

classiccars

**GROSSER
VERSICHERUNGS
VERGLEICH**
Der günstigste
Tarif für Sie



AR-23-63

VW KARMANN-GHIA



BMW 700



BMW M3 · VW GOLF R32



VW 411 LE VARIANT · BMW 2000 TOURING



VW KÄFER · BMW 600

BMW - VW

**VERGLEICH: WER HAT DIE
BESSEREN KLASSIKER ?**



US-CAR
PONTIAC GTO '64



STARS & CARS
BLACK
SABBATH
LAMBORGHINI MIURA



RATGEBER: WELCHEN KAUFEN?
PORSCHÉ 911 · MERCEDES SL



TT · RS2 AVANT · COUPÉ GT · 200 5T
KAUFBERATUNG: 4 COOLE AUDI



FORD CAPRI 2.8i · JAGUAR XJ6 C 4.2 · MERCEDES 280 CE · PEUGEOT 504
STARKE 6-ZYLINDER COUPÉS



KAUFBERATUNG
FIAT X1/9



DER BESTE TEST
MERCEDES 400 SE
BMW 735i



TRAUMWAGEN
FACEL VEGA II



EINMALIG
JOWETT JUPITER

AT/BE/LUX 4,90 €, CH 8,50 CHF,
NL 5,10 €, IT/PT/SP 5,90 €, GR/SL 6,00 €, FI 7,20 €, MA 6,20 €, CZ 203 KC, SL 6,00 €



VW 411 LE VARIANT

ZUSTAND 2: 16.500 €

WERTENTWICKLUNG | ►



MEHR RAUM



Den BMW-Servicekombi braucht Marc Voß (re.) nicht, er hat den Motor seines 411 LE gerade eigenhändig überholt



4 VERGLEICHE
BMW gegen VW



BMW 2000 KOMBI
ZUSTAND 2: 16.300 €
WERTENTWICKLUNG | ▲



WAGEN

[TEXT Christian Steiger FOTOS Hardy Mutschler]

Die Zeit der Edelkombis ist 1970 noch nicht gekommen. Wer nach oben will, trägt Stufenheck. Auch deshalb floppt der VW 411 – und trifft im wirklichen Leben nicht auf den BMW 2000 Kombi, denn den gibt's nur einmal

Es wird nichts mit dem Ruhestand, die Alten rackern einfach weiter. Und weil das nicht im Wirtschaftsteil steht, sondern in Classic Cars, ist es eine gute Nachricht. Marc Voß, der Besitzer des ulmengrünen VW 411 LE Variant, hat eine Anhängerkupplung nachgerüstet, damit zieht sein alter Kombi auch mal einen Anhänger voller Europaletten weg. Und die etwas zu neue Dachreling, die der französische Vorbesitzer seines VW 411 montiert

hat, sieht Voß nicht als Stilbruch, sondern als Einladung, am Wochenende die Fahrräder oder das Kanu aufs Dach des Klassikers zu packen. Bei BMW haben sie ihren 2000 Kombi von 1970 nur deshalb aus dem Depot geholt und restauriert, um ihn als Servicewagen bei Oldtimerrallyes mitfahren zu lassen. Genau damit ist der Originalzustand wiederhergestellt, wie die verblassten Aufkleber in der Windschutzscheibe zeigen: Denn schon in den Siebzigern ist er als Werkstatt-Kombi bei den

großen europäischen BMW-Clubtreffen in Belgrad, Opatija und Salzburg dabei. Selbst bei den Olympischen Spielen 1972 macht er sich mit seiner großen Heckklappe nützlich, obwohl er da schon im Schatten des neuen 5er steht. Aber auch den gibt es längst nicht als Kombi zu kaufen, weshalb der alte 2000er noch bis 1978 im BMW-Fuhrpark ran muss. Da ist er nach Meinung der Marketing-Leute gut aufgehoben, nicht vor den weißen Winkelbungalows der dynamischen Besserverdiener,

denen BMW seit den frühen Sechzigern die Freude am Fahren näherbringt.

