

YOUNGTIMER

Die Kult-Klassiker der 70er, 80er und 90er

3/12

Fahrplan zum Kauf Welcher Youngtimer-Typ sind Sie?



Mercedes S-Klasse



BMW 325 e



Mazda MX-5



Ford Granada



Volvo 740



Porsche 944



Lancia Thema Der Nobel-Italiener in allen seinen Spielarten



Taxi to Baku Im Mercedes W124 Kombi ans Schwarze Meer



Mitsubishi Sapporo Restaurierung eines japanischen Exoten

Jaguar XJ6 & XJ-S

Britische Luxusklasse zum Discount-Tarif



► So glänzt er wie neu: Profi-Tipps vom Aufbereiter



Última Edición Fahrbericht über den letzten VW Käfer mit Kaufberatung

Deutschland 4,50 € Österreich 5,10 €, Schweiz sfr 8,90, BeNeLux 5,30 €, Italien 6,00 €
Slowenien 6,00 €, Spanien 6,00 €, Dänemark DKK 52,00 www.motor-klassik.de



4 196161 304500 12003

Avanti La

WER AN EINEN LANCIA Thema denkt, dem kommt fast automatisch die Ziffernfolge 8.32 in den Sinn. So heißt das Spitzenmodell mit dem charismatischen und kostenintensiven Ferrari-V8, dessen 215 PS alle anderen Thema-Varianten zu bedauernswerten Kleinststellern degradiert. Für einen Thema ohne Ferrari-Motor interessiere sich deshalb, so die weit verbreitete Meinung, kein Schwein.

Einspruch, Euer Ehren! Ist stattgegeben, denn er stammt von Frank Dehler, Initiator des Lancia Club Vincenzo, der sich auch der jüngeren Modelle wie des Thema annimmt. „Sogar ein normaler Thema ist heute ein interessantes und erhaltenswertes Automobil, Es wurde immerhin zehn Jahre lang, von 1984 bis 1994, gebaut und gehörte als beliebte Business- und Familien-Limousine nicht nur in Italien zum damaligen Straßenbild“, sagt Dehler. Außerdem sei er mit seinem Stil und seinen Top-Fahrleistungen ein echter Lancia.

Als Beweis lud Dehler zu einem Thema-Treffen nach Kirchberg an der Jagst ein, zu dem sich mehr als 20 der zeitlos von Giugiaro gezeichneten Lancia einfanden, darunter auch mehrere Kombi und natürlich auch zwei gepflegte 8.32. Hinzu kamen einige Exoten wie die verlängerte „Limousine“ sowie ein Lancia Thema 8.32 Station Wagon. Auch der Rest war alles andere als „normal“, denn der Thema zeichnet sich durch eine derartige Fülle von Motor- und Ausstattungs-Varianten aus, dass die Universität Bologna dafür einen Lehrstuhl einrichten müsste.

Architekt Heini Rutz aus Speicher bei St. Gallen fährt eine um 30 Zentimeter verlängerte Lancia Thema „Limousine“, die von 1987 bis 1988 fester Bestandteil des Modellprogramms war. Aufgrund des hohen Preises – mit rund 70 000 Mark war die Limousine doppelt so teuer wie das

normale V6-Modell – entstanden jedoch nur 24 Stück. Der verlängerte Thema besitzt wie der 8.32 ein verstärktes Fahrwerk, eine vollautomatische Klimaanlage, zusätzliche seitliche Ablagefächer und eine exzellente Lederausstattung.

Standesgemäß treibt ein von Peugeot, Renault und Volvo entwickelter PRV-V6 mit 150 PS die Vorderräder an. Trotz seiner Länge von 4,89 Meter wiegt der Thema Limousine nur 1380 Kilogramm, das sind 240 Kilo mehr als die extrem leichtgewichtige Standard-Version, die dank ihres Frontantriebs sogar mit V6-Motor auf nur 1160 Kilogramm kommt.

Besitzer Rutz ist stolz auf die ungewöhnliche Staatslimousine, die seine Lancia-Sammlung hervorragend ergänzt. „Der Wagen ist in einem tadellosen Zustand“, berichtet Rutz, „und gehörte einem Chirurgen in Catania auf Sizilien.“ Auch Fiat-Chef Gianni Agnelli fuhr in ei-

Der lange Lancia Thema war 1987 Bestandteil der offiziellen Modellpalette. Typisch für die erste Generation sind die seitlichen Frontblinker



ncisti!



