

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Tatort-Fiat 130 restauriert

Kopper reitet wieder



**111
OGP**
Karten zu
gewinnen



Die Legende lebt!

Lamborghini Marzal



Tipps & Technik

Laserschweißen rettet rare Teile



Noch dicht? Erste Hilfe für rostige Tanks



Traumfahrt-Programm

Pontiac Firebird

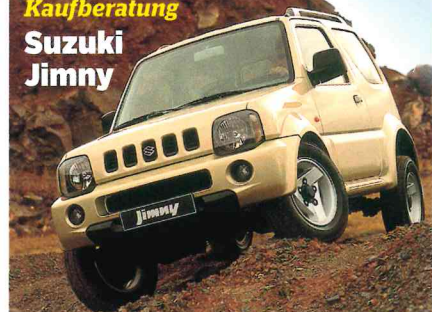


Elfer-Wette

Boxer-Ausstand

Kaufberatung

Suzuki Jimny

Friedhof
der Traumwagen

Ein Lancia-Drama

Niki Lauda:
Das Leben
eines
Kämpfers



Vier VW-Cabrios, die niemals auf die Straße durften

DEM HIMMEL SO NAH



Motorrad

Italjet Grifon 650

+ Pannonia 250 Gespann

+ Moto Guzzi Dingo

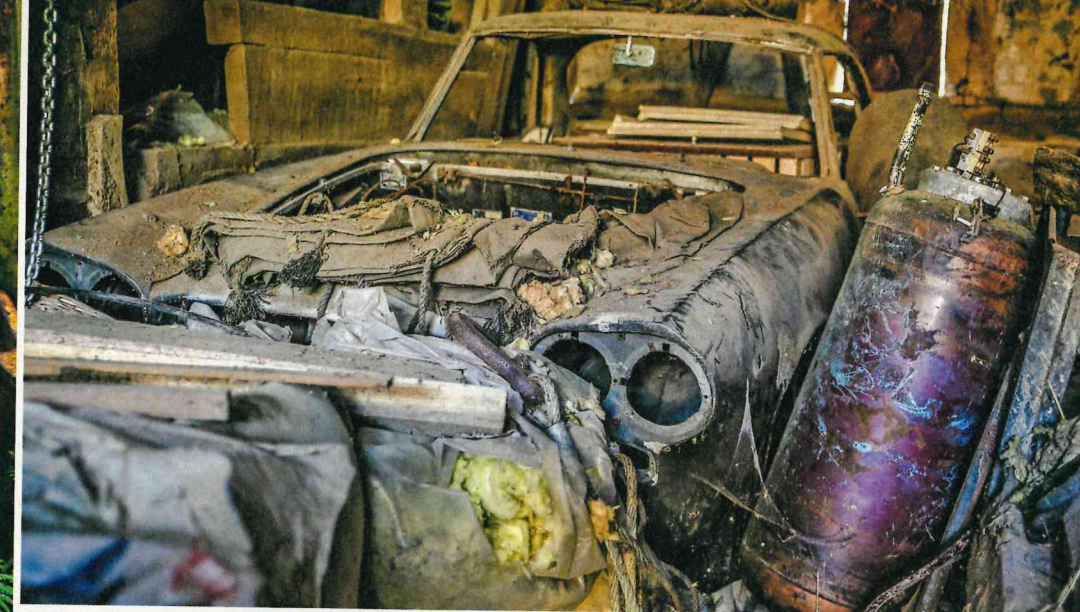


199117 704201 07



Unglaubliche Preziosen im Gebüsch: Die Flaminia Zagato Sport ist die größte Rarität der Sammlung. Von den leichten Sportlern mit Aluminium-Haut wurden nur wenige gebaut. Top-Autos kratzen am Wert einer halben Million

Keine Gelegenheit ausgelassen. Sechs Flaminia-Modelle, Cabrios und Coupés, hatte der Sammler in seine Hofreite gepresst. Mit Karosserien von Touring, Pininfarina und Zagato. Restaurieren wollte er alle, irgendwann...



