

Exklusiv: Fabrikneue Oldies

Von Gerhard Prien

Einen Oldtimer fahren, das wär's doch. Aber ohne ihn selbst restaurieren zu müssen oder für teures Geld restaurieren zu lassen. Die nette Idee ist sogar umsetzbar. Denn in Deutschland werden einige Fahrzeuge angeboten, die in ihrer Grundform gut zwei Jahrzehnte oder auch mehr auf dem Buckel haben. Ein kleiner Überblick über die Dauerbrenner.

Im Schnitt werden Fahrzeug-Modelle heute nach etwa drei, vier Jahren optisch und technisch überarbeitet und faceliftet. Nach etwa sechs bis acht Jahren Bauzeit steht dann ein komplett neues Modell an. Schließlich will der Kunde ja auch mal wieder was Neues sehen - und sich in die Garage stellen. Aber manche Automobile leben eben länger. Als besonders hartnäckig erweisen sich viele Geländewagen. Kein Wunder, gelten die kernigen Typen doch von Hause aus als robust und langlebig.

Einer davon ist der Niva von Lada. Der kompakte russische Geländewagen mit seinem permanenten Allradantrieb wird bereits seit 1976 gebaut und blieb optisch wie technisch seither weitgehend unverändert. Man liegt vermutlich nicht ganz falsch, wenn man dem Hersteller unterstellt, dass es ein wenig an den finanziellen Mitteln für eine Neuentwicklung mangelt. Macht ja auch nichts, denn in den Weiten Russlands taugt der Niva als Beförderungsmittel ja wie eh und je. Er ist recht robust, und seine Technik ist einfach.

Das Antriebsaggregat ist ein alter Bekannter: Seit 2001 steckt ein 1.7i mit Einspritzung von Bosch unter der Haube, der es auf 82 Pferdestärken bringt. Neben dem permanenten Allrad gibt es eine zuschaltbare Geländereduktion und eine manuelle Differenzialsperre. In Verbindung mit ausgesprochen knappen Karosserieüberhänge und immerhin 22 Zentimeter Bodenfreiheit kommt der Niva, der in Deutschland mittlerweile unter dem Namen Taiga vermarktet wird, im Gelände weiter, als es ihm mancher zutrauen würde. Geht es mal hart zur Sache schützt ein massiver Unterfahrschutz. Das freut die Fans.

Immer wieder mal wurde der Niva behutsam überarbeitet, etwa für das Modelljahr 2010. Aber der Neuerungsdrang der Konstrukteure hielt sich in Grenzen. Der Sitzkomfort wurde verbessert,

die Rückbank klappt seither leichter um und die Instrumententafel wurde neu gestylt. Mit einem neuen Bremskraftverstärker und Hauptbremszylinder soll der Niva schneller stoppen. Die Außenspiegel sind von innen verstellbar und wer genau hinschaut entdeckt vorn die neuen, größeren Blinker. Der allradgetriebene Russe ist in Deutschland der wohl preisgünstigste Geländewagen. Für das Aktionsmodell Taiga Ivana verlangt Lada 11 490 Euro.

Ein gutes Stück teurer ist der Urgestein von Jeep, der Wrangler. Er geht schon fast als Synonym für Geländewagen durch und wird, als Nachfolger der legendären CJ-Baureihe, seit 1987 gebaut. Die kultigen CJ liefen bis 1986 vom Band, sie gehen auf den Ur-Jeep überhaupt zurück: Den Willys MB. Dem schaut der aktuelle Wrangler in der zweitürigen Version mit Softtop optisch immer noch recht ähnlich. Zwar hat er nicht ein Bauteil mehr mit dem 1944-er Willys gemeinsam, aber der rustikale Charme des Originals ist auch dem aktuellen Modell nicht gänzlich abhanden gekommen.

