

Partner fürs Leben



Gut und Böse vertrauten auf ihn: Die zweite Generation von Pontiac Firebird und Trans Am sowie vom fast baugleichen Chevrolet Camaro hat viele Freunde. Haben die Ami-Sportler auch Feinde?

Egal ob auf der Jagd oder auf der Flucht: Ohne einen Partner, auf den man sich verlassen kann, geht's einfach nicht. Glaubt man Hollywood, so ist die zweite Generation von Pontiac Firebird/Trans Am und Chevrolet Camaro der ideale Komplize für jede Lebenslage. James Garner, alias Detektiv Rockford, vertraute ab 1974 in einem Großteil der 123 Episoden auf einen Pontiac Firebird Esprit. Mit jedem neuen Modelljahr wechselte auch sein goldener Dienstwagen – nur die Farbe blieb immer die gleiche. Wenn es schnell gehen musste, half meist nur noch die berühmte „Rockford-Wende“. Rückwärtsgang,

Vollgas, Lenkrad rumreißen, 180-Grad-Drehung – fertig.

Ähnlich agierte auch Burt Reynolds in seiner Rolle als Bierschmuggler Bandit, wenn es darum ging, die Gesetzeshüter loszuwerden. Mit seinem schwarzen Trans Am samt goldenem Adler und Verzierungen bremste er den energischen Sheriff Buford T. Justice und seinen geistig tiefergelegten Sohn „Purzel“ regelmäßig aus. In den USA genießen sowohl Burt Reynolds als auch der Trans Am wegen dieser Film-Trilogie echten Kultstatus. Hollywood-Star hin oder her: Schauen wir uns lieber die Fakten an...



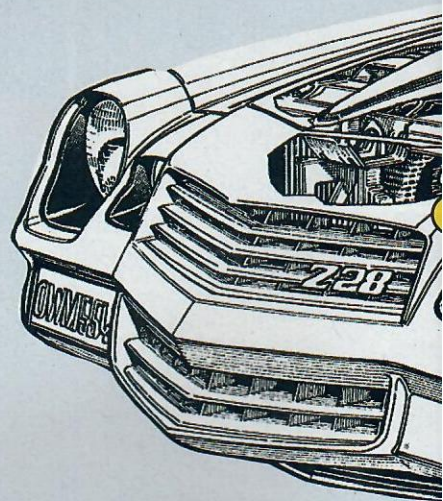
Firebird und Camaro teilen sich die gleiche Bodengruppe und Fahrgastzelle. Im Bild: ein Chevrolet Camaro Z28 von 1977



