

OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

Juli 2011 € 3,20

DUCATI MHR
Hailwoods
TT-Renner
für die
Straße



Adler 250 Sprinter: Im Sturzflug startete sie in die Motorradkrise



50 Jahre Neue Klasse: Einst BMWs Retter, heute Restaurators Ruin?



Antriebswellen: Gelenkarthrose ist heilbar – wir zeigen, wie's geht



Stammesälteste: Die Camelback von 1901 begründete Indians Aufstieg

FRANZÖSISCHE REVOLUTION

50 Jahre Renault 4

Mehr als
1500
Kleinanzeigen



SICHTKONTROLLE:
Scheibenreiniger-Test



Ur-Targa: Der Toyota Sports 800 – ein Bonsai-Boxer mit zwei Zylindern

VON ALFA BIS PORSCHE:

Boote mit Automotoren



A € 3,50 • CH sfr 6,20 • NL F L B € 3,90 • I € 4,10 • GR € 4,80
P € 5,20 • H ft 1285 • E € 4,20 • FIN € 5,00 • DK drk 35,00 • N nkr 49,00 • S skr 48,00 • SLO € 4,90 • CZ czk 172,00



ALT

WEITERE RUBRIKEN

Anlasser	6
Rückspiegel	206
Neu auf dem Markt	214
Modelle	216
Buch und Film	218
Gemisch	220
Impressum	221
Leserbriefe	222
Leser helfen Lesern	224
Redaktionsalltag	225
Das nächste Heft	226

Termine-Service 66

Kleinanzeigen-Markt 86

Letzte Minute 173

36 Toyota 800 Sports: Der japanische Ur-Targa boxt sich mit zwei Zylindern durch



12 Der fantastische Vier: Zum 50. Geburtstag der coolen Kiste von Renault erzählen wir, wie eine geniale Idee das Laufen lernte



58 Machen Sie mal die Welle: So werden die Gelenke überholt



44 Kaufberatung BMW Neue Klasse: Vorsicht, Klassen-Arbeit!



Echt Klasse?



Einst zog die Limousine den BMW-Konzern aus dem finanziellen Sumpf, im Schatten von O2 und erstem 5er wurde es still um den sportiven Viertürer. Nun entdecken immer mehr Fans den Charme der Sechziger neu – Zeit für eine Kaufberatung

Das Schicksal war ungerecht mit ihm, dem „Mittelwagen“, den BMW vor 50 Jahren als „Neue Klasse“ lancierte. Gemeint war eine Klasse sportlicher Limousinen, die ambitioniert fahrenden Vätern zu einem Leben nach dem Nachwuchs verhelfen sollte. Und davon gab es im babyboombenenden Wirtschaftswunder-Deutschland offenbar einige – über 360.000 Neue Klassen brachte BMW bis zum Produktionsende 1972 an den Mann! Trotz anfänglicher Qua-



litätsprobleme trieb der Viertürer den Jahresumsatz der Autosparte von 200 Mio. 1961 auf 450 Mio. Mark im Jahr 1965 hoch. Herbert Quandts Rechnung war aufgegangen – der Großaktionär hatte BMW wenige Monate vor Erscheinen der Neuen Klasse mit einer Risiko-Kapitalspritze über den Abgrund geholfen.

Dass es um den „Rettungswagen“ dennoch schnell still wurde, ist seinem jüngeren Bruder geschuldet, der 1966 das Licht der Welt erblickte: Aus dem Stand avancierte das Nesthäkchen O2 zum Liebling der Sportfahrer und verkaufte sich schließlich 860.000-mal.

„Tatsächlich fährt sich ein O2 deutlich agiler als eine Neue Klasse“, weiß Dr. Wolfgang Herz vom BMW O2 Club e.V., der beide Bau-reihen gut kennt. „Und im eigenen Viertürer-

Überholprestige: Die breiten Rechteck-Scheinwerfer blieben den Zweiliter-Versionen der Neuen Klasse vorbehalten



