

20 Jahre »Club für DIE HECKFLOSSE und Folgemodelle« Schweiz



Jubiläumsausfahrt
vom 15. und 16. September 2012

Kassier
Oliver Ammann
Südstrasse 8a
8048 Zürich
Tel. 044 431 97 60
ammannol@bluewin.ch

www.heckflossenclub.ch
Schauen Sie vorbei!

Mercedes-Benz Heckflossen
und Folgemodelle

Präsident
Hans Herzog
Untermattstrasse 3
8370 Simnach
Tel. 071 969 14 65
hans.herzog@heckflossenclub.com

Jubiläumsausfahrt
Heckflossenclub Schweiz

Mercedes-Benz Heckflossen
und Folgemodelle

20
Jahre

11

15./16. September 2012
Silvretta Hochalpen Strasse

Mitten in Europa, eingebettet zwischen Deutschland, Liechtenstein, Österreich, Italien und Frankreich, liegt die Schweiz. Aber gibt es dort auch eine Veteranenszene, denn den Euro gibt es ja zum Beispiel auch nicht? - Nun, versuchen wir uns dieser Frage mit ein paar Zahlen des Bundesamtes für Statistik (BFS) zu nähern. „Mit dem Stichtag 30.09.2010 gab es in der Schweiz einen Bestand von gerundet 177.000 Straßenfahrzeugen mit „Erstinverkehrsetzung“ vor 1981. Davon sind 27.000 Fahrzeuge vor 1960 und 137.000 von 1960 bis 1979 erstmalig eingelöst (zugelassen) worden. Für die Jahre 1980 und 1981, die in der Statistik des BFS nicht separat ausgewiesen werden, schätzt man weitere 13.000 Fahrzeuge. All diese Fahrzeuge sind heute 30 oder mehr Jahre alt. Demnach könnten sich also 177.000 Oldtimer um einen Veteranenstempel

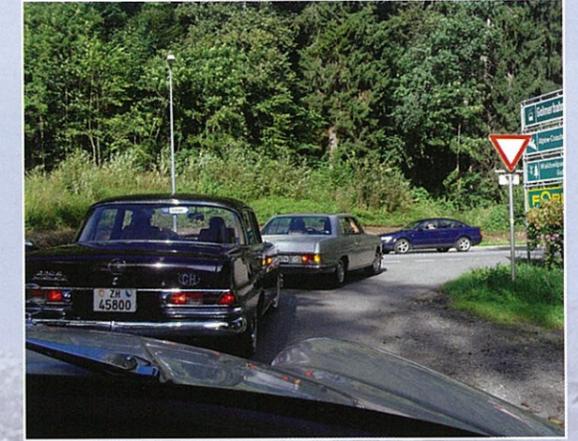
(H-Kennzeichen) bewerben, wenn sie ihn nicht schon haben.

Laut einer Untersuchung des ADAC gibt es in Deutschland etwa 800.000 Oldtimer, von denen aber nur 539.000 regulär oder mit einem H-Kennzeichen und 144.000 mit einem roten 07er-Kennzeichen zugelassen sind. Den eingelösten (zugelassenen) 177.000 Schweizer Oldtimern stehen demnach 683.000 in Deutschland gegenüber, also das 3,8-fache des Schweizer Bestandes. Deutschland hat aber eine mehr als zehnmal so große Bevölkerung. Das heißt, in der Schweiz ist die Anzahl der Oldtimer pro Kopf der Bevölkerung mehr als doppelt so hoch als in Deutschland!“ (M. Rühle, SwissClassics 30-2/2011) Kommen wir also auf die Eingangsfrage zurück. - Ja, es gibt eine Veteranenszene in der Schweiz und das nicht zu knapp!

Somit gibt es auch eine Vielzahl von Vereinen und Clubs in der Schweiz, welche sich mit dem Thema Veteranenfahrzeug beschäftigen, und einer davon wurde dieses Jahr 20 Jahre alt! Der „Club für DIE HECKFLOSSE und Folgemodelle“. Dieses Jubiläum war mehr als Anlass genug, um es mit 16 Fahrzeugen sowie 34 Teilnehmern und einer zweitägigen Ausfahrt zu begehen. Um es gleich vorweg zu sagen, alle teilnehmenden Fahrzeuge nahmen störungsfrei die gesamte Strecke unter die Räder.



