gaspedal und Lenkrad kontrollierbaren Gleitreibung. Um dann, nach rund 145 Metern, schlagartig-überraschend für einen kurzen Moment Haftreibung aufzubauen. Fatal nur, dass die Lenkung in diesem Moment hauchzart links eingeschlagen ist. Wir müssen notgedrungen tatenlos miterleben, wie wir im Zeitlupentempo vom Wagen in den Graben geschoben werden. Die Lenkung reagiert nicht, die getretene Kupplung rückt einen Augenblick zu spät aus.

Mit fragendem Blick steigt Peter Göbel aus seinem Begleitfahrzeug aus. Verbale Erklärungen sind überflüssig. Ich schaue wohl wie ein ge- und betretener Pudel, kann mir die letzten Sekunden noch nicht erklären. „Passiert halt“ höre ich noch, bevor die Bergung beginnt. Peter versucht uns nach hin-

ten rauszuziehen, doch der Opel gräbt sich weiter ein. Also zieht ein Begleitteam den leicht lädierten Ascona nach vorne aus dem Graben. Jetzt heißt es durchharnen, denn der Kotflügel ist nur leicht eingedrückt, hat etwas vom ohnehin dort schon vorhandenen Spachtel verloren. Die Streuscheibe des Scheinwerfers ist hin, ebenso das Blinkerglas. Für uns geht’s weiter. Wegen uns wird dann allerdings die GLP neutralisiert.

Stochern in der Nebelsuppe

Das hoffen einige Teilnehmer auch für die nächste GLP, denn bei der „Col de la Machine – Col de Lachau“ herrscht eine so dicke Nebelsuppe, dass einige behaupten, ihre Hand nicht mehr gesehen zu haben. Wir können zwar noch die vordere Kante der Motorhaube erkennen, darüber hinaus jedoch kaum etwas. Der geforderte Schnitt von 49 km/h auf 18,179 Kilometern verleitet so manches Team dazu, die Prüfung aufzugeben. Doch hier zeigt sich der sportliche Anspruch der Histo-Monte, jeder Teilnehmer wusste, auf was er sich einlässt – oder hätte es zumindest wissen können, wenn er mal jemanden gefragt hätte, der schon einmal diese legendäre Rallye mitgemacht hat.

Einer, der nicht wusste, was ihn erwarten würde, ist Dominik Schubert, der als Beifahrer von Alexander Haller in einem 1936er Riley 12/4 Special dabei ist. „Ich hatte ja keine Ahnung – aber das macht richtig Spaß hier! Gestern war’s zwar ein bisschen kalt, doch heute ist ja zum Glück fast Frühling.“ Die beiden Berliner trotzen in Marine-Troyer und Motorradkombis Wind und Wetter – und werden am Schluss Zweite der Sanduhr-Klasse. Die Besten unter diesen Bedingungen auf der GLP 23: das spätere Gesamtsiegeteam Jens Herkommer und Werner Neugebauer auf Skoda 120 L von 1986.

HISTORIE

Röhl schenkt der Monte zum 50. Geburtstag eine Sensation

1982 IST EIN BESONDERES Jahr für die Rallye Monte Carlo: Zum 50. Mal treffen sich die besten Rallyefahrer, um den Meister ihres Fachs zu küren. Audi ist bereits mit den Quattro am Start – und alle rechnen mit einem Sieg der Allradler. Doch das

Wetter spielt Walter Röhl in die Karten: kaum Schnee, dafür trockene Straßen – Idealbedingungen für seinen Opel Ascona B 400. Röhl sorgt für Aufregung, als er die Pressekonferenz platzen lässt – und für noch viel mehr, als er eine Bestzeit

nach der anderen in den Asphalt brennt: 13 WRP-Gewinne und letztlich ein Vorsprung von 3:49 Minuten sichern ihm den Sieg. Er ist der einzige Rallyefahrer, der von vier Automarken (Fiat, Opel, Lancia, Audi) im Hafen von Monaco gefeiert wird.



Zwischen diesen Aufnahmen liegen 40 Jahre: Röhl mit Geistdörfer – und mit der Fan-Mauer

Motor Klassik

Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro

2022
AvD-Histo-Monte




- 1 Leicht ondulierter Opel Ascona B 400 auf dem Col de Lachau
- 2 Lancia Fulvia bei routinemäßiger Benzinfilterreinigung
- 3 Heinz Meyer/Michael Knapp im Audi Quattro A2 von 1988
- 4 Innocenti Mini B39 1300 mit Frank und Ralf Jungnickel
- 5 Härtestes Team: Alexander Haller/Dominik Schubert, Riley 12/4
- 6 Gesamtsieger: Jens Herkommer/Werner Neugebauer, Skoda 120 L
- 7 Thomas Enghof/Niko Pflanzelt im Porsche 924 S von 1986
- 8 Klaus Ralf/Hans Georg Ahrens im Austin Healey MK 3000
- 9 Peter und Sonia Steiger vor traumhaftem Sonnenuntergang



Datum	04.2022
Medienart	Printmedien
Medienkategorie	Oldtimerfachzeitschrift
Auflage	48.630
Reichweite	
Anzeigenäquivalent	68.400 Euro



„Mit dem Ascona bin ich 1982 die Chartreuse in einer Zeit gefahren, die erst 2007 unterboten wurde“

Walter Röhrl über sein Siegerauto

Der nächste Abschnitt versöhnt uns, denn wir fliegen gemeinsam mit einem Autobianchi A112 und einem Mercedes 500 SL über gut 20 Kilometer sportlich zu Tal. „Eines der Highlights für mich“, schwärmt noch Tage später der A112-Pilot Joachim Finckenstein.