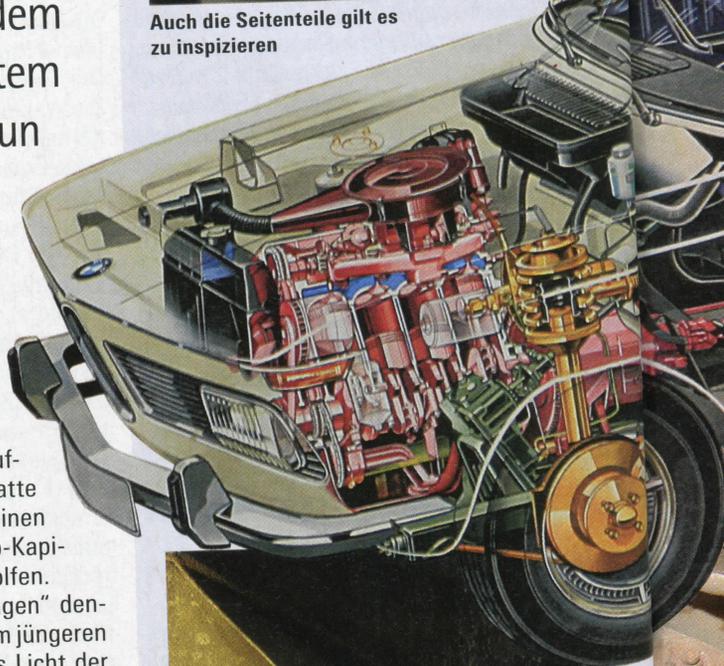
Kritischer als die Reserveradmulde sind die Seitenteile und Stoßdämpferdome



Exemplarisch für alle Blechfalze: An diesem Kofferraumdeckel nagt bereits der Rost



Auch die Seitenteile gilt es zu inspizieren



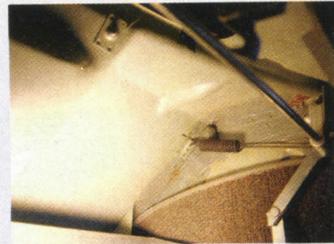
Komplex und stark gefährdet: der gesamte Bereich rund um die A-Säulenfüße



So sauber sehen die Blechfugen
Neuer Klassen selten aus



Blech-Bermudadreieck: A-Säule,
Scheibenrahmen und Längsholm...



...sollten auch vom Handschuhfach
aus inspiziert werden



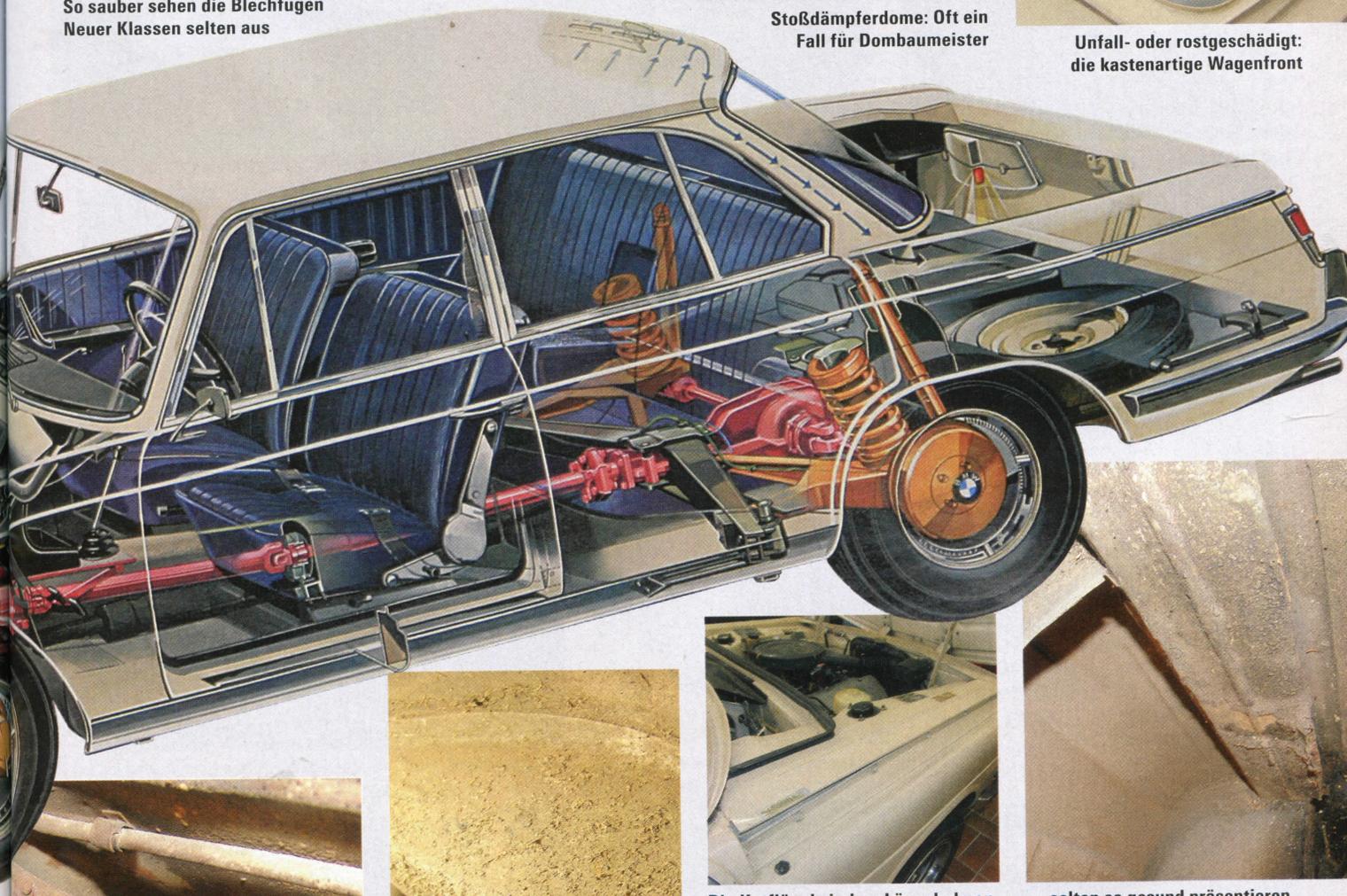
Rost mitten auf der Tür: Eine
Strebe im Innern ist der Auslöser



