

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON

auto
motor
-sport

Faszination V-Motor! Vom V4 bis zum V12



Dodge Challenger V8



Saab 96 V4



BMW M6 V10



Alfa 75 V6



Jaguar XJS V12



Vom Teileträger zum Schmuckstück
Restaurierung Porsche 356 C



Große Modell- und Kaufberatung
Nippon-Star Nissan Skyline



Ein Zeitzeuge aus Bolivien
VW T1 Doppelkabine



Auf Tour im Schwäbisch-Fränkischen Wald

Letzte Herbstrunde im BMW Z1

► Veterama Auf die nächsten 50 Jahre! ► Triumph TR7 im Service-Check





MotorKlassik KALENDER 2026

Erleben Sie die Faszination Porsche – Jeden Monat ein anderes Meisterwerk.

Der neue Motor Klassik Kalender (DIN A2 - 59,4 x 42 cm) lädt zum Träumen ein und enthält die schönsten und spektakulärsten Renn- und Sportwagen aus dem Hause Porsche: Vom ältesten existierenden Serien-Porsche, einem 1948er 356 aus Gmünder Produktion bis zum wassergekühlten 996, dessen Produktion in Zuffenhausen 1997 begann. Dazwischen zeigen die zwölf Kalenderblätter selbstverständlich den 917 in der legendären Gulf-Lackierung, wie ihn Steve McQueen im Film „Le Mans“ fuhr, den siebenfachen Le Mans-Sieger 956/962, den Paris-Dakar-Sieger 959 sowie den leichtesten von allen – den 909 Bergspyder, der trotz Königswellen-Achtzylinder nur 375 Kilogramm auf die Waage brachte. Alles in allem ein Muss für alle Porsche- und Rennsport-Fans!

Nur
24,90 €
inkl. MwSt.



Jetzt bestellen unter:

Web: www.motor-klassik.de/kalender

Telefon: 0781 6396659

E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de



Foto: Michael Orth

Winfried Seidel,
Veterama-Gründer
und Benz-Spezialist,
in der Mannheimer
Maimarkthalle

Liebe Leser,

1975 erfand Winfried Seidel die Veterama und betrieb dieses „Woodstock für Schrauber“ ein halbes Jahrhundert lang. Dafür möchten auch wir uns ganz herzlich bedanken!

Es war im Grunde wie immer: irgendwie das zweite Oktober-Wochenende freigeschaufelt, insbesondere den Freitag, zu spät losgekommen, im Stau gestanden, auf den Parkplatz, zu Fuß über die Brücke, dann inmitten einer vielsprachigen Menge vor dem Eingang gewartet. Um 12 Uhr öffnen sich endlich die Tore, und dann ist man drin, im Jahrmarkt der Wünsche auf dem Mannheimer Maimarktgelände – und das Glücksgefühl ist immer noch dasselbe, seit ich vor 40 Jahren zum ersten Mal auf der Veterama war: eine irrationale Mischung aus Hoffnung, Tatendrang und Goldgräberstimmung.

Normalerweise würde ich jetzt direkt links abbiegen und die Stände entlang der Gänge ablaufen, einen nach dem anderen; jemand hat mal ausgerechnet, dass es insgesamt 26 Kilometer sein sollen. Doch diesmal gehe ich zuerst zur Maimarkthalle; im Veranstalterbüro die Treppe hoch ist Winfried Seidel nicht, dafür in der Halle gleich rechts am Stand des ebenfalls von ihm gegründeten Automuseums Dr. Carl Benz.

Europas größter Teilemarkt

Da sitzt er auf einem Stuhl, 86 Jahre jung, und schaut so entspannt und in sich ruhend, wie man halt schaut, wenn man vor 50 Jahren etwas wirklich Großes begonnen hat, das bis heute Bestand hat: Was 1975 als Fugger-Markt startete, organisiert von Winfried Seidel und seinem Freund Walter Metz, wurde bald zu Europas größtem Teilemarkt für klassische Automobile und Motorräder mit mehr als 4000 Ausstellern auf 260 000 m² Freigelände und 15 000 m² Hallenfläche sowie auch diesmal wieder gut 50 000 Besuchern. Da darf man ruhig ein wenig stolz auf das Erreichte sein.

„Ja“, sagt er, „aber am meisten freut es mich, dass ich gute Nachfolger gefunden habe, die das Geschäft weiterführen: meine Tochter Julia und meinen Sohn Marcel.“ Und er ergänzt, was ihm von Anfang an wichtig war und was es zu unterstützen galt und gilt: „Die Schrauber sind der Kern der Szene.“ Denn so bunt und vielfältig sich die Klassikerszene heute auch präsentieren mag mit ihren vielen Service-Angeboten – wer in den 70ern und 80ern Alteisen fahren wollte, musste meist selbst Hand anlegen und irgendwo Ersatzteile auftreiben.

