

Aus der Rubrik: Autos die es nie gab, aber überlebt haben

Post by "FrankKellewald" of Apr 13th 2024, 10:13 am

Moin zusammen,

Keine Ahnung, wann ich zuletzt eine Alfa Romeo Alfetta 2000 gesehen habe. Vielleicht letztes Jahr in Italien, wobei mir dort eher die beiden Fiat Ritmo Cabrio in Erinnerung geblieben sind.

Vielleicht auch im TV bei „Allein gegen die Mafia“.

Keine Ahnung, wann ich letztmals eine Alfetta gesehen habe, die nicht verrostet war oder interessant repariert.

Eine Alfetta mit Klimaanlage und EFH ist mir noch nie begegnet.

Eine Alfetta mit Automatic war mir bis heute nicht mal bekannt.

Selbst im Alfa Museum in Varese gab es das nicht.

Falls so etwas jemand suchen sollte, hier ist das passende Angebot dazu:

[Rover Classic : Welcome to ROVERCLASSIC.COM :: ALFA ROMEO ALFETTA](#)

Alfa Romeo Alfetta 2000 US- Version.

Ich kann mir nicht vorstellen, dass es mehr als 5 Überlebende weltweit gibt.

Komplett strange und so verrückt, das ich fast schon getriggert bin.

Dagegen ist jeder Mercedes Schüttware.

Welche seltensten Autos habt ihr in Erinnerung, die es eigentlich nicht gibt?

Post by “bacigalupo” of Apr 13th 2024, 10:26 am

ich hab in Kalifornien sogar mal den Vorgänger, die 2000 Berlina, mit Automatik und US-Stoßstangen gesehen. Zum Davonlaufen. Wenn es ein Auto gibt, das eine Dreigangautomatic definitiv nicht verdient hat, dann ist das ein Alfa mit DOHC-Motor.

Grüße

bacigalupo

Post by “aggiepack” of Apr 13th 2024, 2:41 pm

Da fallen mir spontan ein paar Typen ein, die mittlerweile im Vergleich zu den W198 Legionen auch der Techno Classic deutlich rarer sind :

- Alfasud Sprint
- Talbot-Matra Murena
- Renault Fuego
- Qvale Mangusta
- Simca 1307

Selbst einen Renault 20 sieht man allenfalls noch alle Jubeljahre in freier Wildbahn

Post by "FrankKellewald" of Apr 13th 2024, 8:38 pm

[Quote from bacigalupo](#)

ich hab in Kalifornien sogar mal den Vorgänger, die 2000 Berlina, mit Automatik und US-Stoßstangen gesehen. Zum Davonlaufen. Wenn es ein Auto gibt, das eine Dreigangautomatic definitiv nicht verdient hat, dann ist das ein Alfa mit DOHC-Motor.

Grüße

bacigalupo

In der Tat gebe ich Dir hier in diesem Ausnahmefall Recht.
Der gute Doppelknocker hat eine betäubende 3-Gang-Automatic nicht verdient.

Post by "FrankKellewald" of Apr 13th 2024, 8:40 pm

[Quote from aggiepack](#)

Da fallen mir spontan ein paar Typen ein, die mittlerweile im Vergleich zu den W198 Legionen auch der Techno Classic deutlich rarer sind :

- Alfasud Sprint
- Talbot-Matra Murena
- Renault Fuego
- Qvale Mangusta
- Simca 1307

Selbst einen Renault 20 sieht man allenfalls noch alle Jubeljahre in freier Wildbahn

Display More

Sir,

den letzten Simca 1307 in freier Wildbahn habe ich in der Tat vor 10++ Jahren in Prag gesehen
- in einem bedauernswerten Zustand.

Das sind echt seltene Mobilien mit echten Herausforderungen im Ersatzteilbereich.

Da gibt es wahrscheinlich noch nicht mal mehr Verschleißteile.

Post by “carolus” of Apr 14th 2024, 7:43 am

Nun ja dem 1307 wird wohl kaum jemand eine Träne nachweinen (ich erinnere an die "silberne Zitrone"), der ist zu Recht vergessen.

