

A close-up photograph of the interior of a classic blue car. The focus is on the steering wheel, which is black with a blue rim and a central racing-style hub featuring a checkered flag and a logo. The dashboard and door panels are also visible, showing a clean, well-maintained interior. The car's body is painted a vibrant blue. The background is slightly blurred, showing a glimpse of the exterior and some greenery.

# Blechliebe

Die Automobilgeschichte hat Autos hervorgebracht, die eine Zeitlang auch stark im Luxemburger Straßenbild präsent waren. Von der „Ente“ bis zum „Fiat500“ gibt es Oldtimer-Fans, welche diese Wagen hegen und pflegen. Ein Streifzug durch die Sammlerszene.







# Ente gut, alles gut

Die Geschichte hat ihre eigene Logik und heutzutage würden Marketing und Public Relations-Experten sich sicherlich die Haare raufen, wenn ihnen Ähnliches wie Citroën mit seiner 2CV, passieren würde. Ein niederländischer Journalist hat den französischen Kleinwagen, der offiziell beim Pariser Autosalon 1948 vorgestellt wurde, beim ersten Anblick als „hässliches Entlein“ bezeichnet und der Name „Ente“ war damit rasch in Deutschland implementiert, lange bevor der offizielle Import im Jahr 1959 begann. Doch Citroën zögerte noch länger, bevor man sich den Begriff zunutze machte, heutzutage ist er allerdings nicht mehr wegzudenken.

Pierre Back, der Sekretär des „2CV Club Lëtzebuerg“, fährt seit 1979 mit einer Ente durch die Gegend: „Mein Bruder hatte eine und eine 2CV war auch mein erstes Auto. Seitdem bin ich dabei.“ Die Faszination einer 2CV ist für

ihn rasch zusammengefasst: „Es ist ein einfaches Auto mit einem Rolldach, an dem jeder auch noch problemlos selbst schrauben kann. Man kommt überall hin und das Auto lädt förmlich zum gemütlichen Dahincruisen ein. Auch im Alltagsverkehr.“ Laut Pierre Back sei es nämlich so, dass man heutzutage mit einem solchen Auto weniger bedrängt wird, als das noch vor Jahren der Fall gewesen ist. Das Fahrgefühl bei einer 2CV findet Pierre Back besonders faszinierend: „Es ist weich, gemütlich und einfach nur angenehm. Ein bisschen wie eine Schaukel eben.“

In Sachen Unterhalt sei die Ente pflegeleicht. „Es nicht viel im Auto drin, also kann auch kaum etwas kaputtgehen.“ Die Mechanik und der Motor seien, so sagt Pierre Back, quasi unverwundlich, leicht anfällig sei eigentlich nur die Karosserie. Wenn dann der Defektteufel doch einmal

zuschlägt, sei dies keine große Nummer, denn alle Teile seien leicht erhältlich und werden – wenn auch nicht von Citroën selbst – noch immer neu produziert.

Eine fahrbare 2CV schlägt übrigens mit mindestens 6.000 bis 7.000 Euro zu Buche. Citroën produzierte im Zeitraum zwischen 1949 und 1990 rund 3,9 Millionen Exemplare und noch zusätzlich rund 1,3 Millionen „Kastenenten“ – sprich die „Lieferwagen“-Variante, rund 1,4 Millionen Dyane und noch ein paar Hunderttausende Acadiane und Méhari. Die Anweisung des ehemaligen Citroën-Direktors Pierre-Jules Boulanger an seinen Ingenieur André Lefèbvre einen minimalistischen Kleinwagen zu bauen, der leicht zu fahren sei und überall hinkommt, war also von Erfolg gekrönt und die 2CV trug in Frankreich, aber nicht nur dort, einen gehörigen Teil zur Massenmobilisierung bei.