Vergleichsweise gut erhaltener, aber auch fast „alltäglicher“ Fund: frühes Fulvia-Coupé. Die Flavia-Limousine oben rechts im Garten ist bereits unrettbar ins Erdreich übergegangen



Die Erbschaft

Einen netten Oldtimer vererbt zu bekommen, ist eine Sache. Aber ein ganzes Anwesen voller Wracks eine andere. Wenn es dann noch extrem seltene Lancia sind, wird die Sache kompliziert. Die Geschichte eines Scheunenfundes besonderer Art

Der Anruf erreicht Mathias Landau während einer Wanderung in den Dolomiten. Dort, wo der Höhenweg auf den Falzarego-Pass trifft. Er wundert sich später selbst, warum er überhaupt drangehen ist. Am anderen Ende ist eine nette Frau, Sonja Kotthoff, die von einer Hofreite voll alter Lancia erzählt, die sie ausräumen müsse. Sie habe keinen Schimmer von Autos, geschweige denn von alten. Vorwiegend sechziger Jahre laut Papieren, in schlechtem Zustand, teilweise zerlegt und kaum geschützt abgestellt. Besitzer sei ihr Onkel Wolf-Heinrich gewesen, ein etwas schrulliger Typ und leider inzwischen gestorben. Er habe sie sicher noch restaurieren und fahren wollen, aber es nicht mehr geschafft. Ob Landau sich das mal anschauen könne? Für Mathias keine große Sache, er ist Experte in Sachen alter Lancia und das Anwesen im Taunus nicht weit von seinem Heimatort entfernt. Er verspricht, nach seinem Urlaub vorbeizukommen. Ihn irritiert nur, dass jemand Lancia jener Dekaden einfach im Freien vergammeln lässt. Wenig später, Landau ist noch im Urlaub, ruft ein Club-Kollege an, Gregor Stampa: Ob er die Wracks schon gesehen habe? Der Besitzer sein kein Unbekannter, Wolf-Heinrich Kotthoff, vor Urzeiten Mitgründer des Lancia-Clubs. Landau hat keine Ahnung, versichert aber, sich nach der Besichtigung zu melden. Er ist also nicht der Einzige, den die Dame informiert hat.

Zwei Wochen später macht er sich mit Taschenlampe, Notizblock und Schichtstärkenmesser auf den Weg. Doch als er durch das verwitter-

Spuren des Besitzers

Dr. Wolf-Heinrich Kotthoff, Jahrgang 1933, wusste genau, was er tat, auch wenn seine Sammlung auf den ersten Blick eher skurril erscheint. Er wusste vor allem, was für seltene Stücke er hatte. Der promovierte Statistiker war Mitgründer des Lancia Clubs Deutschland. Wenn er auch, wie Nicht-Sonja Kotthoff vermutet, aufgrund ausgeprägter Eigenbrötelei der Truppe bald wieder den Rücken kehrte. Sportliche Lancia und ihre Rennableger waren seine Leidenschaft, allen voran die raren Flaminia. Ein Leserbrief in OLDTIMER MARKT zu einer Flaminia-Zagato-Story in Ausgabe 8/1993 bekundet sein akribisches Interesse. Die erwähnten Nardi-Vergaser suchten die Käufer allerdings vergebens. Wolf-Heinrich Kotthoff starb am 10. August 2018 im Alter von 85 Jahren in Idstein im Taunus.

„ICH WAR KOMPLETT IM TAL DER AHNUNGSLOSEN, HATTE KEINERLEI VORSTELLUNG, WAS DER ONKEL DA IN SEINER VERWILDERTEN HOFREITE ALLES GESAMMELT HATTE“ Sonja Kotthoff, Nichte

**Fulvia und Flaminia
in allen Verfalls- und
Zerlegungsstadien,
Teile-Konvolute, die
bis an ein Lebens-
ende reichen wür-
den. Links (vorne)
Mathias Landau
beim Lösen einer
Fulvia-Bremse**