Und die Alfa und Lancia Limousinen der 60 er und siebziger waren ja von der Giulia abgesehen bei uns schon damals Exoten. Kennt noch jemand den 1750 oder die technisch hochinteressante Fulvia?

Aber nehmen wir Fiat: der 1300/1500 und der 124/125 waren in D durchaus populär, heute sind sie praktisch aus dem Blick geraten.

Autobianchi Primula?

Innocenti Mini 120?

Und bleiben wir beim Daimler:

wer interessiert sich heute noch für die erste C-Klasse W 202, den kleinen Bruder des populären W124? Im sammelwürdigen Zustand praktisch ausgestorben, ganz im Gegensatz zu seinem Vorgänger. Auch dem W210 scheint dieses Schicksal beschieden. ..

Post by “EberhardWeilke” of Apr 14th 2024, 8:32 am

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/25781-aus-der-rubrik-autos-die-es-nie-gab-aber-%C3%BCberlebt-haben/>

202 und 210 weint ja auch keiner hinterher. Das waren Zitronen mit Stern

Post by “carolus” of Apr 14th 2024, 8:47 am

.... immerhin hat Daimler in beiden Modellreihen seinen Dieseln das Laufen beigebracht (CDI)...

Post by “Diceman” of Apr 14th 2024, 10:12 am

[Quote from EberhardWeilke](#)

202 und 210 weint ja auch keiner hinterher. Das waren Zitronen mit Stern

Moin, ach Eberhard.

Ich irgendwie schon, bin so gerne den 210 er gefahren. Habe ihm ewig hinterher getrauert und mir gerade aktuell wieder einen zugelegt.

Einen hätte ich noch, als ich in den 80 igern den Golf fuhr, fand ich die Franzosenkonkurrenz Peugeot 205 ganz fürchterlich. Später in den 90 igern hatte eine gute Freundin ein 205 CTI Cabrio. Seitdem nicht mehr gesehen. Gerade mal geschaut. Was für ein Preissprung.....

Gruß Andreas

Post by “Diceman” of Apr 14th 2024, 10:15 am

...übrigens gleiches gilt m.E. Für den Renault R5 Turbo I und II. In freier Wildbahn ewig nicht mehr gesehen.....

Gruß Andreas

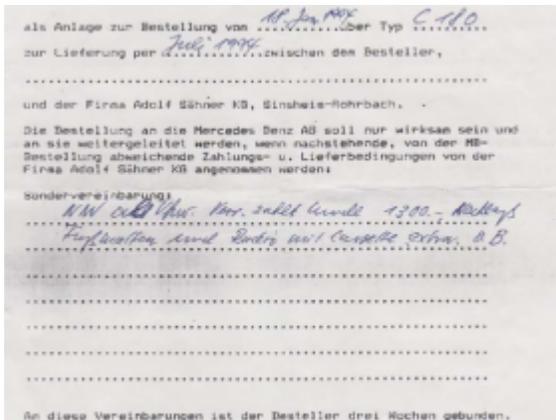
Post by "wegi89" of Apr 14th 2024, 10:18 am

Nana, so schlimme Zitronen sind es nicht. Habe/ hatte beide. Der Todfeind des 210ers ist natürlich ganz klar der Rost, dafür ist der Antriebsstrang sehr haltbar und man hat im Gegenstaz zu manch modernem T Modell noch richtig Platz im Laderaum und auch vorne ein schönes "Raumgefühl". Läuft hier beim nächsten Besitzer mit 380.000km tendenz steigend. Motor ungeöffnet, leichte Steuerkettengeräusche beim Kaltstart kommen jetzt dazu. Ist aber verschmerzbar. M113 mit 722.6. Wenn man das mit M27x der ersten Baujahre vergleicht...



