

# kfz-betrieb



**Oldtimer-  
Kaufberatung**

**Exklusiver GTÜ-Sonderdruck**



## Kaufberatung

# Der Angriff in der Oberklasse

Ende der achtziger, Anfang der neunziger Jahre wurden die Karten neu gemischt

Zum Beginn der achtziger-Jahre symbolisierte die S-Klasse von Mercedes-Benz in Form des W126 „die Oberklasse“ – zumindest im Inland. Die meisten Automobilexperten waren sich darin einig, dass der W126 das beste Oberklassemodell der Welt sei. Die übrigen zu diesem Zeitpunkt angebotenen Modelle wie der erste 7er-BMW oder der 200 Turbo von Audi erzielten Achtungserfolge, konnten der S-Klasse jedoch weder aus Verkaufsnach noch aus Imagesicht wirklich gefährlich werden.

Diese scheinbar heile Welt endete für die Stuttgarter jedoch mit der Präsentation des zweiten 7er-BMW (E32) im Jahr 1986. Im Vergleich zum W126 war der BMW zu diesem Zeitpunkt eindeutig das modernere Fahrzeug, welches auch optisch deutlich mehr dem Zeitgeist entsprach. Allerdings gab es den E32 anfangs nur mit Sechszylindermotoren. Den W126 konnten Käufer dagegen auch mit leistungsstarken Achtzylindern ordern.

Im Jahr 1987 präsentierte BMW die eigentliche Sensation: der erste deutsche Zwölfzylinder nach dem II. Weltkrieg in Form des 750i. Nach außen hin blieben die Stuttgarter gelassen, die 300 PS des 750i erreichte auch der 560 SE. Ihm fehlten jedoch die repräsentativen vier Mehrzylinder. Intern bereiteten die Stuttgarter jedoch den Gegenangriff vor.

Der erste Schritt dazu war, das Konzept des W126-Nachfolgers zu überarbeiten. Als Folge davon lief die Auslieferung des W140 erst im Herbst 1991 an. Der zweite Schritt war, der Öffentlichkeit regelmäßig mitzuteilen, dass ein Zwölfzylinder in der Oberklasse aus Sicht von Mercedes-Benz eine unnötige Ressourcenverschwendung sei.

### Der Kampf um die Krone beginnt

BMW gelang es hingegen, mit dem E32 erstmalig nennenswerte Marktanteile in der Oberklasse zulasten von Mer-

cedes-Benz zu erobern. Obwohl auf dem Markt der Kampf um den Käufer tobte, blieben die Oberen aus München und Stuttgart nach außen hin gelassen. Gemeinsam erklärte man den Wettstreit in der Oberklasse zum hehren gemeinsamen Kampf gegen die japanischen Hersteller.

Ein Jahr nach der Vorstellung des 750i mussten die Oberklassevergleichstests um ein weiteres Fahrzeug erweitert werden. Bei Audi lief der V8 (D11) an, weltweit die erste Oberklasselimosine mit permanentem Vierradantrieb und vollverzinkter Karosserie. Ab Herbst 1991 wurde der Kampf um die Marktanteile der deutschen Hersteller somit nochmals interessanter.

Mit dem V8 erzielte Audi zwar Achtungserfolge, für München und Stuttgart waren diese jedoch (noch) nicht schmerzhaft. BMW mit dem E32 genoss den Erfolg, und der damalige Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim schoss regelmäßig süffisante

Pfeile in Richtung Stuttgart. Doch Mercedes-Benz schlug mit geballter Macht zurück: Der W140 war die größte und komfortabelste S-Klasse: Der Zwölfzylinder des 600 SE konkurretierte die 300 PS des 750i mit 300 kW (408 PS).

In der Öffentlichkeit wurde der W140 jedoch falsch verstanden. Verursacht durch die einschlägige Presse wurde er als zu groß, zu durstig – kurz zum Dinosaurier – erklärt. Die „taz“ schrieb damals von der „Ausgeburt von Ingenieurswahn und Klimakillerinstinkt“. Diese zum Teil hämische Reaktion wurde im Herbst 1991 noch dadurch verstärkt, dass die ersten W140 eine zu geringe Nutzlast hatten und nachträglich aufgelastet werden mussten.

### Die Zahlen sprechen für sich

Die öffentlichen Diskussionen über die neue S-Klasse waren für die Münchner ein willkommenes Fressen. Über

*Trotz aller früherer Rivalitäten: friedliches Stelldichein der einstigen automobilen Oberklasse bei GTÜ.*



die damaligen erheblichen Elektronikprobleme des E32 diskutierte die Öffentlichkeit weitaus weniger. Im Zeitraum von 1991 bis 1994 standen sich die einzelnen Modelle mit folgenden Produktionszahlen auf dem Markt gegenüber:

- ▶ Audi V8 mit rund 10.000 Einheiten
- ▶ BMW E32 mit rund 120.000 Einheiten
- ▶ Mercedes-Benz W140 mit rund 230.000 Einheiten

Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass die Stuttgarter noch immer Marktführer waren, die Münchner jedoch tatsächlich zum ernstzunehmenden Wettbewerber gereift waren und die Ingolstädter (noch) keine ernstzunehmende Rolle in dieser Fahrzeugklasse spielten.