1 Für die häufig gerissenen Fronten aus Kunststoff gibt es teilweise Repro-Ersatz



6 Die Radläufe sind wie bei nahezu allen alten Autos anfällig für Rostschäden



10 Dreck rund um die Stützhülsen der Lenkgetriebeschrauben führt zu Rostschäden im Rahmen



15 Im vorderen Bereich der Bodenbleche nistet der Gilb gerne in diesem Falz



2

Die Windschutzscheiben können mit der Zeit Feuchtigkeit ziehen



3

In den Einstiegen nistet sich gelegentlich der Gilb ein



4

Rostige Türunterkanten sind eigentlich an der Tagesordnung



5

B-Säule: Unebener Lack deutet auf ein entferntes Vinyl Dach hin



7

Das Blech zwischen Heckscheibe und -klappe ist nur geschraubt



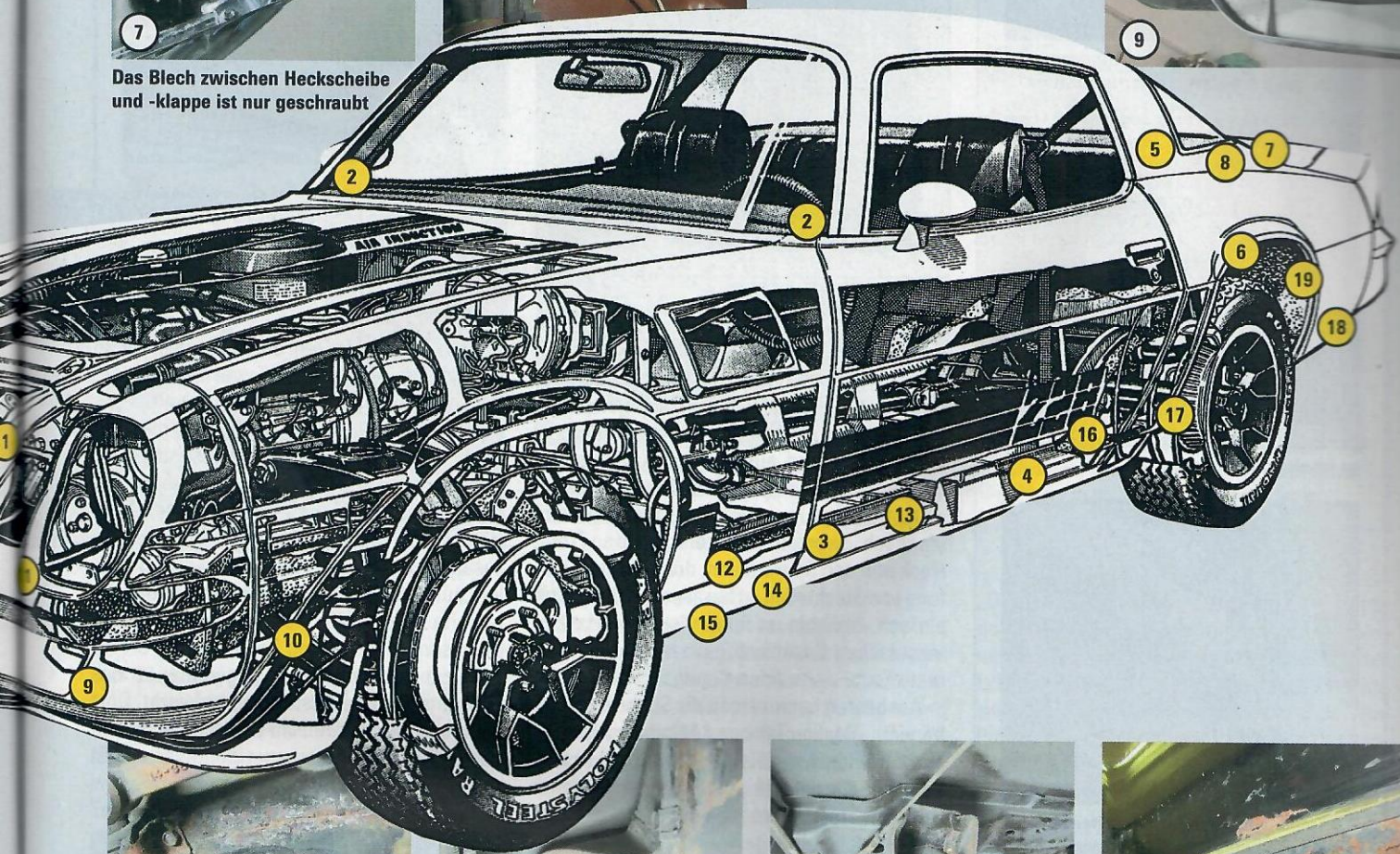
8

Ein Blick unter den Rahmen der Heckscheibe ist Pflicht

Rost an der geschraubten Kühler-Traverse ist unbedenklich



9



11

Beifahrerseite: Der Hilfsrahmen leidet unter austretender Batteriesäure



12

Neuralgische Stellen: Die Punkte an denen der Hilfsrahmen mit der...