Nur die Sportbetreuer dürfen BMW Kombi fahren

Die Zeiten sind förmlich, das ist im VW 411 LE Variant ebenso zu spüren wie am Lenkrad des BMW-Kombi-Unikats. Viel haben sie auf den ersten Blick nicht gemeinsam, doch das Feinvelours auf den Sitzen und die reichliche Verwendung von Chromzierrat gehören dazu. Auf den zweiten Blick verbindet sie >



Mattschwarze
Sachlichkeit im
BMW, aber nicht
ohne Holz und
Chrom



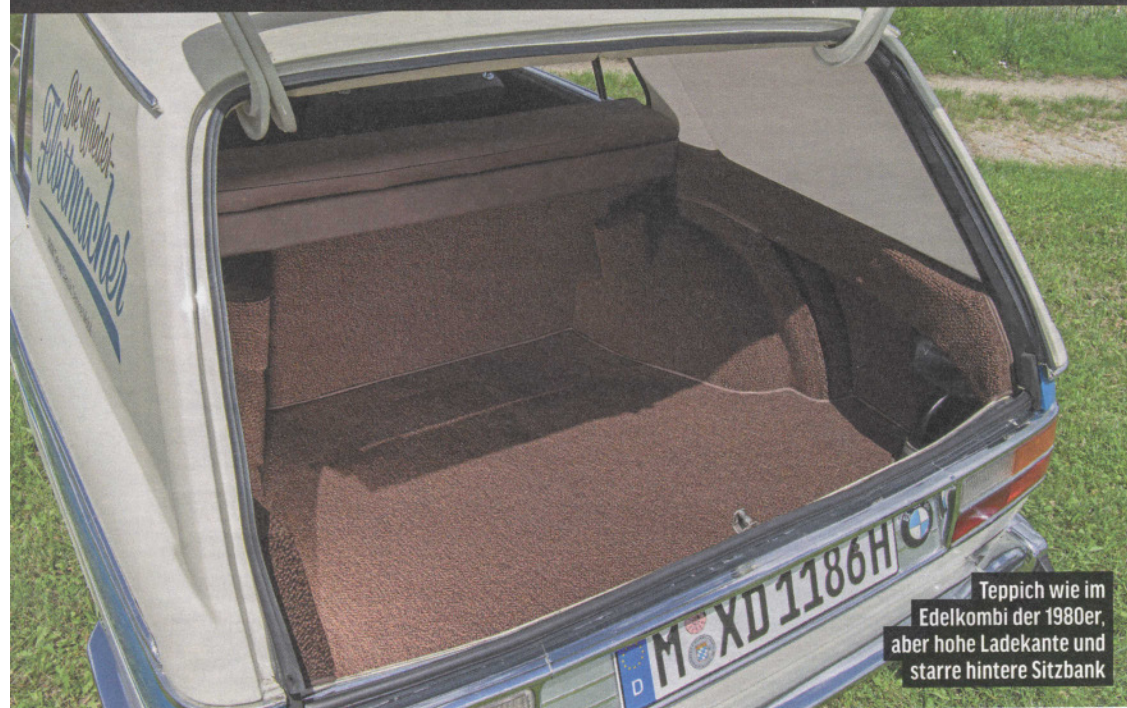
Was der BMW-Vierzylinder mit seiner obenliegenden Nockenwellenle kann, muss VW erst noch lernen: Er dreht flockig hoch bis 6500



Der Service-Kombi hat eine bewegte Vorgeschichte, das originale Typenschild zeigt es



Bequeme Veloursessel, auch Kopfstützen sind schon da. Aber wenig Seitenhalt



Teppich wie im
Edelkombi der 1980er,
aber hohe Ladekante und
starre hintere Sitzbank

sogar das ähnliche Fahrwerks-
layout, doch im Schauraum des
Jahres 1970 floppt nur der VW.
Er ist das Oberklasse-Modell,
auf das außerhalb Wolfsburgs
niemand gewartet hat. Gleich-
zeitig verzichtet BMW auf die
Serienproduktion des Sport-
kombis, obwohl die Marktnische
nicht zu übersehen ist.
Sicher, als der Werkstattwagen
im Jahr 1970 entsteht, ist es zu
spät. Auch mit dem durchzugs-
starken Zweiliter-Vierzylinder
sind die Limousinen der Neuen
Klasse keine taufrischen Autos
mehr. Natürlich ist es nicht die
Technik oder das Handling, das
sie altern lässt, sondern die Ka-
rosserie, deren Trapezform im
Stilgefühl der frühen 60er wur-
zelt. Doch schon damals, als die
Neue Klasse noch ein 1500er ist,
lässt BMW zwei Kombis als

Früher hieß er Servicewagen, heute arbeitet er als Wiederflottmacher – so wandeln sich die Zeiten



