

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Auf Opel-Greders Spuren

Die Fan-Familie



Gelände-Gegner

Syncro vs. Buchananka



Ford V6 im Designerdress

LMX Sirex 2300 HCS



DAS
DUELL

Minimalismus pur

R4 gegen Ami 6



Kraxeltour im Willys Jeep
Dem Himmel so nah

V2-Legende
Ducati
Pantah



Fantastische Vier
Nimbus 750

Kaufberatung
Gold Wing
1500/6



Kaufberatung
Porsche 993

Tipps & Technik
3D-Metall-Druck:
Sogar Zahnräder
sind möglich

Angstgegner:
Hauptbremszylinder
selbst instand setzen



INHALT

APRIL 2022

AUTOMOBIL

- Kernige Allradler: Ein VW T3 Syncro trifft auf den UAZ 452 Buchanka **12**
- Blitz und Trikolore: Die Gebrüder Dilly fahren ihre Opel in Greder-Farben **22**
- Eintagswespe: Der LMX Sirex 2300 war einfach zu schön für diese Welt **36**
- Kaufberatung Porsche 993: Der letzte Luftgekühlte unter der Lupe **46**
- Duell der Minimalisten: Renault 4 und Citroën Ami 6 treten an **60**

SCHEINWERFER

- Termine: Was, wann, wo? Messen, Märkte, Treffen **32**

SERVICE

- Klugscheißen für Fortgeschrittene: Blaube nimmt sich Auto-Mythen vor **44**
- Das Ende versteckter Mängel? Eine revolutionäre Brille gewährt Einblicke **54**
- Geschichtsschreibung: 25 Jahre *Automobilhistorische Gesellschaft* **56**
- Die Werkstattfrage: Technik-Tipps von Werkbank zu Werkbank **76**

TIPPS UND TECHNIK

- Risikopatient: Hauptbremszylinder kann man selbst instand setzen **70**
- Belastbare Zahnräder aus dem 3D-Drucker? Doch, das geht! **78**

ZEITZEICHEN

- Von Speicherädern und Zentauren: Die Logos der Eisenacher Dixi-Werke **191**

MOTORRAD

- Vier gewinnt: Auf Tour mit der famosen Vierzylinder-Nimbus **82**
- Wie die Pantah und ihr Zahnriemen-V2 Ducati vorm Untergang retteten **90**
- Kaufberatung Honda GL 1500 – eine Gold Wing für die Ewigkeit? **98**

NACHGEHAKT

- Bürgerliche Küche: Gourmet Gössling probiert Taunus 12M **192**

REPORT

- Kinder an die Macht: Die AvD-Histo-Monte als Nachwuchsförderung **208**
- Abgeklappert: Alle Alpenpässe mit 1955er Jeep CJ3B überwunden **216**

TERMINE & KLEINANZEIGEN

- Veranstaltungskalender **104**
- Großer Kleinanzeigenteil **119**

WEITERE RUBRIKEN

- Anlasser **6**
- Impressum **190**
- Marktgeschehen **194**
- Modelle **196**
- Neu auf dem Markt **198**
- Gemisch **200**
- Rückspiegel **202**
- Leserforum **204**
- Vorschau aufs nächste Heft **224**
- Redaktionsalltag **226**



Noch mehr starke Seiten:

www.oldtimer-markt.de
www.oldtimer-markt.de/newsletter
shop.oldtimer-markt.de

www.facebook.com/Oldtimer.Markt.Fans
www.instagram.com/oldtimer_market



82 Nimbus – das geniale Superbike vom Staubsauger-Spezialisten



90 Eiliger Stuhl: Mit der Pantah zog sich Ducati am Schopf aus der Krise



98 Kaufberatung Honda GL 1500: Schwächelt die Gold Wing im Alter?



78 Metallteile wie gedruckt: 3D-Druck eröffnet ungeahnte Möglichkeiten



70 Hauptbremszylinder selbst instand setzen: Auch für Laien kein Hexenwerk



Zwei Brüder Anfang 20 haben ihre Alt-Opel in Greder-Farben restauriert

22



DIESE DILLYS

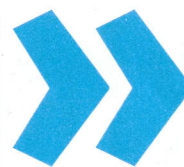
Zwei Brüder, 2000 und 2002 geboren, fahren alte Opel aus den Sechzigern und Siebzigern, dazu noch im Rallye-Trimmm eines legendären französischen Teams. Hausbesuch bei Familie Greder – äh – Dilly...