13

... Karosserie verschraubt wird, sind nicht leicht instanzzusetzen



14

Rost im unteren Bereich der Kotflügel kommt häufig vor



16

Ein Fall für den Profi: Rostschäden in den hinteren Rahmenbögen



17

Korrosion an den Türkanten und dem Übergang vom Seitenteil...



18

...zum Schweller ist genauso häufig zu finden, wie an den Endspitzen...



19

...und dem Abschlussblech. Die Tanks sind ebenfalls gefährdet

Bremsen



Diese Spiralen sollen Bremsleitungen vor Steinschlag schützen, fördern aber Rost



Der Bremsdruckregler im Motorraum gammelt häufiger fest

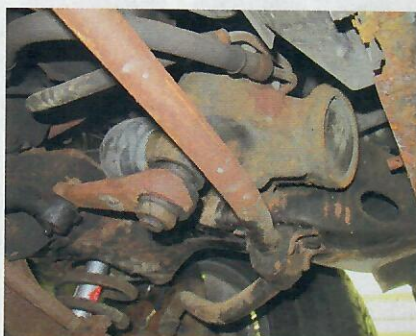


Die Trommelbremsen geben selten Anlass zur Beschwerde, Teile sind gut verfügbar



Auch die Scheibenbremsen arbeiten ohne Probleme, neue Sättel gibt es ab 30 Dollar

Fahrwerk



Lenkgetriebe sind fast immer undicht, die Umlenkhebel leiden unter dem Motorgewicht



Die Vorderachse leidet altersbedingt unter verschlissenen Gummis und Buchsen



Korrosion an der Verschraubung der Blattfeder-Aufnahme kann hohe Kosten nach sich ziehen



Bei US-Importen ebenfalls oft fällig: Spurstangen und Spurstangenköpfe

Karosserie

Sowohl Firebird und Trans Am als auch der Chevrolet Camaro teilen sich eine gemeinsame Plattform, die F-Body genannt wird. Sie ist teilselbsttragend ausgelegt, da Motor und Vorderachse an einem Hilfsrahmen befestigt sind. Bodengruppe und Fahrgastzelle sind identisch. Zwar gibt es Unterschiede an Front, Heck und den Seitenteilen, doch die Beschaffung von Blechteilen ist bei allen drei Modellen einfach. Ohnehin ist Rost – im Gegensatz zu texanischen Gesetzeshütern – nicht der härteste Feind der soliden Coupés.

Am besten beginnt man die Suche im Heckbereich. „Rost an Tank und Abschlussblech ist eher die Regel als die Ausnahme“, sind sich Sönke Priebe und Christian Rühle, Inhaber der US-Werkstatt *Oldschool Custom Works* in Weinstadt bei Stuttgart, einig. Die Endspitzen sind übliche Verdächtige, der Kofferraumboden leidet stark unter undichten Heckscheibengummis – genau wie alle Falze im Kofferraum. Wer sich gerade in diesem Bereich aufhält, sollte sich einmal schlangenartig hinein winden und den Heckscheibenrahmen von innen (selbstverständlich auch außen) genau auf Blechperforation untersuchen. Durchaus hilfreich ist in diesem Fall, dass das von außen sichtbare Blech zwischen Heckklappe und Heckscheibe nur geschraubt ist.

„Extrem wichtig ist der Zustand der Rahmenbögen über der Hinterachse. Wenn es dort gammelt, kann eigentlich nur noch ein Profi ran, denn dieser hochbelastete Teil der Karosserie ist das Gegenstück zur Blattfeder und damit auch ihre Stütze. Ein Eingriff ist dementsprechend aufwändig und teuer“, warnt

