

Ok, Boomer, das ist Dein Auto: 12 Oldtimer von 1964

Auto-Jahrgang 1964 - Okay, Boomer, das sind Deine Auto

Mit welchen Autos wuchsen Boomer auf? Wir zeigen 12 Oldtimer von 1964, nennen Stärken, Schwächen und Preise.

[Alf Cremers, Daniel Endreß, Hans-Jörg Götzl, Kai Klaunder, Michael Schröder, Andreas Of-Allinger](#)
01.09.2024

Die Autos der 60er-Jahre

- Alfa Romeo Bertone
- BMW 1800/2000 "Neue Klasse"
- Citroën DS
- Fiat 850
- Ford Mustang
- Mercedes Heckflosse (W 110, W111, W112)
- Mini
- Opel Rekord A
- Porsche 911 (F-Modell)
- Renault 4
- Volvo Amazon
- VW Käfer
- Das war los im Jahr 1964
- Fazit

Im Jahr 1964 kamen in Westdeutschland 1,3 Millionen Babys zur Welt, so viele wie nie davor und danach. Die Generation der zwischen Mitte der Fünfziger und Mitte der Sechziger geborenen Menschen heißt Boomer.

Eine Generation, die noch Briefe geschrieben und an Telefonzellen angestanden hat. Daheim galt oft noch das klassische Familienbild: Der Vater geht arbeiten, die Mutter kümmert sich um Haushalt und Kinder. Eine Generation, die Emanzipation und die Gründung der Grünen erlebt hat, aber auch Atomwaffenproteste, sauren Regen und das Reaktorunglück von Tschernobyl im Jahr 1986.

Ok, Boomer

"Ok, Boomer" gilt als geflügeltes Wort für das Kopfschütteln jüngerer Menschen über die Marotten von Leuten im Alter der eigenen Eltern – oder gar Großeltern. Leuten, die laut Klischee ihr Handy in Klapphüllen unterbringen und Lieder der Achtziger im Original kennen.

Wobei Klischees immer nur Klischees sein können. So unterschiedliche Menschen wie BMW-Chef Oliver Zipse und Fußballstar Jürgen Klinsmann sind Jahrgang 1964, ebenso Sandra Bullock und Michelle Obama, Hape Kerkeling und Lenny Kravitz.

Die Autos der 60er-Jahre

Doch auf den Rücksitzen welcher Autos saßen die Kinder des geburtenstärksten Jahrgangs in der Bundesrepublik? Von welchem Auto träumten vielleicht ihre Väter? Die Bandbreite der Autos, die im Jahr 1964 auf dem Markt war und das Straßenbild prägte, reicht vom Alfa Romeo Coupé bis zum VW Käfer. Traumwagen wie Ford Mustang und Porsche 911 sind ebenso in unserer, rein subjektiven, Liste zu finden wie die Mittelklasse-Alltagshelden Opel Rekord und Mercedes Heckflosse. Wem Opel oder Mercedes zu spießig waren, der fuhr vielleicht einen Volvo Amazon. Und die Alternative zum VW Käfer kam aus Frankreich oder Großbritannien: R4 und Mini prägten das Straßenbild der Swinging Sixties und mancher Boomer fuhr sie womöglich in den Achtzigern als Student.

Alfa Romeo Bertone

Bauzeit: 1963 bis 1977

Motoren: 1,3 bis 2,0 Liter Hubraum, 87 bis 131 PS

Wert im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 37.500 Euro (2000 GT Veloce)

Plus: sportliche und harmonische Konstruktion, zeitloses Design, schnell, gute Ersatzteilversorgung, dichtes Spezialistennetz

Minus: Rostschäden oft nur laienhaft beseitigt, manche Exemplare nicht im Originalzustand.