Der Franzose Sébastien Loeb wurde von 2004 bis 2012 neunmal in Folge Rallye-Weltmeister, sein Landsmann Sébastien Ogier holte den Titel zwischen 2009 und 2021 achtmal. Mit insgesamt 18 Fahrer-Weltmeisterschaftstiteln seit Anbeginn der Wertung 1977 ist Frankreich die Rallye-Nation Nummer eins. Doch uns Deutsche juckt das nicht. Unser Rallye-Horizont endet 1982, als unser Gott Walter Röhrl zu seinem zweiten WM-Titel driftete. Seit diesem Tag gilt das ungeschriebene Gesetz, dass jeder für den Rallye-Sport vorbereitete Alt-Opel im Rothmans- oder Euro-Händlerteam-Trimmm beklebt sein muss. Doch eine Familie aus der Pfalz macht da nicht mit. Familie Dilly

hat eine halbe Armada Rallye-Opel, alle im Design von Greder Racing gestaltet, von Rothmans oder Röhrl keine Spur.

Im Gegensatz zu seinen Landsleuten Loeb oder Ogier triumphierte der 1930 geborene Henri Greder eher auf nationaler Ebene, dafür aber sowohl auf dem Rundkurs als auch auf Schotter. 1964, 1965 und 1966 gewann Greder dreimal in Folge die Tourenwagenklasse der französischen Rallyemeisterschaft, einmal auf Ford Falcon, zweimal mit einem Mustang, um 1974, nach seinem 1967er Wechsel zu General Motors, mit einem Opel Commodore B GS/E die französische Tourenwagenmeisterschaft der Gruppe 1 für sich zu entscheiden. Zwi-



»Anton und Jakob üben noch mit Lego-Rallyeautos. Der Maßstab ihrer Werke wird sich aber bestimmt noch ändern.«

Rallye Magazin
(November 2013)

schendurch fuhr er die *Tour de France Automobile* mit einem massiven Ford Galaxie (1963) oder holte einen Klassensieg auf Opel Commodore A bei der Rallye Monte-Carlo (1968).

Familienoberhaupt und Fuhrparkleiter Thomas Dilly geht es primär nicht um die Motorsportkarriere des 2012 im Alter von 81 Jahren verstorbenen Henri Greder, der von 1953 bis 1999 hinterm Sportvolant arbeitete. In erster Instanz gefällt Dilly das Renndesign in den Farben der Trikolore, und schließlich ist Frankreich von der Pfalz nicht weit. Den blau-weiß-roten Stein ins Rollen brachte allerdings ein Freund der Familie, der 2012 seinen restaurierten Opel Ascona A in dem Dekor beklebte, mit dem Henri



Henris Dickster

Nachdem Henri Greder 1962 bei der *Tour de France für Automobile* Achter geworden war, versuchte er es im Folgejahr mal mit ganz anderem Stoff: 1963 ging der 1930 in Nancy geborene Franzose mit einem 5,30-Meter-Trümmer aus Übersee an den Start der 5800 Kilometer langen Schnitzeljagd, dem wahnsinnigsten und größten Rennwagen seiner Karriere. Gleich drei Ford Galaxie stellten die Ford-Werke für die Langstreckenveranstaltung zur Verfügung, bei denen es sich um sogenannte Super Stocker handelte, ab Werk eigentlich fürs Dragracing vorbereitete Sonderausführungen mit Stoßstangen, Kotflügeln und Getriebegehäusen aus Aluminium und einem hochpotenten Siebenliter-V8 mit 425 SAE-PS unter der GFK-Haube. Für den Wettbewerb vorbereitet wurden die Galaxie vom Holman-Moody-Rennstall in North Carolina. Die NASCAR-Experten bauten eigens für die langen Tagesetappen GFK-Benzintanks mit 151 Litern Fassungsvermögen ein, damit der High-Output-Achtzylinder bei längerem

Vollgas nicht zu früh dehydrierte. Henri Greder hatte im Vorfeld nur wenig Gelegenheit zu Tests und Probefahrten, kritisierte jedoch das Kurvenverhalten bei Nässe, welches sich anfühle, als wären die Reifen eingeseift, und die Bremsanlage, die er als „Verlangsamungshilfsmittel“ bezeichnete. Dafür ließ der handgeschaltete Klotz nach dem Kurvenausgang alles stehen und liegen und brüllte nach vorne. Die Tour de France führte vom Start in Straßburg zum Nürburgring, auf dem eine Sonderprüfung gefahren wurde, genau wie im weiteren Verlauf im belgischen Spa-Francorchamps und in Le Mans. Während Greder in Le Mans aufgrund eines Bremsversagens von der Strecke abflog und seinen Fullsize-Schlitten eigenhändig aus dem Kiesbett ausgraben musste, gewann Gawaine Baillie mit seinem Galaxie sogar diese Sonderprüfung der Tour, aller Monstrosität zum Trotz. Nach neun Tagen Vollgas rauschte Greder mit Co-Pilot Maurice Foulgoc als 17. durchs Ziel, die beste Positionierung eines Galaxie im Feld. Den

Sieg holte Jan Guichet auf Ferrari 250 GTO.