Dafür ist die Veterama seit 50 Jahren unersetzlich, auch wenn man nie findet, was man sucht, dafür anderes, was man dann unbedingt braucht. Bei mir war es statt einer 350er-Scrambler eine XL 250 Motorsport und statt eines Tripmaster-Antriebs ein Drehzahlmesser. Und so fährt man dann glücklich heim, so wie damals, als man mit einem erlegten Säbelzahn tiger oder einer Mammut-Keule zurück in die Höhle kam. Und wenn es Ihnen schon genauso ging wie mir, dann laufen Sie doch nächstes Jahr auf der Veterama kurz bei Winfried Seidel vorbei und danken Sie ihm für sein Lebenswerk. In diesem Sinne, herzlichst Ihr



H-J. Götzl

hjoetzl@motorpresse.de

AUTOS & FAHRBERICHTE

- **Titel: Fünf Veteranen mit V-Motor,** 14
jeweils mit Kaufberatung
- Saab 96** 16
Schwede mit Ford-V4
- Alfa Romeo 75 2.5 V6** 20
Italiener mit Busso-V6
- Dodge Challenger** 24
Muscle Car mit Chrysler-V8
- BMW M6, E63** 28
Bayern-Bolide mit V10-Power
- Jaguar XJS 5.3 V12 Coupé** 32
Brite mit gezähmtem Renn-V12
- Formel V** 36
Historie und Technik
- **Herzlichen Glückwunsch zum** 50
75. Geburtstag, lieber Bulli!
Gratulationstour mit einem fast
unberührten VW Typ 2 T1 Doka
- Drei Generationen BMW-Coupés** 134
E120, E9, E24, mit Kaufberatung

MAGAZIN

- auto motor und sport-Leserwahl** 12
Zwei Neuwagen bei 50. „Best
Cars“-Auflage zu gewinnen
- **Letzte Herbstrunde im BMW Z1** 40
Durch den Schwäbisch-Fränk-
schen Wald, natürlich offen
- ASC-Nachrichten** 62
Aktuelles vom Schnauferl-Club
- **50 Jahre Veterama!** 64
Schön, dass sie sich treu bleibt

TECHNIK

- **Restaurierung Porsche 356 C** 116
Erst Ruine, jetzt Referenz
- **Service-Station (219)** 124
Triumph TR7
Außenseiter im Kosten-Check



AUTOS IN DIESEM HEFT

Alfa Romeo 75 2.5 V6	20
BMW 2000 CS, E120	134
BMW 328i, E36	69
BMW 3.0 CS, E9	134
BMW 635 CSi, E24	134
BMW M6, E63	28
BMW Z1, E30 (Z)	40
Citroën CX 25 GTi Turbo 2	69
Dodge Challenger T/A 340 S.P.	24
Ford Granada 2.0 GL	77
Jaguar Mk2 3.8 Litre	68
Jaguar XJS 5.3 V12 Coupé	32
Mercedes-Benz 250 T, S 123	79
Nissan Skyline GT-R, R32-R34	56
Porsche 356 C 1600 SC Coupé	116
Saab 96 V4	16
Triumph TR7	124
VW Typ 2 T1 Doppelkabine	50

68 LIMOUSINEN MIT POTENZIAL

■ England, Deutschland oder Frankreich? Diesmal nehmen wir die Preiskurven dreier begehrter Viertürer aus drei Nationen unter die Lupe

SERVICE

- **Ausführliche Kaufberatung** 56
Nissan Skyline GT-R, R32 bis R34
Auch bei uns längst Kultobjekt
- Wertentwicklung von Klassikern** 68
Jaguar Mk2 3.8 Litre, BMW 328i
(E36), Citroën CX 25 GTi Turbo 2

SPORT

- Helden von einst im modernen** 128
Motorsport
Wie die Attraktivität eines
Events von Klassikern profitiert
- DSK-Nachrichten** 132
Das Neueste vom Deutschen
Sportfahrer Kreis e.V.

RUBRIKEN

- Editorial** 3
Hans-Jörg Götzl über 50 Jahre
Veterama und Winfried Seidel
- Album** 6
Das Foto des Monats
- News** 8
Neues vom alten Auto
- Motor Klassik-Markt** 71
2200 Klassiker-Preise, Auktionen,
Probe gefahren, Anzeigen
- Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark,** 114
Impressum
- Leseralbum** 142
Oldtimer-Fotos mit Geschichten
- Vorschau** 144
Motor Klassik im Januar
- Ausstieg** 146
Peter Michaely bricht eine Lanze
für klassische Briten-Roadster
- **Titel-Thema**



Mit einer Doka gratulieren wir zum **75. Bulli-Geburtstag**

50 Außenseiter, Spitzenreiter? Der unge-
liebte **Triumph TR7** im Kosten-Check



124 Dreimal **BMW-Coupé**, dreimal Hof-
meister-Knick, dreimal Fahrspaß



134

40

Wenn das Laub raschelt...