## Citroën produzierte im Zeitraum zwischen 1949 und 1990 rund 3,9 Millionen Exemplare

Als Enten-Aficionado gibt es ein Modell, das laut Pierre Back besonders reizt: die 2CV Sahara. Ein Modell mit zwei Motoren, zwei Getrieben und zwei Tanks, welches den Allradantrieb bereits in den 1960ern Realität werden ließ. Einen kleinen Haken hat die Sache allerdings: Gut erhaltene Sahara-Modelle liegen laut dem Oldtimerportal Lexicar.de über der 100.000-Euro-Grenze und selbst stark restaurierbedürftige Exemplare werden noch über 50.000 Euro gehandelt. Das ist eine Ansage, bei der sich ein Sammler trotz aller Liebhaberei sicherlich mehr als nur einmal überlegt, ob er zuschlagen soll.









# Dolce vita

Der Fiat 500 – der 1957 mit viel Brimborium unter dem Namen „Nuova 500“ vorgestellt wurde – ist wohl Italiens bekanntestes Auto. Denn auch wenn Italien das Herkunftsland klangvoller Sportwagenhersteller, wie Ferrari oder Lamborghini ist: Der kleine Fiat steht wie kein anderes Auto für den italienischen Lebensstil. Der spartanische und minimalistische Wagen, der von einem Zweizylinder-Reihenmotor angetrieben wird, machte Italien nach dem Krieg mobil und wurde zwischen 1957 und 1975 verkauft.

„Vor 23 Jahren habe ich mir meinen ersten Fiat 500 gekauft“, erklärt Michele Zagaria vom „Fiat 500 Club Luxembourg“, „der wird gerade rostbedingt überholt.“ Um die Zeit dazwischen zu überbrücken, hat er sich einen anderen Fiat 500 aufgebaut. „Ich bin kein Mechaniker und auch kein Karosseriebauer, habe es trotzdem geschafft“, erklärt Michele. Viele der 120 Mitglieder des 1997 gegründeten Clubs würden dies tun, es

sei aufgrund der einfachen Technik eben nicht allzu schwer. Ein weiterer Vorteil sei auch, dass die Ersatzteilbeschaffung überhaupt kein Problem darstellen würde, weil viele Teile sogar noch neu produziert würden und man in Italien, Deutschland oder den Niederlanden alles findet, was das Schrauberherz begehrt. Zum Ruf der italienischen Autos, besonders anfällig zu sein, sagt Michele: „Ja, das ist schon ein bisschen so. Ich würde keinem raten, unbedingt einen Fiat 500 zu kaufen, wenn er null Kenntnisse hat. Allerdings ist es so, wenn man jeden Tag mit dem Fiat 500 fährt, ist er weniger anfällig, als wenn er in den Wintermonaten in einer Garage steht. Dann muss man schon damit rechnen, im Frühjahr ein bisschen Arbeit zu haben, damit er wieder läuft. Auch, wenn im Laufe der Zeit vieles an der Technik verbessert wurde, um die gewöhnlich auftretenden Pannen zu beheben. Ein Original 500er ist anfällig bei der Zündung, bei der Benzinpumpe, beim Vergaser und dann natürlich der auftretende Rost.“





„Viele Menschen, die sich ein bisschen vom italienischen Lifestyle angezogen fühlen, finden einen Fiat 500 schön. Er verkörpert die ‚dolce vita‘, wie kaum ein anderes Auto. Außerdem ist der Wagen klein und preiswert.“ Wenn man noch vor nicht allzu langer Zeit für 2.000 Euro an einen guten Fiat 500 kommen konnte, so sind jetzt schon 8.000 bis 10.000 Euro fällig. Die Faszination Oldtimer hat – und das gilt für alle möglichen alten Autos – dafür gesorgt, dass die Preise anständig angezogen haben.