Stoßdämpferdome: Oft ein
Fall für Dombaumeister



Unfall- oder rostgeschädigt:
die kastenartige Wagenfront



Die Kotflügel sind an Längsholmen
verschraubt, die sich von unten...



... selten so gesund präsentieren
wie bei unserem Fotomodell



An den Achsträgeraufnahmen
gammeln die Dreiecksbleche



Die gesamten hinteren Radhäuser
sind stark korrosionsgefährdet

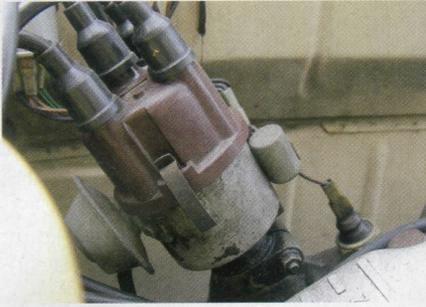


Die Heckschürze ist einlagig, dafür
faulen die Tanks am Falz durch



Bodenwannen: Von den Stopfen
breitet sich der Lochfraß aus

Motor und Antrieb



Zündung: Sämtliche Teile für den Bosch-Verteiler sind problemlos verfügbar



Vergaser: Bei den Solex schlagen die Wellen der Drosselklappen mit der Zeit aus



Automaten (Bild) sind unbeliebt, bei Getrieben bis 1968 verschleißt die Porsche-Synchronisierung



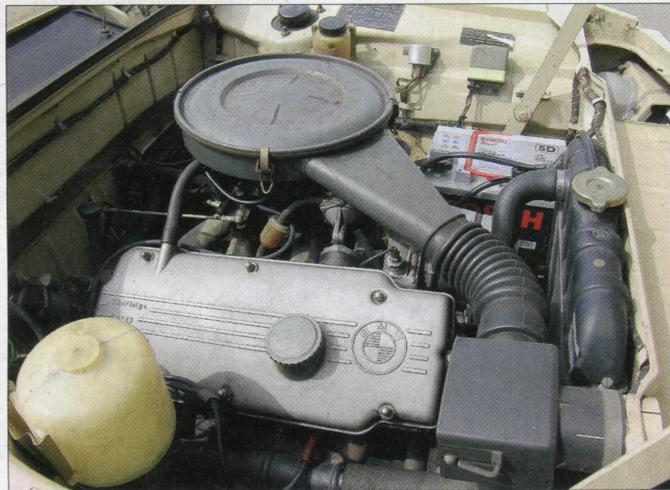
Sowohl die Kardanwellen als auch die Hinterachs-Verteilergetriebe geben kaum...