BMW 2000 Kombi / VW 411 LE Variant - Vergleich

BMW 2000 KOMBI Technische Daten

ANTRIEB 4-Zylinder, vorn längs eingebaut, 2-Ventiler, obenliegende kettengetriebene Nockenwelle, Gemischbildung: Fallstromvergaser Solex 40 PDSI, Bohrung x Hub: 89 x 80 mm; Hubraum 1990 cm³, Verdichtung 8,5, Leistung 74 kW/100 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 163 Nm bei 3000/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit fünf Türen, Radaufhängung vorn: McPherson-Federbeine, Stabilisator, Schraubenfedern; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator; Schneckenlenkung; Bremsen v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen v./h. 165 SR 14; Räder v./h. 5 x 14

ECKDATEN L/B/H 4500/1710/1445 mm; Radstand: 2550 mm; Spurweite v./h. 1330/1376 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1130/1700 kg; Tankinhalt: 53 l; Baujahr: 1970; Stückzahl: 1; Preis: k.A.

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung 0-100 km/h in ca. 14 s; Höchstgeschwindigkeit ca. 160 km/h; Verbrauch: ca. 13 l/100 km

¹ Werksangaben

KAUFBERATUNG BMW 2000 Bj. 1966 – 1972

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Ja, wenn's nicht der Kombi sein muss, davon gibt es nur noch zwei – das restaurierte Exemplar im BMW-Besitz und ein Wrack auf dem Hof eines BMW-Restaurators. Gute 2000 Limousinen sind mit Geduld zu finden.

■ **KAROSSERIE** Es ist in den Sechzigern okay, wenn die Freude am Fahren nur acht oder neun Jahre dauert. Heißt: So ein 2000er kann heftig rosten. Die wichtigsten Checkpunkte von vorn bis hinten: Frontschürze, Stehbleche, Federbeindome, A-Säulen, Türunterkanten, Schweller, Bodenbleche (unter den Vordersitzen), Achsaufnahmen, Radläufe, Endspitzen, Reserveradwanne.

■ **TECHNIK** Der 2000 war das Komfortmodell im Programm, sein Motor gilt als sehr standfest. Dennoch kommen gerissene Zylinderköpfe, eingelaufene Kipphebelwellen oder ausgeschlagene Kolbenbolzen-Lagerungen vor. Zu den typischen Schwächen zählen auch verschlissene Ventilschaftdichtungen

(Indiz: „Bläuen“ beim Gaswegnehmen) und Getriebe mit defekter Synchronisation, speziell im zweiten/dritten Gang.

■ **ERSATZTEILE** Beim Beschaffen von Motor- und Verschleißteilen hilft der große BMW-Modellbaukasten, neue Blech- und Zierteile sind schon seit vielen Jahren knapp. Auch die Sanierung der häufig gerissenen Armaturenbretter ist ein Problem.

■ **KOSTEN** Die BMW-Szene liebt vor allem Sportmodelle wie den 1800 TI und Coupés wie den 2000 C/CS, die Nachfrage nach dem komfortbetonten 2000 ist verhalten. Die Unterhaltskosten laufen nur bei größeren Sanierungen aus dem Ruder.

ADRESSEN

BMW Club Mobile Classic e.V.
Auf dem Großen Felde 11
59519 Möhnesee
Tel. 02924/2333
info@bmw-club-mobile-classic.de
bmw-club-mobile-classic.de

BMW 02 Club e.V.
(mit Sektion Neue Klasse)
Hardtbacher Str. 33
42399 Wuppertal
Tel. 02641/359 790
Mail: info@bmw-02-club-de
bmw-02-club.de

ERSATZTEILPREISE

Kotflügel v. (Neuteil) ca. 800 €
Stoßstange v. (gebraucht) ca. 500 €
Zwei Rückleuchten (gebr.) ... ca. 200 €
Vorschalldämpfer (Neuteil)... ca. 250 €
Zylinderkopf (Austauschteil) ca. 800 €
Federbein komplett (Neuteil) ca. 500 €



DAS GEFÄLLT In der großen BMW-Szene ist so ein 2000 heute ein Gesicht in der Menge. Und er macht auch auf Langstrecken noch Spaß – anders als viele Zeitgenossen.



DAS STÖRT Tja, was wohl? Darüber müssen auch kritische Geister länger nachdenken. Am ehesten die Rostanfälligkeit und das kleine Angebot.