Wer ein sportliches Coupé mit tollem Motorsound, unproblematischen Fahreigenschaften und hoher Alltagstauglichkeit sucht, kommt an diesem Auto nicht vorbei. 1963 als Giulia Sprint GT präsentiert, erhielt der kompakte Alfa schnell den Kosenamen Bertone, denn diese Firma war für das gelungene Design verantwortlich. Der Bertone wurde in zahlreichen Motorisierungen gebaut, allesamt mit einem butterweich zu schaltenden Getriebe und allesamt durchweg harmonische Erscheinungen – optisch und in Fahrt. Die ersten Versionen besaßen eine Art Stufe vor der Motorhaube, weshalb sie von Insidern "Kantenhaube" genannt werden. Auf diese Urform stehen vorwiegend die Puristen. Wer eine drehmomentstarke Motorisierung wünscht, dem seien die Zweiliterversionen empfohlen, doch auch die 1750er sind eine gute Wahl – weil sie ein klassischeres Cockpit besitzen. Die 1300er und 1600er sind dafür drehfreudiger. Viele Bertone wurden aufgerüstet, mit anderen Felgen, Sitzen etc. oder mit Bauteilen anderer Alfa (Frontgrill, Motorkomponenten). Wichtig ist, wie der Vorbesitzer mit dem Wagen umgegangen ist: Hat er den Motor nicht mit

Zurückhaltung warm gefahren? Daraus resultierende Schäden oder auch ein Wartungsstau können teure Reparaturen nach sich ziehen.

Insider-Tipp: Alfa-Fans sind leistungshungrig, oft wurden in die hubraumschwächeren Versionen daher Zweiliter-Aggregate eingebaut, sie passen aber problemlos.

BMW 1800/2000 "Neue Klasse"

Bauzeit: 1962 bis 1972

Motoren: 1,5 bis 2,0 Liter Hubraum, 80 bis 130 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 19.700 Euro (BMW 2000)

Plus: solide Verarbeitung, temperamentvolle, langlebige Motoren, fahraktive Übersteuerneigung

Minus: rostanfällig, mäßiger Wertzuwachs, eher biederes Image



[BMW 2000 \(1971\)](#)

Nach dem kompakten Zweizylinder-Typ 700, der sich immerhin 188 121-mal verkaufte und als "Rettungswagen" Geld in die leeren BMW-Kassen spülte, gelingt mit der für seine Zeit immens aufwendig konstruierten Neuen Klasse endlich der erhoffte große Wurf. Der von Michelotti gezeichnete Viertürer besetzte zunächst als 1500, später als 1600, 1800 und 2000 die Marktnische der anspruchsvollen, sportlich angehauchten Limousine und polierte das verblasste Markenimage wieder kräftig auf. Ihre Käufer waren Überzeugungstäter. Sie honorierten ein famoses Konzept, das mit einem brillanten, extrem entwicklungsfähigen OHC-Motor, vorderer MacPherson-Aufhängung und hinterer Schräglenkerachse bis Ende der 80er-Jahre die DNA für alle BMW-Modelle prägen sollte. Der "Mittelwagen", wie er auch genannt wurde, entwickelte sich prächtig über die TI-Modelle bis zum 2000 tii mit 130 PS. Er lieferte auch die konstruktive Blaupause für die legendäre Nullzwei-Reihe. Rost ist ein großes Problem, der Karosseriebau erfolgte anfangs noch nicht so routiniert wie bei der Konkurrenz. Die kräftigen Motoren wurden ihm zum Verhängnis. Viele Viertürer verglühten in der Hand junger Heißsporne. Heute erfreut sich die Neue Klasse, intern heißt sie E118, großer Sympathie, obwohl sie im Schatten des Nullzwei steht.

Insider-Tipp: Die frühen Typen 1500 (80 PS) und 1600 (83 PS) sind eher Sammlerautos. Sehr empfehlenswert sind 1800 (90 PS) und 2000 (100 PS) ab 1968. Als Geheimtipp für Kenner gilt der luxuriöse 2000 tilux mit 120 PS.