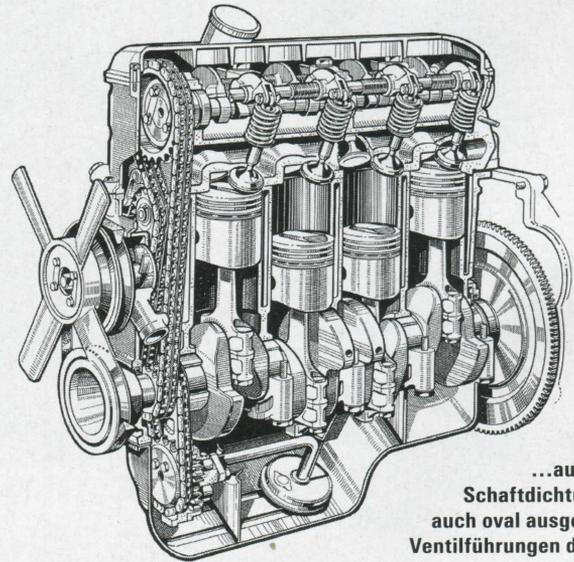
...Anlass zum Klagen. Sperr-Diffs sind meist verschlissen, Teile dafür äußerst rar



Automatikgetriebe: Neben einem Fahrtst sollte der Ölstand gecheckt werden



Sinnig gefahren und gut gewartet, sind die berühmten M10-Motoren locker für 200.000 flotte Kilometer gut. Blaut der BMW, sind meist...



...ausgehärtete Schafldichtungen oder auch oval ausgeschlagene Ventilverführungen die Ursache



Classic-Data-Marktwert

Typ Neue Klasse	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
1500	1962-1964	12.800 €	8.900 €	4.000 €	1.700 €	600 €	8.990 DM
1600	1964-1966	11.800 €	8.100 €	3.500 €	1.600 €	600 €	9.490 DM
1800	1963-1968	16.000 €	9.800 €	5.300 €	2.200 €	800 €	9.990 DM
1800	1968-1971	14.400 €	9.200 €	4.700 €	2.000 €	700 €	10.720 DM
1800 Ti	1964-1966	26.900 €	17.700 €	12.000 €	7.600 €	3.800 €	10.960 DM
1800 TISA	1964-1965	56.000 €	38.800 €	24.200 €	12.800 €	5.800 €	13.500 DM
2000	1966-1972	20.600 €	14.000 €	7.400 €	3.000 €	1.200 €	11.260 DM
2000 TI	1966-1968	24.000 €	15.500 €	9.300 €	4.000 €	2.000 €	11.750 DM
2000 tilux	1966-1970	24.500 €	15.800 €	9.500 €	4.200 €	2.100 €	12.750 DM
2000 tii	1969-1972	26.200 €	18.100 €	10.000 €	4.900 €	2.400 €	14.290 DM

Revier wurde die Neue Klasse bald vom moderneren und wegen der Sechszylinder-motoren begehrenswerteren 5er bedrängt. Das führte dazu, dass selbst gute Exemplare über viele Jahre kaum etwas wert waren. Das ändert sich jedoch gerade – die Zahl der top restaurierten Autos wächst...

Der größte Klassen-Feind ist jedoch der Rost. Selbst an unserem gepflegten, un-restaurierten Zweithand-Fotomodell knabbert er bereits zart, obwohl das Auto zeitlebens keinen Regen gesehen hat...

Karosserie

Zielsicher greift BMW-Restaurierungs-Profi Dieter Tögel (Tel. 06146/ 8445556) in die vorderen Radhäuser. Dort finden sich vier-

kantige Hohlprofile, von denen der spröde Werks-Unterbodenschutz ohne Mühe abzuphlen ist. Darunter zeigt sich rostiges Blech. „Diese Profile, an denen die Kotflügel angeschraubt sind, präsentieren sich fast immer marode“, weiß der Spezialist für klassische BMW aus Hochheim am Main. „Von dort breitet sich der Lochfraß aus auf die vorderen Kotflügel, die seitlichen Stehwände samt Stoßdämpferdomen und das Frontblech.“ Rückwärtig greift die Korrosion nach der A-Säule, die auf ganzer Länge gefährdet ist und angrenzende Bleche mit ins Verderben zieht. Einblicke in deren Zustand zumindest im oberen Bereich sind per Taschenlampe durch das Handschuhfach möglich.

