# OPEN AIR FESTIVAL

**Drei Cabrios für vier. Luxuriös, gediegen und souverän. BMW 325i, Mercedes 300 CE-24 und Saab 900 sind kultivierte Reisewagen für das besondere Ziel.**

TEXT Alf Cremers FOTOS Jörg Künstle

WN OK 124

Der BMW 325i wirkt wie ein Roadster. Trotz luxuriöser Zutaten wie elektrischer Fensterheber, cremefarbener Lederpolster und mondäner Kreuzspeichenräder hat er sich etwas Puristisches bewahrt. Seine Maße sind im Vergleich zu den opulenten Luxuslinern Mercedes-Benz und Saab kompakt, seine geraden Linien streng, das Interieur zeigt sich vorne wie hinten figurbetont.

Die Passagiere sitzen exponiert unter freiem Himmel. Fahrer und Beifahrer werden von straffen Sportsitzen umklammert, vor allem auf der Rückbank mit konturierter Einzelsitzausformung spricht der Fahrtwind ab Tempo 80 ein tosendes Machtwort.

Das BMW-Verdeck hat roadsterlike keinen Himmel, man sieht das offene Gestänge. Dafür ist es leicht und lässt sich spielend bedienen, ohne große Verrenkungen verschwindet es im Handumdrehen geschmeidig im Verdeckkasten. Klappe zu, und nichts stört die sachliche Karosserieform mit niedriger Gürtellinie und kurzen Überhängen. Eine beheizte Glasheckscheibe wie in den elektrohydraulisch inszenierten, gefütterten Kapuzen von Mercedes und Saab sucht man vergebens, die transparente Kunststofffolie schmiegt sich perfekt dem lässigen Faltenwurf des Stoffverdecks an und braucht sehr wenig Platz.

Wer von der zweitürigen Dreier-Limousine, die heute selbst im Bestzustand nur ein knappes Drittel des Cabrios kostet, umsteigt, bemerkt sofort die hohen Seitenschweller. Sie verhelfen der kompakten Karosserie zusammen mit zahlreichen Verstärkungen an der Bodengruppe zu genügender Steifigkeit. Anders als die Baur-Top-Cabriolets der E30-Baureihe ist der offene Werkswagen bügelfrei und targalos. Das machte ihn für das Publikum so attraktiv und heiß ersehnt, dass in acht Jahren rekordverdächtige 143 000 Stück gebaut wurden.

Dem stehen vor allem dank des aufnahmefreudigen US-Markts immerhin 50 000 offene Saab 900, aber nur 34 000 viersitzige Mercedes-Cabriolets der Baureihe A124 entgegen, weil dieses Auto fast so teuer war wie der prestigeträchtige SL der 129er-Baureihe.

**Passt wie ein Maßanzug. Der BMW besticht durch hohe Funktionalität und ein spielerisches Handling**

**Die aufpreispflichtigen 15-Zoll-Kreuzspeichenräder unterstreichen die natürliche Anmut des BMW-Cabrios**

**Lederpolsterung, Sportsitze und elektrische Fensterheber adeln den Dreier zum kleinen Luxus-Cabriolet**

Als Sechszylinder-Topmodell mit 170 PS starkem 2,5-Liter-Triebwerk ist der offene Dreier heute aber beileibe kein Massenauto. Gerade diese temperamentvolle Version litt an einer hohen Sterberate in der Hand junger Wilder, die Wartung mit Tuning verwechselten und das Fahrwerk mit Tieferlegung und acht Zoll breiten-Borbet-Rädern malträtierten.

Dieses Schicksal blieb Saab 900 und Mercedes A124 erspart, deren seriöse und solvente Klientel tat ihren Autos nur eines an, was an sich nicht schadet: Sie fuhren viel, sehr viel. Über 250 000 Kilometer sind für 20 Jahre alte offene Saab 900 keine Seltenheit, der Mercedes 300 CE-24 aus diesem Trio bringt es gar auf astronomische 358 000 Kilometer, unter der Obhut zweier durchgestempelter Wartungshefte und zweier penibler Vorbesitzer.