Eine Besonderheit beim Fiat 500 ist die ewige Diskussion zwischen den Puristen und denen, die das Auto (leicht) tunen. „Das ist seit den 70ern so. Bei Minis und Käfern gibt es ja ähnliche Diskussionen“, erzählt Michele. Es hätten seit jeher viele Besitzer selbst Hand angelegt und Tuning-Versuche unternommen, der Service des Tuner Abarth sei für betuchtere Besitzer gewesen.

## Die Faszination Oldtimer hat dafür gesorgt, dass die Preise anständig angezogen haben.

Der „Fiat 500 Club Luxembourg“ rund um Präsidenten Vito Silvestri, der diesen Posten seit der Gründung des Clubs innehat, unternimmt im Jahr zahlreiche Aktivitäten und im Jahr 2017 ist man sogar mit den „Fiat 500“ von Luxemburg nach Italien gefahren, um am weltweit größten Treffen des legendären Kleinwagens im norditalienischen Garlenda teilzunehmen.

■ Weitere Infos unter: [www.fiat500.lu](http://www.fiat500.lu)







Luc Bintener



Samuel Wirtz



# Großes kleines Auto

Die Geburtsstunde des kleinen englischen Flitzers wurde durch die Sueskrise von 1956 eingeläutet. Die Erdölversorgung Großbritanniens litt zu diesem Zeitpunkt stark unter dem internationalen Konflikt rund um den Verbindungsweg zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer. Das erste Modell des kleinen sparsamen Autos lief daraufhin im August 1959 vom Band und war die Initialzündung für eine riesige Erfolgswelle.

„Bei mir war der Werdegang hin zum Mini eigentlich sehr einfach. Als Kind lief die Comedy-Serie ‚Mr. Bean‘ im Fernsehen und ich habe meiner Mutter damals gesagt: ‚Ich will irgendwann ein solches Auto‘“, erklärt Luc Bintener, der Präsident des Clubs „Mighty Mini Frënn“. Sein Club-Kollege Samuel Wirtz wurde, als Sohn des Clubgründers, die Liebe zum britischen Kultobjekt quasi in die Wiege gelegt: „Meine Eltern hatten immer einen Mini und ich bin als Kind eben immer mitgefahren, war schon immer von diesem Fahrgefühl begeistert und richtig froh, als ich mich dann selbst ans Steuer setzen konnte.“ Alleine die Form des Autos würde schon viele Menschen faszinieren und der Mini würde eben Blicke auf sich ziehen, resümiert Luc die Faszination, die das Auto auch heute noch ausübt. Wahrscheinlich auch, weil der Mini über seinen Produktionszeitraum kaum – bis auf minimale Details – verändert wurde.

Die Produktion des meistverkauften britischen Autos – in 41 Jahren wurden immerhin 5.387.862 Stück verkauft – wurde im Jahr 2000 gestoppt. Das Schrauben am Mini sei eigentlich kein großes Problem, führt Luc aus und Samuel hängt an: „Wenn man einen Mini bis instand gesetzt hat, ist es eigentlich ein sehr zuverlässiges Auto. Natürlich müssen Dinge wie etwa Ölwechsel regelmäßig unternommen werden.“ Ersatzteile aufzutreiben sei in den meisten Fällen via Internet kein Problem. „Für meinen Innocenti Mini, welcher in Italien gebaut wurde, ist es etwas schwieriger, weil teilweise sehr spezifische Stücke verbaut sind“, führt Samuel aus. Preise für einen alten Mini, der fahrbereit ist, beginnen bei um die 6.000 Euro (sind



## Die Produktion des meistverkauften britischen Autos wurde im Jahr 2000 gestoppt.

natürlich modellabhängig), bei vermeintlichen „Schnäppchen“ unter dieser Preisgrenze kann man davon ausgehen, dass man eben zuerst einmal Schrauberarbeit leisten muss.

Ein alter Mini würde sich, genau wie ein modernes Auto fahren und sei überhaupt nicht schwammig, sagt Samuel. Darauf angesprochen, welches Modell sie sich erträumen würden, antwortet er: „Ein alter Werks-Cooper S wäre toll, aber diese werden sehr hoch gehandelt.