Schon bei der Lektüre des Programms, ausgetüftelt, geplant und vorbereitet durch den seit 1998 amtierenden Präsidenten Hans Herzog, fiel auf, dass es eine interessante Jubiläumsfahrt werden würde. Treffpunkt war, bei Kaffee und Gipfeli (Croissant), Schloss Brunegg in Tägerwil TG, welches extra an diesem Morgen für uns geöffnet hatte. Vor dieser Kulisse fand dann auch der erste Fototermin aller teilnehmenden Fahrzeuge mit Fahrer/in und Beifahrer/in statt, da es auch ein Fotobuch von der Jubiläumsausfahrt geben wird. Leider konnten Stefan und Roli (Roland) mit Ihrem 280 SE W 116 bei diesem Termin nicht dabei sein, da sie sich beruflich bedingt erst nach dem Mittagessen unserer Gruppe anschließen konnten. So starteten wir, zunächst mit nur 15 Fahrzeugen, entlang des Bodensees durch das St. Galler Rheintal und gelangten nach passieren der österreichischen Grenze ins Montafon. Mittagessen gab es im Restaurant Liftstüble in Vandans. Lecker! Anschließend sah das Programm eine Überraschung für Abenteuerwillige, oder das gemütliches Genießen der Umgebung für die Anderen vor. Ich entschied mich spontan für den Genuss von zwei Espressi auf der Terrasse des Liftstüble bei strahlendem Spätsommersonnenschein. Herrlich!



Für die Abenteuerer ging es auf den Alpine-Coaster-Golm. Golm, wenn man der Werbung glauben schenken darf, der erste Berg im Montafon. Der Alpine-Coaster, eine Sommerrodelbahn mit 2.600 Meter Länge Spaß pur. Der Lohn für unsere Abenteuerer, neben einer rasanten Abfahrt über 44 aufregende Jumps, einem spektakulären 360° Kreisel, 15 wilden 180° Kurven, fünf Brücken und einer Neigung bis zu 40°, war ein einzigartiger Ausblick auf die umliegenden Berge. Nachdem die Abenteuerer wieder zu uns gestoßen waren, starteten wir nun mit 16 Fahrzeugen komplett und nahmen Kurs auf die 22,3 Kilometer lange Silvretta-Hochalpenstraße mit 34 Kehren. „Die Silvretta-Hochalpenstraße entstand als ein Nebenprodukt der Bautätigkeiten durch die Vorarlberger Illwerke. Diese ließen bereits 1925 einen alten unbefestigten Karrenweg von Partenen (1.051 m) hinauf zum Vermuntsee als Transportweg verbreitern, damit Zement- und Kieslastwagen ihre Fracht bis zur Baustelle der Vermunt-Staumauer bringen konnten. Im Jahr 1938 wurde die Strecke dann bis auf die Bielerhöhe (2.037 m) verlängert, um dort die Silvretta-

Staumauer anzulegen. Die endgültige Fertigstellung der Verbindung zwischen Partenen und Galtür (1.725 m) und somit der Hochalpenstraße war gewissermaßen ein Produkt des Zufalls. Die Verantwortlichen fanden sich mit dem Problem konfrontiert, dass aus der Zeit des Staumauerbaus sich auf der Bielerhöhe noch ein übergroßer Bagger befand. Anstatt ihn für den Rücktransport ins Tal zu zerlegen und per Seilbahn nach Partenen zu schaffen, so wie er auch Jahre davor heraufbefördert worden war, bahnte sich der Bagger in den Jahren 1951 bis 1954 aus eigener Kraft seinen Weg durch das sanft abfallende Hochtal nach Galtür. Damit war eine durchgehende Straße geschaffen, die 1954 für den öffentlichen Verkehr freigegeben und bis 1961 auf ihrer gesamten Länge zweispurig ausgebaut wurde.“ (Wikipedia)