So wahnsinnig die Idee war, mit einem US-Schlachtschiff auf europäischen Rundkursen und Straßenrenn-Etappen anzutreten, so nachvollziehbar ist bis hierhin das eher maue Endergebnis – könnte man meinen. Jack Sears holte allerdings im selben Jahr mit seinem Ford Galaxie den Titel in der britischen Tourenwagenmeisterschaft, indem er sich unter anderem gegen weitaus agilere Jaguar Mk II durchsetzte (siehe *OLDTIMER MARKT* 1/2015). Sears gewann sechs von elf Saisonrennen. Jeweils drei mit einem Ford Lotus Cortina und genau so viele mit seinem Galaxie. In Summe fuhr sogar bei sieben der elf Rennen 1963 ein Galaxie auf den ersten Platz. Jim Clark, Bob Olthoff, Dan Gurney und Jack Brabham gewannen ebenfalls BTCC-Rennen mit dem Vertreter der Nimitz-Klasse. Rückblickend erscheint die Idee Greders, die Tour de France mit einem Ford Galaxie gewinnen zu wollen, gar nicht mehr so irre, Übergewicht hin oder her.

Gedrange im Hatzenbach. Geht der übergroße Weißwal aus Dearborn gerade außen vorbei, oder wird er innen auf der Nordschleife vom Alfa überholt?



SB-Tanken: Greder hält den Trichter zur Befüllung des 151-Liter-Tanks

Grüne Versicherungskarte dabei? Gefahren wurde mit US-Zulassung, wie hier in Spa zu sehen



Familiärer Zusammenhalt auch unter Volllast: Anton und Jakob Dilly schrauben und fahren zusammen



Intrafamiliärer Parc fermé: Mit dem Opel Ascona A von Antons Patenonkel nahm die Greder-Manie ihren Lauf. Im weiteren Verlauf folgten Commodore B, Kadett B und Rekord C

Greder 1972 bei der Olympia Rallye in München an den Start ging und Neunter wurde. Einen Ascona A im gelb-schwarzen Euro-Händler-team-Design gab es nämlich schon im Kreis Bad Kreuznach...

Thomas Dilly war begeistert von der Idee, das Greder-Racing-Team wieder auferstehen zu lassen, sodass sein Opel Commodore B GS/E im Sommer 2015 ebenfalls in Frankreich-Farben aus der heimischen Schrauberhöhle in Gutenberg rollte. Dilly entschied sich für eine vorbildgetreue Replik des Commodore, der bei der 17. Tour de Corse an den Start ging und zusammen mit der belgischen Co-Pilotin Christine Beckers den siebten Platz einfuhr. Neben den üblichen Restaurierungsherausforderungen stellten die historisch korrekten Aufkleber eine weitere Spezialität dar. Der Restaurierer ließ sie nicht bloß drucken, sondern klebte sie aus verschiedenfarbigen, geplotteten Schriftzügen und Grafiken einzeln zusammen.

Doch wie verläuft eine Kindheit, wenn der Vater in den prägendsten frühkindlichen

TECHNISCHE DATEN

OPEL KADETT B

Motor

Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von seitlicher Nockenwelle betätigt

Hubraum

1196 ccm

PS bei U/min

60 bei 5400

Antrieb

Vierganggetriebe, Mittelschaltung, Hinterradantrieb

Vmax

140 km/h

Baufahr

1971



Sportlich souverän den Weinberg hoch: Dank des Führerscheins mit 17 hat Anton Dilly schon einige Fahrerfahrung und bewegt sein Gefährt dementsprechend sicherer als mancher Mittvierziger

Jahren Mercedes Strichacht und Chevrolet K30 Pick-up fährt, das „Rallyedorf Spabrücken“, welches bundesweit die höchste Dichte an klassischen Rallyefahrzeugen hat (neun Autos auf 1140 Einwohner), nur sieben Kilometer entfernt ist, aus *Legó* Röhrln ehemalige Dienst-Opel anstatt *Ninjago*-Tempel nachgebaut und Familienausflüge zum *Eifel Rallye Festival* und nicht in den Zoo gemacht

