

CHAMPAGNER- LAUNE

Heute wird gekleckert und nicht rangeklotzt: Wir feiern den Moment, als gäbe es kein Morgen. Mit Luxus-Cabrios von Leuten, die vor 30 Jahren so richtig die Korken knallen ließen

PRÖSTERCHEN
Vor der Villa des Business Club Hamburg an der Elbchaussee lassen die Cabrios auf Basis von Mercedes 560 SEC, Porsche 928 S4 und BMW 850i die Stoffdächer fallen. Wir erheben das Glas auf die drei

Text Frank B. Meyer Fotos Christoph Börries

WENN MAN DAS LEBEN durchs Champagnerglas betrachtet, sieht man es strahlen aus Goldpokalen – so singt der verarmte Adlige Fedja Palinski in der Operette „Die Zirkusprinzessin“. Was der Tenor da so fröhlich herausschmettert, ist ein uraltes Versprechen: Luxus bringt Lebensfreude.

Erinnert sich noch jemand? Heute zählen Achtsamkeit und Nachhaltigkeit. Es überrascht fast, dass der CO₂-Gehalt der Perlen im Champagnerglas nicht diskutiert wird. Und ist das Zeug überhaupt bio, fair gehandelt und regional?

Luxus, Überfluss, Verschwendung ohne Rücksicht auf Geldbeutel, Umwelt oder Welthunger: Das

verkörpern dagegen schon die dicken Coupés aus süddeutschem Anbau, die es vor 30 Jahren zu kaufen gab. 1,6 bis zwei Tonnen Gewicht, acht oder gar zwölf Zylinder, bei nur zwei Türen! Und von denen fahren wir jetzt mit drei Autos vor, deren Erstbesitzer noch unbescheidener die Korken knallen ließen: Sie schickten ihren

Mercedes 560 SEC, Porsche 928 und BMW 850i zur Enthauptung zu den damals angesagten Karoserieschneidern Chris Hahn und Uwe Gemballa: Macht Cabrios daraus, Geld spielt keine Rolle.

Hahn von der Styling Garage Schenefeld (SGS) schuf SEC Cabrio und 8er Cabrio. Bei dem steht sogar „Styling Garage“ als Herstel-

ler im Fahrzeugschein. Was er mit Gemballa zu tun hat, erklärt Hahn gleich, er ist persönlich dabei.

Carpe jetzt endlich diem! Bevor wir die Flasche öffnen, öffnen wir erst mal die Verdecke. Der Genuss beginnt beim 560 SEC mit einem Griff ins Handschuhfach: Mit einem verchromten Riegel, bekannt aus der Mercedes-SL-Baurei- >>



MERCEDES 560 SEC MARBELLA VON SGS STYLING GARAGE

BAUJAHR 1988

» he R 107, lösen wir das Verdeck vorn am Scheibenrahmen. Oben am Schiebedachschalter ziehen, und daraufhin hebt sich der Deckel aus GFK vom Verdeckkasten, das Dach surrt mit der Melodie von Elektromotor, Hydraulikpumpe und fünf Hydraulikzylindern ins Körbchen.

Hinaus ins strahlende Licht, wir brechen am Business Club Hamburg auf, an der Villa im Heinepark direkt am Elbufer. „Hier bin ich zur Schule gegangen“, sagt Chris Hahn (70) – ja, früher war in dieser weißen Villa die Seefahrtsschule. Der 5,6-Liter-V8 erwacht, klack-klack-klack saust der Wählhebel

ELEGANZ
Am Hügel hinter den Rücksitzen und den tiefbettigen AMG-Rädern bleibt das Auge hängen, der Rest ist Harmonie

durch die Rattergasse, der Wagen mummelt leise durch den Park. Mit einer Hand am riesigen Holz-Leder-Lenkrad biegen wir in die Elbchaussee ein. Die Lenkung ist indirekt, die Karosserie – werden wir später notieren – weniger steif als die anderen zwei. Trotz der Tieferlegung federt der Wagen

prima: So fühlt der SEC sich an wie ein gemütliches Motorboot.

Wozu überhaupt ein SEC Cabrio? Der Erstbesitzer hätte sich ja auch für 139 935 Mark (plus Extras) einen Serien-560 SEC kaufen können und dazu – statt 85 500 Mark für den Umbau auszugeben – fürs gleiche Geld einen 420 SL (R 107).