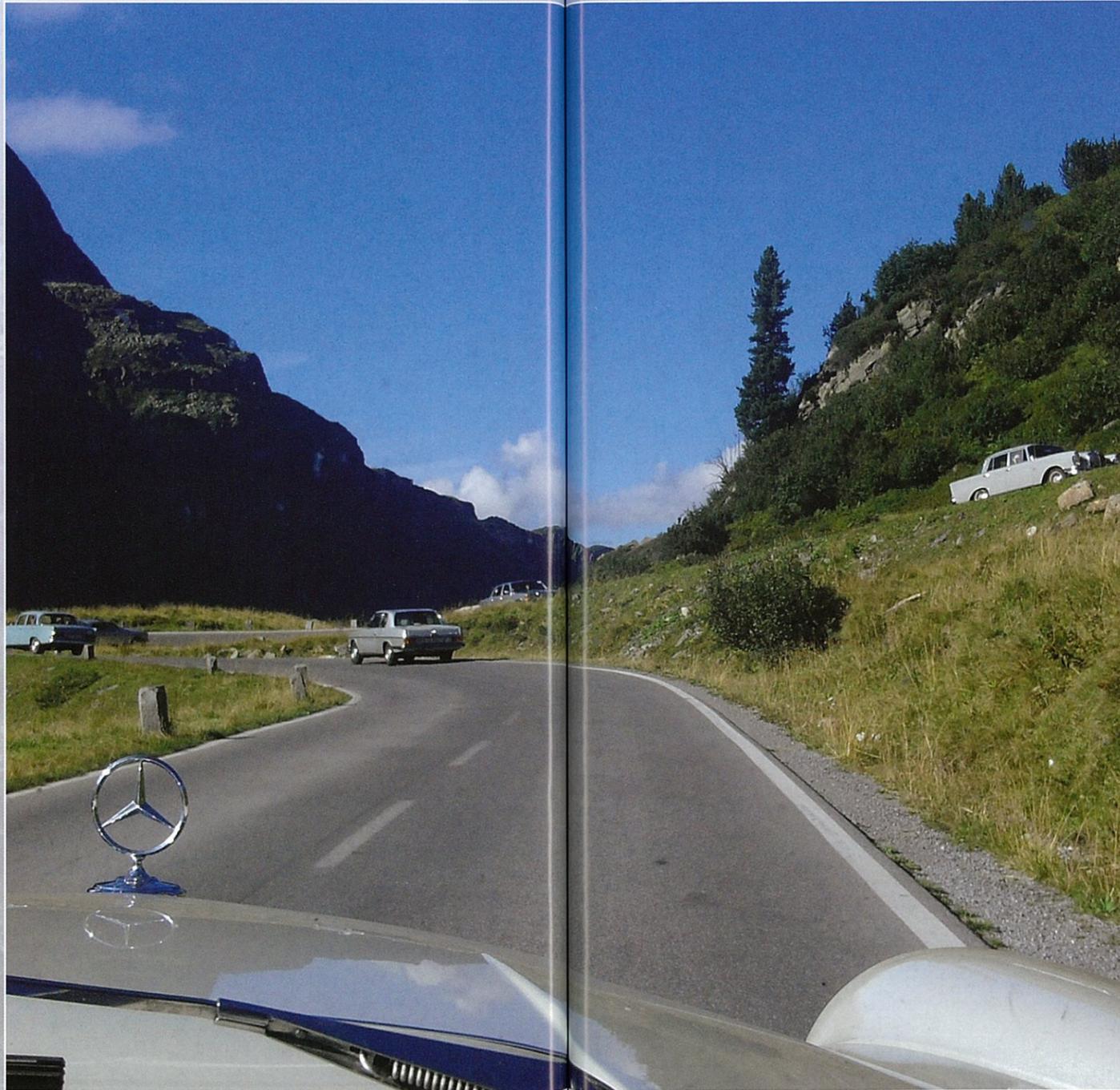
Diese durchaus pragmatische Lösung des Baggerproblems zeigt eine hohe Affinität zum vdH. (*hahahahaha..., findet der Autor)

Aber zurück zur Jubiläumsausfahrt.