Citroën DS

Bauzeit: 1955 bis 1975

Motoren: 1,9 bis 2,3 Liter Hubraum, 75 bis 126 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 30.000 Euro (DS 19 Pallas)

Plus: Hoher Sympathiefaktor, insgesamt gute Ersatzteilversorgung, unvergleichlicher Fahrkomfort

Minus: Blechreparaturen oft aufwendig, Motoren wenig aufregend



[Citroën DS](#)

Herausragende Merkmale der DS sind die stromlinienförmige Karosserie und die erstmals in Serie eingesetzte hydropneumatische Federung. Diese sorgt für einen unvergleichlichen Fahrkomfort und erfüllt zudem die Funktion einer Niveauregulierung, die die Bodenfreiheit bei unterschiedlichen Beladungszuständen konstant hält. Dass die DS von technisch konventionellen Vierzylindermotoren angetrieben wird, mag manchen stören, dafür ist die verbaute Mechanik aber sehr robust und zuverlässig. Auch die Hydropneumatik ist besser als ihr Ruf. Schlimmstenfalls müssen irgendwann die Federkugeln getauscht werden, diese sind aber noch problemlos erhältlich. Sorgen bereiten kann eher der Zustand der Karosserie. Interessenten sollten angebotene DS daher gründlich besichtigen. Während sich Arbeiten an der Bodengruppe noch recht einfach gestalten, sind zum Beispiel verrottete Aufnahmen der hinteren Schwingenlager, die sich zwischen Tank und Kofferraum befinden, schwer zu reparieren. Im Zweifelsfall ist es daher besser, etwas mehr zu investieren und eine wirklich gute DS zu erstehen.

Insider-Tipp: Wegen der deutlich besseren Ersatzteillage empfiehlt es sich, nach Exemplaren der Baujahre ab 1967 Ausschau zu halten, erkennbar an der neu gestalteten Front mit Doppelscheinwerfern hinter einer Glasfront.

Fiat 850

Bauzeit: 1964 bis 1973

Motor: 0,8 Liter Hubraum, 34 bis 49 PS

Preis: 15.500 Euro (850 Spider)

Plus: viel sportlicher, als es die Eckdaten vermuten lassen, Technikkomponenten gut erreichbar

Minus: Es haben kaum welche überlebt, Rost ist ein großes Problem



[Fiat 850 Coupé](#)

So ein Fiat 850 verdient wahrlich die Bezeichnung "Wolf im Schafspelz". Denn viele Unbeteiligte sehen in ihm nur den niedlichen großen Bruder von 500 und 600. Haben sie dann den noch nicht einmal 750 Kilo leichten Wagen in Aktion erlebt, werden sie mit anderen Augen auf ihn blicken. Der durch seine Auspuffanlage mit Einzelrohren herrlich trompetende Vierzylinder dreht willig bis weit über 6.500/min – und sorgt zudem schon ab Standgas für ordentlich Druck aus dem Keller. Das Triebwerk rettete sich durch seine Qualitäten bis in den ersten Panda. Zwar wiegt das kleine Aggregat nur rund 70 kg, doch das genügt als Gewicht auf der angetriebenen Hinterachse in Kombination mit dem guten Fahrwerk für mächtig viel Fahrspaß. Übertreiben sollte man es nicht, denn er neigt zum nervösen Ausbrechen des Hecks – natürlich unangekündigt. Der hübsche Spider wurde von Bertone nicht nur gezeichnet, sondern auch gebaut. In Grugliasco bei Turin entstanden knapp 131.000 Exemplare. Viele gingen in die USA, in Deutschland war er dagegen eher eine Ausnahmeerscheinung. Noch seltener ist der nur 1732-mal gefertigte Seat 850 Spider, der ebenso wie Coupé und zweitürige Limousine in Spanien gebaut wurde. Das Blech entscheidet bei allen 850 über den Kauf, die Technik ist robust und hat wenig Schwachpunkte.

Insider: Für Raritätenfreunde: In Spanien gab es zwei viertürige Varianten. Spanische 850 haben meist die bessere Karosseriesubstanz. Noch rarer: Pirin-Fiat 850 aus Bulgarien (Coupé & Limousine).