6

MONATE

dauerte gerade einmal die Transformation vom braven Zivil-Kadett zum Sportgerät für Fahranfänger

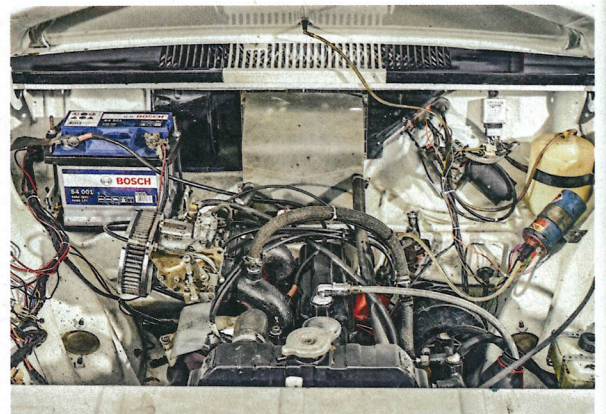
werden? Man restauriert sich als Fahranfänger einen Opel, der mehr als doppelt so alt ist wie man selbst und lässt ihn als Rallyeauto wiederaufstehen.

Anton Dilly ist 21 und fährt einen Opel Kadett B Coupé von 1971, der dem Einsatzwagen von Marie-Claude Beaumont bei der Korsika-Rallye 1969 nachempfunden ist.

Dass Anton von der schnellen Truppe ist, beweist allein die Aufbauzeit des Coupés: Im Juni 2019 in Oldenburg gekauft, war der kleine Bochumer bereits im Dezember desselben Jahres nach Einbau eines *Heigo*-Käfigs, Schalensitzen, kontaktloser Zündung und einem Bilstein-Fahrwerk zum Sportgerät transformiert und zulassungsfertig. Abweichend von Beaumonts Opel, mit dem die



In Schale geworfen: Käfig und Schalensitze machen aus 60 PS gefühlt 120



Der weiß auslackierte Krafraum: „Obwohl der ohv so klein ist, macht das Aus- und Einbauen des Motors nicht so wirklich Spaß“, erinnert sich Anton Dilly an die Lackiervorbereitungen



Das Vorbild für Antons Replika war zwei Jahre älter als sein Kadett: Marie-Claude Beaumonts Opel nahm bereits 1969 an der Korsika-Rallye teil und wurde sensationell Dritte



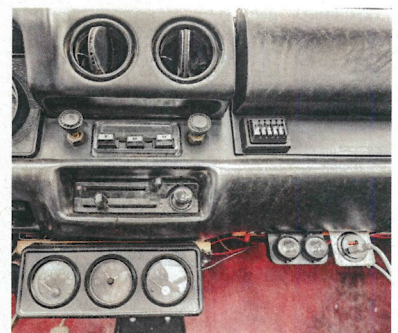
Jugend forscht: Wie viele Zwanzigjährige genießen 2022 das Glück, mit einem analogen Hecktriebler auf einer geschlossenen Schneedecke zu übersteuern? Besser kann man Fahrzeugbeherrschung nicht lernen



Zwei Brüder tanken Bleiersatz: Jakob und Anton Dilly (von links) mit ihrem unüblichem Fuhrpark



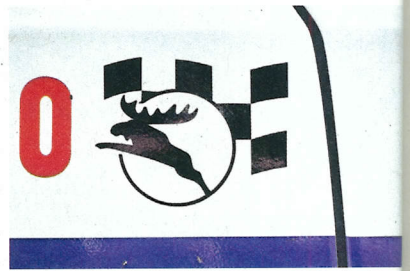
Gute Ausgangslage: Die aus Oldenburg herbeigetrailerte Basis war komplett und benötigte kaum Karosseriearbeiten



Die Generation Z restauriert anders: Ohne doppelte USB-Buchse und Zweifach-12-Volt-Anschluss geht nichts



Das von alten Fotografien übernommene Dekor ist geplottet und zum Teil mehrlagig übereinander geklebt