Dass auch Youngtimer aus Italien eine treue Fan-Gemeinde haben, bewies ein Lancia-Thema-Treffen in Kirchberg/Jagst. Dabei überraschte die einst viel gefahrenere Limousine mit einer großen Modell- und Typen-Vielfalt.



Name Heini Rutz aus Speicher (CH)

Fahrzeug Lancia Thema Limousine **Besonderheiten** Staatslimousine mit Luxusausstattung



Name Werner Schindler Fahrzeug Lancia Thema S.W. turbo ds Besonderheiten Kombi mit Diesel, in Deutschland sehr selten



Die Nebelleuchten unter der Stoßstange sind das Kennzeichen der dritten Thema-Generation, die von 1992 bis 1994 gebaut wurde. Den attraktiven Kombi nahm Lancia bereits 1986 ins Programm



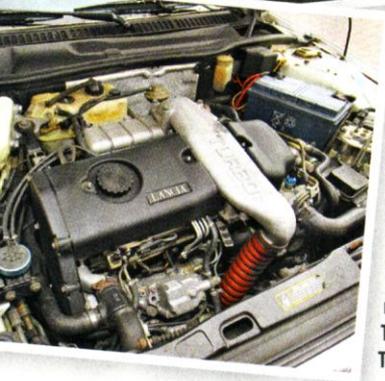
Name Renzo Marchesin Fahrzeug Lancia Thema S.W. turbo 16 V Besonderheiten Reiste zum Treffen aus der Ukraine an



Name Moritz Hummel Fahrzeug Lancia Thema S.W. 3.0 V6 LX Besonderheiten Luxus-Kombi mit Cockpit des 8.32

Zuletzt bot Lancia nicht weniger als vier Ausstattungsvarianten: Standard, LE, LS und LX. Nur die Topversion LX erhielt das identische Interieur wie der legendäre Thema 8.32





Werner Schindler ist stolz auf seinen schicken Kombi, den er nur im Sommer fährt. Der kräftige Turbo-Diesel arbeitet mit bewährter Bosch-Technik und mit einem Turbolader von KKK

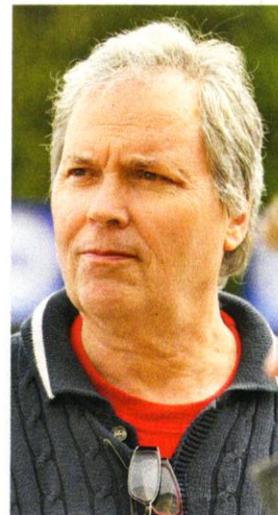
nem langen Lancia und natürlich Staatspräsident Francesco Cossiga. Sogar Popstar Madonna soll sich einen dieser Luxusliner geleistet haben.

Ab Werk angebotene Annehmlichkeiten wie Telefon und Alcantara-Ausstattung sowie das gelungene Kombi- oder „Station Wagon“-Design von Pininfarina machten Werner Schindler aus Augsburg zum Lancia-Fan. Sein weißer Thema S.W. (steht bei Lancia für Station Wagon) turbo ds von 1993 sieht mit den breiten Alufelgen auch heute noch modern und appetitlich aus. „Ich fahre den Lancia seit 2005, allerdings nur im Sommer. Er ist die ideale Mischung aus Luxus, viel Platz und Sparsamkeit“, erklärt Schindler. Unter der Haube arbeitet ein Vierzylinder-Turbodiesel mit 118 PS, der auch im Fiat Ducato schnelle Lieferfahrten ermöglichte.