Nach einer kurzen Rast, auf der Bielerhöhe bei strahlend blauem Himmel, ging es wieder hinab auf 1.725 m ins gemütliche Galtür. Dort stiegen wir im Hotel Casada ab, welches, bis auf ein weiteres Pärchen (ebenfalls aus der Schweiz), komplett für uns reserviert war und über traumhaft schöne Zimmer und Räumlichkeiten verfügt. Nach dem Zimmerbezug folgten ein Apéro, das Abendessen sowie ein Foto-Rückblick auf 20 Jahre Heckflossenclub. Anwesend bei der Jubiläumsausfahrt waren auch zwei Gründungsmitglieder. Oski (Oskar) unser Kassierer und seit Gründung im Amt (!), wie auch Kurt, welcher über eine große Modellautosammlung verfügt. Ein Höhepunkt jeder Club-Weihnachtsfeier sind seine Raum- und Tischdekorationen mit eben diesen Modellen. Da freilich auf keiner Weihnachtsfeier Kerzen fehlen dürfen, setzt Kurt, dem Anlass entsprechend, die Tische mit Zündkerzen in Szene. Ebenso zugegen Ursi (Ursula), unser einziges aktives weibliches Clubmitglied. Doch dazu später mehr.

Bereits das 10-jährige Club-Jubiläum wurde 2002 mit einer Fahrt im Orientexpress begangen. Damals gab es für langjährige Clubtreue einen Regenschirm, mit dem seinerzeit noch jungen Clubsignet, welcher heute noch in so manchem Flossenkofferraum zu finden ist. Zum 15-jährigen Clubbestehen wurde ein Schlüsselanhänger, ebenfalls mit dem inzwischen etablierten Clubsignet, aufgelegt. Die Treue zum Club wurde anlässlich des 20-jährigen Jubiläums mit einem original Schweizer Sackmesser (Victorinox



Taschenmesser) in den Clubfarben blau-weiß und Jubiläumsaufdruck gewürdigt. Herzlichen Dank!

Im Anschluss an den Foto-Rückblick und der Ehrung des Kassierers für 20 Jahre ehrenamtliches Engagement im Club, aber noch vor dem Dessert, ließ es sich der Hotelinhaber des Casada nicht nehmen, eine Genusskiste mit regionalen Fleisch- und Käseprodukten an alle Clubmitglieder abzugeben. Schließlich befanden wir uns ja in der Genuss Region Paznaun! Wer schlussendlich nach dem Dessert noch über eine ausreichende Kondition verfügte, war herzlich zu einem Schlummertrunk an die Hotelbar geladen. Sachte klang der erste Tag der Jubiläumsfahrt aus und glitt in den zweiten hinein ...

Mit einem wirklich ausgiebigen und reichhaltigen Frühstück brach der Sonntagmorgen an, bevor es wieder bei allerschönstem Sonnenschein losging. Zunächst starteten wir Richtung Landeck mit dem Etappenziel Norbertshöhe, wo für uns der Mittagstisch reserviert war. Der Gastwirt hatte extra für den Club einen Teil des Parkplatzes abgesperrt, um uns mit der Kamera bewaffnet persönlich empfangen und begrüßen zu können. So standen unsere Altbenze einmal mehr in trauter Gewohnheit nebeneinander und wurden fotografiert. Dem Wetter gebührend und der herrlichen Aussicht schuldig, nahmen wir das Mittagessen auf der Terrasse ein. Welch ein Genuss!



Langsam näherten wir uns dem Ende dieser wunderschönen und liebevoll geplanten Jubiläumsausfahrt. Doch bevor wir unser Schlussziel Davos erreichten, ging es noch durch das Unterengadin und über den Flüelapass (2.383 m). Zum zweiten Mal merkte ich nun nach der Silvretta-Hochalpenstraße, dass den Vergasern meines 200ers W 110 irgendwie die Luft zu dünn wurde und in jeder Kehre musste ich Ernst und Irmi (Irmgard), vor mir im 280 CE W 123 unterwegs, deutlich ziehen lassen ... Aber am Fuße des Flüelapasses warteten Hans und Pia, die die Ausfahrt zwei Tage souverän im 300 SEL W 109 anführten, mit den anderen, so dass die Gruppe wieder zusammen kommen konnte. Ähnlich wie beim Velosport hatten auch wir für die gesamte Ausfahrt einen Besenwagen bestimmt. Meinrad bildete zwei Tage mit seinem 280 SE 3.5 W 108 den Schluss der Gruppe. Diese führte er mehr als einmal, auch nach der einen oder anderen Notdurft, wieder zusammen.