Ford Mustang

Bauzeit: 1964 bis 1973

Motoren: 2,8 bis 7,0 Liter Hubraum, 101 bis 390 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 33.000 (4.7 Hardtop Coupé)

Plus: faszinierender AchtzylinderSound, robuste Mechanik, gute Ersatzteilversorgung

Minus: mittelprächtiges Fahrwerk, Preise für Fastbacks und Cabrios inzwischen stark gestiegen



[Ford Mustang \(1964 bis 1973\)](#)

Der Mustang kommt bereits als Legende zur Welt: Zigtausend Amerikaner wollen dieses Auto als Reaktion auf eine groß angelegte Werbekampagne besitzen, die erste Auflage ist daher schon am Tag der Einführung (17. April 1964) ausverkauft. Zwei Jahre später läuft bereits der einmillionste Mustang vom Band – es scheint, als ob dieses Modell bis zur letzten Schraubenspitze den automobilen Wunschträumen einer ganzen Nation entspricht. Mit seinen perfekten Proportionen – lange Haube, kurzes Heck – verströmt der Mustang trotz seiner simplen Technik einen ganz besonderen Reiz, dem sich selbst heute kaum jemand entziehen kann. Ernsthaft interessiert? Beste Chancen hat, wer sich für ein Hardtop-Coupé entscheidet, das die mit Abstand meistgebaute Mustang-Variante darstellt. Am günstigsten sind Fahrzeuge mit Sechszylinder-Reihenmotor, am begehrtesten die mit einem V8, bei frühen Modellen mit 4,3 Litern Hubraum und 164 PS, später mit 4,7 Litern und bis zu 270 PS. Die seltenen Cabrios und Fastbacks kosten inzwischen mächtig Aufpreis. Angebotene Mustang unbedingt auf Rostschäden überprüfen, besonders den Vorderbau. Um die Technik muss man sich weniger sorgen – sie gilt generell als überaus langlebig und robust.

Insider-Tipp: Dem Fastback- und Cabrio-Hype zum Trotz darf es gerne die klassische Hardtop-Version sein, am besten mit einem 4,7 Liter großen V8 unter der Haube

Mercedes Heckflosse (W 110, W111, W112)

Bauzeit: 1959 bis 1971

Motoren: 1,9 bis 3,5 Liter Hubraum, 55 bis 200 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 29.200 Euro (220 SEb Limousine)

Plus: üppiges Raumangebot, modisch-elegante Form. Vermittelt das typische Mercedes-Gefühl, in Reinstform und hoch dosiert

Minus: viel Rost, zwiespältiges Angebot



[PPC-Seriensieger Mercedes 220 Sb von 1959](#)

Für viele Mercedes-Fans ist die Heckflosse der Ursprung markentypisch zeitloser Eleganz. Als Nachfolger des etwas pummeligen Ponton verkörperte die sachliche Trapezform der Flosse, angereichert mit ein paar modischen Zitate wie den Peilkanten am Heck, den Panoramascheiben vorn und hinten und je nach Ausführung reichlich Chrombehang, das Luxusauto für Arrivierte. Selbst ein profaner 190 D profitierte von der opulenten Üppigkeit der sogenannten Einheitskarosserie, die vom 190 bis zum 300 SE alle Mercedes-Limousinen abdeckte. Die S-Modelle, inklusive des Sondertyps 220 b, haben jedoch 5 cm mehr Radstand bei 14,5 cm mehr Gesamtlänge. Technisch profitieren alle, ob Diesel oder Sechszylinder, von modernen Triebwerken mit obenliegender Nockenwelle, nur die 300er mit dem problematischen OHC-Leichtmetallmotor M 189 passen nicht in den rationellen Motorenbaukasten. Bemerkenswert ist die von Daimler-Benz-Konstrukteur Béla Barényi erdachte Sicherheitskarosserie. Ihr komplexer Aufbau mit zahlreichen Verstärkungsblechen und Hohlräumen in den Längs- und Querträgern führt jedoch zur extremen Rostanfälligkeit der Heckflosse. Nur ein hoher Restaurierungsaufwand bringt marode Objekte wieder auf die Straße. Die Technik ist ausgesprochen robust, das Fahrwerk jedoch noch nicht wartungsfrei konzipiert, es braucht regelmäßige Schmierdienste.