Wolkige Aufblühungen an sämtlichen Karosserie-, Hauben- und Türfalzen sind die Regel. Die Portale faulen zudem mitten auf der Haut auf Höhe einer innen liegenden Strebe durch. Selbstredend sind auch Schweller und Radläufe Angriffspunkte für

den Lochfraß, vor allem aber die hinteren Radhäuser mit den Feder- und Stoßdämpferaufnahmen. Weil sie für die Fahrwerksgeometrie relevant sind, ist ihre Instandsetzung entsprechend schwierig. Gleiches gilt für das Blech um die Aufnahmen des Hinterachsträgers am insgesamt korrosionsfreudigen Unterboden.

„Das wäre alles erträglich, wenn es Blechersatz gäbe – gibt es aber nicht!“, stellt Wolfgang Herz klar. „Mangels Interesse an der Neuen Klasse ist die Teilenachfrage schon in den Siebzigern zusammengebrochen, eine Bevorratung fand nicht statt. Und der geringe Restbestand an NOS-Blechen wurden von den Historischen Renntourenwagen ab den Neunzigern dezimiert.“ So gibt es heute nur wenige, schlecht passende Neu- und noch weniger gute Gebrauchtteile, die entsprechend gesalzen ausgepreist werden: „Für eine Tür kann man 1000 Euro einkalkulieren, für eine Frontmaske 2500 Euro!“

Technik

In der Neuen Klasse gab 1961 jener-Vierzylinder seinen Einstand, der bis 1988 im Serienprogramm blieb und sich dazwischen mit zahllosen Rennsporterfolgen einen legendären Ruf erarbeitete – bis hin zum Gewinn der Formel-1-WM 1983. Nelson Piquets Renntriebwerke basierten zumindest anfangs auf 1,5-Liter-Serienblöcken.

Ein Kurbeltrieb, der weit über 1000 PS verkraftet, kann auch im Alltag nicht schlecht sein. Tatsächlich sind die Vierzylinder für 200.000 und mehr Kilometer gut. Einst charakteristisch für BMW jener Zeit und untrügliches Zeichen von Verschleiß ist die blaue Ölfahne aus dem Auspuff, wenn nach flotter Fahrt das Gas gelupft wird. Sie stellt sich oft schon nach 40.000 Kilometern ein. Der blaue Dunst weist auf verschlissene Kolbenringe spröde Ventilschaftdichtungen oder oval aufgeweitete Ventilführungen hin, weil die Kipphebel die Ventilschäfte mit relativ hohen seitlichen Drücken beaufschlagen. Zudem neigen Kipphebel und Nockenwellen zum Einlaufen, wenn die Spritzölleitung oberhalb der Welle verstopft ist. Test: bei abgenommenem Ventildeckel den Motor drehen lassen und schauen, ob Öl gefördert wird.

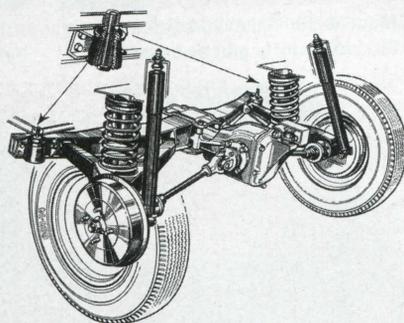
„Wer den Kopf überholt, sollte vor dem Zusammenbau neue Kolbenringe mit dreiteiligem Ölabbreifer und neue Pleuellagerschalen montieren; nach Überholungen kommt es nämlich öfter zu Pleuellagerschäden“, rät Wolfgang Herz.

Auch über die restliche Technik weiß der 02-Kenner nichts wirklich Negatives zu berichten – mit zwei Ausnahmen: „Komponen-

Fahrwerk und Bremse



Bremsanlage: Nur bei den frühen, vor 1968 verbauten Einkreis-Systemen kann es...