Jeep hat den Wrangler 2007 gründlich überarbeitet. Seither gibt es ihn auch in einer viertürigen Version mit der Bezeichnung „Unlimited“. Unter der Haube gibt es einen 2.8-Liter-Diesel mit 146 kW / 200 PS und einen V6-Benziner mit 3,6-Liter und satten 209 kW / 284 PS. Und selbst ESP ist mittlerweile an Bord. Der Preis des günstigsten zweitürigen Wranglers liegt bei 27 100 Euro.

Seit mehr als sechs Jahrzehnten hat sich der Land Rover Defender in der Form kaum verändert. In der deutschen Zentrale im hessischen Schwalbach weist man stolz auf die Ahnengalerie hin. Die reicht nach zurück bis zur „Serie 1“ von 1948. Dass sich die Form des Klassikers kaum verändert hat, bedeutet nicht, dass sich unter dem Blech, Verzeihung: Unter dem Alu, nichts getan hätte.

Wie der Jeep ist auch der 1948 erschienene Defender (Serie I) eine Art Kriegskind. Er wurde, wenn man den blichen gut informierten Kreisen glauben will, vom amerikanischen Willys inspiriert. Und der erste Prototyp wurde gar auf einem Willys aufgebaut.

Im Laufe seiner wahrlich nicht kurzen Bauzeit hat sich der Defender eine treue und begeisterte Schar von Fans erarbeitet. Für sie ist der knorrige und kantige Brite einfach Kult. Auch um diese Fangemeinde nicht zu verschrecken wurde der Defender immer nur höchst behutsam verändert und weiterentwickelt. Irgendwann wanderten mal die Scheinwerfer von ihrem Platz neben dem Kühler mal in die Kotflügel. Das war rein optisch wohl die größte Überarbeitung.

Aber nicht nur optisch, auch technisch ist die Verwandtschaft des aktuellen Defender mit dem ersten Land Rover unübersehbar. Die ursprünglichen Gene lassen sich nicht verleugnen. Bis heute gibt es eine wie mit dem Lineal gezeichnete, kantige Alu-Karosserie (Stahl war nach dem Krieg Mangelware) auf einem stabilen Stahlrahmen. Das Ganze ist kombiniert mit Starrachsen und

einer, na sagen wir, etwas kargen Ausstattung. Schnickschnack ist die Sache des Defenders nicht.

Der Kasten präsentiert sich bis heute ohne überflüssigen Komfort. Muss er ja auch nicht haben, seine Domäne ist das Gelände. Da werden zwar viele Defender nur selten (wenn überhaupt) landen, aber das macht ja nix. Der Besitzer freut sich am Daktari-Feeling (die Älteren unter uns werden sich an die Fernseh-Serie mit dem schielenden Löwen Clarence noch erinnern) und sonnt sich im Gefühl zu können, wenn er - und sein Fahrer - denn wollten. Mit permanentem Allrad, Untersetzung, Zentraldifferenzial geht einiges.

Lieferbar ist das britische Urgestein in drei Radständen: 90, 110 und 130 Zoll (die Werte sind, britisch großzügig, gerundet). Spannend wird es bei den Karosserievarianten: Der Defender ist als Soft Top ebenso zu bekommen wie als Station oder als Pick-Up, selbst ein Fahrgestell, etwa für den Aufbau einer Wohnkabine, ist mit Einfach- oder Doppelkabine zu bekommen.

In Deutschland gibt es den aktuellen Defender ausschließlich mit einem 2.2-Liter-Vier-Zylinder-Diesel mit Common-Rail-Technik, der 122 Pferdchen antreten lässt. Das langt beim Zweiter für eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h, die man dem Briten - und sich selbst - jedoch nicht wirklich dauerhaft zumuten mag. Preis des Allrad-Klassikers: Ab 26 690 Euro ist der 90-er mit Soft Top zu haben, 28 890 Euro sind für die Version als 90-er Station möglich. Spätestens ab 2015 wird der Defender den verschärften Abgas- und Sicherheitsvorschriften zum Opfer fallen. Wer also noch einen echten, kernigen Allradler haben will, sollte sich rasch zum Kauf entscheiden.