Insider-Tipp: Die beliebtesten Modelle sind die Sechszylinder 220 S, SE und 230 S. Wer sparen will, greift zu den Dieseln, 190 D mit drei, 200 D mit fünf Lagern. Nischenmodelle wie 220 b und 230 sind günstiger

Mini

Bauzeit: 1959 bis 2000

Motoren: 0,85 bis 1,3 Liter Hubraum, 34 bis 77 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 29.000 Euro (Cooper 998 Mk I)

Plus: sehr gute Ersatzteilversorgung, einzigartiges Fahrgefühl, einige Wartungsarbeiten selbst machbar, großes Angebot

Minus: rostanfällig, relativ hoher Pflegebedarf, mäßiger Komfort



[Auto-Legende Mini \(1959 bis 2000\)](#)

Wahre Größe hat mit den Abmessungen nichts zu tun. Dies demonstriert der Mini immer wieder aufs Neue. Mit seinen an Gummi aufgehängten Rädern ist er kein Komfortwunder, vermittelt aber bereits in der schwächsten Variante mit 34 PS viel Fahrfreude. Um 8.000 Euro sind anständige Exemplare zu finden, wobei die Preisspanne bis an die 40.000 Euro für einen Cooper S reicht und frühe Exemplare tendenziell höher gehandelt werden. Die Vielfalt der Modellvarianten, Modifikationen und Motorisierungen ist groß. Von 1959 bis 2000 wurden von zahlreichen Herstellern wie etwa Austin, BMC oder auch in Lizenz von Innocenti in sieben Baureihen 5,4 Millionen Mini gebaut. Für Einsteiger bietet sich vor allem der von 1984 bis 1992 produzierte Mk V an. Er rollt nicht mehr wie zuvor auf Zehn-, sondern auf Zwölf-Zoll-Rädern und hat Scheibenbremsen vorn. Die fünfte Generation gilt als technisch ausgereift und verhältnismäßig leicht zu reparieren, was für die sechste Serie nur noch mit Vorbehalt gilt: Sie hat eine Einspritzanlage. Alle Mini-Motoren, es gibt sie von 848 bis 1275 Kubikzentimeter, teilen sich das Öl mit dem Getriebe, und das bedingt kurze Wartungsintervalle. Ohnehin ist das Pflegebedürfnis des Kleinen groß. Andererseits: Wer will sich so ein Auto schon kaufen, um es zu vernachlässigen?

Insider-Tipp: Es muss kein früher Cooper sein. Aufgrund der großen Stückzahl (5,4 Millionen) kann der Einstieg auch mit 10.000 Euro gelingen. In Italien in Lizenz gebaute Innocenti haben den Ruf, besser verarbeitet zu sein als das britische Original.

Opel Rekord A

Bauzeit: 1963 bis 1965

Motoren: 1,5 bis 2,6 Liter Hubraum, 55 bis 100 PS

Preis: 9.800 Euro (1500 Limousine)

Plus: alltags- und familientauglich, sehr zuverlässig, wartungs- und reparaturfreundlich

Minus: sehr rostanfällig, Karosserieteile so gut wie nicht zu bekommen



[Motor Klassik trifft George Gallion \(Ex Opel\)](#)

Die Rüsselsheimer Mittelklasse zählt nach wie vor zu den besten Einstiegs-Klassikern und ist nach fast 60 Jahren noch ausreichend flott und sehr angenehm zu fahren. Dass von fast einer Million A-Rekord so gut wie keine übrig sind, liegt hauptsächlich am Rost, der überall gnadenlos zuschlägt. Die meisten Autos wurden bereits geschweißt. Tückisch: Die Längsträger gammeln auch von innen, gerne im Bereich der Achsaufnahmen und der Bögen davor und dahinter. Die Kurzhub-Vierzylinder sowie der 2,6-Liter-Sechszylinder aus dem Opel Kapitän sind durchzugsstark und haltbar. Nur zwei Dinge können sie lahmlegen: poröse Novotex-Stirnräder sowie die unterdimensionierte Wasserpumpe, die regelmäßig den Geist aufgibt (Lagerpiel). Behält man diese beiden Dinge im Auge, sind die Motoren quasi unzerstörbar. Der Rekord L-6 verfügt bereits über eine 12-Volt-Elektrik. Sie gilt ebenso wie die 6-Volt-Anlage der Vierzylinder als unauffällig. Übrigens: Abgesehen von der modischen Karosserie-Stilistik unterscheiden sich die selbsttragenden Opel-OHV-Typen kaum, selbst im Rekord B (1965–1966) steckt bis auf den CIH-Motor noch ganz viel A. Falls Sie sich unsterblich in einen P1 CarAVan verliebt haben, nur zu! Er ist zuverlässig und alltagstauglich wie ein Rekord A – und genauso rostanfällig.