Am späten Nachmittag erreichten wir mit dem Restaurant Extrablatt im Kongresszentrum in Davos das Ziel der zweitägigen Jubiläumsausfahrt. Erschöpft, aber glücklich bei dieser wunderschönen Jubiläumsausfahrt dabei gewesen zu sein, traten alle Teilnehmer nach einem Schlusstrunk und einer herzlichen Verabschiedung die individuelle Heimreise an. Prisca und ich klemmten uns an das Heck von Meinrad, und so starteten wir gemeinsam Richtung Zürcher Oberland. Eindrücklich stellte Meinrad dabei unter Beweis, dass er nicht nur den Schluss hatte

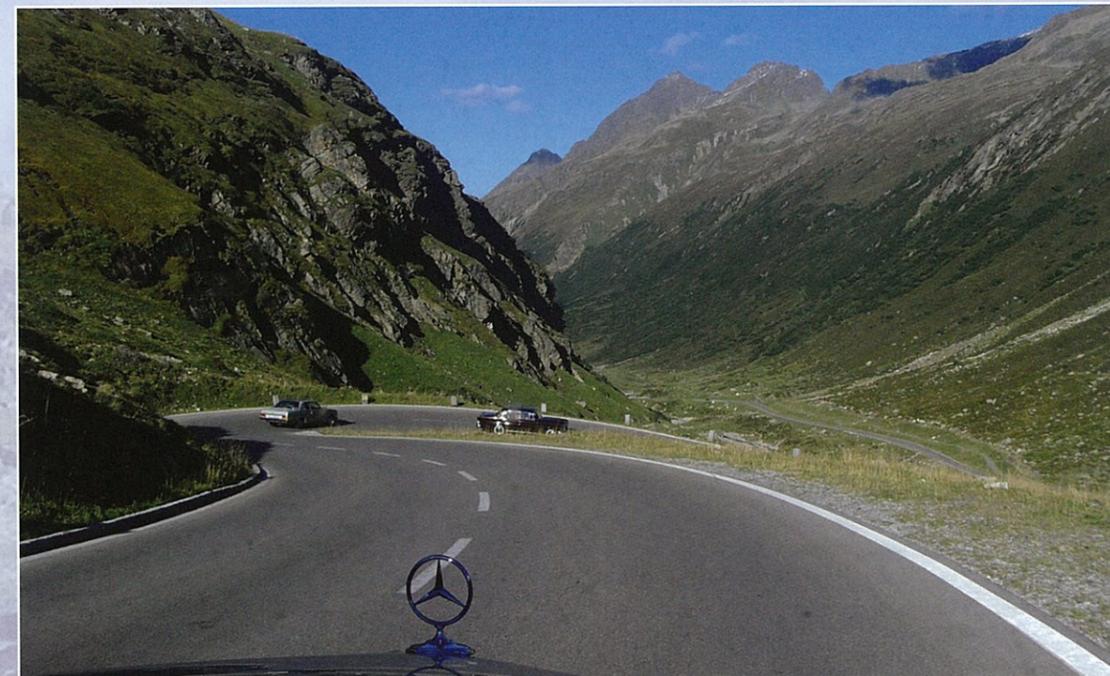


bilden können, sondern uns auch geschickt an allen Ausflugsrückreiseverkehrsstaus vorbei nach Zürich zu lotsen wusste. Die letzten Kilometer bis ins Zürcher Weinland fuhren wir dann allein und kamen gegen 20 Uhr 30 wohlbehalten nach 35,5 Stunden und 554 zurückgelegten Kilometern sowie etlichen überwundenen Höhenmetern, wieder zu Hause an. Stolz rangierte ich die kleine Flosse wieder in ihre gewohnte Garage, wobei sie mir ein Auge zuzukneifen schien, denn das Ablendbirnchen des linken Scheinwerfers hatte seinen Dienst wohl endgültig quittiert, und scheinbar verschmutzt und einäugig blickte das Pferd aus seinem Stall ...