Priebe. An den Falzen der Bodenbleche im Bereich der vorderen Fußräume nistet oft der Gilb, ebenso an den Befestigungspunkten des vorderen Hilfsrahmens. Rühle: „Ist hier das Blech verrostet, muss man die gesamte Front samt Rahmen abbauen. Hier muss genau gearbeitet werden, sonst passen Karosserie und Hilfsrahmen nicht mehr hundertprozentig zusammen.“ Letzterer hat zwei Schwachstellen, auf die es zu achten gilt: Auf der Beifahrerseite in der Nähe der Stabilisatorbefestigung sorgt austretende Batteriesäure oft für Rost am Rahmen. Genau gegenüber ist das Lenkgetriebe am Hilfsrahmen befestigt. Dort gammeln die Stützhülsen und schwächen an dieser Stelle den Rahmen. Irgendwann reißt

Clubs

1. Camaro-Club-Deutschland e.V.

Dieter Eberlein
Hartmannstraße 25
91330 Eggolsheim
Telefon: 09545/70801
www.1-camaroclub.de

Schweizerischer Pontiac Firebird Club

E-Mail: info@swiss-firebird.ch
Tel.: +41 (0) 5649/107073
www.swiss-firebird.ch

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 0 6131-99 2164 gern weiter.

Motor und Antrieb



Die Hinterachsen sind eigentlich unzerstörbar, schwitzen aber fast immer



Die Kühler neigen im Laufe der Jahre zu Haarrissen und Undichtigkeiten



Die originalen Rochester Vergaser der späten Baujahre machen oft Zicken, Ersatz ist besser



Anders als bei vielen Artgenossen sind Risse an den Auspuffkrümmern eher selten



Besonders bei den leistungsschwächeren V8 ist Wartungsstau eher die Regel als die Ausnahme



Die Kreuzgelenke sind robust, können aber durch getunte Motoren schneller verschleifen



Ölverlust am vorderen und hinteren Simmerring der Kurbelwelle ist ein verbreitetes Übel



Die Ölwanneichtung ist selten der Grund für größere Schmierstoff-Pfützen unter dem Auto



Die Dichtung am Getriebeausgang steht denen vom Motor in nichts nach: Auch sie leckt

das Lenkgetriebe dann die Befestigungsschrauben samt Hülsen raus.

Im oberen Bereich sollte der Blick den Übergängen vom Seitenteil zum Schweller, den vorderen und hinteren Schwellerecken, den Türunterkanten, den A-Säulen und Ecken unterhalb der Windschutzscheibe und der Nase aus Kunststoff gelten. Letztere neigt mit der Zeit zu Rissen, die sich nur schwer wieder verschließen und zufriedenstellend lackieren lassen. Nicht für jedes Modelljahr ist passender Ersatz als nachgefertigtes Neuteil lieferbar. Bei Autos mit Vinyl Dach leidet die Dachpartie deutlich stärker unter Rost, da General Motors die Dächer ab Werk oft nicht einmal grundierte, bevor das Vinyl aufgeklebt wurde. Wasser zieht im Laufe der Zeit durch kleine Risse und an Rändern unter den Bezug; Korrosion ist die Folge. Exemplare mit T-Top (Targadach mit zwei Glashälften) sind in den seltensten Fällen ganz dicht.

Wichtigste Veränderung war im neuen 1975er Modelljahr die deutlich größere und stärker herangezogene Heckscheibe, die GM allen drei Modellen der F-Body-Baureihe angelehnt ließ.

Technik

In Sachen Technik sind Firebird, Trans Am und Camaro echte Komplizen für jede Lebenslage. Besonders die niedrig verdichteten Achtzylinder aus der zweiten Hälfte der Siebziger und die stoischen Reihensechszylinder und V6 kommen mit einem Mindestmaß an Pflege aus. Da die Sechszylinder allerdings in der Hackordnung ganz unten stehen, ist die Ersatzteilsituation schwieriger als bei den V8. „Bei Highway-Tempo sind diese Motoren selbst ohne jegliche Wartung haltbar. Am ehesten können ihnen Hitzeprobleme den Garaus machen, wenn nach längerer Standzeit das Thermostat klemmt oder schlecht gewartete Motoren mit total verkalktem Kühlsystem und verschlammtem Ölkreislauf auf einmal mit deutschem Autobahntempo bewegt werden“, weiß Rühle zu berichten. Ansonsten gibt es keine großen Probleme: Undichtigkeiten an Ölwanne, Ventildeckeln und Simmerringen sind normal und selbst mit neuen Dichtungen nur für kurze Zeit in den Griff zu bekommen. Häufige Fehlerquelle bei Modellen der späten Baujahre sind verschlissene und undichte originale Vergaser. Statt Überholung empfiehlt sich eine neue moderne Gemischfabrik.