Heute stehen diese Modelle an der Schwelle zum Klassiker und künftigen Oldtimer. Für Sportfans ist der Audi V8 das Nonplusultra. Ihnen bleibt unvergessen, wie der zweimalige Gewinner der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft allen voran mit Hans-Joachim Stuck und Frank Biela damals durch das Feld der anderen, meist kleineren Tourenwagen pflügte und „Strietzel“ Stuck dabei auch noch sein Showtalent auslebte.

Der BMW E32 ist in den Augen seiner Fans der „schönste“ 7er-BMW und genießt vor allem dank seines Zwölfzylinders Kultstatus. Die Bayerischen Motorenwerke hatten mit dem E32 schließlich die letzte Treppenstufe erklommen und standen jetzt mit den Stuttgartern auf Augenhöhe.

Der damalige Vorstand hatte sein Ziel erreicht: BMW war für Mercedes-Benz auch in der Oberklasse erstmalig ein ernstzunehmender Wettbewerber und ist es bis heute geblieben.

Und welche Rolle spielt der W140? Für die Mercedes-Lieb-



*Ihm gebührt der Titel „erster deutscher Nachkriegszwölfzylinder“. Die intern E32 genannte 7-er-Reihe definierte zumindest antriebstechnisch den Status Quo in der Oberklasse.*



*So stellten sich die Audi-Werber den automobilen Jetset zu Beginn der Neunziger vor: Der Audi V8 sollte endlich den Anschluss ins Oberhaus ermöglichen. Dies gelang ihm jedoch nur zum Teil.*

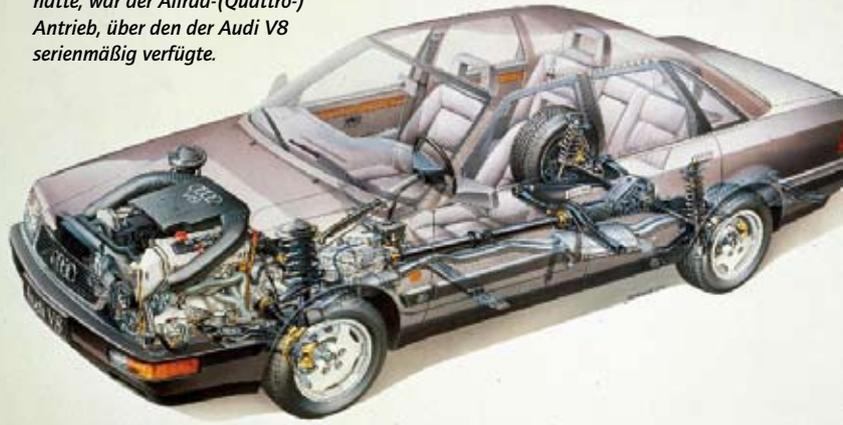


*Mercedes-Benz 300 SE. Die S-Klasse Limousinen der Baureihe 140 wurden von 1991 bis 1998 gebaut. Im Bild ein Fahrzeug vor der im Jahr 1994 erfolgten Modellpflege.*



Anders als die Modelle der Mitbewerber schaffte es der Audi V8 sogar in den Motorsport. 1990 und 1991 ging der DTM-Titel nach Ingolstadt.

Ein Argument, dem weder Mercedes noch BMW etwas entgegenzusetzen hatte, war der Allrad-(Quattro-)Antrieb, über den der Audi V8 serienmäßig verfügte.



haber wurden die jeweils letzten „echten“ Mercedes im Regelfall vor mehr als 20 Jahren gebaut. D. h. der letzte „echte“ Oberklasse-Mercedes ist derzeit noch der W126.

Allerdings war der W140 aus der ersten Serie auch die letzte S-Klasse vor der Fusion zu Daimler-Chrysler und damit

auch schon so etwas wie der letzte „echte“ Mercedes.

Zum Produktionsende des W140 schrieb die „FAZ“ unter der Überschrift „Das Ende eines Patriarchen“: „Die S-Klasse war ein Riese, dem man das Tanzen auf den Zehenspitzen beigebracht hatte. Uns fehlt der Dicke schon jetzt.“

### Wann ist der richtige Zeitpunkt?

Kaufen sollte der Liebhaber diese Autos – sofern er ein gutes Exemplar mit geringer Laufleistung findet – heute, denn die Marktwerte wirklich guter Fahrzeuge mit nachvollziehbarer Historie und geringer Laufleistung haben sich stabilisiert und liegen derzeit bei rund 10 bis 15 Prozent des ehemaligen Neupreises.

Bei diesem derzeitigen Marktwertniveau sollte man jedoch nicht vergessen, dass die Oberklasse doch „etwas höhere“ Betriebskosten als die Kompaktklasse verursacht. Häufig werden Fahrzeuge auf dem Markt sehr billig angeboten. Bei diesen sollte der Kaufinteressent zur Behebung des vorhandenen Wartungs- und Reparaturstaus den Kaufpreis mindestens noch einmal in Reserve haben!