RAUM Von den 510 Litern des Coupés bleibt trotz Verdeckkasten der größte Teil übrig. Angepasste Scharniere

PRACHT Wer jahrelang gerafft hat, verwöhnte sich damals mit Raffleder in den Türen. Sorgfältig verkleideter Scheibenrahmen



SERVICE
Der Schiebedach-Schalter aktiviert die Niederdruck-Hydraulik des Verdecks – hier die späte Version mit festem Deckel. Hochwertiger Verdeckstoff, Kunststoff-Heckscheibe wie die beiden anderen auch



HANDARBEIT
Kontroll-Leuchten im Kofferraum, von Hand beschriftet

Andererseits: warum *zwei* Autos von der Stange haben, wenn man *ein* individuelles haben kann?

Mehr als 300 SEC hat er zu Cabrios aufgeschnitten, sagt Chris Hahn, nicht nur für seine eigene Marke. „Fast alle Tuner ließen ihre bei SGS umbauen.“ Also zugegeben, ein SEC Cabrio war nicht superselten – aber selten genug, um sich von der Masse der SEC abzuheben. Die Masse der SEC Cabrios, von ihm Marbella getauft, verkaufte Hahn in Europa; für seine jungen Stammkunden in arabischen Wüstenstaaten ließ es zu viel Sonne und Sand herein und war auch bei Weitem nicht schrill genug.

Doch auch bei uns gefiel der Marbella nicht jedem. Der Vorbesitzer des Testwagens hat erzählt, er habe das gebrauchte Auto seiner Frau zur Hochzeit geschenkt. Ihre Reaktion: „In so was setze ich mich nicht rein.“

Was hätte sie erst zum Gembala V3 gesagt! Ein Schwellkörper, bis an die Grenze des Praktikablen verbreitert für Kunden, denen ein Serien-928 zu schwächling war.

Das Stoffverdeck öffnen: kompliziert. Zwei Kippshalter in >>

DIE BEIDEN MARBELLAS

Rund 300 Mercedes SEC hat Chris Hahn nach eigenen Angaben zu Cabrios aufgeschnitten – teils für eigene Endkunden, teils für Tuner wie Koenig Specials. Die Kinematik seines „Marbella“ getauften Cabrios ähnelt der des letzten Mercedes-Werks-Luxuscabrios, der Baureihe W 111. Deshalb die außen sichtbaren Knöpfe und der hohe Kragen bei offenem Dach. Der Umbau kostete – je nach Quelle – 62 700 oder 74 100 Mark brutto. Das Auto links im Foto gehörte James Last. Ende der 80er änderte Hahn fast alles bis hin zu den Scharnieren des Kofferraumdeckels. Preis jetzt: 85 500 Mark. Der Name Marbella aber blieb.

AUTO-LEGENDE
Chris Hahn vergleicht seinen frühen SEC Marbella mit dem weiterentwickelten Testwagen



AUTO-ENDE Der Marbella von 1984 (l.) hat einen Verdeck-Kragen mit Persenning, der von 1988 einen GFK-Deckel

PORSCHE V3 928 VON GEMBALLA

ERSTZULASSUNG 1990



VERBREITERT
Mit rund zwei Metern ist der aufgeplusterte 928 etwa so breit wie ein Mercedes Sprinter

VERTAN
Mit umklappbaren Rücksitzlehnen ist er praktisch der Kombi unter den dreien ... okay, mit 175 Kilo Zuladung auch wieder nicht

VERBESSERT Bedienknöpfe fürs Radio im Gemballa-Lenkrad waren 1990 eine Schau. Auch der Armaturenträger ist mit Leder bezogen



50 000 Mark kostete der Cabrio-Umbau, der Breitbau hinten 27 980 Mark, vorn 5220 Mark, Cup-Räder dreiteilig 12 580 Mark, Tieferlegung 1680 Mark, Auspuff mit vier Endrohren 3480 Mark, Aerodynamik-Außenspiegel 994 Mark, Sitze mit Kedern 2860 Mark, beledertes Armaturenbrett 1980 Mark... dafür muss 'ne alte Oma lange Drogen verticken. Ach ja, dazu kamen 145 900 Mark für das Auto, plus Extras.

wie Radovan Krejčíř, den tschechischen Unterwelt-Boss, der wegen Drogenhandels, Entführung und versuchten Mordes in Südafrika im Knast sitzt. Anwälte werfen ihm bis zu 20 Morde vor – darunter den an Uwe Gemballa 2010.