...ist es Zeit für eine letzte Ausfahrt – wir schnappten uns hierfür einen **BMW Z1**



Luftschloss oder Lichtgestalt? Große Kaufberatung zum **Nissan Skyline GT-R**



56 Porsche-Puzzle der anspruchsvollen Art: die lange Restaurierung eines **356 C**



116 Finden, feilschen, freuen: seit 50 Jahren Motto der **Veterama**

64



V12 fürs Vaterland Tuningspezialist Tom Walkinshaw betrachtet es als „vaterländische Pflicht“, Jaguar wieder zu Rennerfolgen zu verhelfen. Mit dem XJ-S (Seite 32) gelingt es 1984: Außer in Monza und Mugello gewinnt das V12-Coupé mit Walkinshaw/Heyer/Percy bei den 24 Stunden von Spa.





Gute Stimmung: Das Publikum kommt ebenso auf seine Kosten wie die Teams beim Fahren, z.B. auf einer Rennstrecke

Klasse: Selbst die Jüngsten haben bereits großen Spaß an einer Klassiker-Rallye



Rallye-Update für 2026

Anfang Juni 2026 geht's wieder los: mit den Classic-Rallyes der Motor Presse Stuttgart.

■ Auch im kommenden Jahr finden unsere vier Classic-Rallyes statt. Also alles beim Alten? Fast. Denn es gibt ein paar Änderungen im Programm sowie im Reglement.

Den Auftakt macht traditionell die **Paul Pietsch Classic**, die am 5. und 6. Juni 2026 von der Motorworld in Böblingen aus an zwei Fahrtagen ins Donautal und in den Schwarzwald führt. Zugelassen sind nur noch Oldtimer bis Baujahr 1996, gefahren wird ausschließlich in der Sanduhrklasse. Das Nenngeld beträgt 1799 Euro pro Team, Frühbucher zahlen bis zum 31. Januar 2026 1699 Euro. Neu für alle Rallyes: Wenn Fahrer und Beifahrer unter 35 Jahre alt sind, reduziert sich das Nenngeld um weitere 100 Euro, in diesem Fall kostet die Teilnahme nur noch 1599 Euro. Nennschluss ist der 28. Februar 2026.

Die **Silvretta Classic** findet diesmal eine Woche später vom 9. bis zum 11. Juli 2026 im österreichischen Montafon statt, es geht zudem durch Liechtenstein und die Schweiz. Ab sofort gibt es eine eigene Klasse für Youngtimer bis Baujahr 2006. Ebenfalls neu: Es dürfen ab jetzt auch elektronische bezie-

hungsweise digitale Zeitmesser verwendet werden. Das Nenngeld beträgt 2299 Euro, Frühbucher zahlen bis zum 31. Januar 2199 Euro, und auch hier gilt: Wenn beide im Team unter 35 Jahre alt sind, geht man für 2099 Euro an den Start. Nennschluss ist der 30. April 2026.

Die **Sachsen Classic** findet am 14. und 15. August 2026 statt und auch hier sind ab jetzt digitale Zeitmesser erlaubt. Ebenfalls neu: eine Klasse für Youngtimer bis Baujahr 2006. Das Nenngeld beträgt 1999 Euro, Frühbucher sparen bis zum 31. Januar 100 Euro, und ein U-35-Team zahlt 1799 Euro. Der Nennschluss: 31. Mai 2026.

Den Abschluss bildet am 11. und 12. September 2026 die **Luxembourg Classic**. Zugelassen sind Oldtimer bis Baujahr 1996, und hier entscheiden wieder ausschließlich mechanische Zeitmesser über Sieg und Niederlage. Das Nenngeld beträgt 1799 Euro, Frühbucher zahlen bis zum 31. Januar 1699 Euro, ein U-35-Team ist mit 1599 Euro dabei. Nennschluss: 30. Juni 2026. Sämtliche Infos finden sich unter [classic-rallyes.com](https://www.classic-rallyes.com)



Ganz neu: Mercedes-Benz Classic Motorenöl

Schmierstoff für klassische Sterne

■ Mercedes-Benz Classic bietet ab sofort spezielle Motorenöle für Old- und Youngtimer an. Das Öl ist in den Viskositäten 10W-40 (für Modelle ab 1971) und 20W-50 (für ältere Baureihen) erhältlich und wurde auf die Materialien und Anforderungen historischer Motoren abgestimmt. Es soll hervorragenden Korrosionsschutz und gute Materialverträglichkeit bieten. Preis: ab rund 20 Euro pro Liter. [mercedes-benz.com/classic](https://www.mercedes-benz.com/classic)