Vormopf EZ 08/1994. Imperialrot, Stoff Contra schwarz. 66.000km, "nur" C180. Januar 94 von meinem Opa bestellt als "Neuwagen als Vorführer", musste 2 Wochen im Autohaus stehen. Sämtliche Dokumente vorhanden ab Bestellung inkl. Katalog, Preisliste, Bestellformular, Rechnung, der Sondervereinbarung für NW als VFW, TÜV Berichte... Opa wie Fahrzeug wohlauf. W202 hier tatsächlich mal ohne Rost. Kabelbaum und Drosselklappe sowie ZKD (mangelhafte Verschraubung Kettenkasten früher M111) wurden dieses Frühjahr behoben. In dem Zustand

mit Farbe statt 744 ohne Rost auch sehr selten geworden. Es gibt übrigens noch eine Fangemeinde im C-Klasse Forum für die 202er, einige Restaurieren schon die selteneren Modelle (selten im Sinne von: hat überlebt).



Natürlich kann so ein 202/210 von der Seltenheit her nicht die ganz raren Überlebenden der "Alltagshelden" toppen. Golf 1 mit Schwalbenzschwanz Heckblech, der links den Golf Schriftzug hat und rechts den Volkswagen Schriftzug. Das noch zu finden grenzt an ein Wunder.

Post by "FrankKellewald" of Apr 14th 2024, 11:15 am

Im Vergleich mit den genannten französischen und italienischen oder gar japanischen Survivorn aus den 1970-1990ern sind die wenigen guten 202, 210, 208,... immer noch geradezu Schüttware.

Gute Benze aus diese Ära sind nicht wirklich selten.

Post by "wegi89" of Apr 14th 2024, 11:23 am

Solltest du einen vormopf in Imperialrot ohne Rost mit ähnlicher Laufleistung als Elegance finden, her damit 😊 Einschränkungen muss man dann schon machen. Für die generelle

Auswahl hast du natürlich recht. Bei japanischen Kfz der Ära war es dafür schon zu Neuwagenzeiten ein Exotenstatus. Kumpel hatte mal sehr günstig einen Hyundai Pony aus Rentnerhand, der hätte jetzt das H bekommen. Das läuft dann als "Oldtimer ohne Lobby".

Post by "EberhardWeilke" of Apr 14th 2024, 11:25 am

Immerhin brachte Mercedes den Dieseln im 210 und 202 mit dem Direkteinspritzer das Laufen bei, rund zehn Jahre nach Fiat und Rover und immer noch paar Jahre nach Audi. Soweit ich weiß, kaufte man die Lizenz für Commonrail bei Fiat oder Magnet Marelli.

Und bevor die Commonrail kamen, machte man die Vorkammermotoren mit der Radial-Einspritzpumpe noch etwas unzuverlässiger.

Tolle Innovationsträger sind das. Die einzige Innovation, die ich diesen Dingen zugestehe, ist der Bremsassistent.

Aber zurück zum eigentlichen Thema. So ziemlich jeder westeuropäische (und manch osteuropäischer Motoradhersteller) haben sich in der Nachkriegszeit im US-Markt versucht. Die Engländer und Schweden sowieso, aus Frankreich Peugeot, Citroen und Renault, aus Italien Fiat, Lancia, Alfa Romeo und die Sportwagenhersteller natürlich auch. Aus Deutschland konnte man neben Porsche, Mercedes, BMW, Audi und Volkswagen auch Borgward, Opel und sogar NSU kaufen.

<https://www.hemmings.com/stories/article/1958-nsu-prinz>

Das waren zwar häufig minimale Stückzahlen, trotzdem wurden erstaunlich oft solche Autos weggestellt, weil "wird eines Tages mal wertvoll, weil selten" und "den richte ich mir dann her, wenn ich im Ruhestand bin."

Die stehen natürlich meist in den Bundesstaaten, in den Rost nicht so das Thema ist.

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/25781-aus-der-rubrik-autos-die-es-nie-gab-aber-%C3%BCberlebt-haben/>

Vor paar Monaten war ein Renault 16 auf dem Markt, der auf den Bildern so rostfrei war, dass ich fast in Versuchung kam...

Post by "Herb 108 250 Lexus" of Apr 14th 2024, 4:19 pm

[Quote from wegi89](#)

Solltest du einen vormopf in Imperialrot ohne Rost mit ähnlicher Laufleistung als Elegance finden, her damit 😊 Einschränkungen muss man dann schon machen. Für die generelle Auswahl hast du natürlich recht. Bei japanischen Kfz der Ära war es dafür schon zu Neuwagenzeiten ein Exotenstatus. Kumpel hatte mal sehr günstig einen Hyundai Pony aus Rentnerhand, der hätte jetzt das H bekommen. Das läuft dann als "Oldtimer ohne Lobby".