Priebe warnt vor dem letzten Trans Am Modelljahr 1981 mit dem 4,9-Liter-Turbo-V8:

„Die verwendete Turbotechnik ist eine unausgereifte Notlösung mit thermischen Problemen. Gerade mal 20.000 bis 25.000 Kilometer Lebensdauer sind nicht selten. Diese Modelle sind quasi eine Schwachstelle für sich.“ Die Pontiacs mit 403-cubic-inch-V8 von Oldsmobile sind eher unbeliebt, die 400er mit Pontiac-

Die Spezialisten

Christian Rühle (links) und Sönke Priebe (rechts) von Oldschool Custom Works aus dem schwäbischen Weinstadt haben sich voll und ganz amerikanischem Blech verschrieben. Zusammen mit ihrem Team warten, reparieren und restaurieren die Experten vornehmlich Muscle-Cars der sechziger und siebziger Jahre. Kontakt unter Tel. 07151/9842266 oder www.oldschoolcustoms.de



Elektrik



Lichtmaschinen und Anlasser arbeiten zuverlässig, letztere streiken nur gelegentlich



Modelle ab 1974 sind mit einer kontaktlosen Zündanlage ausgerüstet. Sie ist unzerstörbar



Elektrikprobleme gibt es ab und zu an der Durchführung vom Motor- zum Innenraum

Motor sind deutlich agiler und begehrter. „Finger weg von allem, was mit viel Chrom am Motor, Fächerkrümmern und anderen Tuningteilen daherkommt. Gerade bei der zweiten F-Body-Generation gibt es jede Menge Bastelbuden. Die sind auch nicht zuletzt der Grund für das schlechte Image hierzulande. Trans Am und Camaro waren bei deutschen Zuhältern und anderen zwielichtigen Gestalten beliebte Dienstwagen“, meint Priebe. „Die Zeiten sind lange vorbei, inzwischen ist der Originalzustand immer stärker im Kommen. Die Teileverfügbarkeit wird durch Nachfertigungen von Jahr zu Jahr besser, was das Rückrüsten von Basteleien erheblich erleichtert. Es gibt kein Auto nach 1970, das mit der Teileversorgung der zweiten F-Body-Generation mithalten kann“, ist der Experte überzeugt.

Hinterachsen und Getriebe, ganz gleich ob Automatik oder Schaltgetriebe, sind robust, leiden aber unter weggeparierten Kickdown-Vorrichtungen oder Leistungssteigerungen.

Beim robusten Fahrwerk gibt es nur die üblichen Verdächtigen: „Die Vorderachse ist so ausgereift, so simpel zu überholen, da bleiben keine Wünsche offen. Die Buchsen sind gerade bei US-Importen leider altersbedingt oft im Eimer, aber das sind normale Problemzonen bei jedem Oldtimer.“ Genauso ist es auch bei der Bremsanlage: „Ganz gleich ob Trommel- oder Scheibenbremsen, das sind alles solide General-Motors-Großserienteile. Ersatz bekommt man in allen Preiskategorien und Qualitäten. Wer allerdings flott unterwegs ist, sollte dringend hochwertige Brems scheiben, beispielsweise von *AC Delco*, kaufen.

Technische Daten

FIREBIRD, T/A, CAMARO 2ND. GEN.