Adventskalender und noch viel mehr

■ Franzis aus Haar bei München verkürzt Porsche-Fans die Wartezeit auf Weihnachten mit Adventskalendern, bei denen hinter jedem Türchen Bauteile stecken, mit denen sich bis zum Fest ein Elfer zusammenfügen lässt. Verschiedene Versionen sind samt Begleitbuch ab 64,95 Euro im Angebot. Wer nicht warten will, kann auf die Build-your-Legend-Bausätze zurückgreifen (jeweils 129,95 Euro). Für Fans, die sich speziell am Boxermotor samt Soundmodul erfreuen wollen, hat Franzis zudem 200-teilige, funktionsfähige Bausätze samt Begleitbuch im Angebot (ab 199 Euro). [franzis.de](https://www.franzis.de)



Auf der Retro Classics bemalt: 928 „Art-Car“

Versteigerung für Kinderkrebshilfe

■ Am 6. Dezember 2025 endet die Online-Auktion dieses Porsche 928 „Art-Cars“ zugunsten der Kinderkrebshilfe Tübingen e.V. Hinter der Aktion steckt ein karitativer Ansatz: Die „Boxer Motor & Klassische Automobile GmbH“ revidierte die Technik, der Pop-Art-Künstler Christian Rott bemalte und Humer, Granner & Co. versteigert den 928 ab dem 29. November. Infos zur Geschichte des Wagens und der A(u)ktion: [hg.auction](https://www.hg.auction)

Kurz notiert

■ Classic Expo Salzburg mit Besucher-Rekord: Vom 17. bis 19. Oktober strömten 24.000 Besucher zur 21. Auflage der österreichischen Messe. Zugkräftige Sonderschauen: 150 Jahre Ferdinand Porsche, 75 Jahre Bulli. [classicexpo.at](https://www.classicexpo.at)

■ Wenige Plätze frei: Die British Odyssey (s. Motor Klassik 3/2025) ist die Alternative zu LeJog. Start am 15.12.2025 in Lands End, Ziel am 18.12. in John O'Groats. Startgeld 950 Euro. Infos: flying-quirrel@freenet.de

■ Die Anmeldung zur 26. Franken Classic (22. bis 24. Mai 2026) für Klassiker bis Baujahr 1997 ist nun möglich. Tipp: Bis zum 31.12.2025 können Frühbucher von der reduzierten Teilnahmegebühr profitieren. [franken-classic.com](https://www.franken-classic.com)



Getty Images

■ Der Ferrari-Overall, den Michael Schumacher 2000 beim Großen Preis von Ungarn getragen hatte, ist für 95.650 Euro versteigert worden. Sein Benetton-Rennanzug von 1995 hatte zuletzt 61.360 Euro gebracht. [bonhams.com](https://www.bonhams.com)



WEIL DEIN HERZ DARAN HÄNGT.

Passgenaue Versicherungslösungen für Oldtimer, Youngtimer, Newtimer und Premiumfahrzeuge.



www.herzenssache.eu

Wenig Aufwand, große Wirkung

Zum 8. Mal organisierte der Rotary Club Stuttgart-Wildpark eine Ausfahrt mit dem Generationenhaus.

■ Bei der 8. Auflage kann man getrost von einer Tradition sprechen: Den zweiten Samstag im Oktober haben sich die regelmäßigen Teilnehmer der Oldtimer-Cabrio-Ausfahrt Generationenhaus längst im Kalender markiert, um mit den Bewohnern des Generationenhauses in Stuttgart-Heslach auf eine kleine Tour zu gehen. Längst haben sich dabei Freundschaften entwickelt, nicht nur unter den Klassik-Fahrern, sondern auch mit den körperlich eingeschränkten Bewohnern der Einrichtung. „Den Bewohnern mit ihrem schweren Schicksal ein wenig Abwechslung zu bringen, macht gleichermaßen demütig wie froh“, sagt ASC-Präsident Uwe Brodbeck.



Sonnige Stimmung am Generationenhaus, rechts ams-Chefin Birgit Priemer und Ex-MB-Museumschef Max von Pein



Links TR3-Fahrer Moritz Seidenspinner und Passagierin, rechts zwei Stammteilnehmer aus dem Polizei-Museum



Zu den Höhepunkten zählten wie immer die Jagdflugzeuge der 30er- und 40er-Jahre

Fest der Oldtimerfliegerei

Nach sechs Jahren Pause fand vom 12. bis 14. September endlich wieder das OTT auf der Hahnweide statt.