Und noch ein fabrikneuer "Oldie" ab Werk: Seit 1972 hat Mercedes am G entwickelt, seit 1979 wird der G bei Magna Steyr, ehemals Steyr-Daimler-Puch AG, im österreichischen Graz gebaut. Damit hat der Geländewagen mit dem Stern nun auch schon mehr als drei Jahrzehnte auf der markant-kantigen Karosserie, die es mit drei oder fünf Türen gibt. Damit ist er der am längsten gebaute Mercedes-Pkw.

Dabei war ihm die lange Laufzeit beileibe nicht in die Wiege gelegt. Denn anders als viele vermuten, ist der G keine Entwicklung fürs Militär. Ursprünglich war er als Nutzfahrzeug für den Einsatz abseits befestigter Straßen gedacht und konzipiert. Das merkt man ihm an: Mit seinen Starrachsen, Allrad (einst zuschaltbar, heute permanent), Geländeuntersetzung und drei Sperrdifferenzialen kommt der G beinahe überall hin.

Wohl auch deshalb ist er bei der Bundeswehr als "Wolf" im Einsatz, ebenso bei vielen anderen Armeen weltweit, selbst in Australien, wo er sogar als Dreiaxser im Einsatz ist. Eine Abwandlung dieses 6x6 ist auch für den zivilen Einsatz zu haben. Mit Portalachsen vom Unimog, einem fetten Vau-Acht unter der Motorhaube, vier Türen und einer praktischen Ladefläche. Zu einem Preis von mehr als 400 000 Euro dürfte dieses Modell gut in die Garage des ein oder anderen Scheichs

passen.

Äußerlich ist der G - auch in seinen preiswerteren Versionen - immer noch ganz âder Alteâ. Quadratisch, praktisch, gut. Keine Kante wurde im Windkanal geglättet, der G wuchtet seine Schrankwand-ähnliche Frontfläche mit der steil stehenden Windschutzscheibe immer noch stolz in den Wind. Aber Mercedes hat ihm zahllose Modellpflege-Maßnahmen angedeihen lassen und den Geländegänger immer wieder â und immer weiter - evolutioniert.

Beim Erscheinen des G stand eine Servolenkung noch in der Aufpreisliste. Heute ist aller Luxus an Bord. Mit 72 PS begann er seine Laufbahn, heute tragt in den Top-Modellen eine ganze Herde von mehr als 500 Pferden los. Dem G geht es wie allen ständig Totgesagten. Er lebt immer noch, obwohl sein Produktionsende Gerüchten zufolge schon oft anstand.

Im Sommer 2009 sagte Mercedes-Chef Dieter Zetsche, allen Unkenrufen zum Trotz: âGut möglich, dass wir in zehn Jahren den nächsten runden Geburtstag feiernâ. Das freut all jene, die im G den besten Geländewagen der Welt sehen. Fans hat der besternte 4x4 reichlich. Selbst im Fuhrpark des Papstes steht ein G-Modell, ein komplett in weiß gehaltener Mercedes G 500. Der ist etwas teurer als das derzeit preiswerteste Modell, das ab 86 025 Euro (G 350 Bluetec) zu haben ist. Die Spitze im Modellprogramm markiert der G 65 AMG. Für den Allradler mit Biturbo-befeuertem Zwölf-Zylinder-Motor und einer Leistung von satten 612 PS wechseln mindestens 266 322 Euro den Besitzer.