MOTOR

Bauart	R6: Wassergekühlter Sechszylinder-viertakt-Reihenmotor, im Kopf hängende Ventile, von seitlich im Kopf liegender Nockenwelle über Stößelstangen und Kipphebel betätigt, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Rochester Zweifach-Vergaser; V6 und V8: Wassergekühlter v-förmig angeordneter Sechs- oder Achtzylinderviertakt-Motor, im Kopf hängende Ventile von mittig im Block liegender Nockenwelle über Hydrostößel und Kipphebel betätigt, vierfach (V6) bzw. fünffach gelagerte Kurbelwelle (V8), Rochester Zweifach-Vergaser (V6), Rochester Zweifach- und Vierfach-Vergaser (V8), Abgasturbolader (T/A 4.9 Turbo)
Hubraum in ccm	R6: 4096 (250 cubic inch); V6: 3752 (229cui Camaro), 3785 (231cui Firebird); V8 Smallblock: 4375 (267cui), 4932 (301cui), 4998 (305cui), 5735 (350cui); V8 Bigblock: 6587 (402 cui „396 SS“), 6554 (400cui), 6603 (403cui), 7456 (455cui)
Bohrung x Hub*	101,6mm x 88,4mm (350cui Chevy); 104,7mm x 95,3mm (400cui Pontiac)
Leistung in PS*	R6: 108 bis 155; V6: 105 bis 135; V8 267cui: 120; V8 301cui: 135 bis 155; V8 301cui Turbo: 200 bis 210; V8 305cui: 140 bis 165, V8 350cui (Pontiac): 150 bis 255, V8 350cui (Chevrolet): 145 bis 275; V8 402cui „396SS“: 240 bis 350; V8 400cui: 180 bis 370; V8 403cui: 185; V8 455cui: 200 bis 335
Drehmoment*	332 Nm bei 2400 U/min bis 488 Nm bei 4000 U/min (350cui Chevrolet); 420 Nm bei 2500 U/min bis 603 Nm bei 3900 U/min (400cui Pontiac)
Antrieb	Drei- und Viergang-Schaltgetriebe: hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiert; Dreigang-Automatik mit hydraulischem Wandler; Hinterradantrieb

KAROSSERIE

Aufbau	teilselbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vorderem Hilfsrahmen
Maße* (LxBxH)	5019 x 1892 x 1273 mm (Camaro Z28 1981)
Radstand*	2743 mm (Camaro Z28 1981)
Leergewicht*	1632 kg (Camaro Z28 1981)

FAHRWERK

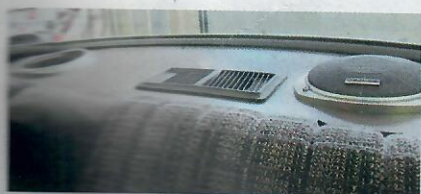
Vorderachse	Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern; Drehstab-Stabilisator
Hinterachse	Starrachse, halbelliptische Blattfedern und Teleskop-Stoßdämpfer, Querstabilisator optional
Bremsen	Hydraulisch betätigte Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten, Scheibenbremsen hinten optional

DATEN & MESSWERTE

Verbrauch ø	ca. 12l bis 22l /100 km
Spitze	140 bis 230 km/h
Bauzeit	1970 bis 1981
Stückzahl	Camaro: 1.948.233 Firebird/Trans Am: 1.179.307

*Aufgrund der vielen verschiedenen Modelljahre, Motoren und Ausstattungen, ist es nicht möglich, alle technischen Daten vollständig zu erwähnen.

Interieur



Hutablagen sind oft den audiophilen Bastlern zum Opfer gefallen, teilweise gibt es Ersatz



Beschädigte Bowdenzüge, Thermostate und kaputte Wärmetauscher sind häufig zu finden



Mieser Kunststoff im Interieur zerbröselt gern, inzwischen gibt es viele Repro-Teile



Unter dieser Abdeckung sitzt der Wärmetauscher. Ist er undicht, müssen Kotflügel und Radkasten weg

Ersatzteilpreise

Camaro 2nd Gen.