■ Wer glaubt, dass die Begeisterung für historische Fluggeräte nur wenige gepackt hat, der war Mitte September nicht beim 20. Oldtimer-Fliegetreffen (OTT) 2025 auf dem Flugfeld Hahnweide in der Nähe von Kirchheim/Teck. Zehntausende drängten sich auf dem Gelände, um knapp 250 alte Flugzeuge zu erleben, die meisten auch in der Luft. Aus zwölf Nationen waren die Teilnehmer angereist, die Gäste kamen ebenfalls aus allen Ecken Europas. Die Fliegergruppe Wolf Hirth hat das Event ausgerichtet, der Aufwand war enorm, die Veranstaltung an zwei von drei Tagen mit bestem Flugwetter gesegnet. Voraussichtlich 2028 wird das nächste Oldtimer-Fliegetreffen stattfinden. oldtimer-hahnweide.de

Termine im Dezember

29. November–7. Dezember 2025
Essen Motor Show

Tagestickets für den Klassiker aller Tuningshows kosten 20 Euro.
essen-motorshow.de

6. Dezember 2025
Weihnachtsmarkt Silberhorn Classics
Das BMW-Museum in Nürnberg lädt ab 14 Uhr zum Weihnachtsmarkt.
silberhorn-classics.de

6.–9. Dezember 2025
LeJog 2025
Die härteste Prüfung für Mensch und Maschine führt über rund 1500 Meilen.
hero-era.com

13. Dezember 2025
Lichterfahrt Wernigerode
Lichterfahrt und Lichterfest mit Klassikern des Feuerwehrmuseums.
feuerwehrmuseum-wernigerode.de

20.–21. Dezember 2025
Central Classics Expo Houten
Die „niederländische Veterama“ auf rund 10000 m² Fläche. Eintritt 15 Euro.
centralclassics.nl

29. Dezember 2025
8. Classic Car Auction in Gstaad
45 Klassiker aller Klassen kommen zum Jahresende unter den Hammer.
oldtimergalerie.ch



Nichts lenkt vom Wichtigsten ab: dem Angebot

Porsche SWAP in Fellbach

■ Seit mehr als 20 Jahren treffen sich Porsche-Fans zum Strähle SWAP, einem Teile- und Tauschmarkt, bei dem viele Preziosen aus dem Zuffenhausener und Weissacher Umfeld über den Tapezier-tisch gehen. In der Alten Kelter in Fellbach bei Stuttgart schlendern zudem regelmäßig Porsche-Mitarbeiter und -Helden durch die Gänge, die meisten gern zu einem Schwatz bereit. Nächster SWAP: 15.11.2025. strahle.org/swap

Bärenstarker Zeitnehmer

■ Mit dem neuen Chronographen „415 ES Panda“ lässt Hanhart, die Traditions-marke aus dem Schwarzwald, den Geist der 1960er-Jahre aufleben. Der stilvolle Zeitmesser orientiert sich dabei am Grunddesign eines historischen Modells und vereint klassische Elemente wie das Hanhart-Flügellogo mit moderner Technik in Form eines präzisen Automatikwerks und sportli-chen Details. Das Stahlband lässt sich dank werkzeugloser Feinverstel-lung perfekt justieren.

www.hanhart.com

Schwarze Totalisa-toren auf hellem Grund: 415 ES Panda, 2690 Euro



Picture Alliance

Kult: Schimis CX vor der Kneipe „Zum Anker“

Club macht Schimis Citroën wieder flott

■ Dass „Tatort“-Kommissar Horst Schimanski seinen CX nicht mit Samthandschuhen angefasst hat, sieht man ihm noch an. Aber jetzt schnurrt wenigstens der Motor wieder. Der Duisburger AMC hat das Krimi-Kultauto in seine Obhut genommen und bringt den Citroën von 1988 zurück auf die Straßen des Ruhrpotts. Wie der WDR berichtet, wird auch über eine Nutzung als Hochzeitskutsche nachgedacht. amc-duisburg.de

AXEL SCHUETTE

FINE CARS



WWW.AXELSCHUETTE.DE

Rundes Jubi

TEXT Stefan Cerchez



Mazda CX-5



Die Leserwahl, die unsere Schwesterzeitschrift **auto motor und sport** unter dem Titel „Die

besten Autos der Welt“ 1976 erstmals durchführte, findet heuer zum 50. Mal statt. Auch die Leser von **Motor Klassik** können teilnehmen – und zwei Neuwagen im Wert von über 120 000 Euro gewinnen.

Als unsere Kollegen vor fast 50 Jahren zum ersten Mal eine Leserwahl ersannen, war nicht absehbar, dass die Idee der besten Autos aus Lesersicht ein halbes Jahrhundert später immer noch ein fester Bestandteil im Jahreskreis von **auto motor und sport** sein würde. Die **BEST CARS** sind heute nicht nur ein von der Redaktion geschätzter Indikator der Leser-Vorlieben, sondern auch ein anerkanntes Trendbarometer für Hersteller.

Neben den beliebtesten Modellen fragt **auto motor und sport** auch die Wahrnehmung und Entwicklung von Marken ab: Wer baut besonders sichere Autos, wer hat das beste Design oder die fortschrittlichste Technik? Kombiniert mit einer anerkannt fundierten Methodik und multipliziert mit jahrzehntelanger Kontinuität ergibt sich ein einzigartiger Datenschatz über die Kun-

denwahrnehmung der Autobranche. In diesem Jahr stehen 480 Modelle in 13 Kategorien zur Wahl. Zum Vergleich: Bei der ersten Ausschreibung 1976 waren es 60 Modellvorschläge in gerade einmal sechs Kategorien. Der neue Rekordwert liegt jedoch weniger in einer allgemein größeren Angebotsvielfalt begründet, so wie in den frühen 2000er-Jahren, als vielmehr in der höheren Zahl reiner Elektromodelle und einer stärkeren Ausdifferenzierung bei den SUV.