Als künftige Oldtimer sind alle drei Vertreter der damaligen Oberklasse reizvoll:

- Der Audi V8 als erster Oberklasse-Audi mit erfolg-

Marktwerte			
Modell	Neupreis	Marktwert in gutem Zustand	„Aktive“ Fahrzeuge Inland *
Audi V8 3,6	50.000	4 bis 6.000	1.200
Audi V8 4,2	55.000	6 bis 8.000	800
BMW 730 i	35.000	3 bis 5.000	7.000
BMW 735 i	40.000	4 bis 5.000	4.000
BMW 740 i	55.000	5 bis 7.000	1.200
BMW 750 i	60.000	6 bis 8.000	1.600
MB 300 SE	50.000	5 bis 7.000	3.500
MB 400 SE	60.000	6 bis 8.000	700
MB 500 SE	70.000	6 bis 8.000	800
MB 600 SE	100.000	13 bis 17.000	400

\* Bestand laut KBA 2009. Alle Preise in Euro.

reicher Rennsporthistorie und miserabler Ersatzteilversorgung

- Der BMW E32 als erster erfolgreicher Oberklasse-BMW mit dem ersten deutschen Nachkriegszwölfzylinder und guter Ersatzteilversorgung

- Der Mercedes-Benz W140 als letzte „ohne Rücksicht auf Kosten“ konstruierte S-Klasse unter anderem mit der ersten schallisierenden Doppelverglasung und hervorragender Ersatzteilversorgung

Alle drei Oberklassevertreter haben gemeinsam, dass sich der langfristige Erhalt dieser Fahrzeuge nicht darauf beschränken kann, die Karosserie und die Mechanik in einem oldtimergerechten Zustand zu erhalten. Anhand dieser Fahrzeuge wird die Oldtimerszene zu gegebener Zeit auch lernen müssen, komplexe elektro-

nische Steuerungs- und Regelungssysteme funktionsfähig zu halten. Einige sogenannte Experten vertreten die Meinung, dass dies in der Praxis nicht der Fall sein kann.

Diese „Experten“ der Oldtimerszene verkennen jedoch, dass beim Erhalt dieser Fahrzeuge eine entsprechende Nachfrage zum Erhalt der elektronischen Bauteile vorhanden sein wird – und eine entsprechende Nachfrage auf dem Markt hat bisher noch immer zu einem entsprechenden Angebot geführt.

Bei BMW und Mercedes-Benz kann man davon ausgehen, dass der Hersteller darüber hinaus entsprechendes Engagement zeigt, die Fahrzeuge auch in Zukunft lauffähig zu erhalten. Bei Audi jedoch werden Ersatzteilbestellungen schon heute leider meist mit „ohne Ersatz entfallen“ beantwortet. *Peter Deuschle*



Machte ihrem Namen alle Ehre: Die Bayerischen Motorenwerke und der 1987 vorgestellte Antrieb des BMW 750i.



Auf die Zwölfzylinder-Attacke von BMW antwortete Mercedes-Benz ebenfalls mit einem „Zwölfzylinder“. Dieser brachte jedoch über 100 PS mehr als das bayerische Pendant auf die Straße.



## Kaufberatung

# Peugeot 205: Gut gebrüllt, Löwe!

Zu seiner Zeit ein toller Erfolg, muss der kleine Franzose zeigen, ob er das Zeug zum Oldtimer hat

In den fünfziger und sechziger Jahren war Peugeot weltweit dafür bekannt, solide Mittelklasselimosinen wie den 403 und den 404 zu bauen, der auch der „französische Mercedes“ genannt wurde. In einer Zeit, als in Wolfsburg Autos nur luftgekühlte Heckmotoren haben durften, bauten unsere französischen Nachbarn mit Citroën 2 CV, Renault R 4 und Simca 1100 bereits deutlich „intelligenter“ Autos als Volkswagen mit dem Käfer und Opel mit dem Kadett A.

Die zum Teil richtungsweisenden Fahrzeuge aus Frankreich hatten jedoch vor allem



Ein erstes Facelift bescherte dem 205er ein neues Armaturenbrett. Der GTI glänzte im Innenraum mit bequemen Sportsitzen und rotem „Race“-Teppich.

*Der Traum zahlreicher Männer: Große Blondinen und natürlich der Peugeot 205 GTI. Gerade mit 1,9-Liter-Motor avancierte der kleine Franzose im wahrsten Sinne des Wortes zum echten GTI-Schreck.*

Fotos: Peugeot

auf dem deutschen Markt mit zwei gravierenden Mängeln zu kämpfen:

- ▶ Sie wurden vom Rost noch schneller zerfressen als ihre Wettbewerber.
- ▶ Die Qualitätsanmutung war im Vergleich zum Käfer deutlich schlechter.

Somit konnten diese Autos – außer im Saarland – Käfer und Konsorten im Inland nicht wirklich gefährlich werden. Hinzu kam, dass die Marke Peugeot in der sogenannten

„Kompaktklasse“ noch nicht aktiv war.

Als mit Beginn der Siebziger für die VW-Monokultur die „Götterdämmerung“ angebrochen war, holten sich die Verantwortlichen in Ingolstadt und Neckarsulm die erforderliche moderne Kompetenz. Das Ergebnis: Mit Audi 50/Polo und VW Golf I konnte auch der VW-Konzern „intelligente“ Kompaktwagen liefern.