„Begleitwagen für unsere Sportbetreuer“ bauen, wie es der damalige Technikchef Helmut Werner Bönsch formuliert. Und er merkt auch an, dass der Umbau „von einer Pforzheimer Firma“ stammt, nicht etwa von BMW-Hauslieferant Baur, wie es in anderen Quellen heißt.

Kleinserie ohne Chance: Es fehlt an Fachkräften

Wahrscheinlich meint Bönsch dieselbe Firma Seeger & Gaus, die 1970 in Birkenfeld bei Pforzheim sitzt und auf Basis einer beigefarbenen 2000 Limousine einen weiteren Servicewagen im BMW-Auftrag baut – diesen einen Überlebenden, dessen C-Säulen den Hofmeister-Knick behalten dürfen, während der bei den Vorgängern noch mit hohem Aufwand begrdigt wurde.

Auch der belgische Rennfahrer und Karossier Jacques Coune macht sich 1965 seine Gedanken um einen Sportkombi auf Basis des BMW 1800. Coune hat einen sicheren Blick für lukrative Kleinserien. So verwandelt er den MGB in einen Fastback-Sportwagen, der wie ein Schrumpfferrari aussieht, baut Cabrio-Versionen der Volvo Amazon und Edelkombis auf Basis der Mercedes-Heckflossen-Modelle. Anders als die Kollegen in Pforzheim spart er nicht an der zu kleinen Heckscheibe, sondern realisiert einen filigranen Anbau mit schlanken C- und D-Säulen, niedriger Ladekante und hochglanzlackiertem Holzboden im Kofferraum. Alles das und eine umlegbare Rückbank hat Coune's Kombi dem Werkstattwagen von 1970 voraus, dennoch ver-

kauft er – je nach Quelle – nur zwei oder vier Exemplare davon. Dass der belgische Edelfrachter nicht billig sein kann, zeigen sogar die wenigen unscharfen Fotos, die heute auf BMW-Fanseiten zu sehen sind. Außerdem zieht es viele der italienischen Feinblechner, die Coune beschäftigt, in ihre Heimat zurück.

Auch der Servicewagen von 1970 sieht eleganter aus als seine beiden Vorgänger, aber von der Serie ist er so weit entfernt wie das Atomium vom Hofbräuhaus. Anders als bei den früheren Exemplaren reicht die Heckklappe nur bis über die Rückleuchten, denn die stehen beim 2000 nicht mehr hochkant, sondern machen sich ab 1966 so breit, dass die Schrauber ihre Werkzeugkisten über die hohe Ladekante wuchten müssen. Die Rückbank >

www württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹

Gesamtprämie (HP+TK) 118,96 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J., alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 16.300 €

Zustand 3 9200 €

Zustand 4 4200 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

¹ BMW 2000 Kombi



VW 411 LE VARIANT Technische Daten

ANTRIEB 4-Zylinder im Heck, 2-Ventiler, zentrale stirnradgetriebene Nockenwelle, Gemischbildung: elektronisch gesteuerte Bosch-Einspritzung (D-Jetronic), Bohrung x Hub: 90 x 66 mm; Hubraum 1679 cm³, Verdichtung 8,2, Leistung 59 kW/80 PS bei 4900/min, max. Drehmoment 132 Nm bei 2700/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei Türen, Rad- aufhängung vorn: McPerson-Federbeine, Stabilisator, Schraubenfedern; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator; Kugelumlauflenkung; Bremsen v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen v./h. 165 SR 15; Räder v./h. 4 1/2 x 13

ECKDATEN L/B/H 4553/1650/1485 mm; Radstand: 2500 mm; Spurweite v/h 1376/1342 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 1120/1665 kg; Tankinhalt: 50 l; Bauzeit: 1969 bis 72; Stückzahl: 176.485 (alle 411/412 Variant); Preis (1970): 8770 Mark

FAHRLEISTUNGEN¹

Beschleunigung 0-100 km/h in ca. 18 s; Höchstgeschwindigkeit 155 km/h; Verbrauch: ca. 12 l/100 km

¹ Werksangaben

WV württembergische
Ihr Fels in der Brandung.