Ausscheider und Neueinsteiger

Andere Kategorien erleben dagegen Rückgang oder Stagnation, wie etwa die Mini Cars (Kategorie A), wo das Starterfeld gegenüber dem Vorjahr um einen Platz dezimiert erscheint – weiterhin ohne Beteiligung deutscher Marken. Die Kompaktkwagen-Kategorie C erlebt immerhin das Comeback der Fiat Tipo Limousine sowie die

läum



VW ID.7 GTX Tourer

Die abgebildeten
Fahrzeuge können in
Ausstattung und Farbe
von den Gewinnen
abweichen

So wird
gewählt: Auf
[www.leserumfragen.de/
bestcars2026](http://www.leserumfragen.de/bestcars2026)

finden Sie alle Wahlkategorien
zu **auto motor und sport**
BEST CARS 2026. Geben Sie
bitte den **Code Y893** ein.
Teilnahmeschluss:
15. Januar 2026.
Viel Glück!

Elektro-Premieren der Typen Kia EV3, MG5 und Peugeot E-408. Ein wenig Wehmut löst dagegen der mutmaßlich letzte Auftritt des Ford Focus aus, dessen Produktion in Saarlouis im November planmäßig endet.

In der zahlenmäßig unveränderten Mittelklasse (Kategorie D, 26 Kandidaten) um das deutsche Premium-Trio Audi A5, BMW Dreier und Mercedes C-Klasse gibt es zusätzliche Konkurrenz etwa in Form des neuen, nun größeren Mercedes CLA sowie des ebenfalls elektrisch angetriebenen Mazda 6e. Nicht mehr zum Teilnehmerfeld gehören dagegen die eingestellten Typen Peugeot 508 oder VW Arteon.

Unter den Sportwagen (Kategorie G) sorgt Ferrari mit gleich drei neuen Typen oder Varianten für Furore, Aston Martin ist bei den Cabrios (H) mit einem neuen Power-Duo vertreten. Modellzuwachs gibt es überraschenderweise auch bei den Vans

(Kategorie I), wo etwa der Kia PV5 seinen ersten Auftritt hat. Wenig überraschend schreitet unter den SUV- und Crossover-Modellen die Segmentierung weiter fort. So ergänzen Neuheiten wie Alpine A390, Dacia Bigster und Toyota Urban Cruiser ebenso wie Elektro-Varianten bekannter Modelle das ohnehin umfangreiche Programm der Kategorien K bis N.

Nun können auch Sie über die BEST CARS im Jubiläumsjahr 2026 mitentscheiden. Wenn Sie mitwählen wollen, klicken Sie sich bitte durch das Online-Wahlformular (Adresse siehe oben) und nutzen Sie Ihre Chance auf einen von zwei sehr attraktiven Hauptpreisen: In diesem Jahr verlosen wir nämlich unter allen Teilnehmern an der Leserwahl einen brandneuen Mazda CX-5 sowie einen VW ID.7 Tourer in der dynamischen GTX-Version im Gesamtwert von über 120 000 Euro. ■

BEST CARS 2026

Teilnahmebedingungen

TEILNEHMEN KANN JEDER Leser ab 18 Jahren; ausgenommen sind Mitarbeiter der Verlagsgruppe Motor Presse Stuttgart sowie deren Angehörige. Eine Teilnahme per Liste ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt und mit Namen und Wohnort veröffentlicht. Mit Ihrer Teilnahme erklären Sie sich damit einverstanden. Die Gewinnerdaten werden unter den geltenden Bestimmungen des Datenschutzrechts für die weitere Bearbeitung des Gewinns an die Fahrzeughersteller übermittelt. Der Rechtsweg, Barauszahlung und Umtausch sind ausgeschlossen. Die Gewinne werden in Deutschland übergeben. Näheres zu den Teilnahmebedingungen und unserem Datenschutz finden Sie unter www.leserumfragen.de/ams

Teilnahmeschluss: 15. Januar 2026

Vom Mythos der V-Motoren

Klar, Reihen-Sechszylinder oder gar -Achtzylinder haben ihren Reiz, doch V-Motoren können unbestreitbare Vorteile ins Feld führen – vor allem die kurze Baulänge. Dadurch lassen sich auch viele Zylinder in kompakten Motorräumen unterbringen, zudem betören V-Motoren in der Regel durch einen ganz eigenen Klang, vom eigentümlichen V4-Grummeln bis zum V12-Sirenengesang.