Wenn Sie jetzt denken: „Wow, Gangster-Style“ – dann liegen Sie damit dermaßen richtig, dass es fast schon makaber ist: Gemballa hatte Kunden

Unser Exemplar ist längst in seriösen Händen, gehörte ab 1993 der Frau eines Disco-Besitzers, dann einer Friseurin und heute einem Kälteanlagen-Baumeister. Schlüpfen wir in den BMW. Wir sitzen höher als im Porsche, höher sogar als im Mercedes, umschlungen von dunklem Leder, Wurzelholz und mehr Knöpfen, als das Jahr Sonnentage hat.

Ziiiikzikzik-mmmmm, wie so oft bei Zwölfzylindern passt das >>

>> der Mittelkonsole ent- oder verriegeln das Verdeck, zwei in der B-Säule den GFK-Deckel. Auch hier hatte Hahn seine Finger im Spiel. „Drei 928 Cabrios und eine Rohkarosserie habe ich für Gemballa gebaut.“ Ein Prospekt seiner Ingenieurfirma Design + Technik zeigt den gleichen Verdeckkasten

am 928. Unser Exemplar hat kein Automatikdach, „weil Uwe wieder kein Geld hatte“.

Hinein über den verstärkten, extrabreiten Schweller. Auch wenn der V3 optisch so laut ist wie ein illegaler getunter Maserati-Klappen-auspuff – akustisch sind der V8 und seine vier Endrohre für heutige Be-

VERKLEIDET
Kotflügel, Türen, Außenspiegel, Scheinwerfer, Motorhaube, Frontschürze – alles gemballisert

griffe beinahe still. Der Wählhebel verlangt einen kräftigen Daumen, die Lenkung geht schwer, auch die dicken Schalter unterstreichen, dass Feinmotorik hier nicht gefragt ist. Wir sitzen wenige Zentimeter überm Teppichboden, spitz piksen die Klappscheinwerfer in den Fahrtwind.

DAS PORSCHE-WERKSCABRIO

Porsche-Chef Peter W. Schutz schlug im Mai 1987 vor, ein 928 Cabrio zu entwickeln. Die Designer gingen ans Werk, die American Sunroof Company ASC bekam vom Werk einen S4 und baute zwei Prototypen: mit bündig versenkbarem Stoffverdeck, schöner Optik, bei 1649 Kilo nur 69 Kilo schwerer als das Coupé. Sogar Sitze mit integrierter Gurt wurden entwickelt. Der Vorstand kalkulierte: Wenn

der Wagen 1990 als S4 auf den Markt käme, 20 000 Mark teurer wäre als das Coupé, und man könnte 2500 Autos pro Jahr verkaufen, davon die Hälfte an Leute, die sonst keinen 928 gekauft hätten – dann wäre es rentabel. Aber Porsche war klamm, wichtiger war die Entwicklung des 944 Cabrio, Peter W. Schutz ging Ende 1987, und ASC hatte extreme Kapazitäts- und Qualitätsprobleme. Schade.

WUNSCH
So stellten sich Designer das Cabrio vor – mit Huckel fürs Verdeck, man ist ja Realist



WIRKLICHKEIT
Der Prototyp geriet fast noch schöner: mit Dreiecksfenstern und mattem, aber überraschend flachem Deckel



VER-SCHNÖRKELT
Im großen Deckel, der sich fürs Verdeck nach hinten öffnet, sitzt eine kleine Klappe fürs Gepäck. Ein schnörkeliger Aufsatz auf der Tür gleicht die Höhe des Deckels aus



BMW 850i MONTE CARLO VON SGS STYLING GARAGE

ERSTZULASSUNG 1993



» laute Anlasser-Kieksen nicht zum leisen Motorlauf danach.

Dach auf – wo müssen wir es entriegeln? Ach nein, topmodern surrt alles auf den Druck eines Knopfs an seinen Platz.