...zu Versorgungsgespässen kommen, für die späteren Anlagen ist alles verfügbar, bis hin...



...zu komplett neuen Bremssätteln für vorn. Die Preise sind, wie generell bei Technikteilen, recht moderat



Gummiteile wie dieses Domlager sind nach 40 Jahren spröde



Sportzubehör wie diese TISA-Stahlfelgen goutiert die Szene. Rar: die VA-Nabenkappen



Auch die Fahrwerksbuchsen sind nach 40 und mehr Jahren austauschreif

Ersatzteilpreise

BMW 1800

Tür vorn rechts	863 €
Seitenteil rechts	759 €
AT-Motor (bleifrei, ab '69)	3451 €
Ventilschaftdichtung (Stück)	3 €
Wasserpumpe	49 €
Endschalldämpfer	77 €
AT-Bremssattel-Set (2 St, zweikr.)	329 €
Heckleuchte komplett	109 €

Walloth und Nesch (www.wallothnesch.com),
Tel.: 02932/70 00 20

Seitenwand vorn links	700 €
Heckabschlussblech	545 €
AT-Kurbelwelle inkl. Lagerschalen	862 €
Ein-/Auslassventil	29/50 €
Bremsscheibe	162 €
Bremssacke	35 €
Scheinwerfer (H4)	262 €
Kraftstofftank	567 €

BMW Classic (www.bmw-classic.de),
Tel.: 089/382-27021

Technische Daten

BMW Neue Klasse

Motor: Wassergekühlter Vierzylinderviertakt-Reihenmotor; v-förmig im Kopf hängende Ventile, über kettengetriebene, obenliegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; ein Solex-Fallstromvergaser (TI: zwei Solex-Flachstromvergaser; TISA: zwei Weber-Flachstromvergaser 45 DCOE; TII: Kugelfischer-Einspritzung PL04)

Hubraum: 1500: 1499 ccm; 1600: 1573 ccm; 1800: 1773 (ab 1968: 1766) ccm; 2000: 1990 ccm

Bohrung x Hub: 1500: 82 x 71 mm; 1600: 84 x 71 mm; 1800: 84 x 80 (ab 1968: 89 x 71) mm; 2000: 89 x 80 mm

PS bei U/min: 1500: 80 bei 5700; 1600: 83 bei 5500; 1800: 90 bei 5250; 1800 TI: 110 bei 5800; 1800 TISA: 130 bei 6100; 2000: 100 bei 5500; 2000 TI: 120 bei 5500; 2000 tii: 130 bei 5800

mkg bei U/min: 1500: 12 bei 3000; 1600: 12,6 bei 3000; 1800: 14,6 bei 3000; 1800 TI: 15,1 bei 4000; 1800 TISA: 16 bei 5250; 2000: 16 bei 3000; 2000 TI: 17 bei 3600; 2000 tii: 18,1 bei 4500

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung; Vierganggetriebe (ab 1966 auf Wunsch Fünfganggetriebe oder ZF-Dreigang-Automatik); TISA: auf Wunsch Sperrdifferential

Karosserie: Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie

Vorderachse: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen (TI, TISA, tii: Querstabilisator, restl. Modelle auf Wunsch)

Hinterachse: Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern (TI, TISA, tii: Querstabilisator, restliche Modelle auf Wunsch)

Bremsen: Hydraulisches Bremssystem (ab 7/68 zweikreisig) mit Scheiben vorn und Trommeln hinten

Länge x Breite x Höhe: 4500 x 1710 x 1450 mm

Höchstgeschwindigkeit: 1500: 148 km/h; 1600: 155 km/h; 1800: 162 km/h; 1800 TI: 175 km/h; 1800 TISA: 186 km/h; 2000: 168 km/h; 2000 TI: 181 km/h; 2000 tii: 185 km/h

Verbrauch: 1500, 1600, 1800 und 2000: 9-12 l Super/100 km; 1800 TI, 2000 TI und TILUX: 9-13 l SuperPlus/100 km; 1800 TISA: 11-15 l SuperPlus/100 km; 2000 tii: 9-12 l SuperPlus/100 km

Bauzeit: 1500: 1962 bis 1964; 1600: 1964 bis 1966; 1800: 1963 bis 1971; 1800 TI: 1964 bis 1966; 1800 TISA: 1964 bis 1965; 2000: 1966 bis 1972; 2000 TI: 1966 bis 1970; 2000 tii: 1969 bis 1972

Kat-Nachrüstung: Kein Anbieter bekannt

Interieur und Zierteile



Die „Hocharmaturen“ (ab Ende 1968, Bild) sind weniger begehrt als die „Flacharmaturen“...