te Tor der alten Hofreite geht, weiß er, dass sich sein Denken in Sachen Lancia-Antiquitäten von nun an in zwei Dekaden teilen wird: vor und nach dem Idsteiner Scheunenfund. Nachdem er das Gras des unbefestigten von Löwenzahn, Schachtelhalm und Gänseblümchen gelb-weiß gesprenkelten Hofes durchquert hat, ist er ebenso fassungslos wie begeistert. „So etwas hatte ich definitiv noch nie gesehen“, erinnert er sich. Alles fotografieren lassen, egal wie die Sache ausgeht, ist sein erster Gedanke. Schon auf den ersten Metern entdeckt er eine Flaminia Zagato im Endverfallsstadium, halb im Freien verrottend. In einem offenen Schuppen daneben, Flanke an Flanke zusammengepresst und nur von Bauplanen bedeckt, kauern zwei weitere Flaminia, ein Cabrio und ein Coupé. Soweit er erkennen kann, von Touring und Pininfarina karossiert. In der Scheune dahinter, in der noch das Stroh der lange zurückliegenden Landwirtschaft zu Staub zerfällt, hängt unter den zehn Metern hohen Deckenbalken eine leergeräumte Flaminia-Cabrio-Karosserie. Sorgfältig mit Ketten hochkant abgespannt. Darunter parkt die fünfte, offensichtlich komplette Flaminia, unter der Haube noch der legendäre V6, wie er erkennt. Alle tiefenkorrodiert und wie festgeschraubt in jahrzehntelanger

10

LANCIA-MODELLE
aus den sechziger
und siebziger Jah-
ren lagerten in der
alten Hofreite
nahe Idstein im
Taunus

OLDTIMER-MARKT 8/92
Seite 44
"Klassischer Körperbau"

Zum Zagato

Zu Ihrem Artikel 9

Supersport von Zagato karosseriert

möchte ich noch
gen beisteuern. Be

und der Mille M
wie Sie auf Seite

Weber-Doppelver
sondern — zus

Rennockenwelle
6-lax-Rennvergr

PII/LZ. Der I

beziehungswis-
senschaften.

...fentlichungen;
kompetenten

portiert wurde
den genannte

4) sern ist jedoch
bürgt.

Ergänzen das
eine von Na

präparierte
hat. Dieses

in Nardi-Nock
Vierfach

IF 40 ausge
kon beim

en
en

bei Vö-N
wenn die

3 „auf Luc
nannten

um das Plexiglas

Scheinwe
griffen.

Besitz, über so

ren. Vi
des Les

del 2001

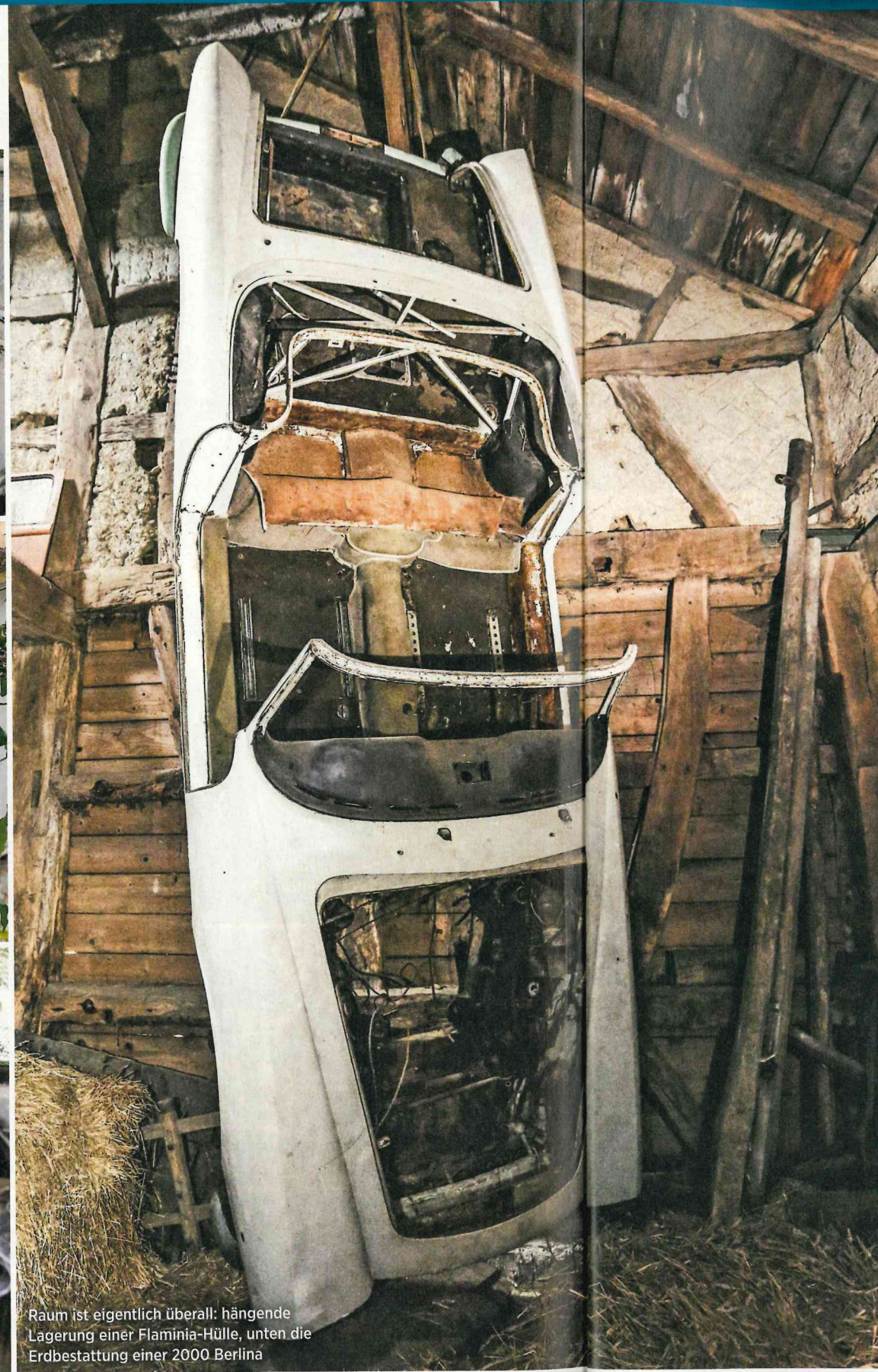
Verwegen wie Alain Delon: Wolf-Heinrich Kotthoff in den Sechzigern während einer Rallye in einem Lancia Aurelia Spider. Links sein Leserbrief zur Zagato-Story von 1993

