



Geld verbrennen kann soo schön sein! Ein Beispiel von fünf: Aston Martin Lagonda

FOTOS: G. VON STERNHELS (3)

Geliebte ~~G~~eld

VERNICHTER

Wo die Vernunft aussetzt und die ganz große Liebe beginnt, ist kein Platz für Kosten-Nutzen-Kalkulationen. Fünf Liebhaber erzählen von ihren Groschen-Gräbern. Ihr Motto: „Zahlen und fröhlich sein“. Jan-Henrik Muche stellt sie vor



S. 53 **Hartmut Rauter** und sein **Mercedes-Benz 450 SEL 6.9**



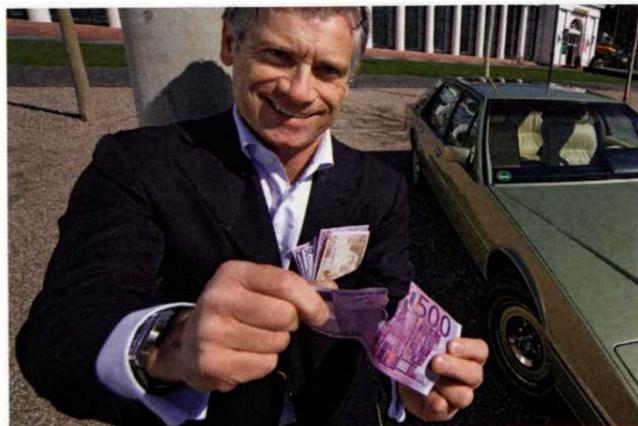
S. 56 **Deniz Demirkaya** und sein **Porsche 912**



S. 57 **Hans-Peter van Dorp** und sein **Lancia Thema 8.32**



S. 58 **Gerd Grebbin** und sein **VW Karmann Ghia Typ 34**



Thomas Drechsler und sein **Aston Martin Lagonda**

„Ich finde die Form einfach unglaublich“

■ Dieses Auto ist maßlos, ist pure Verschwendung. Bei 5,28 Meter Länge und fast 1,80 Meter Breite haben nur die Passagiere in der ersten Reihe wirklich Platz. Parkhäuser der 70er- und 80er-Jahre sind tabu, weil der Wendekreis mehr als 18 Meter beträgt. Der Verbrauch? „20 bis 25 Liter – wenn ich es gemütlich angehen lasse“, freut sich Thomas Drechsler (49) aus Wiesbaden. „Sonst sind es auch mal über 30.“ Gerade hat der Kieferorthopäde 700 Euro für das reproduzierte Bordwerkzeug im kleinen Plastikkoffer bezahlt, das originale Notbesteck fehlte. „Dafür stehen die Initialen AM auf den Nüssen.“ Wer einen Aston Martin Lagonda sein Eigen nennt, wird großzügig im Kleinen. Als der Wagen neu war, kostete er so viel wie viereinhalb Mercedes-Benz 500 SEL. „Ich fand die Form einfach unglaublich: lang, breit und dabei unheimlich flach. Nur einmal habe ich einen Lagonda gesehen, und der stand bezeichnenderweise auf einem Anhänger. Nie hätte ich gedacht, so einen mal zu besitzen.“

2009 kaufte Thomas Drechsler für 30 000 Euro in Schweden seinen Traumwagen und fuhr ihn auf eigener Achse nach Wiesbaden. „Für einen Lagonda eigentlich total unwahrscheinlich – sogar die meisten Schalter funktionierten.“ Die Bordelektronik mit Touchpanel und Mäusekino macht den englischen Patienten zum unkalkulierbaren Risiko. Schon beim ersten ausgelieferten Exemplar versagte 1978 die Software, das Auto wurde den johlenden Reportern vor die Linse geschoben. Viermal war Drechsler im letzten Jahr in der Werkstatt: Scheibenwischer, die sich nicht mehr stoppen ließen, ein undichtes Lenkgetriebe, eine ausgefallene Servopumpe und, und, und. Die aktuelle Mängelliste hat er immer dabei, gerade umfasst sie rund 40 Punkte. „Wenn was ausfällt, tippe ich es in mein Handy und schicke die Aufstellung per SMS schnell in die Werkstatt. Das arbeiten wir nach und nach ab.“ Wenn es gut läuft, passt mal ein Ersatzteil von Jaguar, wenn nicht ... Augen zu und durch. „Das ist es wert. Porsche fahren ist doch langweilig, viel zu perfekt. Jemand muss auch solche Autos lieben.“ Ach ja, Dr. Drechsler hat noch einen Oldtimer: eine BMW Isetta. Der pure Verzicht.