...bei letzteren sind Teile jedoch rarer. Bei beiden ist die Qualität des Interieurs solide



Manche der vielen verbauten Sitzbezugstoffe gibt es heute noch...



...bei BMW. Türverkleidungen sind hingegen nur als Gebrauchtteile zu bekommen, dafür aber recht zügig



Einige wenige Zierleisten gibt es sogar noch neu bei BMW, Stoßstangen hingegen nicht mehr



Tür- und Haubendichtungen können schnell einen Tausender kosten



Leuchten und Lampen sind noch als Neuteile erhältlich, in Sachen Zierrat bietet der...



...Gebrauchtmarkt dank rund 360.000 gebauten Exemplaren ein befriedigendes Angebot

ten für die Einkreis-Bremsanlage ganz früher Autos sind sehr rar, ebenso Teile früher Langhals- und Sportgetriebe von Getrag und Sperrdifferentialen.“ Stichwort Differential: „Bis Mitte 1967 hatte die Neue Klasse so genannte Langhals-Differentialle, wie sie auch im 02 verbaut wurden. Danach verwendete BMW dann die deutlich verstärkten Ausgleichsgetriebe der Sechszylinder-Bau-reihen E3 und E9 – da muss man bei der Teilesuche aufpassen“, warnt Herz.

Interieur/Zierteile

Einige der damaligen Sitzbezugstoffe hat BMW bis heute auf Lager. Ansonsten verhält es sich mit Innenraumteilen erwartungsgemäß wie mit dem Blech: Ersatz ist nur noch gebraucht zu bekommen. Immerhin stellen die Experten Dieter Tögel und Wolfgang Herz den verwendeten Materialien gute Noten aus, ebenso wie der Verfügbarkeit guter Gebrauchtteile. Einziges Sorgenkind im Innenraum sind die Holzfurnierteile, die Ab- und

Auflösungstendenzen zeigen. Lampen und Leuchten sind nach Herz' Erfahrung unproblematisch zu bekommen, manche Zierleisten gibt es sogar noch bei BMW, alles andere, wie Stoßstangen, sind gebraucht verfügbar. Gern übersehen: Wer komplett neue Tür- und Haubendichtungen benötigt, ist schnell einen vierstelligen Betrag los!

Fazit

Der BMW kombiniert den Charme der Sechziger mit echtem Nutzwert: Immer noch aktuelle Fahrleistungen bei vertretbaren Verbrauchern, ein riesiger Kofferraum und eine wirklich gute Versorgung mit Verschleißteilen zu moderaten Preisen prädestinieren ihn zum Alltags-Oldie, in dessen lichtem Aufbau es sich vortrefflich reisen lässt.

Lichte Momente werden Novizen auch bei ersten Schrauber-Gehversuchen erleben: „An den Autos kann man eigentlich alles selber machen, ohne spezielles Werkzeug oder besondere Fachkenntnis“, lobt der Clubvorsitzende Herz aus eigener Erfahrung. Er bricht zudem eine Lanze für die Modelle mit Kugelfischer-Einspritzung: „Diese Wagen laufen sehr kultiviert, begeistern mit toller Leistungsentfaltung und sind sparsamer als die Vergasermotoren. Leider haben oft Bastler mit Halbwissen an den Pumpen herumgestellt. In solchen Fällen helfen die Experten der Clubs gern weiter.“

Sie können auch beim Kauf hilfreich sein: „Gerade bei der Neuen Klasse wachsen sich scheinbar leichte Rostschäden beim Zerle-