Mut zur Restaurierung: Flaminia mit Touring-Karosserie und 2,8-Liter-V6-Motor. Der Zustand zwar abgründig, aber ihre Schönheit und Seltenheit rechtfertigt jede Anstrengung. Unten ein weiterer Zagato, diesmal auf Fulvia-Basis

Parkposition. Landau ist fassungslos. In gutem Zustand wären allein diese fünf Autos eine knappe Million wert. Das in einer kleinen Garage verwitternde Fulvia Coupé ist dagegen fast schon normal. Ebenso die 2000er Berlina aus den Siebzigern, die gerade dabei ist, unter einem Holunderbusch ins Erdreich überzugehen. „Darin haben die Katzen immer ihre Babys zur Welt gebracht“, berichtet die Nichte, die hier früher ihre Ferien verbrachte und Landau durch Ställe, Scheunen, Keller und schließlich auch ins Wohnhaus des Onkels führt. Sie seien noch lange nicht durch, versichert die zupackende Frau mit den blitzenden Augen und dem hellen Lachen. Gemeinsam bahnen sie sich einen Weg durch Rankrosen, Brennnesseln, Schachtelhalm und Tränende Herzen. Der Onkel sei 2011 ins Seniorenstift gekommen, sie mähe gelegentlich das Gras, aber sonst wachse allmählich alles zu. Wo keine Lancia-Hauben oder Scheiben liegen, drängen sich Nutzfahrzeuge, Baumaterialien und Werkzeuge. Landau zählt einen Bagger, einen Kipper, stapelweise



Raum ist eigentlich überall: hängende Lagerung einer Flaminia-Hülle, unten die Erdbestattung einer 2000 Berlina



„Als ich das Flaminia Cabrio an den Dachbalken der Scheune hängen sah, dachte ich zunächst, dass auf diesem Hof nicht alles mit rechten Dingen zugeht. Doch irgendwann habe ich kapiert, dass der Mann einfach Platz brauchte“, erinnert sich Mathias Landau

„HEUTE WÜRDEN MAN SAGEN, DER ONKEL WAR EIN AUTIST. DAMALS GALT ER EINFACH ALS SKURRILER ONKEL UND KOMISCHER NACHBAR“

Sonja Kotthoff

Holzbalken, Ziegelsteine, Eisenträger. Er habe auch an seinem Haus alles selbst gemacht, erläutert die Nichte. Mit einer Taschenlampe versuchen sie, sich in den Nebengebäuden des komplett umfriedeten Areals eine Übersicht zu verschaffen. Allein unterm Dach eines Schuppens entdeckt Landau ein ganzes Lager von Motoren, V6 und V4, dazu Getriebe, Kupplungen, Differenziale. Anlasser, Lichtmaschinen, Zündanlagen, Vergaser, Bremsen und Blechteile folgen in abnehmender Größe in den weiteren Stallungen. Polster, Chrom und Glas lagen unterm Ziegelmehl auf dem Dachboden des Wohnhauses, informiert Sonja.