16

Der Ford-V4 löste im **Saab 96** den Zweitakter ab, mit unerschütterlichem Pragmatismus passt er gut zu diesem knorrigem Schweden



32

Wegen des nahezu vibrationsfreien Laufs gilt der V12 als Krone des Motorenbaus. Für den **Jaguar XJS** ein adäquater Antrieb

24 Wenn es einen archetypischen V-Motor gibt, dann einen US-V8, hier im **Dodge Challenger T/A** mit 5,6 Litern Hubraum



28 Und dann gibt es noch den V10, der zeitweise in der Formel 1 für Furore sorgte. Im **BMW M6** dreht er über 8000 Touren



20 Der Busso-V6 sorgt im **Alfa Romeo 75** nicht nur für ordentlich Vortrieb, sondern auch einen unvergleichlichen Sound



*Gut zu
wissen*

SAAB 96

Eckdaten: V4-Motor, OHV, 1498 cm³,
65 PS, 873 kg, 147 km/h, 1966 bis 1980

Preis: 13500 Euro (guter Zustand)

Charakter: Ja genau, ein Charakter! Der Saab
96 macht fast alles anders. Er ist visionär,
stabil, überraschend, pragmatisch



TEXT Kai H. Klauder // FOTOS Tyson Jopson

Vier gewinnt!

1960 mit Dreizylinder-Zweitakter gestartet, bekam der Saab 96 im Jahr 1966 einen Ford-V4. So lief er noch bis 1980 vom Band. Der knorrige Motor passt gut zu dem skurrilen und sympathischen Schweden.

Wie halten Sie es mit Vorurteilen? Zum Beispiel mit diesem: Manche Automarken und, seltener, bestimmte Modelle sind so starke Charakterdarsteller, dass sie ein ganz bestimmtes Publikum anziehen. Trifft das schon auf die Marke Saab zu, gilt es umso mehr für den Saab 96. In unserem Fall geht es um ein Exemplar von 1973 in Veronagrün. Unrestauriert und weitestgehend original erhalten, hat es in den letzten 52 Jahren eine ehrliche Patina aufgelegt. Für Besitzer Harald Mikschy ist dieser originale Zustand die schönste Form eines Klassikers. Ein altes Auto dürfe ruhig zeigen, dass es ein bewegtes Leben hinter sich hat, sagt Harald, der charaktervolle Mensch, der zu seinem Saab passt. Sie bilden ein perfektes Team.

Nur wenige Eingriffe hat der Saab im letzten halben Jahrhundert erfahren. Hier und dort etwas schmückende Aufkleber und Ausbesserungen, der linke Kotflügel des 96 wurde nachlackiert, die Motorhaube trägt den aufgeklebten Hinweis: „Saab 75 – Propeller born, not from Jets“. Kenner schmunzeln, sie verstehen den feinen Humor: eine augenzwinkernde Korrektur der Werbebotschaft „Born from Jets“, mit der Saab vor allem in den USA um Kunden warb. Tatsächlich baute Saab – die „Svenska Aeroplan Aktiebolaget“ – ab 1937 zunächst Propellerflugzeuge, keine Strahlflugzeuge. Ein feiner Unterschied, der vielen Saab-Enthusiasten wichtig ist.

Das Markenemblem am 96 erinnert an diese Herkunft; es zeigt die stilisierte Front der Junkers Ju 86, des ersten Lizenzbaus. Gefertigt in Trollhättan, wo 1949 auch die Automobilproduktion anlief. Der erste Serienwagen Saab 92 war eine kleine aero-

dynamische Sensation mit einem Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,3$. Ein Wert, für den 33 Jahre später der Audi 100 als Aerodynamik-Weltmeister gefeiert wurde. Wo bei unterschiedliche Messmethoden zu Verfälschungen führen können, das sei angemerkt. Doch eines ist klar: Der Saab 92 ist, wie der spätere 96, ein technischer Pionier, beeinflusst vom Flugzeugbau, entwickelt unter Gunnar Ljungström.

Freilauf für Zweitakter sinnvoll

Die stilistische Verwandtschaft des Saab 96 mit seinem Urahn lässt sich unter dem Carport bei Harald Mikschy erkennen, er besitzt neben einigen anderen Saab eben auch einen 92. „Das ist vermutlich der älteste in Deutschland“, stellt er den schnittigen Wagen mit Selbstmördertüren vor. Unter dessen großer Motorhaube findet sich im luftigen Motorraum ein kleiner Motor – ein Dreizylinder-Zweitakter, wie ihn Saab zunächst auch im 96 einsetzt.

Um dessen bauartbedingte mangelnde Schmierung im Schiebebetrieb zu kompensieren, trennt ein Freilauf automatisch den Kraftfluss. Das spart Sprit, minimiert die Gefahr von Kolbenklemmern und verlängert die Lebensdauer des Zweitakters. Bei den ab August 1966 verbauten Viertaktern ist der Freilauf technisch nicht mehr nötig. Manche Spezialisten empfehlen, den Freilauf per Seilzug zu blockieren und so zu schonen. Dann lässt sich auch die Motorbremse bei Bergabfahrten nutzen.