Wegi89,

Hyundai ist koreanisch, nicht japanisch.....

Bg

Post by "Diceman" of Apr 14th 2024, 5:01 pm

[Quote from wegi89](#)

Nana, so schlimme Zitronen sind es nicht. Habe/ hatte beide. Der Todfeind des 210ers ist natürlich ganz klar der Rost, dafür ist der Antriebsstrang sehr haltbar und man hat im Gegenstaz zu manch modernem T Modell noch richtig Platz im Laderaum und auch vorne ein schönes "Raumgefühl". Läuft hier beim nächsten Besitzer mit 380.000km tendenz steigend. Motor ungeöffnet, leichte Steuerkettengeräusche beim Kaltstart

kommen jetzt dazu. Ist aber verschmerzbar. M113 mit 722.6. Wenn man das mit M27x der ersten Baujahre vergleicht.

Vormopf EZ 08/1994. Imperialrot, Stoff Contra schwarz. 66.000km, "nur" C180. Januar 94 von meinem Opa bestellt als "Neuwagen als Vorführer", musste 2 Wochen im Autohaus stehen.

Es gibt übrigens noch eine Fangemeinde im C-Klasse Forum für die 202er, einige Restaurieren schon die selteneren Modelle (selten im Sinne von: hat überlebt).

@ Johannes,

Danke noch einmal für`s Lanze brechen. Der C180 mit H Kennzeichen in diesem Jahr , mega schön. Versuche auch den 210 er in 4 Jahren in den Status zu bringen. Da gibt es ja auch einige seltene Exemplare für die sich die Rostbekämpfung lohnt (...hoffe ich) 😊

Bis dahin nur bei trockenem Wetter und suchen, prüfen und verbessern.

Gruß Andreas

Post by "nordhorst" of Apr 14th 2024, 5:49 pm

Moin,

also bei Autos aus meiner Kinder- und Jugendzeit, die seinerzeit relativ häufig waren, heute komplett verschwunden sind, die aber auch niemand vermisst, fallen mir so ad hoc sämtliche Renault-Typen ein. R10, R8, R12 (🙄), erste R5-Generation, R17/R19 (ok, die waren nicht wirklich häufig), R9/11(die dafür umso mehr), R20, R25. Alles weg. Egal. Waren ja eh allesamt sterbenslangweilig.

In meiner Heimatkleinstadt war auch ein Matra-Simca Rancho unterwegs. Das allerdings war ein Hingucker. Musste ich mir doch glatt als Siku-Modell zulegen. Da war ich in der 3. oder 4. Klasse. Herrjeh, wie die Zeit verfliegt...

Und wo sind die ganzen V.A.G-Produkte mit dem herrlich klingenden 5-Zylindermotor abgeblieben?

Oder Volvo 164/244? Oder BMW E12/23/24?

Oder Fiat Uno?

Tja. Masse schützt vor Wegwurf nicht.

Und wer ein Herz für Flops hat, und das seltenheitstechnisch noch auf die Spitze treiben will, kann sich ja -und so schließe ich den Kreis- auf die Suche nach einem rechtsgelenkten Avantime oder Vel Satis machen. In Tropenausführung, mit Schlechtwegefahrwerk. Und Hammerschlaglackierung. Oder so.

Beste Grüße

Lutz, vom Blech verfolgt

Post by "WolfBonitz" of Apr 14th 2024, 6:51 pm

Hallo Lutz,

zumindest habe ich gestern einen Audi 100 Typ 43 südlich von Hannover in freier Wildbahn gesehen, keine Ahnung welcher Motor, sah aber sehr gepflegt aus. Jetta II kam mir dann später auch noch entgegen.

Aber R 12, gabs da nicht einen Lizenzbau von Dacia? R 12 war auf jeden Fall noch Anfang der Achtziger absolute Massenware in Frankreich.