Versicherung¹

Gesamtpremie (HP+TK) 115,30 € TK 150

¹ Ein Angebot unseres Versicherungspartners, der Württembergischen Versicherung. Basis: Zustand 2, Garagenplatz, bis max. 5000 km/Jahr, Versicherungsnehmer 45 J., alt, FS mit 18 gemacht, Zulassung in OL

MARKTLAGE¹

Zustand 2 16.500 €

Zustand 3 9700 €

Zustand 4 3000 €

Wertentwicklung stagnierend

¹ VW 411 LE Variant



KAUFBERATUNG VW 411 LE Bj. 1969 – 1972

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Ja, wenn's auch die Limousine sein darf, denn die hat als Opas Liebling häufiger überlebt als der praktische Variant. Dennoch kann die Suche länger dauern, VW wurde damals hierzulande nur rund 119.000 Exemplare des 411/412 los.

■ **KAROSSERIE** Die erste selbsttragende Karosserie der noch jungen Volkswagen-Geschichte lädt den Rost mit ihren teilweise ausgeschäumten Hohlräumen zum Verweilen ein. Unbedingt checken: vordere Kotflügel, Stehbleche, Federbeindome, Längsträger, Schwel-ler, Radhäuser und die Hinterachs-Traverse. Vorsicht vor alten Pfuschreparaturen, 411/412 waren lange Billigautos.

■ **TECHNIK** Ein sachte bewegter und gut gewarteter VW 411/412 kann Laufleistungen über 200.000 km erreichen, bis eine Motorrevision fällig wird. Ölverlust um die Stößelrohre ist normal, ebenso wie Ärger mit der Zweivergasanlage und der elektronischen Einspritzung. Die alte Supernase muss sanft

und sämig laufen und darf weder spotzen noch stottern.

■ **ERSATZTEILE** Schon vor 30 Jahren suchte die gesamte VW-Szene nach Typ-4-Motoren. Sie sind nicht billig, aber immerhin: Es gibt sie. Fast hoffnungslos ist inzwischen die Suche nach Blech-, Zier- und Innenausstattungs- teilen. Selbst Fenstergummis sind Mangelware.

■ **KOSTEN** Die Low-Budget-Zeiten sind vorbei, für Spitzenexemplare mit Erstlack und belegbar fünfstelliger Laufleistung werden über 15.000 Euro gefordert – und mitunter auch bezahlt. Mit einem wirklich guten Stück lässt sich günstig leben.

ADRESSEN

Vereinigung der VW-411-412-Besitzer
Andreas Mertzbach
Am Steinberg 24
41061 Mönchengladbach
Tel. 02161/896 718
A.Mertzbach@vw411-412besitzer.de
www.vw411-412association.de

ERSATZTEILPREISE

Anlasser (Neuteil)ca. 250 €
Kraftstoffregler (Jetronic)140 €
Brems Scheiben (Satz)160 €
Endschalldämpfer300 €
Heckklappe Variant (Neuteil) ca. 200 €
Kotflügel v. (gebr.)ca. 250 €



DAS GEFÄLLT Der VW 411/412 fährt und fühlt sich an wie ein großer, starker Käfer – und gehört damit zu den reizvollsten Brot- und Butter-Autos seiner Zeit.



DAS STÖRT Die Restaurierung eines VW Typ 4 zählt zu den letzten Abenteuern unserer Zeit, die schütterte Ersatzteilversorgung setzt hohe Frustrationstoleranz voraus.

steht so starr und steil im Innenraum, wie sie das Werk für die 2000 Limousine schuf.

So kommt es, dass nach über 50 Jahren auch der VW 411 einen Vergleich gewinnen kann. Damals, zu Beginn der 70er, ist er der langnasige Cyrano unter den Mittelklassewagen und ein Auto, hinter dessen Lenkrad sich BMW-Anhänger nur in mondlosen Nächten zeigen würden. Doch wenn er heute neben dem 2000 steht, dann ist er trotz der fehlenden Fondtüren ein perfekter Familienkombi, wie er damals aus der Neuen Klasse nicht mehr werden kann.

Wenn es um die praktischen Dinge des Lebens geht, hilft es dem 411 LE, dass er von gestern ist, obwohl es ihn erst seit 1969 gibt. Sein Entstehen fällt noch in die Amtszeit des ersten VW-Generaldirektors Heinrich Nordhoff, der bis zu seinem Tod im Jahr 1968 an das ewige Leben des Käfers glaubt. Auch das erste Oberklasse-Modell aus Wolfsburg muss deshalb einen luftge-

kühlten Boxer im Heck tragen. Doch wenigstens beherrschen die Konstrukteure in Wolfsburg das Plattdrücken ihrer Motoren so gut, dass sich im 411 Variant gleich zwei Kofferräume auftun. Schon die Ladefläche im Heck reicht für das kleine Familiengepäck, doch der Vorbau des Kingsize-Käfer enthält einen weiteren Stauraum, der fast Badewannen-Format erreicht.