Bei Regen zieht das Auto sogar selbsttätig die Mütze wieder zu (wenn der Regensensor aus dem Hause Design + Technik funktioniert). Vollautomatisch, im Sinne

des Wortes. Dann verharrt das Verdeck vorn kurz überm Scheibenrahmen, fluppt über den Totpunkt wie ein Regenschirm im Sturm, zwei Haken im Frontscheibenrahmen ziehen das Verdeck heran und schließen das Dach – die gleichen Haken, von denen beim Mercedes nur einer hinten das Verdeck straffzieht. Karmann kaufte Hahn das Verdeck-Patent ab.

GLATT Die Form des 8er Coupés war wie gemacht für ein Cabrio. Wie beim Mercedes stört auch hier allenfalls der Verdeck-Hügel

Das ganze Auto ist kompliziert, damit sein Fahrer es einfach hat. Wählhebel auf D, wir summen los, der V12 beschleunigt mit der Laufruhe eines Elektromotors. Erst bei viel Gas klingt er ein wenig rau wie seinerzeit Michael Bolton, nicht laut wie im Konzertsaal, sondern entfernt wie im Hotelzimmer, wenn Bolton unten im Restaurant singt. »



GLAMOURÖS Die Sicht nach hinten ist bescheiden - vernachlässigbar, wenn man auf sein Grundstück vorwärts hinauffährt und vorwärts wieder hinunter

GENUG Schmales oder flaches Gepäck passt unter oder hinter den Verdeckkasten, dank niedriger Ladekante (679 mm) sogar recht bequem



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ZUKUNFT HAT BEI UNS EINE LANGE TRADITION.

Schon als die ŠKODA Gründer Václav Laurín und Václav Klement im Jahr 1895 ihre erfolgreiche Zusammenarbeit begannen, war ihr Anspruch, immer eine Idee voraus zu sein. Bei uns heißt das: „Simply Clever“. Es ist das, was uns bis heute antreibt. Und was unsere Fahrzeuge so erfolgreich macht – vom geräumigen Familien-Combi über die sportlichen RS-Modelle bis hin zum 100% elektrischen SUV ŠKODA ENYAQ iV. Wann entdecken Sie Ihr „Simply Clever“?

skoda.de

125 ÜBER JAHRE
ŠKODA AUTO



GESCHÜTZT
Knopfreiches
Serien-Cockpit.
Statt Rück-
sitzen gibt's eine
Gepäckablage
mit Schließfächern
und oben einen
Regensensor fürs
Verdeck



GEHEIM Hinter der Klappe versteckt:
SGS-Computersteuerung im silber-
grauen Kasten, darüber Hochdruck-
Hydraulik der Firma Power-Packer

» Auf seinen hohen 55er-Reifen federt der schwere Wagen manierlich, wogt und rollt auf schlechter Strecke ein klein wenig, so lange die Dämpfer des variablen Fahrwerks auf „Komfort“ stehen. Mit seiner schmalen Spur, den Serienrädern, die die Breite der Radkästen nicht voll auskosten, tritt er fast übertrieben bescheiden auf.

So teuer, so komplex er auch ist, so unspektakulär rollt er die Elbchaussee entlang. Die Lenkung einen Tick indirekter als im Porsche und nicht so schwergängig. Kein Drama, keine Aufregung. Mercedes-Liebhaber loben seinen Komfort, Porsche-Fans können mit der Agilität leben, finden ihn aber wahrscheinlich langweilig. »

DAS BMW-WERKSCABRIO

Auch BMW plante eine Cabrio-Version – von Anfang an, wie Niels Hamann im Buch „BMW 8er. Power & Hightech“ schreibt. 1988 stellten die Designer um Klaus Kapitzka dem Vorstand zwei Modelle vor: einen Viersitzer (oder „2+2“) und einen Zweisitzer. „Das gefütterte Stoffverdeck sollte elektrisch oder hydraulisch vollautomatisch bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h betätigt werden können“, schreibt Hamann, der selbst bei BMW gearbeitet hat. „Ein Hardtop aus GFK oder Blech mit beheizbarer Heckscheibe war als Serienausstattung geplant“ – wie beim Mercedes SL. Der R 129 erschien 1989 mit einem Überrollbügel, der vor einem Crash hochklappt; das 8er Cabrio sollte ein ähnliches System bekommen. Die