Bereits 1972 hatte sich Peugeot jedoch mit dem 104

auch in die „kleine Klasse“ begeben. In Deutschland stand dieser ab 1974 dann dem Audi 50/Polo und VW Golf I – dem Gründer einer der neuen Fahrzeugkategorien, der „Golf-Klasse“ – gegenüber.

Zu einer Zeit, als Volkswagen vom Golf I zum Golf II wechselte, hatte sich Peugeot, wie andere Hersteller auch, stark an diesem Modell orientiert. Das Ziel: Der ebenfalls 1983 präsentierte Peugeot 205 sollte Marktanteile

in der Golf-Klasse ergattern. Dabei geriet der 205er etwas kompakter und leichter als der Golf II und wurde in ähnlich vielen Modellvarianten angeboten:

- ▶ Als drei- und fünftürige Schräghecklimousine
- ▶ Als zweitüriges Cabriolet
- ▶ Als zweitüriger Kastenwagen („Multi“ bzw. „Fourgonnette“)
- ▶ Mit Ottomotoren von 1.000 cm<sup>3</sup>/31 kW bis 1.900 cm<sup>3</sup>/96 kW



*Eindrucksvolle Sportskanone: Im Reigen der Gruppe-B-Monster fehlte auch der 205er nicht – inklusive Gitterrohrrahmen, Mittelmotor und Allradantrieb.*

- ▶ Mit Dieselmotoren von 1.800 cm<sup>3</sup>/44 kW bis 1.900 cm<sup>3</sup>/58 kW

Im Vergleich zum Golf hatte der 205 den kultivierteren und leistungsstärkeren Dieselmotor, als GTI mehr Hubraum und gegenüber dem Zweiventil-Golf GTI auch mehr Leistung. Insgesamt konnten die Modellvarianten des 205 den jeweils vergleichbaren Modellvarianten des Golf II sprichwörtlich davonfahren.

Für Peugeot war der 205 ein überaus großer Erfolg in der Golf-Klasse.

- ▶ Insgesamt über 400.000 Einheiten wurden in Deutschland verkauft.
- ▶ Er war das erfolgreichste Importmodell in Deutschland in den Jahren 1985 und 1986.

Nahezu 5,3 Millionen Einheiten wurden vom kleinen Franzosen produziert. Zudem erhielt er gleich nach seiner Einführung das „Goldene Lenkrad“ und wurde darüber hinaus auch noch zum „besten Kleinwagen“ und „Auto des Jahres“ gekürt.

Wie der Golf II war der 205 ein recht solides und ausgesprochen langlebiges Auto. Zumindest in der Länge des Produktionszeitraums hat der 205 den Golf II deutlich geschlagen – die Produktion endete erst zum Jahresende 1998 und damit zu einem Zeitpunkt, als die ersten Golf III bereits Durchrostungen aufwiesen.

Mit dem Modelljahr 1988 unterzog Peugeot den 205er einer dezenten Modellpflege, bei der hauptsächlich der Innenraum ein neues Armaturenbrett bekam. Genau zwei Jahre später erfolgte eine weitere Modellpflege: Geänderte Rückleuchten, weiße Frontblinker und neue Außenspiegel sorgten für ein zeitgemäßes Erscheinungsbild. Ab

Mitte 1992 entfiel der untere Kunststoffteil der Heckklappe.

Die frühen Peugeot 205 sind im Gegensatz zum Golf II in Deutschland praktisch verschwunden. So sind beim KBA nur noch knapp 800 „aktive“ Fahrzeuge gemeldet. Das Eintrittsalter für das H-Kennzeichen wird der 205 in rund zwei Jahren erreichen. Spätestens dann stellt sich die Frage: Können frühe Peugeot 205 bereits kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut sein?

Die Antwort darauf lautet „Ja“, denn der Peugeot 205 war und ist:

- ▶ der Retter von Peugeot aus der damaligen akuten Finanznot und für Peugeot damit genauso wichtig wie der Golf I für VW.
- ▶ der bisher erfolgreichste Peugeot auf dem deutschen Markt.
- ▶ als GTI oder Cabrio bereits heute ein Kultauto.
- ▶ als 205 Turbo 16 ein sehr erfolgreiches Rallyeauto und in der damaligen Gruppe B ein ernst zu nehmender Gegner für Audi Sport Quattro und andere Mitbewerber.

Auch wenn die Marktwerte – wie beim Golf II – die demnächst erreichte Schwelle zum Oldtimer noch nicht deutlich zeigen, so ist doch erkennbar: Wirklich gute 205 GTI und Cabriolets erzielen inzwischen schon vereinzelt Liebhaberpreise.

Leider wurden die kultivierten und leistungsstarken 1,9-Liter-Dieseln von der Kfz-Steuer und den Umweltzonen in Deutschland vertrieben. Vielleicht kommen in wenigen Jahren wieder einige als Oldtimer zurück, so wie heute die 200- bis 300-D-Modelle des Typs W123 aus Sindelfingen.

Peter Deuschle



Das Schicksal vieler 205er: Als brave „Nutzfahrzeuge“ wurden sie im Alltag im Laufe der Zeit aufgebraucht.



Den 205er gab es von Beginn an auch als praktischen Fünftürer. Die Ausführung „GTI“ verfügte über ordentliche 80 PS.



Ebenfalls schon an der Schwelle zum Liebhaberfahrzeug: Das Cabriolet – hier das Einsteigermodell „CJ“.