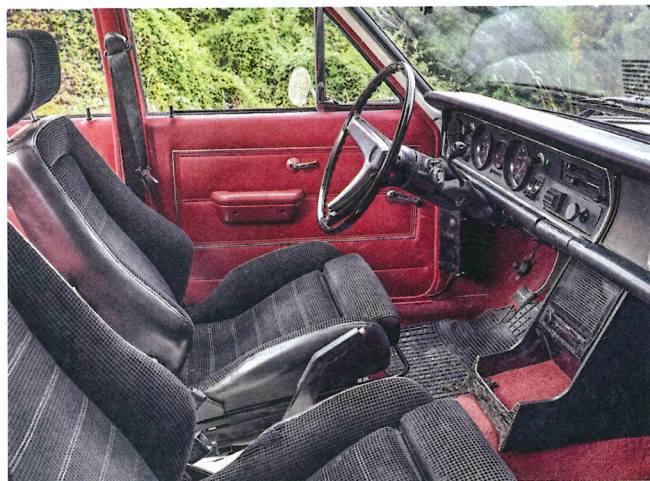
Farbläufer gehören zu Garagenlackierungen. Wieso sollte man auch erst Jahre für eine professionelle Komplettlackierung sparen, wenn man jetzt fahren will?



Obwohl der Rekord etwas mehr Arbeit als der Kadett benötigte, hatte auch er nach einem halben Jahr sein Roll-out



Ewig im Schatten der Sportstars: Von den Servicewagen Greders gibt es wenige Fotos, so wie dieses aus der Werkstatt in Gennevilliers. Umso schöner, dass Jakob Dilly eine Replika hat entstehen lassen



„Gar keinen Spaß machen mir Reparaturen am Armaturenbrett. Das würde ich am liebsten nie wieder ausbauen“, erinnert sich Jakob mit Grausen an die Überkopparbeiten im lenkradgeschalteten Rekord



Französin 1969 auf Korsika 17. wurde, ist Antons Kadett nicht mit einem cih-, sondern mit dem kleinen ohv-Motor unterwegs.

„Für den 1900er hat das Taschengeld leider nicht ausgereicht, aber dafür lastet der 1200er nicht so schwer auf der Vorderachse“, gibt sich der Mechatroniker-Azubi gewichtsbewusst zufrieden.

Klar, dass Antons 19-jähriger Bruder Jakob da nicht mit einem Corsa B hinterherzuckeln wollte:

Der Student der Elektrotechnik holte sich im Sommer 2020 einen 1970er Rekord C Caravan aus dem Schwarzwald, der etwas mehr Zuwendung benötigte, als der Kadett seines älteren Bruders.

Dennoch war auch Jakob dank starker Unterstützung seines Vaters und dessen Werkstattinfrastruktur



Nutzgarten auf dem Dach: Reifenpannen oder geschlossene Tankstellen lassen Jakob Dilly kalt

TECHNISCHE DATEN

OPEL REKORD C

Motor
Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, hängende Ventile, mit Stoßstangen und Kipphebeln, Nockenwelle seitlich im Kopf

Hubraum
1897 ccm

PS bei U/min
90 bei 5100

Antrieb
Vierganggetriebe, Lenkradschaltung, Hinterradantrieb

Vmax
155 km/h

Baujahr
1970

bereits im Dezember 2020 fertig, und der Kombi feierte seine Auferstehung als Servicewagen, wie er unter anderem auf einem Foto der Werkstatt Greders in Gennevilliers bei Paris zu sehen ist.

Jakob entschied sich bewusst für ein weniger sportliches Greder-Auto, weil er keine Lust hat, bei jedem Ein- und Aussteigen über einen Überrollkäfig zu klettern, und weil die Alltags-tauglichkeit des geräumigen Rüsselsheimers eine ganz andere ist. Für bei-

de Brüder sind die antiken Opel nicht nur die ersten Autos, sondern auch die einzigen.

Da Jakob ein Jahr nach dem begleiteten Fahren mit 17 noch den Anhängerführerschein der Klasse BE nachlegte, wurde auch der Rekord mit einem praktischen Agrarhaken versehen.

Aber Kurzstreckenfahrten um die Ruine Gutenberg oder zu Garagenpartys in Spabrücken allein sind den beiden Brüdern nicht genug.

Ihre Autos werden bei Wind und Wetter gefahren. Kommenden August fährt Anton teilweise das *Olympia Rallye '72 Revival* mit.

Mal sehen, falls Jakob bis dahin das neue Fahrwerk mit Stabi für die Hinterachse verbaut hat, cruist er vielleicht als Begleitfahrzeug hinterher. So, wie bei der Korsika-Rallye 1969...

TEXT **Norman Gocke**

FOTOS **Volker Rost, Familie Dilly**
n.gocke@oldtimer-markt.de

Opel-Gang Gutenberg: Jakob, Antons motorradfahrende Freundin Elisabeth Heinrich und Anton (von links) werden in den nächsten Jahren mit ihren Autos Sommer erleben, an die sie sich ihr ganzes Leben erinnern werden