Der Fachmann



Über einen wie Dr. Wolfgang Herz sagen sie im Münchner Werk, er sei innen und außen weiß-blau lackiert. Tatsächlich besitzt der Vorsitzende des BMW 02 Club eine kleine Kollektion, die wohl unter dem Aspekt optimierter Längsdynamik zusammengetragen wurde: 2002 tii touring, 2002 tii Alpina, M5 Touring (E34) und ein 325i Touring (E30) als Alltagsauto, für den sich der Unternehmensberater just einen 2,7-Liter-Motor nach Alpina-Spezifikation aufgebaut hat. In der Eifel sagen sie, nur quer biste wer. Dr. Herz wohnt drei Getrag-Durchgänge vom Nürburgring entfernt...

gen zur Katastrophe aus“, warnt Herz. Dann wird der Neuerwerb schnell zu einer zermürbenden Klassen-Arbeit...

Text: Dirk Ramackers

Fotos: dr/Archiv
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Sonderfall TISA

200 TISA (für „Touring International Sonder-Ausführung“) bot das Werk ab Ende 1964 ausschließlich für Sportfahrer an. Sie trugen die Fahrgestellnummern 995.001 bis 995.200. „Da sie in der Frontmaske eingeschlagen ist, war bereits bei kleineren Unfällen nach Ersatz der Frontmaske die Nummer nicht mehr ‚original‘. Darüber lässt sich also kaum ein TISA als ‚echt‘ identifizieren“, betont Wolfgang Herz. „Ein Unterscheidungsmerkmal der TISA zu normalen 1800 TI ist der Zylinderkopf: Hier ist die Bezeichnung ‚TISA1‘ eingegossen“, erklärt BMW-Experte Oliver Ulrich, der sich der Neuen Klasse verschrieben hat. „Äußerlich hatte der TISA, wie der BMW 1500, nur am Heckdeckel Chromleisten. Im Gegensatz zum 1500 trug er jedoch auch

die Schweller-Chromleisten des zahmeren BMW 1800“, so Ulrich weiter.

Seien es 44er Ein- und 38er Auslassventile, Kurbelwellen mit acht statt vier Gegengewichten, Weber-Vergaser und Fünfgang-Sportgetriebe, Federbeine mit den Federn des 1800TI, aber größeren Radlagern und vergrößerten Bremsscheiben (272 x 12,8 statt 268 x 10 mm), Stabilisatoren vorn und hinten, ein 12,8:1 übersetztes Lenkgetriebe, Felgen der Größe 6x14 ET15, Restall-Schalensitze, ein mittiger Drehzahlmesser und ein 420-mm-Holzlenkrad innen oder ein 105-Liter-Tank – all das kann nachgerüstet worden sein. Letztlich gibt nur eine nachvollziehbare Historie die Sicherheit, einen echten TISA vor sich zu haben...



Clubs

BMW 02 Club e.V.

Hardtbacher Höhe 33
D-42399 Wuppertal
Tel.: 02641/359790, Fax: /359791
info@bmw-02-club.de
www.bmw-02-club.de

02-Club Rhein-Main

Alzeyer Str. 13
D-55239 Gau-Odernheim
Tel.: 0179/2095996
www.02clubrheinmain.de

BMW-V8-Club

Sektion Neue Klasse
Volker Pehl
In den Weiden 11
D-40764 Langenfeld
Tel.: 02173/969594, Fax: /73819
volkerpehl@web.de
www.neueklasse.de

BMW 02 ti Club Krailing

Ludwig-von-Nagelstr. 8
D-82152 Krailing
Tel.: 089/8572316

Edition-Weiss-Blau

Krumdal 12
D-22587 Hamburg-Blankenese
Tel.: 040/860400, Fax: /564550
info@edition-weiss-blau.de
www.edition-weiss-blau.de

BMW-Veteranen-Club Deutschland e.V.

Bahnhofstr. 17
D-35745 Herborn
Tel.: 02772/41665, Fax: /41666
info@bmw-veteranenclub.de
www.bmw-veteranenclub.de

BMW Veteranen & Klassiker Club Schweiz

Gartenstr. 1
CH-5600 Lenzburg
Tel.: 062/8917879, Fax: /8918664
www.bmw-veteranen-club.ch

BMW Veteranen-Club Österreich

Schönbrunnerstr. 47
A-1050 Wien
Tel.: 01/5884120, Fax: /5884123
info@bmw-veteranenclub.at
www.bmw-veteranenclub.at

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.