Insider-Tipp: Der Zustand der Karosserie muss kaufentscheidend sein. Die simple Technik lässt sich dank vieler Gleichteile mit den Vorgängern immer retten. Exemplare für Schweden hatten ab Werk Unterbodenschutz

Porsche 911 (F-Modell)

Bauzeit: 1964 bis 1969

Motor: 2,0 Liter, 110 bis 160 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 140.000 Euro

Plus: Gut gewartet zeigt sich ein 911 unerhört robust, das Fahrverhalten ist einzigartig, die schmale Urform unvergleichlich schnörkellos

Minus: Die schönen Formen rosten gern und mitunter recht heimtückisch, das Auto selbst und alle Ersatzteile sind recht teuer



[Auto-Legende Porsche 911 \(1964-73\)](#)

Im Umgang mit den frühen Porsche 911 bis Baujahr 1973, inzwischen allgemein als F-Modelle bezeichnet, fällt ein Detail sofort höchst unangenehm auf: Die Preise sind in den vergangenen Dekaden drastisch in die Höhe geschossen. Selbst die schwächeren Versionen 2.0 T, 2.2 T und 2.4 T mit 110, 125 oder 130 PS sind in noch vertretbarem Zustand kaum unter 70.000 Euro zu bekommen, die S-Modelle mit bis zu 190 PS haben die 100.000er-Schwelle längst weit überschritten. Das ist überaus bedauerlich, weil gerade die frühen Elfer, die noch der reinen Lehre des 1963 von F. A. Porsche gezeichneten Urmodells folgen, die wilde Faszination dieses Autos vielleicht am besten verkörpern. Hier spürt man noch die direkte Nähe zum Rennsport – ein 1973er-Modell ist dem Renn-Elfer, der in jenem Jahr die letzte Targa Florio gewann, näher als seinem ab 1974 gebauten Nachfolger, dem G-Modell. Mit rund 1.000 kg Lebdgewicht sind die frühen Elfer unerreicht leichtfüßig und agil unterwegs, im spartanischen Cockpit lenkt nichts vom Fahren ab, im Heck tobt ein wütender Sechszylinder und ermöglicht Fahrleistungen, die auch nach heutigen Maßstäben nicht von schlechten Eltern sind. Die Kehrseite der Medaille: Im Grenzbereich verlangen frühe 911 eine kundige Hand, die (an sich robusten) Motoren aus Magnesiumguss ölen gern, und die Karosserie rostet ganz furchtbar. Zur Besichtigung sollte man daher unbedingt einen Spezialisten mitnehmen. Die Ersatzteil- und Werkstattpreise haben sich den Autopreisen mittlerweile angepasst.

Insider-Tipp: Der 911 ist eine Fahrmaschine; wer also nur in Lack und Chrom investiert und die Technik vernachlässigt, hat das Auto nicht richtig verstanden.

Renault 4

Bauzeit: 1961 bis 1992

Motor: 0,75 bis 1,0 Liter Hubraum, 24 bis 34 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 10.700 Euro

Plus: vernünftiges Preisniveau, robuste Technik, gute Ersatzteilversorgung, geringe Unterhaltskosten

Minus: eher mäßige Fahrleistungen, korrosionsgefährdete Karosseri



[Renault 4 \(1961-1992\)](#)