Etwa 80.000 Euro sind für ein solches Modell fällig.“ Bei den 1999 gegründeten „Mighty Mini Frënn“ sind übrigens alle Minis willkommen, auch die neuen Modelle, welche seit 2001 unter den Fittichen von BMW, ein neues Kapitel der Mini-Ära schreiben. „Wir haben auch bei uns im Club darüber diskutiert“, gesteht Luc, man sei aber zu dem Schluss gekommen, dass ein Mini, ein Mini sei und deshalb ist auch jeder im Club, der aktuell 25 aktive Mitglieder zählt, willkommen.

Weitere Infos: [www.miniclub.lu](http://www.miniclub.lu) oder [www.facebook.com/MightyMiniFrënn](https://www.facebook.com/MightyMiniFrënn)





# Wenn gewöhnliche Autos zu langweilig sind

Liebe auf den ersten Blick, das gibt es nicht nur im zwischenmenschlichen Bereich. Man kann sich scheinbar auch Hals über Kopf in ein Auto verknallen. „Wenn mein Opa seinen Wagen für die fälligen Ölwechsel in die Werkstatt fuhr, standen in der Regel auch immer Opel Mantas herum. Das erste Mal als ich einen sah, war ich hin und weg“, erklärt David Spitoni. Die Liebe zu dem Sportcoupé sei ihm also quasi in die Wiege gelegt worden.

2003 kaufte er seinen ersten Sportwagen der deutschen Marke aus Rüsselsheim. „Ein Opel Manta B Breitbau, den man aus dem Film ‚Manta, Manta‘ kennt. Ein schönes Auto, um in jungen Jahren durch die Gegend

zu düsen. Danach habe ich einen Manta mit einem Drei-Liter-Motor gekauft, der war auch kein Original. Mittlerweile geht der Trend in der Szene, vor allem was die Wertsteigerung angeht, allerdings hin zu unverbauten Exemplaren. Deshalb besitze ich jetzt auch diesen Manta B GSI Exclusiv im Original-Zustand.“ Der GSI war übrigens das letzte Modell des Sportcoupés, das zwischen 1970 und 1988 gebaut wurde. Für Opel war das Modell ein großer Erfolg, über eine Million Autos (A- und B-Reihe zusammengerechnet) wurden produziert. „Alleine schon die Form des Wagens fasziniert mich und wenn ich die Wahl zwischen einem Nobel-Auto und einem Manta hätte, ich würde immer zum Zweiten tendieren.“





Mittlerweile liegen die Preise für einen unverbauten Manta bei rund 15.000 Euro. Aber man muss schon auf typische Schwachstellen aufpassen, wie David sagt. Die Mechanik sei hingegen relativ einfach, zuverlässig und man kann auch problemlos selbst alle Unterhaltsarbeiten leisten, vor allem wenn man auf das Fachwissen anderer Sammler zurückgreifen kann. „Ersatzteile sind auf den einschlägigen Seiten, respektive bei bekannten Teilehändlern noch zu finden. Allerdings tauschen wir im Club auch viele Teile untereinander aus. Alles was Karosserie- und Blechteile sind, geht es aber vor allem nach der Devise ‚Suchen und Finden‘, denn produziert wird nichts mehr. Findet man doch irgendein neues Stück, sind die Preise exorbitant“, erklärt das Mitglied des Clubs „Opel Hecktriebler Lëtzebuerg“, der 27 Mitglieder zählt.

„Ein Manta 400 ist der Traum vieler Manta-Sammler, aber die Preise für diese sind explodiert und unter 65.000 Euro läuft nichts“, sagt David. Das Modell war eigentlich ein reines Rallye-Fahrzeug, aber Opel musste wegen des damaligen Reglements, mindestens 200 herstellen und auf den Markt bringen. Zwischen 1981 und 1984 baute Opel insgesamt 245 Stück dieser 400er.