Das Roadsterhafte des BMW 325i setzt sich beim Fahren fort, die Sitzposition passt perfekt, die Schaltung des Fünfgang-Schongetriebes lässt sich exakt und mit dem gewissen Nachdruck betätigen, den der Engländer so treffend „Response" nennt. Der Druckpunkt der Kupplung liegt genau richtig, und selbst die angenehm direkte Zahnstangenlenkung liefert uns einen Hauch TR6-Feeling, weil sie bei diesem Exemplar auf Servohilfe verzichtet. Welch Fauxpas bei der ansonsten so eng beschrifteten Orderliste, die sogar vom großen Bordcomputer, einer Diebstahl-Warnanlage und hinteren Kopfstützen erzählt.

## Filterlose Fahrfreude

Der Unterschied zwischen dem funktionellen, allenfalls luxuriös angehauchten BMW und den beiden offenen Straßenkreuzern wird sofort deutlich. Mercedes und Saab umrundet man zunächst respektvoll, man nähert sich ihnen eher zaghaft. In den BMW steigt man sofort ein und fährt los. Man tut

## DATEN & FAKTEN BMW 325i Cabriolet, Typ E30

**Motor** Typ M 20, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, eine obenliegende Nockenwelle, über Zahnriemen angetrieben, v-förmig angeordnete Ventile, über Kipphebel betätigt. Hubraum 2494 cm³, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Leistung 170 PS (171 PS ohne Kat) bei 5800/min, max. Drehmoment 210 Nm bei 4300/min (215 Nm bei 4000/min), Verdichtung 8,8 : 1 (9,7 : 1) elektr. Benzineinspritzung Bosch Motronic, Elektronikzündung, Ölkühler, Ölinhalt Motor 4,75 Liter

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, wahlweise Fünfganggetriebe mit Schon- oder Sportcharakteristik, a. W. ZF-Viergangautomatik.

**Karosserie und Fahrwerk** Selbsttragende offene Stahlkarosserie. Vorn McPherson-Federbeine, Querlenker. Hinten Schräglenkerachse mit separat angeordneten Minibloc-Schraubenfedern, ZF-Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder 6 J x 14 oder 6,5 J x 15, Reifen 195/65 VR 14 (15).

**Maße und Gewicht** L x B x H 4325 x 1645 x 1380 mm, Radstand 2570 mm, Gewicht 1320 kg

**Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 215 km/h, 0–100 km/h in 8 s, Verbrauch 11,5 l/100 km

**Klassisches BMW-Markengesicht mit Doppelscheinwerfern. Kleiner, zahnriemengetriebener Reihensechszylinder mit schönem Sound**

**Ohne Dach wirkt der zweitürige 124er hinreißend elegant. Der edle Innenraum mit Leder und Wurzelnussfurnier ist sehr geräumig**

dies mit Begeisterung. Der kompakte Wagen ist agil, temperamentvoll, setzt jede Lenkbewegung direkt um, bremst spurtreu und mit dem nötigen Biss, gibt sich kurvengierig, dreht leichtfüßig hoch und stürmt dabei mit Nachdruck voran. Es ist wie Fahren ohne Filter, und es herrscht zwischen Mensch und Maschine eine große Harmonie, die einen beschwingt, ja bezaubert.

Der Zahnriemen-Sechszylinder klingt erwachsener, als er aussieht. Ab 2000/min inszeniert er ein sonores Klangbild, dessen angenehme Tonlage sich weiter steigert. Der kurzhubige Zweieinhalbliter ist kein Ausbund an Drehmoment, dafür ist seine Leistungsausbeute zu hoch, aber über 2500/min spürt man einen kraftvollen Antritt vor allem im dritten und vierten Gang. Nutzt der BMW-Fahrer das hohe Drehvermögen des Motors, geht es zügig vorwärts. Die Beschleunigung des sportlichen Dreier liegt exakt auf dem Niveau des 50 PS stärkeren 300 CE-24, wobei sich beim Mercedes natürlich das Gewichts- und Automatik-Handicap auswirkt.