Im Gegensatz zu anderen Kleinwagen-Klassikern war der R4 nicht nur ein Fall für ausgesprochene Asketen. Vielmehr verkörpert er ein vollwertiges Auto, das auch Familienväter schätzten. Der kleine Renault bietet vier Türen, eine große Heckklappe und ausreichend Platz für die ganze Familie oder den kleineren Umzug. Die weiche Federung sorgt für Komfort, die Fahrleistungen sind ausreichend, die Unterhaltskosten gering. Frühe Exemplare mit 26 bis 29 PS sind deutlich weniger spritzig als der 850er mit 34 PS. Der ab 1978 gebaute GTL mit 1100er-Motor zeichnet sich nicht nur durch bessere Durchzugswerte und einen geringeren Verbrauch aus, sondern ist auch nochmals standfester. Wer es mag, kann auch eine der Lieferwagen-Varianten R4 F4 oder den F6 mit längerem Radstand wählen. Hauptproblem des kleinen Renault ist der Rost. Gefährdet ist praktisch jedes Blech, selbst in den Hohlräumen des Plattformrahmens, auf den die Karosserie aufgeschraubt ist, kann der Gilb wüten. Da die meisten Anbauteile verschraubt sind, hält sich der Reparaturaufwand bei Karosserieschäden meist in Grenzen. Die Technik ist sehr robust. Allerdings reagieren die Aggregate empfindlich auf lange Standzeiten.

Insider-Tipp: R4 wollen bewegt werden. Ein Exemplar mit sechsstelligem Tachostand kann deutlich besser in Schuss sein als ein Fahrzeug, das lange stand und nur 30 000 Kilometer auf der Uhr hat.

Volvo Amazon

Bauzeit: 1956 bis 1970

Motor: 1,6 bis 2,0 Liter Hubraum, 60 bis 100 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 13.900 Euro (P 121)

Plus: solide, zuverlässig und ziemlich reparaturfreundlich. Recht gute Ersatzteilversorgung

Minus: Bis 1961 mit Sechs-Volt-Anlage, mitunter verdeckte Rostschäden



[Volvo Amazon P120 \(1956-1970\)](#)

Volvo der P120-Baureihe gelten als ideale Einstiegsklassiker. Die Ersatzteillage ist sehr gut, die Technik robust und zuverlässig. Die erste Serie war ausschließlich mit einem 60 PS starken 1600er-Motor zu haben, im Zweivergasermotorenmodell P122 S stieg die Leistung auf 83 PS. Ab 1961 baute Volvo den B18 genannten Motor mit 1780 cm³ Hubraum ein, die Kurbelwelle ist hier fünf- statt dreifach gelagert, die Leistung beträgt zwischen 68 und 103 PS. Im Jahr 1968 erhielt der Amazon einen weiteren Hubraumzuschlag auf zwei Liter und leistete bis zu 102 PS. Nur in kleiner Stückzahl wurde der 128 PS starke 122 SR gebaut. Wichtig zu wissen: Ab 1961 wurden P120 mit Zwölf-Volt-Anlage ausgeliefert. Ab 1965 waren auch Vierganggetriebe und ein optionaler Overdrive erhältlich. Sehr beliebt war der fünftürige Kombi (P220), der von 1962 bis 1969 verkauft wurde und der deutlich mehr als ein Zehntel der gesamten Produktion ausmachte. Besonderheit ist seine geteilte Heckklappe, deren untere Hälfte nach hinten klappt. Die Motoren schaffen in der Regel leicht eine Viertelmillion Kilometer, die 1800er- und Zweiliter-Versionen sollen besonders standfest sein. Tickernde Ventile gelten als unbedenklich. Probleme bereitet eher Korrosion, die nicht unbedingt auf den ersten Blick erkennbar ist. Geprüft werden sollten vor allem die Schweller, Längs- und Querholme sowie die Bodengruppe.

Insider-Tipp: Gründlich nach verdeckten Rostschäden fahnden, am besten zusammen mit Spezialisten. Modelle ab 1964 haben vorn Scheibenbremsen. Ab 1969 wurde der Amazon mit deutlich schlichterer Ausstattung ausgeliefert.