Kotflügel vorn rechts Repro	935,09 €
Schwellerblech aussen Repro	419,14 €
Bremssattel rechts	75,42 €
Benzinpumpe Zweifach-Vergaser	27,55 €

US Parts Bauschat (www.usfahrzeugeile.de),
Tel.: 040/78089140

Heizungskühler Repro	ca. 40 €*
Bodenblech Fahrerseite Repro	ca. 77 €*
Seitenwand Fahrerseite Repro	ca. 66 €*

Classic Industries USA (www.classicindustries.com)

Bremssattel Austausch	10,30 €*
Kühler	54,20 €*
Kompl. Dichtsatz Motor (V8)	32,16 €*

Rockauto USA (www.rockauto.com)

*Die Preise wurden zum aktuellen Umrechnungskurs von 1 Dollar = 0,73 Euro ermittelt. Je nach Größe kommen noch teils hohe Versandkosten, 19 Prozent Mehrwertsteuer und abhängig vom Bestellwert (Versandkosten eingerechnet) Einfuhrzoll hinzu.

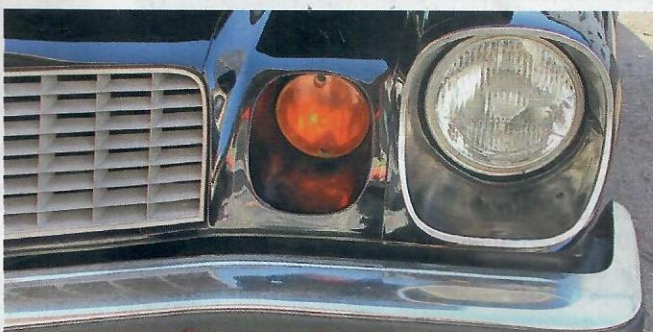
Zierteile



Im Gegensatz zur Konkurrenz gibt es oft für Camaro und Co. sogar autorisierte Repro-Teile



Dichtgummis an den Türen lösen sich auf, sind aber problemlos zu bekommen



Der Chrom ist von durchschnittlicher, aber erträglicher GM-Qualität. Auch hier gibt es in der Regel Ersatz

Wagner, Raybestos, Q-Brand und Konsorten sind mit deutschen Autobahngeschwindigkeiten überfordert“, rät Priebe. Probleme gibt es oft mit der Lenkung. Leckende Lenkgetriebe und verschlissene Umlenkhebel sind weit verbreitet. In Sachen Ersatzteile hat Priebe noch einen Geheimtipp: „Die beste Firma in den USA für Ersatz- und Verschleißteile ist Rockauto. Beste Preise, deutschsprachige Kundenbetreuung und problemlose Bezahlung. Bei deutschen Händlern dauert es nicht selten eine gute Woche, bis die Teile eintreffen. Wenn ich bei Rockauto am Montag bestelle, sind die Teile aus Ohio oft schon am Mittwoch hier.“

Elektrik/Interieur/Zierrat

„GM hat die beste Bordelektrik aller amerikanischen Autohersteller der siebziger Jahre, Punkt!“ Für Priebe ist sie das Maß der Dinge, lediglich die Anlasser streiken manchmal. Die Verfügbarkeit der Teile ist mehr als ausreichend, selbst Kabelbäume sind problemlos zu bekommen. Engpässe gibt es gelegentlich bei modellspezifischen Instrumenten.