Fahrwerksseitig gibt sich der BMW ausgewogen. Die aufwendige, markentypische Achskonstruktion mit McPherson-Federbeinen vorne und Schräglenkern hinten vermeidet die starrachsige Blattfederhärte britischer Roadster. Das BMW-Cabrio bietet auch auf schlechten Straßen einen angenehmen Fahrkomfort, ist aber beileibe keine Sänfte, denn beim 325i hat ein neutrales Fahrverhalten im Grenzbereich eindeutige Priorität.

## Stern-Motor von Format

Der besondere Reiz des Mercedes-Cabrios liegt völlig unerwartet unter der Motorhaube. Sonst heißt es ja immer, Fahrkomfort, Solidität und müheloses Fahren seien die Domänen des Sterns. Der Mercedes-Motor, nun ja, ganz nett, er hält halt lange, gelang aber selten brillant, auch wenn er aus Versehen mal zwei obenliegende Nockenwellen hatte. Die anderen Tugenden kann man schon in einer 124er-Limousine für 2000 Euro erleben. Aber dieses monumentale Doppelnocken-Triebwerk begeistert mit seinem brachialen Antritt, mit seinem satten Drehmoment untenherum und mit seiner unbändigen Drehfreude.

**Der wuchtige DOHC-Reihensechszylinder füllt den Motorraum gut aus. Seine Drehfreude begeistert**

**Die leichte Keilform sorgt für einen strömungsgünstigen Karosseriekörper. Offen relativiert sich dies aber**

**Tacho bis 260 ist das Zeichen der 24-Ventiler. Das quadratische Display über dem Zähler steht für ASD**

Er gibt sich mit dieser hochemotionalen Charakteristik so Mercedes-untypisch, dass die Autotester den M104, wie er intern heißt, seinerzeit völlig falsch verstanden haben. Was denn, 220 PS bei 6400/min, der rote Bereich erst ab 7000/min? Da reagiert man doch bestürzt, wenn man vorher den braven M103-Sechszylinder aus dem 300 E gewohnt war. Ein Motor aus dem Lehrbuch der Political Correctness, sanft, sparsam, leise, aber auch ziemlich langweilig.

Natürlich verlangt dieser wild gewordene 24-Ventiler nach einem Fünfgang-Schaltgetriebe, um sich voll auszuleben, aber die Fünfstufenautomatik in unserem almandinroten Mercedes-Cabrio versucht zumindest, es ihm recht zu machen. Der charismatische M104 ist der Debütmotor im offenen viersitzigen 124, es gab ihn dort sogar zwei Jahre lang ausschließlich, und deshalb ist diese Version mit dem 35 Zentimeter langen Heckschriftzug heute noch sehr verbreitet. Die Strahlkraft des M104 sollte ihn veredeln und den Listenpreis von knapp 100 000 Mark rechtfertigen. Der hierarchisch deutlich höher stehende 300 SL-24 kostete ausstattungsbereinigt nur knapp 10 000 Mark mehr, also zehn Prozent.

Heute ist es umgekehrt, da sind Mercedes-Viersitzer-Cabrios knapp ein Drittel teurer als die vergleichbaren SL-Modelle. Wer glaubt, in den 100 000 Mark seien exklusive Extras wie die Lederpolsterung oder ein elektrohydraulisches Verdeck bereits enthalten, der irrt; Mercedes ließ sich selbst in dieser Preisklasse fast alles Luxuriöse extra bezahlen, außer Wurzelnussfurnier, das war schon beim 300 CE-24 Coupé serienmäßig. Bis auf das zügig davonstürmende Triebwerk, das sich im Übrigen auch Mercedes-typisch entspannt mit Schwerpunkt auf dem mittleren Drehzahl-

## DATEN & FAKTEN Mercedes-Benz 300 CE-24 Cabriolet

**Motor** Typ M104, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen, über Einfachkette betätigt, verstellbare Einlassnockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, über hydraulische Tassenstößel betätigt, Hubraum 2962 cm³, Bohrung x Hub 88,5 x 80,25 mm, Leistung 220 PS bei 6400/min, max. Drehmoment 245 Nm bei 4000/min, Verdichtung 10,0 : 1, elektr. Benzineinspritzung Bosch KE-Jetronic, Elektronikzündung, Ölinhalt Motor 7,5 Liter.