Weg von den âSchlamm-spritzernâ, hin zu den Sportwagen. Die unterliegen eigentlich als âmodischeâ Fahrzeuge einem recht fixen Modellwechsel. Eigentlich. Aber es gibt Ausnahmen. Die Lotus Elise etwa ist nun auch schon, ebenso wie Lamborghinis Murcielago, gut mehr als ein Jahrzehnt im Rennen um die Käufergunst. Ein Sportwagen â und einsamer Rekordhalter unter den âLangläufernâ â ist wieder ein Brite. Sie sind eben traditionsbewusst, die Insel-Bewohner. Schon seit 1936 (also vor dem Zweiten Weltkrieg) wird der Morgan 4/4 beinahe unverändert gebaut. Damit hat er eindeutig den Titel als das am längsten in Serie gebaute Automobil der Welt. Das 4/4 steht übrigens für vier Räder und vier Zylinder. Viel mehr, so macht die Morgan Motor Company eindrucksvoll vor, braucht ein echter Roadster auch nicht. Vielleicht noch ein kleines bisschen Karosserie, handgedengelt, mit manuell zu bedienendem Stoffverdeck und Steckscheiben.

Daran hat sich in den vergangenen sieben Jahrzehnten bei Morgan nichts geändert. Ebenso wenig wie am Fahrzeugrahmen aus Holz. Preis des bretharten Briten-Roadsters aus der Manufaktur in Malvern Link: 44 900 Euro für das Modell mit 1.6 Liter-Motor und 112 PS. Als Plus 4 mit breiterer Spur und 145 PS sind 49 900 Euro zu zahlen.

Ein bisschen jünger als der Morgan ist eine andere britische Sportwagen-Legende, die

mindestens ebenso puristisch geraten ist. Der Caterham Seven, der seine Karriere im Jahre 1957 als Lotus Seven begann. Konstruiert hat das puristische Automobil Colin Chapman, der den Seven zunächst als Kit-Car offerierte. Im Jahre 1972 verkaufte er die Werkzeuge und seine Namensrechte an Caterham, wo die Originale nach wie vor als Seven gebaut werden.

Das Grundrezept ist bis heute geblieben: Verflücht wenig Auto, geringes Gewicht und reichlich Motorleistung. Diese Mischung garantiert reichlich Fahrspaß, zu recht moderaten Preisen. Ein Seven ist als Classic mit 120 PS - und als "Fertig-Fahrzeug" - ab 28 990 Euro zu haben. Für den Bausatz sind 25 990 Euro zu bezahlen. Für jene, die doch schrauben wollen, auch am fabrikneuen Oldtimer. (ampnet/gp)

Bilder zum Artikel



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Lada 4x4.



Sonderserien zum 65. Land Rover Defender LXV.



Sonderserien zum 65. Land Rover Defender LXV.



Sonderserien zum 65. Land Rover Defender LXV.



Sonderserien zum 65. Land Rover Defender LXV.



Der erste Land Rover (1948) mit dem Nummernschild HUE 166 - genannt "Huey".



65 Jahre Land Rover:



65 Jahre Land Rover:



65 Jahre Land Rover:



65 Jahre Land Rover:



Land Rover Defender fÄ¼rs Modelljahr 2013.



Land Rover Defender Rough.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Willys MB von 1944. Insgesamt gebaut 361 349 Exemplare, Vier-Zylinder-Benziner, 2199 ccm, 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 80 km/h in 19 Sekunden.



Jeep Wrangler und sein Vorfahr, der Willys Jeep.



Jeep Wrangler: Modellpalette.



Jeep Wrangler Unlimited.



Jeep Wrangler Polar.



Jeep Wrangler Polar.



Jeep Wrangler Polar.



Jeep Wrangler Rubicon 10th Anniversary Edition.



Jeep Wrangler Rubicon 10th Anniversary Edition.



Jeep Wrangler Unlimited.



Jeep Wrangler Unlimited.



Jeep Wrangler Unlimited.



Jeep Wrangler Sahara.



Jeep Wrangler Moab.



Jeep Wrangler Moab.



Jeep Wrangler Moab.



Mercedes-Benz G-Klasse Professional.



Top Dog auf Mercedes-Benz G-Klasse.



Top Dog auf Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G65 AMG.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Mercedes-Benz G-Klasse.



Morgan 4/4 Sport.



Morgan 4/4 Sport.



Morgan 4/4 Sport.



Morgan 4/4 Sport.



Morgan 4/4 Sport.



Caterham Seven 485.



Caterham Seven 485.