## Kaufberatung

# Saab 900/9000: Alles prima, alter Schwede?

Sie zählen zu den automobilen Meilensteinen der Nachkriegszeit – die Fahrzeuge aus Trollhättan

Zusammen mit Volvo galten sie einst als Synonyme für Solidität auf vier Rädern: die Automobile von Saab. Zudem punktet die Modelle mit zum Teil skurrilen, aber auch zukunftsweisen Technikkonzepten bei ihren Käufern. So gilt Saab bis einschließlich

zum Saab 900 als ein sehr sicherheitsbewusster und innovativer Hersteller.

Das zeigen folgende Fakten:

- ▶ Aerodynamisches Design bereits 1947 bei der Karosserie des Saab 92
- ▶ Vorderradantriebspionier gemeinsam mit DKW und Citroën
- ▶ Wegbereiter der passiven Sicherheit im Automobilbau gemeinsam mit Mercedes-Benz und Volvo
- ▶ Erster Einsatz eines Ottomotors mit Abgasturbo-lader in einem Großserien-Pkw

- ▶ Erstmals Serieneinsatz von Klopfregelung und Direktzündung
- ▶ Einsatz eines Partikelraumfilters bereits 1978

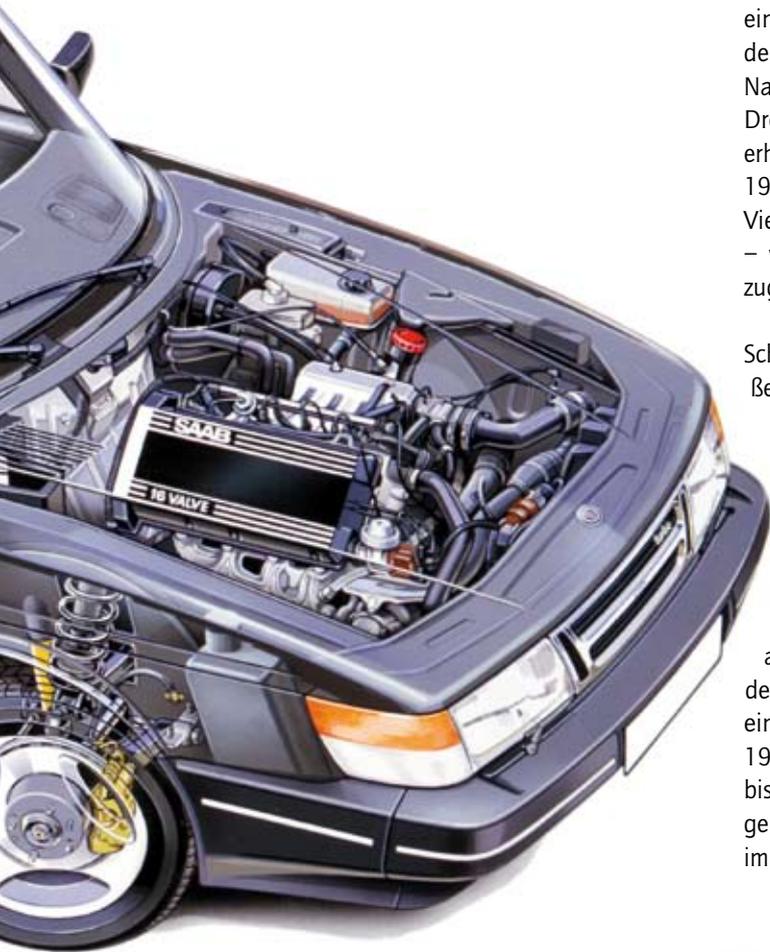
Ein Erbe, von dem heute nicht mehr viel übrig geblieben ist. Momentan steht der Hersteller kurz vor der Pleite.

Rückblick: Einst als Flugzeug- und Rüstungskonzern gegründet, beschäftigte man sich im schwedischen Trollhättan erst seit 1947 mit dem Bau von Personenkraftwagen. Gleichzeitig mit dem ersten Strahlflugzeug präsentierte Saab anno 1947 mit dem Saab 92 den ersten Pkw, den man unter aus dem Flugzeugbau bekannten aerodynamischen Kriterien entwickelt hatte. Er verfügte zwar nur über einen Zweizylinder-Zwei-



Seit 1976 gab es den Saab 900 auch mit Turbolader, der souveräne Fahrleistungen ermöglichte.

Fotos: Saab



takt-Motor, dafür aber über einen zukunftsweisenden Vorderradantrieb. Baute man im Nachfolger Saab 93 bereits ein Dreizylinder-Triebwerk ein, so erhielt der Nachfolger Saab 96 1966 endlich einen adäquaten Vierzylinder-Viertakt-Antrieb – wenn auch in Form eines zugekauften Ford-V4-Motors.