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe, a. W. Viergang- oder Fünfgangautomatik

**Karosserie und Fahrwerk** Selbsttragende offene Stahlkarosserie mit eingebautem Überrollschutz. Vorn Dämpferbeinachse mit Querlenkern und Schraubenfedern. Hinten Raumlenkerachse mit Querlenkern, Schubstreben (5 Lenker pro Rad) und Schraubenfedern, Servo-Kugelumlauflenkung, Räder 6,5 J x 15, Reifen 195/65 ZR 15

**Maße und Gewicht** L x B x H 4655 x 1740 x 1395 mm, Radstand 2715 mm, Gewicht 1650 kg

**Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 230 km/h, 0–100 km/h in 8,5 s, Verbrauch 12,5 l/100 km

**Eine Luxus-Jacht für die Straße mit ausladendem Bootsheck und umlaufender Reling. Das Anderssein macht den Saab schön**

bereich bewegen lässt, überrascht der 124er kaum, aber er begeistert auf den zweiten Blick.

Die Qualität von Material und Verarbeitung überzeugt auch noch nach 350000 Kilometern, der Fahrkomfort ist herausragend und die Handlichkeit für solch ein großes Cabriolet, das eigentlich 300 SE-24 heißen müsste, bestechend. Einmal mehr ist es die Mühelosigkeit des Fahrens, die hier beeindruckt, unterstützt vom Wohlfühlambiente eines geschmackvollen und funktionellen Interieurs. Trotz des leistungsfähigen Motors kommt die Lust auf ambitioniertes Fahren selten auf, anders als der BMW versteht sich der Mercedes als ideales Reise-Cabriolet für lange Autobahnetappen in schönen Gegenden, eine Art Trans-Europa-Express nach Lugano oder Nizza.

## Die eigene Welt des Saab

Der offene Saab 900 S beschreitet einen unkonventionellen Mittelweg zwischen dem puristischen Roadster BMW und dem opulenten Mercedes-Cabriolet, das zwar zur E-Klasse zählt, aber eine gefühlte S-Klasse ist. Der eigenwillig gestylte, frontgetriebene Schwede hat

**Den Mangel an Hubraum und Zylindern kompensiert das Saab-Triebwerk durch technische Kreativität**

**Der Saab bietet die hochwertigste Ledergarnitur. Das gewagte Nardi-Lenkrad gab es als Original-Zubehör**

durchaus ambitionierte Tugenden, ist aber gleichzeitig auf Komfort konditioniert. Sein Zweiliter-Softturbo mit 141 PS ist ebenso drehfreudig wie durchzugsstark.

Der bassig röhrende Sound des Vierzylinders hat eine sportliche Note. Die Saab-Ingenieure kompensieren mangelnden Hubraum und limitierte Zylinderzahl mit Aufladung und gaswechselfreundlicher Vierventil-Technik. Der optisch eindrucksvolle Motor mit direkter Ventilbetätigung der beiden Nockenwellen über Tassenstößel ist quasi verkehrtrum eingebaut, seine Stirnseite mit der Duplexkette zeigt zur Spritzwand.

Anderssein steckt im Credo von Saab. Das fängt mit dem Zündschlüssel an, der in der Mittelkonsole wohnt, und den man nicht herausziehen kann, solange nicht der Rückwärtsgang eingelegt ist. Es endet bei der eigenwilligen Interpretation von Frontantrieb, der Motor, Getriebe und Differenzial kompakt über der Vorderachse gestapelt vorsieht. Das bedeutet geringe Kopflastigkeit, also weniger Untersteuern im Grenzbereich. Auch die für Fronttriebler wie geschaffene, hocheffiziente Aufhängung à la McPherson

## DATEN & FAKTEN Saab 900 S Cabriolet

**Motor** Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, zwei obenliegende Nockenwellen, über Duplexkette angetrieben, vier Ventile pro Zylinder, über Hydro-Tassenstößel betätigt, Hubraum 1985 cm³, Bohrung x Hub 90,0 x 78,0 mm, Leistung 141 PS bei 5600/min, max. Drehm. 202 Nm bei 3800/min, Verdichtung 9,0:1, Abgasturbolader mit Ladeluftkühler, APC-Antiklopfsystem, Ölinhalt vier Liter, G-Kat.