Kumpel hatte in den späten Achtzigern einen Talbot Samba, was für eine Gurke ... Laut Wikipedia war der Nachfolger der Peugeot 205! Ich sollte sowas nicht gockeln, bei Peugeot 205 steigt mein Blutdruck in ungesunde Höhen, da brauche ich erstmal ein Beruhigungspils! 🙌🤔🙌

Post by “Winkler W109” of Apr 14th 2024, 7:04 pm

.....ich hatte (ganz zu Anfang) mal nen Datsun (nicht Nissan...) Cherry, 2-türig, BJ. zwischen 75 und 80 in ☐ rot....der war zwar nicht groß aber fuhr mich von A nach B. Sowas war damals selten, heute (in Europa) unauffindbar. Ich denke, im Land der aufgehenden Sonne findet sich das noch. Brauchen tut es sowas deshalb aber m.E. nicht. Aber Frank hat ja nach Skurilitäten(?) gefragt....oder so ähnlich. Also mein Beitrag zu hat mal existiert, heute nicht mehr verfügbar..... also NICHT überlebt haben

BG Oliver

Post by “carolus” of Apr 14th 2024, 7:26 pm

Quote

Kumpel hatte in den späten Achtzigern einen Talbot Samba, was für eine Gurke ... Laut Wikipedia war der Nachfolger der Peugeot 205!

Nein der 205 war nicht der Nachfolger, da der Samba ebenso wie der Citroen LN modifizierte Ableger des zweitürigen Peugeot 104 waren, also eine Klasse tiefer.

Der Nachfolger war eher der Peugeot 105.

Quote

Ich sollte sowas nicht gockeln, bei Peugeot 205 steigt mein Blutdruck in ungesunde Höhen, da brauche ich erstmal ein Beruhigungspils! 🙌😄🙌

Verstehe ich wirklich nicht, der 205 war in meinen Augen neben dem R5 der cleverste kleine Franzose seiner Epoche.

Ich sage nur 205 GTI, Rallye Monte Carlo mit Michèle Mouton...

Ebenso der 205 Diesel, ein Pionier damals, weit besser als der Golf D...

Post by “wegi89” of Apr 14th 2024, 7:34 pm

[Quote from Herb 108 250 Lexus](#)

Wegi89,

Hyundai ist koreanisch, nicht japanisch.....

Bg

Du hast natürlich recht, ich hatte es in den "asiatischen Topf" geworfen. Hier im Nachbarort ist übrigens einer der ersten Mistubishi Importeure, der einen seiner ersten verkauften Colt wieder zurückgeholt.

Post by “WolfBonitz” of Apr 14th 2024, 8:55 pm

Carolus, jetzt sei mal ganz vorsichtig, mein geerbter 205 GRD war die anfälligste Karre, die ich je hatte. Der von meinem Vater danach abgelegte Omega A landete, um den Familienfrieden zu wahren, für 500 Mark beim Fähnchenhändler. Ausfälle 205 GRD: krumm getretenes Kupplungspedal Berlin-Mitte Friedrichstr. an einem Ostermontag 1995 oder 1996, genaues Jahr

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/25781-aus-der-rubrik-autos-die-es-nie-gab-aber-%C3%BCberlebt-haben/>

habe ich aus verständlichen Gründen verdrängt ..., Anzahl gerissene Kupplungsseile habe ich verdrängt, passierte irgendwann so alle drei bis vier Monate. Ersatz hatte ich dann immer dabei, der Wechsel am Straßenrand mit Abtauchen im Fahrerfußraum für 10 Minuten war dann nur noch Routine. Im übrigen eine selten dämliche mechanische Konstruktion. Der Motor war eine geniale Konstruktion, das Drumherum erbärmlicher Müll. Es hatte wohl seinen Grund, dass Lima, Anlasser und ESP von Bosch kamen, die hatten keine Ausfälle. Dann ist mir beim Licht einschalten einfach mal der kombinierte Licht-, Blinker- und Hupenhebel abgebrochen, da habe ich dann eine zeitwertgerechte Reparatur mit einem Maschinenschalter durchgeführt.

PS: Dass der 205 der Nachfolger im PSA Konzern vom Samba sein soll, habe ich aus wikipedia, aber stimmt, 104 gabs auch.