VW Käfer

Bauzeit: 1945 bis 2003

Motor: 1,1 bis 1,6 Liter Hubraum, 25 bis 50 PS

Preis im Zustand 2 (Quelle: Classic-Analytics): 11.500 Euro (VW 1200)

Plus: zuverlässige Technik, gute Ersatzteilversorgung, noch immer vergleichsweise günstige Preise

Minus: Innenraum etwas eng, wenig exklusiv, schlechte werkseitige Korrosionsvorsorge



[Auto-Legende VW Käfer \(1938 bis 2003\)](#)

Die Massenproduktion begann direkt nach dem Zweiten Weltkrieg. Neben der Limousine war auch ein viersitziges Cabriolet erhältlich, bis heute die teurere Karosserie-Variante. Besonders begehrt ist das von 1949 bis 1953 in nur 696 Exemplaren entstandene Hebmüller-Cabrio. Im Jahr 1974 wurde die Produktion der Limousine in Deutschland eingestellt. Bis 1985 war der nunmehr in Mexiko gebaute Käfer weiterhin offiziell in Deutschland erhältlich,

von da an kümmerten sich freie Importeure um die Einfuhr. Käfer, egal welchen Baujahres, sind grundsätzlich robust, zuverlässig und alltagstauglich, die Preise können aber je nach Baujahr, Zustand und Karosserieform stark variieren. Die Technik ist einfach zu reparieren, die Ersatzteillage gut. Kaufentscheidend sollten vor allem der Zustand der Karosserie und bei älteren Modellen die Vollständigkeit sein. Potenzielle Rostherde sind die Reserveradmulde, die Scheinwerfertöpfe, die Schraubenkanten des Plattformrahmens, die Wagenheberaufnahmen, die Heizungskanäle und die Verstärkungsbleche in den hinteren Radkästen. Ein Aus-Kriterium stellen häufig Durchrostungen am vorderen Rahmenkopf dar, der schwierig zu schweißen ist.

Insider-Tipp: Während der langen Bauzeit änderte Volkswagen immer wieder Grundlegendes am Käfer. Modelle der 70er-Jahre und Mexico-Käfer sind relativ günstig und alltagstauglich.

Das war los im Jahr 1964

- Januar: Paul VI. besucht als erster Papst Israel.
- Februar: Ein Sonderparteitag der SPD wählt Willy Brandt zum Vorsitzenden und Kanzlerkandidaten.
- März: Die jeweiligen Landesregierungen beschließen den Bau neuer Universitäten in Bochum, Bremen, Konstanz, Regensburg und der Technischen Hochschule in Dortmund.
- April: IBM stellt das System/360 vor. Die Entwicklung der Großrechnerarchitektur kostete das Zweifache des Umsatzerlöses von IBM aus dem Jahr 1962, beherrscht dafür in den Siebzigerjahren den Markt und macht bis 1982 die Hälfte des IBM-Umsatzes aus
- Mai: Ford beginnt in Dearborn mit der Fertigung des Mustang.
- Juni: Fußgänger haben in der BRD ab sofort auf Zebrastreifen Vorrang vor Autos.
- Juli: In den USA tritt der Civil Rights Act in Kraft, der Diskriminierung aufgrund von Rasse, Hautfarbe, Religion, Geschlecht oder nationaler Herkunft verbietet.
- August: Die USA treten in den Vietnamkrieg ein.
- September: Mit einem Beschluss des Deutschen Bundestages wird die Stiftung Warentest gegründet, die bis heute Waren und Dienstleistungen überprüft.
- Oktober: Japan nimmt den Shinkansen in Betrieb – kurz vor Beginn der XVIII. Olympischen Sommerspiele in Tokio.
- November: Die DDR erlaubt Rentnern den Besuch Verwandter in Westdeutschland.
- Dezember: Martin Luther King erhält den Friedensnobelpreis. Jean-Paul Sartre lehnt den Literaturnobelpreis aus "persönlichen und objektiven Gründen" ab.

Fazit

Die Autos, auf deren Rücksitzen die Kinder des Boomer-Jahrgangs 1964 saßen, sind so unterschiedlich wie die Menschen, die Mitte der Sechziger geboren wurden.

Einige der Autos, die damals zum Straßenbild gehörten, schrieben Geschichte: Die Neue Klasse als Rettungswagen der Marke BMW, der Porsche 911 mit seiner langen Evolution über inzwischen sechs Jahrzehnte und der Ford Mustang als typisches Ponycar.

Klassiker sind sie heute alle, denn sie stehen für eine Zeit, in der Autos noch leicht und schlank waren – auch wenn das auf die Epoche, aus der sie kamen, nicht immer zutrifft.