**Kraftübertragung** Frontantrieb, Motor, Getriebe und Achsantrieb über der Vorderachse, Fünfgang-Getriebe mit Schoncharakteristik, a.W. Borg-Warner-Dreigangautom.

**Karosserie und Fahrwerk** Selbsttragende offene Stahlkarosserie. Vorne Dreiecksquerlenker mit hochgelegten Schraubenfedern. Hinten Starrachse an Längslenkern mit Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator, Servo-Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Räder 5,5 J x 15, Reifen 185/65 HR 15

**Maße und Gewicht** L x B x H: 4680 x 1695 x 1400 mm, Radstand 2517mm, Gewicht 1350 kg

**Fahrleistungen und Verbrauch** Vmax 190 km/h, 0–100 km/h in 10,9 s, Verbrauch 10,8 l/100 km

**Die Dramatik des Himmels passt zur avantgardistischen Industriearchitektur. Das Design des Cabrio-Trios bleibt dagegen unaufgeregt gediegen**

kommt für Saab wegen mangelnder Robustheit nicht in Frage. Stattdessen schaffen hochgelegte Schraubenfedern und raffiniert angeordnete Querlenker Platz für die Antriebswellen.

Hinten reicht eine leichte, exakt geführte Starrachse, um einen guten Kompromiss zwischen Straßenlage und Komfort zu erzeugen. Kein Vergleich mit dem Mercedes-Komfortwunder Raumlenkerachse, aber eben Saab-typisch effizient und robust.

Das Saab-Design sammelt Sympathiepunkte durch die geringe Verbreitung. Es wirkt individuell und zeitlos, ohne wirklich schön zu sein. Seltsamerweise fügen sich viele fragwürdige Details wie die langen Überhänge, die stark gebogene Frontscheibe und der seltsame Kragen über den Rücksitzen zu einem erstaunlich harmonischen Gesamtkunstwerk.

Zeitlosigkeit predigt Saab nicht nur missionarisch im Design – der Nachfolger 900 II sieht schließlich fast gleich aus –, sondern auch in der Qualität. Was man auch anfasst, es wirkt erzsolide, noch einen Tick besser als beim Mercedes, und das Leder auf Connolly-Niveau unterstreicht diesen Eindruck.

## Der Mercedes begeistert

Das Fahrgefühl im Saab wird vom kernigen Vierzylinder mit hoher Durchzugskraft geprägt. Häufiges Schalten ist nicht nötig, es macht mit dem etwas hakeligen Fünfganggetriebe keinen allzu großen Spaß. Das nennenswerte Leistungsmanko zu BMW und zu Mercedes wird von der angenehmen Motorcharakteristik des Saab ganz gut kaschiert.

Aber halten wir fest, die moderne Roadster-Interpretation BMW ist das weit bessere Auto für ambitionierte Fahrer. Der Mercedes kann sogar beides: fahraktiv, wenn der schubstarke Sechszylinder seine Fesseln sprengt, wenn der Wählhebel der Fünfganggetriebe auf Fahrstufe drei bleibt – oder Cruising, wenn Motor, Getriebe und Tempomat wunderbar in trauter Eintracht walten. ■

## FAZIT

Die spröde Andersartigkeit des Saab fasziniert. In den Werten unterlegen, besticht er mit **Charme und konstruktiver Kreativität.** Der temperamentvolle BMW ist auch offen ein agiles Fahrerauto. Wenn es am Schluss doch wieder der Mercedes ist, lasst mich bitte leben! Er interpretiert das Thema luxuriöses Viersitzer-Cabriolet am vollkommensten. Auch dank des grandiosen Motors.