Nähe zu Porsche: Die Zahl 411 ist kein Zufall

Der Preis für den Nutzwert sind die verrutschten Proportionen, die den VW 411 vor 50 Jahren zur tragischen Figur der Mittelklasse machen. So unkonventionell wie er darf ein Aufsteiger-Auto nicht aussehen, auch wenn es so gediegen verarbeitet und gut ausgestattet ist wie das VW-Topmodell. Ein viertüriger BMW 2000 kostet fast 4000 Mark mehr als ein 411 LE Variant, doch er ist nicht besser verarbeitet als der Volkswagen mit seinen kerzengeraden Ka-

rosseriefugen, der oberklassigen Lackierung und den durablen Kunststoffen im Innenraum. Schöne Kombis heißen damals nicht Variant, auch das verstellt den Blick auf den jenseitigen Aufwand, den Volkswagen betreibt, um den Typ 4 in der gehobenen Mittelklasse durchzudrücken. Schon die Zahl 411 ist kein Zufall, sondern ein Hinweis auf den Porsche 911, mit dem sich der große Volkswagen das Fahrwerkskonzept mit McPherson-Vorderachse und hinteren Schräglenkern teilt. Der 1,7-Liter-Wasserboxer treibt gleichzeitig auch den Einsteiger-Porsche 914 an, die damals hochmoderne Bosch D-Jetronic hilft dabei und ermöglicht eine Leistungssteigerung von 68 auf 80 PS. Zum ersten Mal in der noch jungen Volkswagen-Geschichte fühlt es sich im VW 411 LE nicht falsch an, wenn die Kurbelwelle des Boxermotors 6000 Mal in der Minute rotiert. Sicher, bei BMW können sie das schon viel länger und besser.



Typisch VW Typ 4:
tellerflacher Fußraum,
ellenlanger Schaltstock



Auch im 411
sitzt es sich
komfortabel,
Kopfstützen
gibt es gegen
Aufpreis



Der Flachboxer
gehört zu den ersten
Motoren mit elektro-
nischer Einspritzung

Und natürlich sieht der 411 LE kein Land gegen den BMW 2000, der nur zehn Kilogramm schwerer ist und seine Kraft aus der Tiefe des Hubraums schöpft. Damals ist er mit seinen 100 PS ein enorm schnelles Auto, weil sich die versprochenen 160 km/h

Spitze ohne feuchte Handflächen erreichen lassen. Ein VW 411 dagegen eignet sich gut dafür, den Kindern der Generation ESP zu erklären, was eigentlich dieses Unter- und Übersteuern bedeutet, auch wenn sich die Wisch- und Weg-Neigung seines

Hecks vergleichsweise leicht korrigieren lässt. Marc Voß hat sich daran gewöhnt, auch wenn er den VW vor allem wegen der Farbe kaufte, nicht wegen der praktischen Talente. Doch inzwischen nimmt er seinen 411 auch mit in den

Urlaub, wenn es sonst nichts zum Dranhängen oder Draufpacken gibt. Und auf den Servicewagen von BMW, der heute offiziell „Wiederflottmacher“ heißt, warten die Liegenbleiber der nächsten Rallyes. Alles, nur nicht zurück in den Ruhestand. ■



Nase vorn: Der lange Vorbau galt Auto-Feinschmeckern damals als undelikat



Der VW 411 mag kein Meister der Dynamik sein, doch ein praktisches Familienauto ist er auch heute noch

Als erster Volkswagen trägt der 411 LE Doppelscheinwerfer, dahinter tut sich ein üppiger Kofferraum auf

FAZIT

Christian Steiger



Der VW 411 LE Variant wirkt heute definitiv anziehender als damals. Zum charismatischen Sportkombi fehlt ihm nur eine Prise des Porsche 911, aber solche Wagnisse gehen sie in Wolfsburg dann doch nicht ein. Die Zeiten sind konservativ, Gutverdiener fahren Limousinen, ein Kombi riecht nach Maloche: Auch für BMW gibt es damals gute Gründe, bis 1987 keinen Fünftürer im Programm zu haben. Am Potenzial der Neuen Klasse liegt es bestimmt nicht.