**Die Mechanik ist relativ einfach, zuverlässig und man kann problemlos selbst den Unterhalt machen.**

Manta? Da war doch noch etwas: In den frühen 90ern waren Mantawitze ungefähr so omnipräsent, wie die Chuck Norris-Facts Anfang der 2000er. Sozusagen das A und O des Kalauerhumors. „Ich gebe zu, damals war es schon leicht nervig, aber mittlerweile stehe ich über diesen Klischees und viele Menschen finden mittlerweile wieder Gefallen an einem Manta“, sagt David Spitoni.

Weitere Infos unter: [www.facebook.com/Club-Opel-Hecktriebler-Lëtzebuerg](https://www.facebook.com/Club-Opel-Hecktriebler-Lëtzebuerg)





# Sympathieträger

Quadratisch, praktisch, gut! Drei Adjektive, die nicht nur auf eine bekannte deutsche Schokoladenmarke passen, sondern auch problemlos auf den Renault 4. Der französischen Kleinwagen lief ab 1961 vom Band und mit mehr als acht Millionen verkauften Exemplaren, ist es eines der erfolgreichsten Autos überhaupt, bevor 1992 Schluss mit lustig war. „Eigentlich fahre ich seit meinem achtzehnten Lebensjahr nur Renault. Auf den ersten R4 bin ich durch einen Kumpel gekommen und ich habe mir vor elf Jahren eine ‚Fourgonette‘, die Lieferwagen-Variante, zugelegt, auch weil ich diese spezieller fand“, erklärt Marc Jander von „Alles ale Buttek“, ein Verein, der nicht nur R4-Eigentümer, sondern Fans von alten Autos insgesamt vereint.

Um an einen R4 zu kommen, der „noch zu retten ist“, wie es Marc Jander ausdrückt, braucht man mit etwas Glück nicht mehr als 2.000 Euro auszugeben (man sollte aber dann entsprechende Schrauberqualitäten besitzen). Das Problem sei der Rost (vor allem am Boden) und viele Exemplare würden von außen noch besser aussehen als sie es tatsächlich sind. Wer auf Nummer sicher gehen will, setzt die Preisgrenze am besten nicht unter 6-7.000 Euro an.

„Ersatzteile werden wieder nachproduziert oder sind noch vorrätig. Das macht eine Restauration natürlich um einiges unkomplizierter. Um einen R4 zu finden, schaut man sich am einfachsten in Frankreich um. Einige sind auch in Luxemburg auf dem Markt. Es werden aber auch viele aus Portugal importiert“, sagt Marc Jander.

**„Der Wagen fährt sich gut, aber man darf den R4 nicht mit einem Luxuswagen von damals vergleichen.“**

Der R4 ist für Marc einfach etwas „wunderbares. Es ist sehr leicht und komfortabel, daran zu arbeiten. Der Wagen fährt sich gut, aber man darf die R4 nicht mit einem Luxuswagen von damals vergleichen. Es ist ein billiges

Auto, das entwickelt wurde, um überall hinzufahren und das jede Menge Spaß macht.“ Es verwundert kaum, dass der R4 zum Behördenauto wurde, was von der französischen Gendarmerie genauso genutzt wurde, wie von der spanischen Guardia Civil. Ähnlich wie der VW Käfer oder auch noch die 2CV wurde der R4 in seiner 30-jährigen Geschichte immer nur in kleinen Schritten verändert, Quantensprünge blieben aus und schon ein neuer Blinker ging fast als Revolution durch. Besonders gefragt ist die Cabrio-Version, welche auf den Namen „Plein Air“ hörte. „Es wurden allerdings nur 500 Stück davon gebaut, dementsprechend schwer sind sie aufzutreiben und in der Regel kaum zu bezahlen.“

Im normalen Verkehr könne man auch heute noch mitfahren, autobahn-tauglich ist der R4 allerdings weniger. „Es gibt zwei Sorten von Autofahrern: diejenigen, die sich freuen einen R4 zu sehen und die anderen, die einen als Hindernis ansehen und um Teufel komm raus überholen wollen“, weiß Marc Jander aus Erfahrung zu berichten.