# KAUFBERATUNG
# BMW DREIER E30 CABRIOLET

Das erste Dreier-Werkscabriolet ist heute noch ein Erfolgsmodell. Ein großes Angebot trifft auf eine große Nachfrage. Tuning-Sünden und Wartungsstau kennzeichnen den Bestand. Ersthandautos mit geringer Kilometerleistung sind die Ausnahme.

| | |
|---|---|
| ★★★★★ **Alltagstauglichkeit** | ★★★★★ **Unterhaltskosten** |
| ★★★★★ **Ersatzteillage** | ★★★★★ **Verfügbarkeit** |
| ★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit** | ★★★★★ **Nachfrage** |

## KAROSSERIE-CHECK

Die offenen E30-Karosserien bieten eine gute Blechqualität und schon ab Werk einen umfangreichen **Korrosionsschutz.** Doch der Zahn der Zeit stößt nach 25 Jahren auch auf Schwachstellen. Das Dreier-Cabrio hat zwecks höherer Steifigkeit stärker dimensionierte Schweller. Die Blechverstärkungen an den **Wagenheberaufnahmen** neigen zum Durchrosten. Weitere Korrosionsherde sind die Federbeindome der Vorderachse, die hinteren Radläufe und das Heckblech unter der Stoßstange. Das Interieur altert bei den Cabriolets durch UV-Licht schneller als bei den Limousinen.

## TECHNIK-CHECK

Die optisch schmächtig wirkenden Vierzylinder vom Typ M40 stehen in Haltbarkeit und Robustheit dem kleinen Sechszylinder M20 nicht nach. Wichtig ist, dass bei beiden die **Intervalle für den Zahnriemenwechsel** (90 000 km oder alle acht Jahre) eingehalten werden. Klappergeräusche während der Warmlaufphase deuten beim M20 auf eine eingelaufene Nockenwelle hin. Beim M40 sind es die Hydrostößel, die Ventilspiel-Einstellen überflüssig machen, aber erst unter Öldruck wirksam sind.

## PREISE

| | |
|---|---|
| Bei Einführung 8/1987 **(BMW 325i Cabriolet)** | **50 700 DM** |
| Bei Produktionsende 4/1993 **(BMW 318i Cabriolet)** | **48 400 DM** |
| **classic-analytics-Preis 2014 (BMW 325i, Zustand 2/4)** | **9400/2500 Euro** |

## CLUBS & SPEZIALISTEN

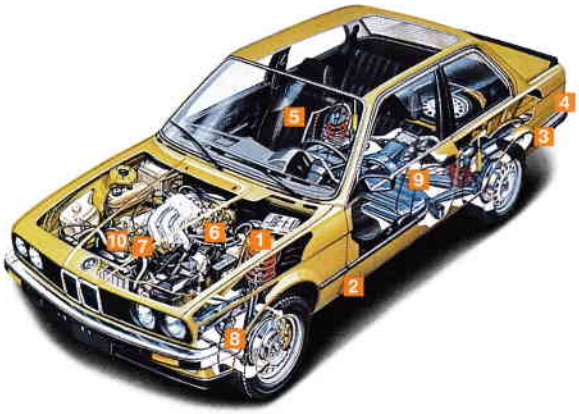
**BMW 3er-Club (E21/E30) e. V.,** Ralf Ziegler, Steinacker 38, 53229 Bonn Fax 02 28/61 65 38 8, **www.3er-club.de**
**Fa. Walloth & Nesch,** Dipl.-Ing A. Walloth und A. Nesch, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Tel. 029 32/90 04 50, **www.wallothnesch.com**
**Team Andexer,** Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 020 53/92 22 22, **www.team-andexer.de**

## ERSATZTEILE

Die vorbildliche Ersatzteilversorgung für das E30-Cabrio läuft über BMW Classic. Die lokale BMW-Versorgung kann fast alles rasch und preiswert liefern. Nur bestimmte Ausstattungs- und Zierteile aus selten georderten Kombinationen bereiten in der Beschaffung Probleme.