Wer nun neugierig auf diesen Club im südlichen Nachbarland Deutschlands geworden ist, dem sei schon jetzt gesagt, dass wir jedes Jahr von ca. April bis einschließlich Oktober einmal im Monat in den verschiedensten Regionen der Schweiz und den nahen Grenzgebieten unterwegs sind. Unser abgelaufenes Jahresprogramm, sowie Fotos zu den verschiedenen Ausfahrten findet man zum Appetit holen unter www.heckflossenclub.ch. Von November bis März treffen wir uns monatlich in unserem Clublokal Furtbächli in Regensdorf. Gerne begrüßen wir auch mitfahrende Gäste mit ihren Mercedes-Veteranenfahrzeugen bei unseren Ausfahrten 2013. Es lohnt sich!

Aber wer oder was ist nun dieser „Club für DIE HECKFLOSSE und Folgemodelle“?

Sind es Schrauber?



Verfügt der Club über eine Teileversorgung? - Nein, zum Einen sind es Automobilisten, welche ihren alten Schätze regelmäßig fahren, zum Anderen sind es Besitzer einer Heckflosse oder eines Folgemodelles, und dies manchmal fast noch in erster Hand!

Da sind beispielsweise Berti (Berta) und Walti (Walter) mit ihrer schwarzen 230er Flosse W 110 Bj. 1966 im Jahreswagenzustand. Ein Ex-Militärfahrzeug, welches dem Götti (Patenonkel) von Waltis Bruder gehörte und diesem als Dienstwagen diente, bis Flosse und Oberst gemeinsam in Pension gingen. Als die Witwe des Oberst a. D. nach dessen Tod 1984 keine Verwendung mehr für das Fahrzeug hatte, schenkte sie Walti diese Flosse mit einem Kilometerstand von ca. 40.000 km. Ja, richtig gelesen: Walti hat diese Traumflosse von der Witwe des Oberst geschenkt bekommen! Allerdings hatte Walti 1984 keinen Stellplatz oder Garage für dieses Fahrzeug. Da Parkraum in Zürich schon in den Achtzigern knapp und damit teuer war, hatte Walti damals kurzerhand für die dazumal riesige Summe von sFr. 20.000 einen Stellplatz gekauft! Inzwischen hat sich dieser Stellplatz mehrfach amortisiert, und die

Flosse parkt noch immer dort. Übrigens, die Witwe des Oberst lebt heute noch.

Oder da ist unser Kassierer Oski mit seinem 230 S W 111 Bj. 1966. Zwar ist Oski nicht der erste Besitzer dieser schönen Flosse, sondern dies war 1966 seine Mutter. Aber Oski, inzwischen auch der Besitzer, ist der erste und einzige Lenker dieser dunkelgrauen Flosse, da seine Mutter noch nie den Führerausweis besessen hat. Ebenfalls lebt Oskis Mutter heute über 90-jährig noch.

Auch sind da Beatrice und Marcel mit der ältesten Flosse im Club. Ein 220 SE W 111 Bj. 1962 als Rechtslenker in hellblau und unglaublich gutem Zustand. Auch dieses Fahrzeug in Familienbesitz. Zunächst gehörte sie Beatrice' Vater, später ihrem Bruder, und seit einigen Jahren nun Beatrice und Marcel. Marcel hat das Fahrzeug überholen lassen und nun ist die Flosse wieder frisch ab MFK (Motorfahrzeugkontrolle/TÜV). Marcells Schwiegervater hat 1962 die Flosse als Rechtslenker bestellt, weil seine vorherigen Fahrzeuge halt auch Rechtslenker waren.