Weitere Infos unter:  
[www.alles-ale-buttek.com](http://www.alles-ale-buttek.com)







# Legendärer Evergreen

Der Volkswagen Käfer gehörte über Jahrzehnte mit 21,5 Millionen Exemplaren zum meistverkauften Auto der Welt (bis 2002 der Golf ihn übertraf). Und der Volkswagen hat damit seinen Namen alles andere als gestohlen. Sein etwas größerer Bruder, der VW Bus, ging erst später an den Start und wurde ab 1950 verkauft. „Ich habe immer bei Volkswagen gearbeitet und war so mit der Marke verbunden. Um an diesen VW Bus im Sondermodell Samba zu kommen und ihn restaurieren zu können, brauchte ich dennoch ein bisschen Glück“, erklärt Arman Gleis vom „Käfer Club Lëtzebuerg“, der über 120 Mitglieder zählt.

Tausende Stunden Arbeit hat er zwischen 2012 und dem August des vergangenen Jahres in den Samba Bus gesteckt. Von außen ist der Bus noch fast Original, nur die Felgen nicht, wegen der Scheibenbremsen, die verbaut wurden. Der „Bulli“, wie der VW Bus auch

**Von außen ist der Bus noch fast Original, nur die Felgen nicht.**

noch genannt wird, hat vieles mit dem normalen Käfer gemeinsam, wie zum Beispiel den Motor.

„Mit einem alten Auto fährt man immer anders, als mit einem modernen. Das hat ein besonderes Flair, diesen mag man oder man mag ihn halt nicht. Viele Leute winken einem allerdings zu, was natürlich eine gewisse Genugtuung ist. So ein Bus ist der Traum vieler Leute, bei mir ist er eben in Erfüllung gegangen“,







erklärt Armand Gleis. Die Preise für einen originalen VW T1 Samba Bus in gutem Zustand liegen weit über der 100.000-Euro-Grenze, ein Exemplar in desolatem Zustand ist immer noch nicht geschenkt und flirtet schon gerne mal mit der 30.000-Euro-Grenze. Kein Wunder, denn der Samba-Bus war schon zu Lebzeiten der teuerste Bulli im Angebot und hat in den 50ern mit seinem unnachahmlichen Charme (nicht weniger als 23 Fenster sind verbaut) viele fasziniert.

Was die Ersatzteile angeht, gibt es kein Problem an der Bulli-Front. „Man findet im Internet alles, was man braucht. Die Nachfrage ist enorm und es gibt zahlreiche Händler“, erklärt Armand. Die Preissteigerung ist enorm. „Ich besitze noch einen Käfer Cabriolet. Der Preis lag, als ich ihn vor zwölf Jahren gekauft habe, bei 8.500 Euro, mittlerweile werden sie um die 25.000 Euro gehandelt.“ Und auch einen normalen Käfer gibt es nicht unter 10.000 Euro. „Das Auto ist einfach Kult und das erklärt die Preise.“

Ein alter Käfer und die Neuauflage „New Beetle“, die VW zwischen 1997 und 2010 verkaufte, haben nicht viel gemein. „Es sind eben, genau wie beim Mini oder beim Fiat500, moderne Autos, welche ein bisschen Retrocharme versprühen. Es sind gute Autos, mit mehr Komfort und Luxus. Man kann beide eigentlich nicht miteinander vergleichen.“

■ Weitere Infos unter: [www.kaefer.lu](http://www.kaefer.lu)

Texte: **Hubert Morang**

Fotos: **Leslie Schmit, Anne Lommel (Editpress)**