## SCHWACHPUNKTE

1. **Federbeindome vorne**
2. **Schweller, Wagenheberaufnahmen**
3. **Radläufe und Endspitzen**
4. **Heckblech unter Stoßstange**
5. **Interieur (Risse, UV-Schäden)**
6. **Bosch Motronic (Bauteile)**
7. **Zylinderkopf (Dichtung, Risse)**
8. **Traggelenke und Spurstangen v.**
9. **Tonnenlager und Koppelstangen**
10. **eingelaufene Nockenwellen**



# KAUFBERATUNG
# MERCEDES A124 CABRIOLET

Das gefragteste Cabrio in diesem Trio ist selbst als Verbrauchtwagen noch 5000 Euro wert. Den offenen Mercedes plagen hohe Laufleistungen und hohe Unterhaltskosten. Gesuchte Ersthand-Exemplare tangieren die 20000-Euro-Schwelle.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**
★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**
★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

## KAROSSERIE-CHECK

Das Cabriolet zeigt die gleichen Karosserie-Schwachstellen wie die Limousine, als späte Baureihe fällt es mit der E-Typenbezeichnung ab 8/1993 in die problematische Einführung des **Wasserbasislacks,** der vor allem an den Karosseriekanten zum Abblättern neigt, aber auch strukturelle Korrosion fördert. Davon abgesehen rosten die 124er gerne an den Vorderkotflügeln im Bereich der Blinker, entlang der Sacco-Bretter und unter der Kunststoffabdeckung der Schweller. Wenn die Wagenheberaufnahmen unter den vier Plastikclips braun bröseln, sollte das ein Alarmzeichen sein.

## TECHNIK-CHECK

Die Baureihe A124 ist mit den Vier- und Sechszylinder-Vierventilmotoren der neuen Generation ausgestattet. Auch sie erreichen hohe Laufleistungen, haben aber mehr Schwachstellen. So treten nach 20 Jahren **defekte Zylinderkopfdichtungen, zerbröselte Motorkabelbäume und kaputte Steuergeräte** gehäuft auf. Gerne versagen auch die Bauteile der KE- und LH-Jetronic, was rasch ins Geld geht. Das Fünfgang-Automatikgetriebe (300-24, 320) ist anfälliger als das Viergang-Pendant.

## PREISE

| | |
|---|---|
| Bei Einführung 1992 **(Mercedes-Benz 300 CE-24 Cabriolet)** | **99636 DM** |
| Bei Produktionsende 1997 **(Mercedes-Benz E 320 Cabrio)** | **118976 DM** |
| **classic-analytics-Preis 2014 (300 CE-24, Zustand 2/4)** | **16000/5800 Euro** |

## CLUBS & SPEZIALISTEN

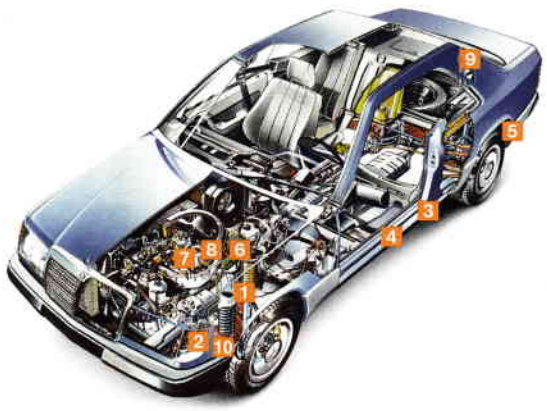
**Mercedes-Benz W124-Club Deutschland e. V.,** Thomas Fietzke, Pfaffenwaldweg 15, 70569 Stuttgart, **www.w124-club.mercedes-benz-clubs.com**
**W124CC-Club e.V.,** Günter Barth, Zum Bahnhof 24, 27404 Heeslingen, Telefon 04281/9597080, **www.w124cc-club.de**
**Carus GmbH, Ersatzteile für Mercedes-Youngtimer,** Peter Spieth, Pommerstraße 22, 70394 Kernen, Telefon 07151/994390, **www.carus-parts.de**

## ERSATZTEILE

Wie bei Mercedes üblich, kein Problem. Umfassendes Teile-Angebot fürs 124er-Cabriolet ist beim lokalen MB-Vertreter von heute auf morgen verfügbar. Hohe Preise für Cabriospezifisches, viele Karosserie- und Technikteile sind mit denen der Coupés und Limousinen identisch, das hilft sparen.