Post by "Mathieu" of Apr 14th 2024, 9:49 pm

Hallo,

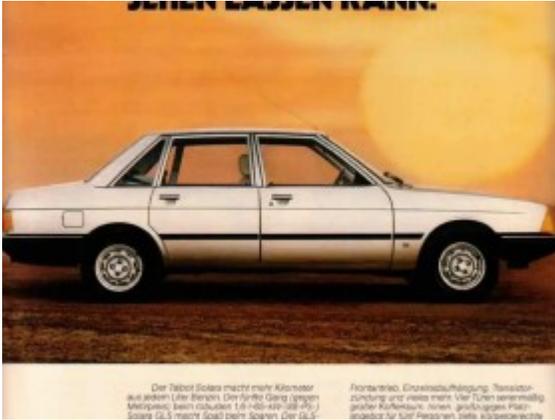
Eigentlich hat mir der W202 schon auf anhieb gefallen (im gegensatz zum W201 damals...). Ich finde das einfach gut gelungene Kleine W126 und dazu noch die schoene Dreiecksrueckleuchter und schoene Innenausstattungen!

Ich hatte mal den C220 automatik in Berylblau. Obwohl ich eigentlich kein Blau mag war das eine sehr schoene Farbe. Der Wagen war auch ziemlich Rostfrei (nur den Kabelbaum habe ich doch gewechselt). Die C180 waren als einstiegmodel bezahlbar, die C200-220 dann aber frech ueberteuert. Dafuer hat sich dann meistens den Käufer einen C180 Elegance gegoennt statt einen kargen C200 oder C220.

Ich denke ich hatte ein ganz Frueher, da stand sogar 1993 auf manche aufkleber. War wohl auch ein Vorfuhrwagen gewesen.



Aber Skurilll. ich mag einfach die alte Simca und auch Talbot (Tagora). Die fuhren in NL viele herum damals (fuer eine kurze Zeit 😊)



Gruesse Mathieu

Post by "carolus" of Apr 14th 2024, 11:22 pm

[Quote from WolfBonitz](#)

Carolus, jetzt sei mal ganz vorsichtig, mein geerbter 205 GRD war die anfälligste Karre, die ich je hatte. Der von meinem Vater danach abgelegte Omega A landete, um den Familienfrieden zu wahren, für 500 Mark beim Fähnchenhändler. Ausfälle 205 GRD: krumm getretenes Kupplungspedal Berlin-Mitte Friedrichstr. an einem Ostermontag 1995 oder 1996, genaues Jahr habe ich aus verständlichen Gründen verdrängt ..., Anzahl gerissene Kupplungsseile habe ich verdrängt, passierte irgendwann so alle drei bis vier Monate. Ersatz hatte ich dann immer dabei, der Wechsel am Straßenrand mit Abtauchen im Fahrerfußraum für 10 Minuten war dann nur noch Routine. Im übrigen

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/25781-aus-der-rubrik-autos-die-es-nie-gab-aber-%C3%BCberlebt-haben/>

eine selten dämliche mechanische Konstruktion. Der Motor war eine geniale Konstruktion, das Drumherum erbärmlicher Müll. Es hatte wohl seinen Grund, dass Lima, Anlasser und ESP von Bosch kamen, die hatten keine Ausfälle. Dann ist mir beim Licht einschalten einfach mal der kombinierte Licht-,Blinker- und Hupenhebel abgebrochen, da habe ich dann eine zeitwertgerechte Reparatur mit einem Maschinenschalter durchgeführt.

PS: Dass der 205 der Nachfolger im PSA Konzern vom Samba sein soll, habe ich aus wikipedia, aber stimmt, 104 gabs auch.

Das sind natürlich üble Erfahrungen, und ich verstehe das sie nicht gerade blutdrucksenkend sind; sie decken sich allerdings nicht mit meinen und denen aus meiner Verwandtschaft...