Ich habe versucht herauszufinden, warum es in der Schweiz relativ viele Rechtslenker gibt. Man sieht dies auch sehr oft bei alten Postautos (Postbussen). Eine mögliche Erklärung neben anderen wäre, dass bei einer Abfahrt von einem Pass hinunter, der Fahrer auf der Seite des Abgrunds saß (in den 50er und 60er Jahren des letzten Jahrtausends nicht immer so befestigt, wie wir das heute kennen) und somit während des Ausweichmanövers bei Gegenverkehr eine bessere Übersicht in Richtung Abgrund hatte?! Wie gesagt, nicht belegt oder gründlich recherchiert, sondern das Ergebnis eines Gesprächs mit einem Chauffeur eines historischen rechtsgelenkten Postautos.

Ferner sind da Barbara und Jürgen, die ihren 250 C W 114 Bj. 1970 von Jürgens Mutter geerbt haben. Beide keine Autonarren (im positiven Sinne), sondern eigentlich auch eher per Zufall zum Oldie in silbermetallic gekommen. Gerne nehmen sie an einer Ausfahrt, der JHV oder dem Weihnachtsessen teil. Jürgen hatte beispielsweise auch dem diesjährigen vdh-Stand auf der Retro Classics einen Besuch abgestattet.

Dann ist da, wie schon erwähnt, Meinrad mit seinem 280 SE 3.5 W 108 Bj. 1971 in graumetallic. Dieses Fahrzeug ist nach mehreren 108ern seit 1994 sein Alltagsfahrzeug und weist inzwischen einen Kilometerstand von 489.000 mit der ersten Maschine auf. Mehrmals im Jahr legt Meinrad mit diesem Wagen die Strecke Zürich-Rom, wo Meinrad über 20 Jahre lebte, sowie retour zurück. Ursprünglich in Liechtenstein ausgeliefert, später dann im Kanton St. Gallen eingelöst, löste Meinrad es zunächst im Vatikanstaat ein. Heute hat es ein Zürcher Kontrollschild und auch dieses Fahrzeug ist ohne Mängel frisch MFK vorgeführt. Außerdem restauriert Meinrad gerade einen 300 SEL 6.3 W 109 Bj. 1970. Die Technik ist bereits fertig und nun laufen die Karosseriearbeiten sowie die Restaurierung des Innenraums. Man darf gespannt sein.

Schließlich ist da dann, wie weiter oben auch schon erwähnt, Ursi mit ihrem sehr schönen grünen 280 CE W 123 Bj. 1984. Auch sie hat im Grunde genommen dieses Coupé geerbt, da es sich um das Fahrzeug ihres bereits verstorbenen Mannes handelt. Defekt stand das Coupé in der Garage und wurde vom Notar mit den



Worten, dass dieses Fahrzeug ja keinen Wert mehr darstelle, abgetan. Das sah Ursi, aus verschiedenen emotional sehr verständlichen Gründen naturgemäß etwas anders als der ehrenwerte Herr Notar.

Im Juni 2005 ergab es sich dann, dass anlässlich einer zweitägigen Clubausfahrt ins Tessin auch ein Besuch des Marktes in Cannobio anstand, weshalb bei schönstem Wetter per Schiff nach Italien übergesetzt wurde. Der Markt war sehr gut besucht, und die Sonne machte durstig. Für die Einnahme eines kühlen Bieres fand Hans Herzog noch genau einen Sitzplatz bei einer Dame, welche allein einen kleinen Gartentisch ergattert hatte. Um zu erraten, um wen es sich bei der Dame handelte und was danach geschah, braucht man kein Prophet zu sein. Die Adressen wurden ausgetauscht und ein Treffen in besagter Garage, allerdings im Kanton Basel, abgemacht. Fazit: traumhafter Zustand und mehr als reparaturwürdig.

Also, einen Termin bei Clubmitglied Thomas vereinbart, der so ziemlich unter jede Haube jedes Clubfahrzeugs schon einmal geschaut oder etwas

repariert hat. Seitdem ist Ursi an fast jeder Ausfahrt, aber immer mit einem störungsfreien 280 CE, dabei. Auch um meine Fahrzeuge kümmert sich Thomas fast schon aufopferungsvoll und wartet diese bestens!

Dies ist natürlich nur ein ganz kleiner Einblick in den „Club für DIE HECKFLOSSE und Folgemodelle“ sowie einiger seiner aktuell 55 Mitglieder, ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Unmöglich hier alle Mitglieder zu nennen oder vorzustellen.