Doch wie steht es mit der Zuverlässigkeit der italienischen Diven? Immobilien-Spezialist Ekkehard Knechtel aus Weißenfels bei Halle/Leipzig fährt einen schlichten, metallic-grauen Thema i.e. von 1991, der jetzt 410 000 Kilometer auf dem Zählwerk hat. Bereits im August 1997 erstand Knechtel die 120 PS starke Limousine, die 80 000 Kilometer gelaufen war. „Mit einem Golf Diesel, den ich vorher hatte, gab es

„Der Thema ist einfach zu attraktiv, um auf dem Schrottplatz zu landen. Wir bieten beim Kauf und bei Ersatzteilen Unterstützung“

Lancia Club Vincenzo-Vorstand Frank Dehler



nur Probleme“, berichtet der Lancia-Vielfahrer. Sein Lancia Thema lief besser: Erst bei 363 500 Kilometern musste der Motor gewechselt werden. Die Kosten für das neue Aggregat lagen bei 1250 Euro ohne Mehrwertsteuer. Gelegentlich macht die Elektrik mit ihren vielen Kontrollanzeigen Probleme. Weil der Wagen trotzdem brav seinen Fahr-Job machte, ließ Knechtel vor Kurzem die Karosserie aufarbeiten. Die Radläufe, ein Kotflügel vorn und das Abschlussblech hinten waren stark von der braunen Pest befallen.

Ein anderer Lancia-Fan hat ebenfalls schon einige Kilometer im Thema gesammelt und nahm eine abenteuerliche Anreise zum Treffen in Kirchberg in Kauf. Renzo Marchesin aus San Vendemiano in Venetien kam aus der Ukraine nach Baden-Württemberg und tauschte während eines Zwischenstopps bei sich zu Hause seinen Thema-Geschäftswagen, eine Stufenheck-Limousine, gegen den attraktiveren Kombi turbo 16V LX seiner Frau. Marchesin richtet in der Ukraine Pizzerien ein. Er schätzt den Fahrkomfort und den hellen Innenraum in Kombination mit dem geringen Gewicht, gutem Handling und einer attraktiven Karosserie. Sein Treueschwur lautet daher: „So lange es noch die alten Thema gibt, werde ich einen fahren.“

Marchesins Kombi stammt aus der dritten und letzten, von 1993 bis 1994 gebauten Thema-Generation, die noch einmal alle Komfort- und Luxusregister zog. Kräftige Vierventil-Vierzylinder erhielt bereits die zweite Generation (1988 bis 1992), womit die Leistung des Saugers von 120 auf 150, des Turbo von 165 auf 185 PS anstieg. Dank des niedrigen Fahrzeuggewichts von 1285 Kilogramm beschleunigt der Turbo in sieben Sekunden vom Stand auf 100 km/h – gerade mal 0,2 Sekunden langsamer als der 8.32.

Schließlich ersetzte ab 1992 der Vierventil-Kat-V6 mit 175 PS von Alfa Romeo den betagten Euro-Sechser. Der mit Katalysator auf 205 PS gedrosselte 8.32 wurde bereits zuvor, im Herbst 1991, aus dem Thema-Programm genommen.

Name Ekkehard Knechtel Fahrzeug Lancia Thema i.e. Besonderheiten Dauerläufer mit über 410 000 Kilometer



Schlichter, unverwüstlicher Thema mit Zweiliter-Benziner. Er zählt zur zweiten, von 1988 bis 1992 gebauten Generation mit stärker betontem Chromgrill und mit Blinkleuchten unter den Frontscheinwerfern

Name Volker Gorff **Fahrzeug** Lancia Thema S.W. 8.32
Besonderheiten Nachträglich mit Ferrari-V8 ausgerüstet



Ab Werk gab es die attraktive Kombination eines V8-Kombi leider nicht. Dieses Thema-Einzelstück entstand aus einem LX und einem fabrikneuen Ferrari-Lagermotor



Rechtsanwalt Moritz Hummel aus Freiburg fährt ebenfalls einen Luxus-Lancia aus der letzten Generation, damals rund 100 000 Mark teuer: Lancia Thema 3.0 S.W. LX von 1993 mit Lederausstattung, Schiebedach, Tempomat, Alarmanlage, Niveau-Ausgleich und mehr. Die Ausstattung entspricht einschließlich dem Cockpit in Bruyère-Eiche dem inzwischen nicht mehr gebautem 8.32. Das Ausstattungspaket war unter dem schlichten Namen LX nur für die Topmotorisierungen vorgesehen. Als Station Wagon wurden davon lediglich 192 Vierzylinder-Turbo und 20 mit V6 ausgeliefert.

Moritz Hummel genießt in seinem seltenen Luxus-Kombi, den Insider an den goldeloxierten Fensterrahmen als LX erkennen, die elegante Ausstattung eines 8.32. „Allerdings muss ich auf die Ferrari-typischen, gelben Ziffern der Rundinstrumente verzichten, die bei den LX-Version in Weiß gehalten sind“, erklärt Hummel.