Entwicklung lief so weit, dass ein Zweisitzer als Erlkönig auf Testfahrt ging. 1991 sollte das Cabrio auf den Markt kommen. Aber die Karosserie war nicht steif genug, wäre mit weiteren Versteifungen zu schwer geworden, und der Kaufpreis hätte so hoch sein müssen, dass die Vertriebsleute abwinkten. Chris Hahn vermutet, auch die Existenz seines Umbaus habe BMW entmutigt, das Cabrio in Serie zu bauen. Belegbar ist das nicht. Jedenfalls entschied der Vorstand im April 1991: Projektstopp. Alle etwa zehn Prototypen sollten verschrottet werden, so der Auftrag an Mitarbeiter Jürgen Oßmann. Der weigerte sich – ihm ist es laut Hamann also zu verdanken, dass drei Stück überlebten.



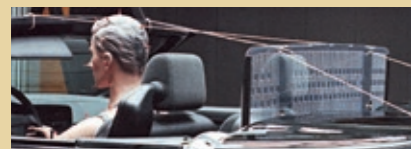
VIERSITZER Fester Deckel überm Verdeck, kurze Kofferraumklappe. Stoffverdeck wahrscheinlich mit Heckfenster aus Glas



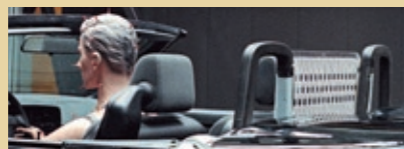
HARDTOP Mit Aufsetzdach gibt's hinten mehr Kopffreiheit als im Coupé. Umlaufende Heckscheibe, kein Hofmeister-Knick



ZWEISITZER Kleine Ablage hinter den Vordersitzen, auch hier fester Verdeckdeckel, langer Kofferraum – schöne Proportionen



WINDSCHOTT Im Windkanal experimentierten die Aerodynamiker mit Windschotts aus Plexiglas, teils mit Fäden fixiert. Rechts eine Variante mit Überrollbügeln



MOTORWORLD Classics

BODENSEE

2022

6.–8. MAI

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

motorworld-classics-bodensee.com



AUTOS Cabrio-Umbauten

>> Trotz zwölf Zylindern und fortschrittlicherer Technik war er nicht spürbar teurer als der Mercedes: 91 200 Mark für den Umbau anno 1992, nach der Erhöhung der Mehrwertsteuer 1993 (unser Testwagen wurde am 15. Januar erstmals zugelassen) glatt 92 000 Mark. Ein 850i ohne Extras kostete ab Werk 148 000 Mark, bei diesem kamen noch elektronische Dämpferkontrolle (2680 Mark), Autotelefon (3200 Mark), Leder (3180 Mark), Schmiederäder in Turbinenstyling (1550 Mark), Holz (1690 Mark) und dies und das dazu – insgesamt also kostete der offene Schlitten mehr als vier 320i Cabrio (E36). Für gut 11 000 Mark gab's ein Hardtop dazu, gebaut aus dem abgesägten Originaldach. Auch das hat die Zeit bis heute überstanden. Serie und schnell vergessen, weil versteckt: knappe Bodenfreiheit wegen der Versteifungen – Obacht auf Parkhausrampen.

17 Stück hat Hahn gebaut, sagt er. AUTO BILD meldete am 5. Oktober 1992 das Aus: Hahn habe seine Entscheidung mit „der Ablehnung jeglicher Unterstützung“ seitens BMW begründet. „Die wollten erst mit mir, dann nicht mehr“, sagt er heute.

Etwa zehn der 17 Exemplare gelten als verschollen – so ist der von ihm Monte Carlo getaufte Wagen einerseits höchst selten und technisch anspruchsvoll, andererseits dank Serientechnik und dem hilfreichen BMW 8 Series Club einigermaßen beherrschbar.

Dieses Exemplar gehörte Alice Thormählen (1928 bis 2020), Fabrikantentochter, Unternehmerin und Stifterin aus Heiligenhaus bei Düsseldorf – sie förderte Projekte aus Bildung, Kultur und Sport. Am Ende treffen sich Champagner und Nachhaltigkeit dann also doch.