Wenn man aber nun ganz zum Schluss, wie bereits am Anfang, nochmals ein paar Zahlen vergleicht, so kann man zunächst einmal festhalten, dass 16 Mitglieder an der zweitägigen Jubiläumsausfahrt dabei waren, zuzüglich zwei Mitglieder, welche ohne Fahrzeug teilgenommen hatten. Macht total etwa 33 % aller Mitglieder. Überträgt man dieses Verhältnis auf den vdh, müssten bei angenommenen 6.000 Mitgliedern ca. 1.980 Mitglieder zu einer Ausfahrt aufbrechen! Gigantisch, oder?

Von den beiden Teilnehmern ohne Fahrzeug möchte ich Andreas noch kurz vorstellen, den ich bis zu der



Jubiläumsausfahrt noch gar nicht kannte. Andreas lebt und wohnt nämlich in Berlin und ist anlässlich der zweitägigen Jubiläumsausfahrt extra per Flieger nach Zürich gereist.

Was macht also ein Mitglied in Berlin? Hat es vormals in der Schweiz gelebt und ist nach Berlin verzogen? Nein, weit gefehlt. Es war der IMA Universal, welcher in der Schweiz zu Hause war. Dieses Unikat war auf der Club-Homepage, welche von Hans Herzog gestaltet und verwaltet wird, ausgeschrieben. Da der Präsident den Universal nicht gerne aus der Clubgemeinschaft abwandern lassen wollte, hat Andreas nicht nur den Universal gekauft, sondern wurde auch Mitglied im Club.

So könnte ich jetzt noch weiter Anekdote an Anekdote reißen. Aber eins dürfte auch jetzt schon deutlich sein. Den „Club für DIE HECKFLOSSE und Folgemodelle“ kann man in vielerlei Hinsicht nicht mit dem „Verein der Heckflossenfreunde“ vergleichen. Muss man auch gar nicht, da beide, Club und Verein, durchaus ihre

Daseinsberechtigung nebeneinander haben. Gibt es nun trotz aller Unterschiede eine Parallele?

Klar, uns - den Menschen dahinter - verbindet grenzüberschreitend in gleicher Weise die Freude, die Begeisterung und zuletzt auch die Liebe zu altem Blech mit `nem Stern vorne drauf!

michael bartelt

*fotos: Hans Herzog,
Oskar Ammann,
Prisca Staehelin Bartelt
und Wikipedia*

ENDE

KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ W 116

1. Vorwort

Diese Kaufberatung soll und kann nicht dazu dienen, einen Laien in die Lage zu versetzen, einen W 116 auf Herz und Nieren zu prüfen. Sie stellt nur ein Hilfsmittel für jemanden, der sich mit Gebrauchtwagen allgemein und Oldtimern speziell auskennt, dar, um sich mit den über die „generellen Probleme“ von älteren Automobilen hinausgehenden Eigenheiten der Baureihe W 116 vertraut zu machen. Wer sich dies nicht selbst zutraut, sollte unbedingt einen sol-

chen Kenner der Materie zur Fahrzeugbeurteilung mitnehmen.

Um selbst einen Blick fürs Wesentliche zu bekommen, sollte man möglichst viele Fahrzeuge ansehen, wobei es dabei - zum Lernen, nicht zum Kaufen - anfangs auch ausgewiesene schlechte Exemplare sein dürfen, um die Schwachstellen deutlich erkennen zu können.

Bei einigen Punkten findet sich im folgenden der Verweis auf Spezialisten, auch

wenn die Arbeiten im Werkstatthandbuch beschrieben werden (dies ist vergleichbar z. B. mit Klavierspielen - dazu gehört auch mehr als nur ein Klavier und zehn Finger...). Grundsätzlich muss sich der werdende Eigentümer im Klaren sein, dass eine alte S-Klasse keine „billige“ S-Klasse ist, denn im Unterhalt stellen diese Fahrzeuge - damals wie heute - keine geringen Ansprüche. Dafür gibt es bei guten Exemplaren praktisch keinen Wertverlust mehr.