Im Mai 1978 stellten die Schweden schließlich als großen Bruder des aktuellen Saab 99 den neuen Saab 900 vor. Er war im Prinzip ein verlängerter 99er, ebenfalls mit Vorderradantrieb, Vierzylinder-Ottomotoren, Doppelquerlenkerachse vorn und Starrachse hinten. Gebaut wurde der Ur-900er als Serie 1 über einen langen Zeitraum von 1978 bis 1994. Der 99er blieb bis 1984, als seltenes Einstiegermodell (Saab 90) bis 1987 im Programm. Trotz der langen

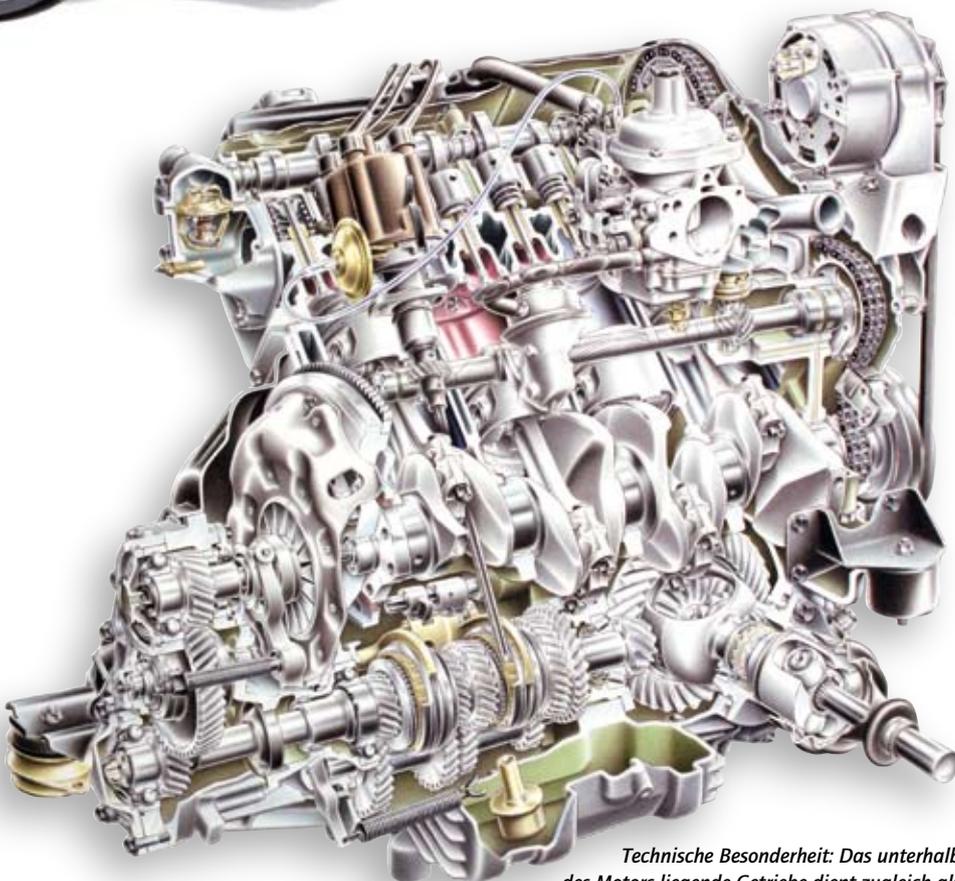
Bauzeit rüsteten die Schweden den 900er vor allem sicherheitstechnisch stets nach: Seit dem Modelljahr 1989 erhielten Kunden auf Wunsch ein ABS-System, seit 1992 auch einen Fahrerairbag – einen Beifahrerairbag gab es hingegen nicht.

Auch das 900er-Karosserieangebot bauten die Entwickler immer weiter aus: Anfänglich nur als Schräghecklimousine lieferbar, gab es 1981 auch eine Stufenhecklimousine. 1986 verblüffte Saab die Wettbewerber: Der 900er erschien als Cabriolet mit einem sehr soliden und winterfesten Dach.

### Kuriosum Antrieb

Die Motorisierung erfolgte beim 900er immer auf der gleichen Basis des inzwischen Saab-eigenen Vierzylinders, mit Hubräumen von 2.000 cm<sup>3</sup> bis 2.100 cm<sup>3</sup> und Motorleistungen von 74 kW/100 PS bis 129 kW/175 PS. Die technische Skurrilität des hauseigenen, 1972 eingeführten Verbrenners: Das Getriebe ist unterhalb des geneigt eingebauten Motors platziert – siehe Bild links. Als Turbopionier – der Saab 99 war 1976 der erste Großserien-Pkw mit Ladertechnik – versah man auch den 900er mit einer Abgasaufladung in zwei Leistungsstufen.

Insbesondere der 900 Turbo und das Cabrio waren im Inland eine Alternative zu den kleinen Audi-, Mercedes-Benz- und BMW-Modellen. Der 900er Turbo-Cabrio hatte zwar zwei Zylinder weniger als ein 325i-Cabrio, war aber dank ebenbürtiger Fahrleistungen eine echte Alternative. Für den Fahrer eines 5er BMW oder eines Mercedes W124 waren die 900er-Modelle jedoch etwas zu „kompakt“.



*Technische Besonderheit: Das unterhalb des Motors liegende Getriebe dient zugleich als Ölwanne. Der Antrieb vom Motor aus erfolgt mittels einer Dreifachkette bzw. über Zahnradkaskaden.*

Das hatte man bei Saab erkannt und befasste sich mit der Entwicklung einer zweiten, größeren Modellreihe. Das Ergebnis war eine Kooperation mit dem Fiat-Konzern. Saab übernahm die Karosserie der Baureihe Fiat Croma, Lancia Thema und Alfa Romeo 164 und präsentierte 1985 den Saab 9000. Im Laufe seiner 13-jährigen Bauzeit blieb die Karosserie vom Grundkonzept her eine Fiat-Karosserie mit praktisch identischem Fahrwerk, identischer Windschutzscheibe und Türen.