Und falls jetzt jemand schmettert: „Das gibt's nur einmal, das

Von welchem Cabrio-Umbau träumen Sie?

SCHREIBEN SIE UNS: AUTO BILD KLASSIK

Brieffach 55 10, 20350 Hamburg
E-Mail: klassik@autobild.de

Stichwort: Cabrio-Umbau

kommt nicht wieder, das ist zu schön, um wahr zu sein ...“ – dem widerspricht Chris Hahn: „Aufgrund der dringlichen Nachfrage vieler Kunden und Fans lege ich jetzt noch einmal eine Last Edition des SEC Marbella auf. Ich baue zehn Autos mit moderner Cabrio-Technik: mit heizbarer Glas-Heckscheibe, vollautomatischem Dachantrieb und mit den hinteren Kopfstützen aus dem

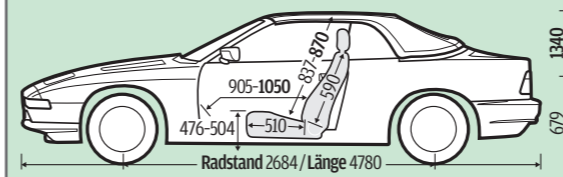
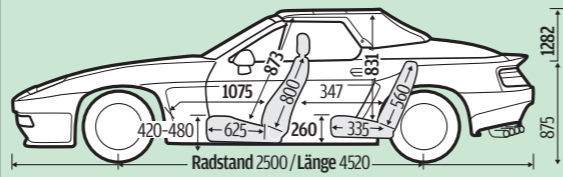
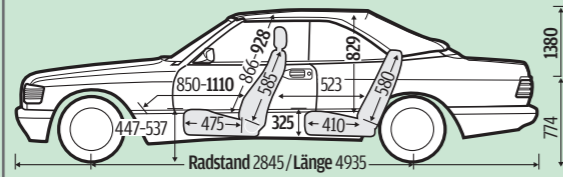


E-Klasse Cabrio, die bei einem Überschlag hochschnellen.“
Preis: 95 200 Euro brutto, wenn man Hahn schon einen SEC mitbringt.

Freunde der Verschwendung: Stellt schon mal den Champagner kalt. ☺



TECHNISCHE DATEN	Mercedes 560 SEC Marbella von SGS	Porsche V3 928 von Gemballa	BMW 850i Monte Carlo von SGS
Motor	V8 (M 117 E 56), vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank, zwei Ventile pro Zylinder, Duplex-Rollenkette, Verdichtung 10:1, mech.-elektron. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)	V8 (M28) vorn längs, zwei oben liegende Nockenwellen pro Zylinderbank, vier Ventile pro Zylinder, Zahnriemen, Verdichtung 10:1, elektron. Einspritzung (Bosch LH-Jetronic)	V12 (M70) vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank, zwei Ventile pro Zylinder, Steuerkette, Verdichtung 8,8:1, elektron. Einspritzung (Bosch Motronic)
Hubraum	5547 cm³	4957 cm³	4988 cm³
Bohrung x Hub	96,5 x 94,8 mm	100,0 x 78,9 mm	84,0 x 75,0 mm
Leistung	205 kW (279 PS) bei 5200/min	235 kW (320 PS) bei 6000/min	220 kW (300 PS) bei 5200/min
maximales Drehmoment	430 Nm bei 3750/min	430 Nm bei 3000/min	450 Nm bei 4100/min
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h	265 km/h (Serien-Coupé)	250 km/h (abgeregelt)
Antrieb	Vierstufen-Automatikgetriebe, Hinterrad	Vierstufen-Automatikgetriebe, Hinterrad	Vierstufen-Automatikgetriebe, Hinterrad
Fahrwerk	Einzelradaufhängung, vorn Doppelquerlenker, hinten Diagonal-Pendelachse, Gummi-Zusatzfedern, v. u. h. Drehstab-Stabilisatoren	Einzelradaufhängung, vorn untere und obere Dreieckquerlenker, hinten untere Querlenker, Längsschubstrebe, v. u. h. Stabilisatoren	Einzelradaufh., vorn Doppelgelenkachse, hinten Mehrlenker-Integral-Achse, elektron. verstellbare Zweirohr-Stoßdämpfer, v. u. h. Stabi
Bremsen	vorn und hinten Scheiben innenbelüftet, ABS	vorn und hinten Scheiben innenbelüftet, ABS	Scheiben, vorn innenbelüftet, ABS, Antriebsschlupfregelung
Reifen	vorn 235/45 ZR 17 94 W, hinten 255/40 ZR 17	vorn 235/40 ZR 18 91 Y, hinten 265/40 ZR 18 101 Y	vorn und hinten 225/55 R 16 95 W
Verbrauch	14,1 l S/100 km (Coupé)	13,2 l S/100 km (Serien-Coupé)	12,9 l S/100 km (Coupé)
Tank/Reichweite	72 oder 90 l/ca. 510-640 km	86 l/ca. 650 km	90 l/ca. 700 km
Leergewicht (Messwert)/Zuladung	1870 kg/350 kg	1745 kg/175 kg	2000 kg/210 kg
Abmessungen	Innenbreite v./h. 1452/1332 mm • Spurweite v./h. 1555/1527 mm Breite 1828 mm • Sitzplätze 4 • Testbereifung Nexen N3000	Innenbreite v./h. 1440/1025 mm • Spurweite v./h. 1551/1546 mm (Serie) • Breite ca. 2000 mm (Serie 1836 mm) • Sitzplätze 4 Testbereifung Bridgestone Potenza RE050A	Innenbreite v. 1460 mm • Spurweite v./h. 1554/1562 mm Breite 1855 mm • Sitzplätze 2 • Testbereifung Michelin Primacy 3
Kosten			
Neupreis	(1988) ca. 230 000 Mark inkl. Extras	(1990) ca. 250 000 Mark inkl. Extras	(1992) ca. 227 000 Mark inkl. Extras
Steuer pro Jahr	191/378 Euro*	191/756 Euro*	191/756 Euro*
Versicherung	auf Anfrage mit Wertgutachten	auf Anfrage mit Wertgutachten	auf Anfrage mit Wertgutachten