Das gilt auch für den Kombi mit LX-Ausstattung von Volker Gorff aus Gotha, der jedoch nachträglich den Motor des 8.32 erhielt. Der diplomierte Landschaftsarchitekt und Geo-Informatiker erfüllte sich mit dem bei der Firma Frazetto in Eberstadt bei Heilbronn bereits in den Neunzigern durchgeführten Umbau einen Jugendtraum: „Ich fuhr schon als Student einen preiswerten Thema i.e. und habe derzeit acht davon zu Hause.“

Einen originalen Thema S.W. 8.32 gab es nur als Einzelstück für die Agnelli-Familie mit blauer Lederausstattung aus dem Haus Poltrona Frau, das auch andere Luxus-Thema ausgestattet hat. Der schicke Kombi ist auf der informativen Website www.lancia-thema.it zu bewundern.

Doch auch völlig serienmäßige Thema hält Club-Chef Dehler für erhaltenswert und bietet hierzu Unterstützung an: „Gerne geben wir Tipps für den Kauf weiter. Wir sind auch dankbar, wenn sich Besitzer von Schlachtautos bei uns melden, um die ziemlich dürftige Teile-Versorgung durch Lancia aufzubessern.“

www.lancia-club-vincenzo.de

TEXT: Franz-Peter Hudek
 FOTOS: Arturo Rivas

THEMA VERFEHLT?

Franz-Peter Hudek über die neuen Lancia- und Fiat-Modelle und die Resonanz in den Medien.

Es gibt wieder einen Lancia Thema. Doch kaum jemand freut sich so richtig. Denn wir Auto-Kenner wissen Bescheid: Es ist unver-



kennbar ein Chrysler 300, der bereits 2004 vorgestellt wurde und dessen Heckantriebs-Technik aus Komponenten der alten Mercedes E-Klasse besteht. Eigentlich eine interessante Entwicklung, die in der Automobilgeschichte ihresgleichen sucht. Trotzdem gilt derzeit: Was? Das soll ein Lancia sein?

Niemals! Pfuui! Finger weg! Dabei sind wir inzwischen, wie heute das Wiederbeleben legendärer Marken und Modelle funktioniert, doch einiges an Kuriositäten gewohnt.

Beispiel 1: „Mini“. Als Countryman mit vier Türen, Allradantrieb und fast so breit wie ein Range Rover. Die Sportversion heißt sogar Cooper S, gebaut von BMW. John Cooper und Sir Alec Issigonis mussten den in Bayern ausgedachten Monster-Mini zum Glück nicht mehr miterleben. Beispiel 2: VW New Beetle als puppige Neu-Interpretation auf der Frontantriebs-Plattform des VW Golf. Da half auch die Blumenvase nicht weiter. Dennoch gab es auch hier keine Protestrufe der Traditions-Gralshüter unter den Automobil-Journalisten.

Nun zum Badge-Engineering. Sind Skoda und VW wirklich vollkommen eigenständige Marken mit komplett unterschiedlicher Technik? Ist der fantastisch schnelle Bentley Continental GT mit ungewöhnlichem W12-Motor wirklich eine einzigartige, rein britische Entwicklung? Wer die Antworten kennt, der sollte sich hüten, neue Fiat- und Lancia-Modelle nur deshalb zu verurteilen, weil sie aus den USA kommen.

Im Gegenteil. Nachdem die Ehe Daimler-Chrysler aufgrund vieler konkurrierender Modelle (zum Beispiel Jeep Grand Cherokee und ML-Klasse) in die Brüche ging, ist zu hoffen, dass es mit Fiat (Kleinwagen, Kompakte) und den Amis (SUV, Van, Limousinen) besser läuft. Es ist doch eine gute Sache, wenn Fiat mit dem einstigen Dodge Journey, der jetzt Freemont heißt, einen preisgünstigen Siebensitzer erhält, deren Fahrer sich auf ein riesiges Fiat-Werkstattnetz verlassen können.

Wir Auto-Fachleute sollten nicht so kleinlich sein und jede Form von Artenvielfalt begrüßen. Schließlich finden wir auch den Audi R8 (mit Lamborghini-Technik von VW) so richtig klasse.