In diesen Momenten nehmen wir im Opel Ascona B 400 einen ganz tiefen Zug aus der Motorsportgeschichte, inzwischen haben wir uns seit der Abholung in Rüsselsheim auch einigermaßen aneinander gewöhnt. Der als Trainingsauto für Walter Röhrl und Christian Geistdörfer aufgebaute B 400 nimmt uns zwar mit seinen Hartschalensitzen, dem knappen Käfig und den Vierpunktgurten in die Zange, bietet jedoch überraschend viel Restkomfort. Nur bei Bodenwellen und den vielen französischen „Rappel“-Hügeln strapazieren die mittig am Bodenblech befestigten GFK Mudflaps mit einem giftigen Kreischen unsere Ohren. Zudem haben wir bei der technischen Abnahme festgestellt, dass die Längslenkerlager an der Hinterachse verschlissen sind – was der Ascona mit einem heftigen „Klonk“ kommentiert. Manch ein Teilnehmer vermutet schon materialmordende Fahrweise, doch selbst bei langsam angefahrenen Bodenwellen rumpelt der Opel lautstark.

Überrascht sind wir jedoch von Beginn an von der sanften Fahrbarkeit seines überaus elastischen Vierzylinders mit dem DOHC-Vierventilkopf von Cosworth. Der 2,4-Liter hat so gar nichts von einem kapriziösen Rennmotor mit kleinem nutzbaren Drehzahlfenster. Ganz im Gegenteil, der Sauger macht schon ab 2000/min solch einen Druck, dass er sich schaltfaul fahren lässt. Das maximale Drehmoment von 210 Newtonmetern liegt bereits bei 2800/min an. Steigt die Drehzahl über 4000/min, gibt es eine erste Überraschung, denn ab dieser Marke wird das 144 PS starke Triebwerk putzmunter und dreht gierig weiter. Theoretisch bis 6000/min, doch ab 5400/min senkt sich die Leistungskurve wieder – kein Grund, höher zu drehen.

Die Einspritzanlage ist dabei so großzügig abgestimmt, dass keine Lastwechselreaktionen zu spüren sind. Ein sanfter, doch sehr nachdrücklicher Geselle, dafür müs-

sen wir alle 250 Kilometer rund 40 Liter Super Plus nachfassen – er ist halt doch ein Rennmotor. Einziger Kritikpunkt beim Antrieb ist der ellenlange erste Gang, der als Fahrgang ausgelegt scheint – nicht als Schaltstufe für ganz enge Kehren. Das Sport-Schema der H-Schaltung ergibt mit dem hinten links liegenden ersten Gang kaum Sinn. Denn statt in einer Schaltgasse bewegen wir uns meist zwischen Gang eins und zwei – auf der letzten Etappe in den Seealpen sowie auch schon fünf Tage zuvor beim Prolog um Rothenburg ob der Tauber.

Schon dieses Labyrinth über schmale Feldwege stellt einige Teams auf eine harte Probe. Jedenfalls ist der Himmel gut ausgeleuchtet, als sie die ersten drei GLPs zu finden versuchen. Es hagelt Strafpunkte für ein Drittel der Teams, weil diese Teilnehmer mindestens einen Kontrollpunkt nicht finden.

Zum Running Gag wird auf der 23. Histo-Monte auch die Frage „Habt ihr die Geheime gesehen?“, denn die geheimen Durchfahrtskontrollen sind so tückisch platziert, dass am zweiten Tag 15 und an den folgenden 26, 57 und 11 Teams sie nicht finden. Als schließlich 67 von 74 gemeldeten Teams im Hafen von Monaco durch das Ziel rollen, haben sie auf neun Etappen insgesamt gut 1900 Kilometer zurückgelegt. Von vielen aus diesem Marathon werden die Teilnehmer noch lange schwärmen.

Vier echte Monte-Sieger

Auf dem abschließenden Gala-Abend sorgen die Ehrengäste Walter Röhrl und Ari Vatanen für viele eindruckliche Momente – per Videobotschaft grüßen zudem Sébastien Ogier und Miki Biasion. Walter schwärmt von dem „unglaublich zuverlässigen“ Ascona, dem in seiner Karriere „am leichtesten zu fahrenden Auto“ – und er erklärt das Geheimnis seines damaligen Überraschungserfolgs: „Wir hatten einfach Glück, dass es keinen Schnee gab. Sonst hätten die Quattro uns verblasen.“ Apropos Quattro: Fast direkt an der Stelle unseres Ausrutschers landete auch einer der vier teilnehmenden Audi Quattro im Graben. ■

Ergebnisse

23. AvD-Histo-Monte
7.–12. Februar 2022, Streckenlänge 1907,07 km

Gesamtwertung

1. Jens Herkommer/Werner Neugebauer
Skoda 120 L, 1995
2. Jörg Pöhlemann/Marc Stoll
Porsche 924, 1976
3. Zoltán Horváth/Lajos Boros
Lancia Fulvia Coupé, 1975

Sanduhr-Klasse

1. Yorck Streitbürger/Jost Streitbürger
Mercedes-Benz 350 SLC, 1974
2. Alexander Haller/Dominik Schubert
Riley 12/4 Special, 1936
3. Urban Priol/Fabian Seydel
BMW 2000 tilux, 1967

Alle Ergebnisse unter avd-histo-monte.com