HIMMEL UND JAHRMARKT Die vier Endrohre des Gemballa spiegeln sich in der extrabreiten Schürze, die Räder quellen fast hervor – dagegen sehen die 225er-Reifen unterm BMW aus wie Noträder

TESTWERTUNG	Punkte max.	MERCEDES 560 SEC MARBELLA VON SGS	PORSCHE V3 928 VON GEMBALLA	BMW 850i MONTE CARLO VON SGS
Herz				
Außendesign	10	8	4	8
Innendesign	10	8	8	8
Qualität	10	9	8	9
Sound	10	6	8	6
Motoreigenschaften	10	7	8	8
Fahrleistungen	10	7	9	8
Schaltung	10	8	9	9
Lenkung	10	6	7	8
Handling	10	6	8	7
Komfort (Federung, Sitze, Innengeräusch)	10	9	7	8
Zwischenergebnis	100	74	76	79
Verstand				
Platz, Variabilität	10	6	4	3
Ergonomie (Sicht, Cockpit)	10	8	7	7
Sicherheit (Bremsweg, ABS, Fahrstabilität, ESP, Gurte)	10	7	7	8
Verbrauch/Abgas	10	5	5	5
Preis	10	3	3	2
Unterhalt	10	3	3	2
Ersatzteilversorgung	10	8	6	4
Reparaturfreundlichkeit	10	7	5	3
technisches Niveau	10	8	8	10
historische Bedeutung	10	3	3	3
Zwischenergebnis	100	58	51	47
Gesamtergebnis	200	132	127	126



FAZIT

Frank B. Meyer
Wenn Oldtimer die Fähigkeit haben, uns in andere Zeiten, andere Welten zu entführen, dann sind diese drei Autos wahre Oldtimer. Auch wenn sie erst 29 bis 34 Jahre alt sind. Der Mercedes: ein Motorboot für Landkapitäne. Der Porsche: eine Übertreibung, ein Auto für Anpacker mit Geltungsdrang oder Humor. Der BMW: das Gegenteil davon, auf subtile Weise fein.

FOTOS: CHRISTOPH BÖRRIGES (2), K. ENZTHALER, F. MEYER

* mit/ohne H-Kennzeichen, Abgasnorm D3 (Mercedes), Euro 1 (Porsche und BMW)