Nur bei den Motoren ging Saab vorerst weiterhin seinen eigenen Weg: Auch den 9000er gab es bis 1995 nur mit Vierzylinder-Motoren. Die Motorleistung begann bei 92 kW/125 PS und endete beim Turbo erst bei 165 kW/225 PS in den „Aero“-Modellen. Erst in den letzten drei Jahren der 9000er-Produktion konnten Kunden alternativ einen 3,0-Liter-V6-Motor aus dem GM-Regal wählen.

Beworben hat Saab den 9000er unter anderem mit der Botschaft, ein „Saab für die Oberklasse“ solle eher mit Ideen als mit Hubraum beeindruckern. Gerichtet war der 9000er jedoch nicht gegen 7er BMW und S-Klasse, sondern gegen Audi 100, 5er BMW und W124/W210 – und damit auf die obere Mittelklasse.

### Amerika goes Europe

Der GM-Konzern war Ende der achtziger Jahre mit seinen Konzernmarken in der oberen Mittelklasse in Europa nicht gerade erfolgreich. Der damalige Opel Omega mit seinen englischen Verwandten wurde als Alternative nicht wirklich akzeptiert. Zeitgleich begann die Automobilsparte Saab Verluste zu schreiben. Man suchte

auch deshalb nach einem finanzkräftigen Partner, den man schließlich Ende 1989 mit General Motors fand.

Die Idee der US-Boys: Die Nachfolgemodelle von 900er und 9000er sollten unter ihrer Regie den Markt für die GM-Premiummarke Saab erschließen und dabei den Autos von Audi, BMW und Mercedes-Benz Paroli bieten. An der Saab Automobile AB hatten beide Unternehmen einen 50-prozentigen Anteil. Im Januar 2000 verkaufte Saab seinen

Anteil vollständig an GM – Saab gehörte fortan zu 100 Prozent zu GM. Doch anders als beim Ford-Konzern – er hatte sich 1999 die andere schwedische Marke Volvo gekauft – gab es seitens GM keine erkennbaren strategischen Weichenstellungen für eine erfolgreiche Zukunft von Saab als „Premium-Division“.

Wie seinerzeit Audi im VW-Konzern wurde auch Saab sukzessive in den GM-Konzern integriert. Als Konsequenz hatten die Nachfolgemodelle der

900er und 9000er auf GM-Modellen zu basieren. Im Gegensatz zu Audi gelang es diesen Saab-Modellen jedoch nicht, als Premiummarke beim Kunden akzeptiert zu werden. Die Modelle hatten anfänglich mit Saab-untypischen Konzeptions- und Qualitätsproblemen zu kämpfen wie z. B. einer nicht ausreichenden Heizungsleistung. Ein Großteil der Saab-Klientel wandte sich frustriert ab. Neue Zielgruppen konnte die Marke nicht erschließen und die ehemaligen

*Sollte BMW, Mercedes und Audi Paroli bieten: der von 1984 bis 1998 gebaute „große“ Saab 9000, der einer Kooperation mit Fiat entstammt.*



*Die meisten europäischen Käufer entschieden sich beim Saab 900 für ein Kombicoupé – hier eine GL-Version von 1979.*



*Die Limousine „Sedan“ war vor allem für den US-amerikanischen Markt konzipiert worden.*



Besitzer eines Opel Omega waren längst bei anderen Marken fündig geworden. GM hat es nicht verstanden, Saab richtig zu platzieren und aufgrund der erzeugten roten Zahlen schnell die Lust an der Marke verloren.

Der VW-Konzern hat mit Audi bewiesen, dass der Aufbau einer neuen Premiummarke durchaus möglich ist – wenn Produktpalette und Marketing stimmen. Bei Audi hat dieser Prozess mehr als zehn Jahre gedauert. Vielleicht

kann oder will sich das Management eines US-amerikanischen Großkonzerns nicht in den europäischen Markt hineinreden – beim Betrachten mancher Entwicklung von Opel oder Ford (D) drängte sich dieser Verdacht schon häufiger auf.

Insgesamt 908.810 900er hat Saab produziert – 48.888 davon als Cabriolet. Gerade Letztere sind heute gesuchte Klassiker mit einer festen Fangemeinde. Der Status als „echte“ Oldtimer dürfte ihnen

gewiss sein. Gleiches gilt im Prinzip auch für die geschlossenen 900er-Modelle. Vor allem als Turbovariante stellen sie ein interessantes Stück automobiler Zeitgeschichte dar und können ebenfalls auf einen festen Fankreis zählen.