## SCHWACHPUNKTE

1. **Dämpferbeinaufnahmen**
2. **Vorderkotflügel, Achsträger**
3. **Wagenheberaufnahmen**
4. **Türunterkanten**
5. **Radläufe und Endspitzen**
6. **Steuergeräte, Motorkabelbaum**
7. **Zylinderkopf (M104 u. M111)**
8. **Bosch KE- und LH-Jetronic**
9. **elektrohydraulisches Verdeck**
10. **Traggelenke und Spurstangenköpfe**




# KAUFBERATUNG
# SAAB 900 CABRIOLET

Das 900 Cabrio hat Saab-typisch das Zeug zum Langzeitauto. Guter Korrosionsschutz und robuste Technik bereiten wenig Probleme. Die Turbomotoren brauchen eine gesunde Thermik. Oft verhindern dies zugesetzte oder defekte Kühler.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**
★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**
★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

## KAROSSERIE-CHECK

Hohe Blechqualität und gute Rostvorsorge zahlen sich beim in Finnland montierten Saab 900 Cabriolet im Alter aus. Nur arg vernachlässigte Exemplare zeigen Rostbefall am **Windschutzscheibenrahmen** oder im Bereich von **Schwellern und Radläufen.** Manchmal sind auch die Türunterkanten von Korrosion angegriffen. Auch beim Saab leidet das Leder unter UV-Einfluss, versprödet und reißt. Das Gleiche gilt für das Verdeck. Dessen elektrohydraulische Betätigung mit Ölleitungen, Druckspeichern und einer komplizierten Kinematik zeigt sich im Alter oft reparaturbedürftig.

## TECHNIK-CHECK

Die modern konzipierten Saab-DOHC-Motoren sind bei korrekter Wartung für hohe Laufleistungen bekannt. Die Turbomotoren sind thermisch sensibel. Sie wollen vorsichtig betriebswarm und nach Leistungsausnutzung auch wieder „kalt" gefahren werden. **Defekte Zylinderkopfdichtungen** kommen gelegentlich vor. Das erkennt man an der lehmbraunen, motoröldurchsetzten Kühlflüssigkeit im Ausgleichsbehälter. Die Schaltgetriebe sind eine typische Saab-Schwachstelle. Ölwechsel wirkt lebensverlängernd.

## PREISE

| | |
|---|---|
| Bei Einführung 1987 **(Saab 900 Turbo 16 Cabriolet)** | **68900 DM** |
| Bei Produktionsende 1993 **(Saab 900 Turbo 16 Cabriolet)** | **76300 DM** |
| **classic-analytics-Preis 2014 (Zustand 2/4)** | **12500/4900 Euro** |

## CLUBS & SPEZIALISTEN

**1. Deutscher Saab Club e. V.;** Moltkestraße 4, 41447 Moers, Telefon 0172/2739247, **www.erster-deutscher-saab-club.de**
**Heuschmid GmbH,** Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Telefon 08237/9227025, **www.heuschmid.de**
**Skandix AG,** Ersatzteile für Saab und Volvo, Richtershöhe 6, 38729 Lutter am Barenberge, **www.skandix.de**

## ERSATZTEILE

Nicht alle Karosserieteile des Cabrios sind baugleich mit denen der 900er-Limousinen. Bei Türen, Kotflügeln und Verdeckmotoren gibt es Lieferengpässe. Aber die Beliebtheit des 900 fördert Nachfertigungen. Das Ende von Saab in Schweden hat keinen Einfluss auf die Teileversorgung.

## SCHWACHPUNKTE

1. **Kühler und Wasserschläuche**
2. **Batteriehalterung**
3. **Frontscheibenrahmen**
4. **Schweller und Radläufe**
5. **Türunterkanten**
6. **Schaltgetriebe (Lager, Synchr.)**
7. **Turbolader, Ladeluftkühler**
8. **Bremsanlage**
9. **Fahrwerksbuchsen**
10. **elektrohydraulisches Verdeck**