TECHNISCHE DATEN

Aston Martin Lagonda

V8, vorn längs • zwei Ventile pro Zylinder, je zwei oben liegende Nockenwellen, 4 Weber-Doppelvergaser 42 DCNF • Hubraum 5340 cm³ • Leistung 223 kW (304 PS) bei 5000/min • max. Drehmoment 500 Nm bei 4000/min • Hinterradantrieb • Dreistufenautomatik • Reifen 225/70 VR 15 • L/B/H 5283/1790/1302 mm • Verbrauch 21 l Super • Leergewicht 1980 kg • Spitze 208 km/h • 0-100 km/h 7,8 s • Tankinhalt 126 l

Preis: 272 280 DM (1982)



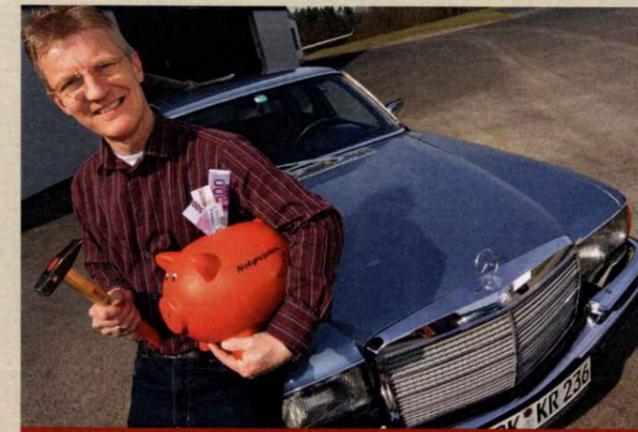
„Kentgreen“ außen, „Magnolia“ innen, das sieht schräg aus, ist aber völlig original. 2000 Stunden Handarbeit waren für einen Lagonda nötig. 645 Stück gab es

Savile Row trifft Captain Future: Leder und Holz, kombiniert mit Digital-Instrumenten und Sensortasten. Allein für Sitz und Seitenfenster braucht es zehn Knöpfe

Ein Monument von Motor: Leichtmetall-V8 mit 5,3 Liter Hubraum und 304 PS. Das Kunstwerk hat Aston-Martin-Motorenmann Don Osborne ganz allein komplettiert



Form folgt Funktion? Nicht bei diesem Designerstück. Weil die Scheiben der hinteren Türen nicht zu versenken sind, ist in der Hutablage eine zweite Klimaanlage für die Fond-Passagiere verbaut. In deren Rücken sitzt der riesige Tank, 126 Liter Superbenzin passen hinein. Damit kommt der fast zwei Tonnen schwere Aston Martin Lagonda gut und gern 500 Kilometer weit – natürlich nur bei verhaltener Fahrweise



Hartmut Rauter und sein **Mercedes-Benz 450 SEL 6.9**

„Mehr Mercedes geht einfach nicht“

■ Jawohl, selbst ganz weit oben, wo es angeblich einsam wird, ist immer noch Platz für Steigerungen. „Also, im Verhältnis zu einem 300 SEL 6.3 ist so ein 450 SEL 6.9 eher simpel.“ Da hätte ein Sechspunkteun schon gewisse Kostenvorteile. Sagt Hartmut Rauter (41), Betriebswirt und Autohändler aus Wetzlar. Er weiß es genau, denn Rauter steht auf die ganz großen Limousinen mit Stern. Zum Vergleich der Systeme muss er nur in die Garage gehen. „Ein 450 SEL 6.9 ist in Sachen Hubraum eben das Maximum der Mercedes 5-Klasse. Ich musste so einen haben.“ Die monumentale Krönung der W-116-Baureihe symbolisiert komplette Machtfülle: „Das beste Auto der Welt“ wurde es bei seinem Debüt 1975 genannt, keiner traute sich zu widersprechen. Kein anderer Nachkriegs-Mercedes hatte mehr Hubraum, konsequent versenkten die Ingenieure im Technologieträger der Marke alles, was an Technik neu, denkbar und möglich war.

„damals“: „Heute ist ein 450 SEL 6.9 in schlechtem Zustand ein Fass ohne Boden. Da kann man ewig Geld reinstecken. Und wehe es fehlen spezielle Ausstattungs- und Zierteile. Oder es ist was am Motor.“ Ein mangelhaftes Triebwerk ist der Super-GAU. Um die 20 000 Euro kann eine Motor-Revision beim Profi kosten, ordentliche Autos gibt es komplett für die gleiche Summe. Hartmut Rauter kann sie also nur alle warnen: die euphorisierten W-123-Fahrer und 280-SE-Eigner, die nach Jahren der Vernunft und erträglicher Mittelklasse Preise der Verlockung des großen Autos für relativ wenig Geld erliegen. Um anschließend langsam dem finanziellen Verderben entgegenzusteuern. „Mich traf ja fast der Schlag, als ich 1000 Euro für eine Wasserpumpe bezahlen sollte – im Austausch.“ Dann wären da noch die komplexe Hydropneumatik, die anfällige Dreistufenautomatik, die prohibitiv teuren M-100-Motorteile, der Benzinverbrauch von rund 20 Litern, die

Anfang der 90er, als der BWL-Student Rauter endlich einen Mercedes mit V8 wollte und vom Strichacht zum W 116 aufstieg, seien die sanften Riesen für junge Selbstschrauber noch bezahlbar gewesen. Die Betonung liegt eindeutig auf