Der Innenraum sollte gepflegt und gut erhalten sein, denn für gewisse Baujahre gibt es aufgrund der Nachfrage bisher nur ein spärliches Angebot an Repro-Teilen. Die Kunststoffverkleidungen an Sitzen und B-Säulen zerbröseln bei zu starker Sonneneinstrahlung zu

Staub. In den Türen quittieren oft die hinteren Führungsgummis ihren Dienst, was zu extrem verkratzten und wackelnden Seitenscheiben führt. Heizung und Klimaanlage sorgen öfter für Probleme. Fehlen Teile der Klimaanlage, funktioniert meistens auch die Heizung nicht mehr, deshalb sollte sie zumindest vollständig vorhanden sein. Leckt der Wärmetauscher (abgeklemmte Heizungsschläuche im Motorraum sind ein untrüglicher Hinweis darauf), lässt sich dieser nur mit großem Aufwand ersetzen. Bei einer Klimaanlage, müssen sogar Kotflügel und Radhaus abgebaut werden!

Fazit

Die Kaufentscheidung bei Camaro, Firebird und Trans Am steht und fällt mit den Vorbesitzern. Gepflegte Autos mit Patina oder gut restaurierte mit nachvollziehbarer Historie sind aufgehübschten oder umgebauten vorzuziehen. Wer ein gesundes Exemplar findet, sollte zugreifen, denn die Preise ziehen an. Selbst die noch vor nicht allzulanger Zeit unbeliebten Trans Am des Modelljahrs 1974 knacken als seltene Super-Duty-Varianten inzwischen die 100.000-Dollar-Marke. Die von Jahr zu Jahr besser werdende Teileversorgung ist ein weiterer Pluspunkt. In der zweiten Generation der F-Body-Baureihe finden Sie nicht nur ein unkapriziöses Sportcoupé mit herrlich bollerndem V8, sondern auch ein geradezu unamerikanisches Fahrwerk mit dem Sie auf Landstraßen Spaß haben können – auch ohne Gesetzhüter im Nacken...



Classic-Data-Markt

	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Camaro (R6 4.1)	1970 – 1973	19.000 €	14.200 €	8.900 €	4.200 €	2.200 €	24.100 DM
Camaro (V8 5.7)	1970 – 1973	21.100 €	15.400 €	9.800 €	4.800 €	2.800 €	24.950 DM
Camaro (R6 4.1)	1974 – 1977	16.700 €	11.300 €	7.300 €	3.200 €	1.800 €	17.800 DM
Camaro (V8 5.7)	1974 – 1977	18.200 €	13.900 €	9.100 €	4.500 €	2.700 €	18.500 DM
Camaro (R6 4.1)	1978 – 1981	14.500 €	10.400 €	5.700 €	2.500 €	1.000 €	18.250 DM
Camaro (V8 5.7)	1978 – 1981	18.000 €	13.700 €	9.000 €	4.400 €	2.600 €	19.550 DM
Firebird (V8 5.7)	1970 – 1971	29.000 €	22.500 €	12.800 €	6.800 €	3.700 €	20.900 DM
Firebird Trans Am (V8 7.5)	1970 – 1972	52.700 €	37.100 €	23.900 €	10.800 €	6.500 €	30.150 DM
Firebird (V8 5.7)	1972 – 1973	28.000 €	18.900 €	10.800 €	5.700 €	3.100 €	20.700 DM
Firebird Trans Am (V8 7.5)	1973 – 1974	38.500 €	27.300 €	15.100 €	7.700 €	4.100 €	29.400 DM
Firebird (V8 5.7)	1974 – 1975	22.200 €	16.000 €	9.400 €	5.100 €	2.800 €	24.200 DM
Firebird Trans Am (V8 7.5)	1975	33.000 €	20.700 €	12.200 €	6.000 €	3.300 €	31.100 DM
Firebird (V8 6.6)	1976 – 1977	20.000 €	15.000 €	8.900 €	4.800 €	2.700 €	23.790 DM
Firebird (V8 6.6)	1978 – 1979	17.000 €	13.500 €	8.200 €	4.500 €	2.600 €	26.950 DM

Text: Matti A. Bohm

Fotos: Matti A. Bohm, Archiv
m.bohm@oldtimer-markt.de