

## Rassig, elegant und stark – auf dem Gebrauchtwagenmarkt findet sich, was als Neuwagen unbezahlbar ist. Doch Vorsicht: Die meisten der sportlichen Typen haben strapazenreiche Vollgasjahre hinter sich, teure Reparaturen stehen bevor

Einen Achtzylinder für knappe 5000 Mark, 'nen Porsche für zehn Riesen oder vielleicht den GTI, GT/E, XR3, bezahlt per Überziehungskredit, wer käme da beim Gebrauchtwagenkauf nicht in Versuchung?

Vor allem alte Golf GTI oder Manta GT/E stehen hoch in der Gunst und niedrig im Kurs. Denn für runde 5000 Mark gibt's diese kernigen Knaller schon. Baujahr 80, mindestens 100 000 Kilometer getreten, von drei oder vier Vorbesitzern verschlissen, lockt an ihnen allerdings nur noch eines: sagen zu können, man hätte „den GTI“ oder „den GT/E“. Gekauft wird so ein Auto nicht mit dem Kopf, „sondern mit dem Bauch“, weiß Rainer Domke, Geschäftsführer beim Marktbeobachter Schwacke. Objektiv betrachtet, sollte der Gebrauchtwagenkäufer die Finger von bestimmten alten hochmotorisierten Autos lassen. Zu groß ist das Risiko extremer teurer Reparaturen.

### Alte GTI: schnell, aber häufig verschlissen

Beispiel Golf GTI. Hier sind bei einem 5000-Mark-Exemplar in der Regel alle Verschleißteile hinüber: Reflektoren, Stoßdämpfer, Bremscheiben vorn, Gelenke der Antriebswellen, Auspuffanlage. Wollte der GTI-Fahrer diese Teile beim VAG-Händler renovieren lassen, müsste er locker 3000 bis 4000 Mark zahlen. Dann wäre er bei einem Einstandspreis von etwa 9000 Mark. Dafür gibt's jüngere GTI, die weniger reparaturbedürftig sind.

Nicht anders wird es dem Geldbeutel eines Exoten-Fahrers ergehen. Kann der sich doch schon für runde 7000 Mark eine elegante zehnjährige Jaguar-Limousine vor die Tür stellen. Dort wird sie allerdings dann auch meistens stehen. Denn in dieser Preisklasse ist mindestens der Motor hinüber. Die Überholung kostet 5000 Mark, ein AT-Aggregat runde 8000 Mark. Dabei bleibt es nicht: Störanfällige Elektrik läßt jede Fahrt zum Abenteuer werden.

Bremscheiben, Gelenke der Kardanwelle und Getriebe sind weitere kostspielige Schwachstellen. Auch Porsche mischt in dieser Klasse auf dem Second-hand-Markt mit. Einen alten 924er bekommt der Fan schon für 8000 bis 10000 Mark. Von der Technik darf er dann nicht mehr erwarten als der Käufer des Billig-GTI, denn „die ist einfach hinüber“, so Schwacke-Sprecher Uwe Mertin.

### Starke Motoren werden auch stark gefordert

Schade: Alle Autos, die reizvoll sind, sich vom Biedermann-Image abheben und Fahrspaß bereiten, sind als Altwagen stets ein Finanzrisiko. Warum? Gebrauchtwagen-Experte Rainer Domke hat eine einfache Begründung dafür parat: „Wer ein Auto mit starker Maschine kauft, der fordert den Wagen auch stark. Früher Verschleiß ist die Folge.“ Ein Auszug aus der Liste jener Typen, die im Alter auf der Tasche liegen:

- Alfa -sud und GTV – Rostprobleme, GTV mit defekten Ventilschaftdichtungen. Kritisch: Radaufhängungen, Handbremse, Bremsleitungen und Scheinwerfer.
- Austin Rover 3500 – Rost und Technik, Probleme mit der Elektrik – hoher Reparaturaufwand.
- Fiat Ritmo unter Baujahr '80 und Abarth: Rost an Türen, Schwellern, Radläufen, Getriebe-Synchronisation, Zahnriemen für den Nockenwellenantrieb.



Der billigste Weg zum eigenen BMW: alte Dreier. Doch schnell wird die Freude am Fahren durch hohe Werkstattrechnungen getrübt



Zuverlässige Mechanik, doch alte Manta von Disco-Königen haben oft harte Einsätze hinter sich. Sind sie üppig spoilerbewehrt: Vorsicht!



Oft rostiger Risiko-Kauf: alte Alfased. Die im Herbst '83 nach zwölf Jahren eingestellten Sud werden heute zu Schleuderpreisen angeboten



Fotos: Joachim Fricke, Andreas Lindbahr, H.J. Müll

# Typen, die auf

- BMW, alte Dreier-Reihe (316–323i): hoher Ölverbrauch, anfällige Auspuffanlage, Lenkgetriebe, Lenkhebel, Kantenrost Kofferraum unten.
- Ford Escort XR3 – ausgeschlagene Antriebswellen, korrodierte Bremsleitungen und defekte Reflektoren
- Citroën, alle Typen – Rost besonders an den Achsaufhängungen und tragenden Karosserieteilen, häufig defekte Bremsanlage.
- Opel Manta B/GT/E – Ölverluste, Zylinderkopfdichtung, Lenkschäden.
- Ford Capri – wenig Rost, aber: Probleme mit Achsführung hinten, Lenkgetriebe, Bremsleitungen, Auspuffanlage und Motoreinstellung.

Doch nicht nur Sportwagen können im Alter teuer zu stehen kommen, manche Hoch-PS-Biederm-Limousine wird dabei zum Faß ohne Boden. Derzeit zuhauf und billigst am Markt: alte Audi 100 unter Baujahr 1980. Die 115/136 PS starken Motoren rennen noch, doch Rost am Aggregate-Träger im Vorderwagen und an den Radaufhängungen, ausgeschlagene Antriebswellen und zerbröselte Auspuffanlagen sind die teure Quittung für Dauer-Vollgas und vernachlässigte Pflege in der vierten oder fünften Hand.



In die Jahre gekommen: Golf GTI. Günstige Offerten bedeuten oft Garantiert Teure Investition



Blendwerk: Hinter den sportlichen Kürzeln für Image und PS stecken im Alter nur äußerst selten blendende Angebote

# der Tasche liegen

Foto: rusch-report



Bei Schnellfahrern beliebt: Citroën CX GTI. Schon nach gut drei Jahren für die Hälfte des Neupreises zu haben. Doch Rostprobleme und teure Reparaturen machen ihn ebenso wenig empfehlenswert wie den laut ADAC-Mängelstatistik unzuverlässigen Fiat Ritmo



Capri: auf dem Weg zum Oldtimer. Doch gute Exemplare sind selten, Vollgas-Fahrer häufig



Preis-Tiefstand bei der Anschaffung, aber nicht bei den Reparaturkosten: alte Audi 100