Der Fahrer steht beim Saab 96 unbestreitbar im Zentrum. Das beginnt bereits beim Einsteigen: Der freundliche Schwede empfängt seinen Piloten zuvorkommend – sein Lenkrad steht leicht schräg, als wolle es sagen: „Komm doch rein, lass uns zu-

TECHNIK

Der halbe Ford-V8

ALS SAAB DEN DKW-ZWEITAKTER durch einen Viertakter ersetzen wollte, stach der Ford-V4 mehrere Konstruktionen aus: den Slant-4-Reihenvierzylinder von Triumph (kam 1968 im Saab 99), den aus der Fulvia bekannten 13°-VR4 von Lancia mit einem Zylinderkopf für beide Zylinderbänke, und auch der Vierzylinder-Boxermotor aus dem Goliath GP 1000 soll erprobt worden sein. Der Ford-V4 ist ein halbiertes V8 mit 60°-Zylinderbankwinkel, ein Überbleibsel aus dem eingestellten Cardinal-Projekt für den US-Markt. Fords gusseiserner „Taunus-V4“ überzeugte durch kurze Bauform, Robustheit und Anspruchlosigkeit – ein echter „Bauernmotor“.

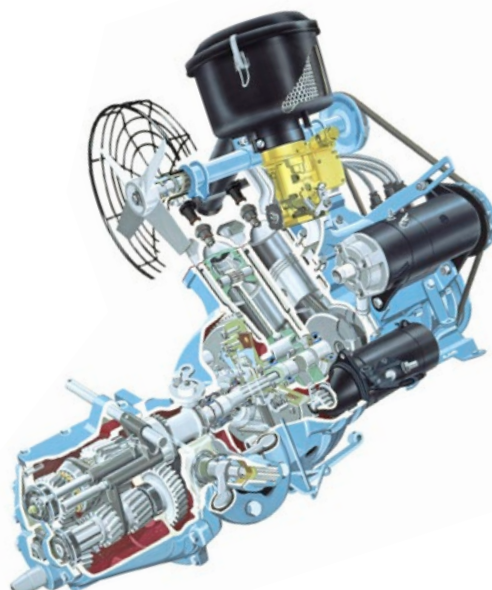
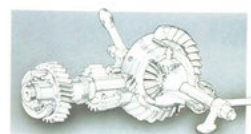


Abb.: Archiv

Kurz: 1,5-Liter-V4 aus halbiertem V8. Rechts: Der Getriebefreilauf verhindert den Schiebebetrieb



Versteckt sich: weit nach vorn gerückter Ford-V4. Effektiv: Das riesige Gebläse (l.) sorgt für wohlige Wärme auch bei tiefsten Temperaturen





- 1 Ganz schnell gewohnt: die Lenkradschaltung und der Freilauf
- 2 Ungewöhnlich: Die Kurbelfenster bewegen sich um einen Drehpunkt
- 3 Anders: Auch die Klappbügel-Gurtschlösser des Saab 96 sind speziell
- 4 Unverwechselbar: einzigartiges Design in der Automobilgeschichte
- 5 Die windschnittige Form sorgt für einen c_w -Wert von 0,30
- 6 Saab 96 fahren macht Laune! Details: B-Säule und kleiner Windabweiser

DATEN UND FAKTEN

Saab 96, Baujahr 1973

MOTOR Typ Ford 1.5 HC, flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-V-Motor (60°), vorn quer, Bohrung x Hub 90 x 58,86 mm, Hubraum 1498 cm³, Leistung 65 PS bei 4600/min, max. Drehm. 115 Nm bei 2500/min, Verdichtung 9:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine zentrale stirnradgetr. Nockenwelle, Stößelstangen und Kipphebel, Motorblock und Zylinderköpfe aus

Grauguss, drei Kurbelwellenlager, eine Ausgleichswelle, FoMoCo-Fallstromvergaser 32 SA, 12-V-Spulenzündung, Ölinhalt 3,3 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetr. mit Lenkradschalt., zuschaltbarer Freilauf, Vorderradantr.

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Stahlblechkarosserie, vorn doppelte Dreiecksquer-

lenker, hinten U-förmige Starrachse, Längslenker, Schraubenfedern und Teleskopdämpfer rundum, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Felgen 4 J x 15, Reifen 155 R 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2498 mm, Länge x Breite x Höhe 4170 x 1575 x 1473 mm, Spur v./h. 1219/1219 mm, Gewicht 873 kg, Tankinhalt 38 Liter

FAHRLEISTUNGEN & VERBRAUCH Vmax 147 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 18,7 s, Verbrauch 9,2 bis 10,8 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1960 bis 1980, 547 221 Exemplare (gesamte Baureihe). Saab 95 (Kombiversion): 110 527 Exemplare. Mit Ford-V4: 387 568 Exemplare