Ob das für die Fahrzeuge der 9000er-Serie ebenso gilt, darf bezweifelt werden. Das technische wie optische Alleinstellungsmerkmal der 900er geht ihnen nahezu vollständig ab. Auch dürfte Saab-Puristen der hohe Verwandtschaftsgrad

Marktwert des Saab 900/9000		
Modell	Baujahr	Mittlerer Marktwert im Zustand 2
900 Turbo	78-85	7.500 Euro
900 GLE	78-88	3.700 Euro
900 Turbo Cabrio	87-94	12.700 Euro
900i 16S Cabrio	89-94	11.600 Euro
9000 2.0 Turbo	95-98	3.600 Euro

Quelle: Classic-car-tax

mit einem Fiat alles andere als entzücken.

Und auch in Sachen Qualität erreichte der Große schon zu Lebzeiten nie das typisch schwedische Niveau, das man als Fan mit Fahrzeugen der Marke assoziiert.

### Quo vails Saab?

Bisher erfolgt die Ersatzteilversorgung beim 900er und 9000er noch in ausreichendem Umfang durch den Fahrzeughersteller. Ob es diesen allerdings noch lange geben wird, war bei Redaktionsschluss zumindest fraglich. Doch selbst wenn Saab als Hersteller nicht mehr existieren sollte, wird die Ersatzteilversorgung für den Bestand weiter funktionieren. Gegebenfalls erwirbt ein Dritter die Fertigungseinrichtungen für eine Ersatzteilproduktion günstig aus der Konkursmasse. Zudem gibt es im Fall 900er bereits jetzt ein erkleckliches Teileangebot, das der freie Markt bereitstellt – daran wird sich so schnell kaum etwas ändern.

Auch bei anderen untergegangenen Marken hat eine derartige Versorgung zumindest über den Zeitraum der üblichen Fahrzeuglebensdauer hinaus ganz gut funktioniert. Vorausgesetzt, die Nachfrage war durch Liebhaber ausreichend vorhanden.

Und an diesen dürfte es den 99er-, 900er- oder 9000er-Saab-Modellen jedenfalls nicht mangeln – wie das bei echten Charaktertypen eben der Fall ist.

Peter Deuschle



Das 1986 vorgestellte Saab 900 Cabrio war dank dickem Verdeck voll wintertauglich.



Einer der letzten 900er Serie 1: ein 1993er „Vollturbo“ 16V mit 118 kW/160 PS.



## Oldtimer-Sachverständigen- tätigkeit aus einer Hand

### Unsere amtlichen Dienstleistungen:

- Gutachten zur Einstufung eines Fahrzeugs als Oldtimer gemäß § 23 StVZO
- Hauptuntersuchungen gemäß § 29 StVZO

### Weitere Dienstleistungen unserer freiberuflichen Sachverständigen:

- Oldtimerschadengutachten
- Wertgutachten
- Reparatur- und Restaurationsbegleitung

### GTÜ-Oldtimerservice im Internet: [www.gtue-oldtimerservice.de](http://www.gtue-oldtimerservice.de)

- Riesiges Archiv über „historische Fahrzeuge“
- Über 10.000 Marktwertanalysen
- Umfassender Datenblatt-Service

Marktwertanalyse					
<b>JAGUAR</b>	Großbritannien (GB)				
<b>Baujahr:</b>	1961 - 1964				
<b>Modell:</b>	E-Type 3.8				
<b>Hubraum:</b>	3.781 ccm				
<b>Karosserie:</b>	Cabriolet				
<b>KBA TSN:</b>	000				
<b>Originalpreis:</b>	26.000 DM				
<b>Jahr:</b>	1961				
Bildnachweis: Archiv Classic logs™					
<b>Marktwerte</b>					
<b>Jahr</b>	<b>Zustand 2</b>	<b>Zustand 3</b>	<b>Zustand 4</b>		
2007	69.500 €	38.000 €	18.200 €		
2008	70.000 €	39.000 €	18.500 €		
2009	70.000 €	40.000 €	18.500 €		
2010	72.500 €	41.500 €	18.900 €		
<b>Auktionen</b>					
<b>Modell</b>	<b>Baujahr</b>	<b>Zustand</b>	<b>Auktion</b>	<b>Ort</b>	<b>Preis</b>
E-Type 3.8 Cab LHD	1961	1-2	19.08.2005	Monterey (USA)	99.880 €
E-Type 3.8 Cab, RHD	1961	2-3	25.09.2010	Brooklands (GB)	66.000 €
E-Type 3.8 Cab LHD	1962	2-3	12.03.2010	Amelia Island (USA)	72.500 €
E-Type 3.8 Cab RHD	1962	2-3	02.06.2010	Brooklands (GB)	72.000 €
E-Type 3.8 Roadster	1962	1-2	31.10.2007	London (GB)	71.700 €
E-Type 3.8 Roadster	1963	2-3	10.05.2008	Monaco (MC)	48.350 €

Alle Notierungen im Bereich Marktwerte und Auktionen wurden nach bestem Wissen durch die Fachredaktion Marktwertanalysen ermittelt. Die Zustandsnoten 1 (sehr selten) und 5 (nicht fahrbarer Zustand) wurden nicht ermittelt, da solche Fahrzeuge kaum oder äußerst selten gehandelt werden. Die ausgewiesenen Notierungen verstehen sich als Durchschnittswerte für das entsprechende Modell und können eine tatsächliche Wertermittlung durch einen GTÜ-Sachverständigen nicht ersetzen.

Sie benötigen eine Versicherungseinstufung oder ein Wertgutachten für Ihr historisches Fahrzeug? Ihr