Post by "bacigalupo" of Apr 15th 2024, 9:12 am

selbst meine Tochter hat sich inzwischen mit ihrem 96er C180 W202 ATP-Tour angefreundet, den ich für sie letztes Jahr aus einer Kulmbacher Garage für 450 EUR gezerzt habe, und fährt ihn ganz gern, nachdem das Auto in der "Markt" erschienen ist. Sie hat festgestellt, daß allerhand junge Leute in ihrem Alter W202 aus Liebhaberei fahren, und damit hat das Modell bei ihr an Ansehen gewonnen. Ich hab das Auto besorgt, weil es gut zu warten und leicht reparabel ist, noch einigermaßen sicher ist, im Benzinverbrauch maßvoll, trotzdem nicht allzu fußlahm und an ihrem Studienort gut parkbar ist. Und die Form ist klassisch "mercedig". Die umlegbare Rücksitzlehne macht auch Flohmarktfunde transportabel.

Grüße

bacigalupo

Post by "FrankKellewald" of Apr 15th 2024, 9:20 am

[Quote from carolus](#)

Nun ja dem 1307 wird wohl kaum jemand eine Träne nachweinen (ich erinnere an die "silberne Zitrone"....), der ist zu Recht vergessen.

Und die Alfa und Lancia Limousinen der 60 er und siebziger waren ja von der Giulia abgesehen bei uns schon damals Exoten. Kennt noch jemand den 1750 oder die technisch hochinteressante Fulvia?

Aber nehmen wir Fiat: der 1300/1500 und der 124/125 waren in D durchaus populär, heute sind sie praktisch aus dem Blick geraten.

Autobianchi Primula?

Innocenti Mini 120?

Und bleiben wir beim Daimler:

wer interessiert sich heute noch für die erste C-Klasse W 202, den kleinen Bruder des populären W124? Im sammelwürdigen Zustand praktisch ausgestorben, ganz im Gegensatz zu seinem Vorgänger. Auch dem W210 scheint dieses Schicksal beschieden.

..

Display More

Vaters Simca 1307 ist zwar in Rekordzeit verrostet, aber die gesamte Familie hat dieses Auto in guter Erinnerung.

Handlich, bequem, zuverlässig (ist in 6 Jahren und knapp 60.000km nie liegengeblieben) und sehr variabel mit dem Fließheck und der klappbaren Rückbank.

Leider extrem lausiges Blech, das war das einzige Problem.

Wenn es diese Autos in nicht-rostig geben würde, dann könnte ich schwach werden.

Oder gar gleich einen Tagora V6, von dem kaum 1000 Stück gebaut wurden.

Post by “Diceman” of Apr 15th 2024, 10:02 am

...jetzt fällt mir wirklich noch ein guter ein. Eigentlich in meiner Jugend ein Traumwagen, heute zwischen 30 und 50k E€ zu bekommen. Keine 10 000 Stück in Sao Paulo bei VW gebaut. Einige haben es sogar bis nach Deutschland geschafft. Der VW SP 2.....ein Traum zwischen Porsche und VW Variant. Leider nur 60 PS und von der Qualität eher so geht so. Aber wirklich hübsch.....

Gruß Andreas

Post by “EberhardWeilke” of Apr 15th 2024, 11:10 am

Guten Morgen,

in meinem Freundes- und Bekanntenkreis gab es damals grob zwei Fraktionen. Die VW Polo Fahrer, die eigentlich alle bei 140 tkm auf der Suche nach einem neuen Motor waren.

Und die Fahrer französischer Kleinwagen, die ihre R5 und Peugeot 205 (und vereinzelt Fiat Uno) eher grob behandelten, trotzdem aber laufend irgendwo zwischen Amsterdam und Giens unterwegs waren und meist astronomische Kilometerstände auf die Autos droschen. 300 tkm war Mindestmaß, also etwas mehr als zwei Pololeben.

Den eines konnten die französischen Ingenieure (neben Kernkraftwerken, Hochgeschwindigkeitszügen und Überschallflugzeugen): Kleinwagen.

Wer mal einen Peugeot 205 Diesel gefahren ist, für den war alles aus Wolfsburg doch nur ein grober Klotz. Ganz grober Klotz. Nicht ganz so grob wie ein Delmag F20, aber von der Wirkung auf dem Bediener her ähnlich.