Landau lauscht inzwischen gefesselt Sonja Kotthoffs Erzählungen von Onkel Wolf-Heinrich. Der das Anwesen im Taunus 1971 im Alter von 48 Jahren nach einem längeren Auslandsaufenthalt gekauft habe, dort aber recht bald in eine Laufbahn als erfindungsreicher Eremit abgebogen sei, wie sie mutmaßt. „Heute würde man vielleicht von Autismus sprechen.“ Damals war er einfach ein schrulliger Onkel, der wenig redete und sich offensichtlich lieber mit Flaminia und Fulvia sowie einer umfangreichen Bücherei samt Weinkeller umgab als mit Frauen, Kindern oder Nachbarn. Nichte Sonja indessen kam mit ihm aus, ließ sich von Granteleien und Eigenwilligkeit nicht beirren, spielte mit den Katzen und stromerte durch Scheune und Stallungen. Als er 2011 körperlich zunehmend abbaute, sorgte sie für einen Platz in einem Seniorenstift, schaute nach dem alten Haus. Nun kümmert sie sich um die Entrümpelung. „Eigentlich sind mein Vater und seine beiden Brüder die Erben, aber selbst bereits über 80.“ Also macht sie es. Klar, dem Onkel sei in den letzten Jahren manches aus dem Ruder gelaufen, aber ein Faible für schnelle Lancia habe er gehabt, seit sie denken könne. Tolle Sportwagen, mit denen er bei Familienfesten auftauchte. Sie vermutet, dass er bei interessanten Gelegenheiten einfach nicht widerstehen konnte. Und eine Flaminia an die andere reihte. „Es gab halt auch niemanden, keine Ehefrau oder so, die interveniert hätte. Und ihm gesagt, es ist genug, das Haus voll bis unters Dach.“ Denn er sammelte nicht nur, sondern schraubte auch. Ebenso entschlossen wie ununterbrochen. „Er wirkte auf mich immer wie Daniel Düsentrieb. Was ihm fehlte, stellte er her.“ Sie entdecken Drehbänke, Fräsen, Schweißgeräte und elektrische Flaschenzüge. Für die leichtere Stapelung. Die nötigen Starkstromkabel hatte er offenbar selbst verlegt.

Landau ist komplett erschlagen, Fotospeicher und Notizblock sind voll, er verspricht, bald Bescheid zu geben. Ein Händler aus

Frankfurt hat bereits ebenfalls Interesse bekundet. Er ist noch nicht ganz zu Hause, als Club-Kollege Gregor Stampa wieder anknüpft. Was er denke? Und präsentiert einen Vorschlag: „Lass uns das Zeug doch einfach gemeinsam kaufen. Behalten, was uns selbst gefällt, weitergeben, was wir nicht brauchen.“ Landau muss nachdenken. Eine Herkulesaufgabe. Und der Zustand der Autos durchweg desaströs. Zustandsnote fünf bis sechs. Aber die Besitzerin schien durchaus Realistin und willens, bei kompletter Abholung ein gutes Angebot zu akzeptieren. Nur wohin mit allem? Landau hat im Grunde Autos und Teile genug. Doch ein Flaminia Touring Cabrio ausschlagen? Zustand hin oder her. Er schickt ein paar Mails an Freunde und Bekannte, um das Interesse abzutasten, fährt noch mal nach Idstein. Sonja macht ein letztes, sehr gutes Angebot. Ihr ist daran gelegen, die Sammlung lieber an echte Lancia-Fans zu geben, als an einen Händler. Sie dürfen selbst entscheiden: Rosinen picken oder „en bloc“ kaufen. Also gut – en bloc, den Rest würden sie sehen. Doch wie weiter? Allein die Bergung des gesamten Materials würde nicht einfach werden. Das Gelände liegt abschüssig, die meisten Fahrzeuge am untersten Fleck. „Der Onkel hat seine 1000 Quadratmeter bis in die letzten Winkel genutzt.“ Erst bei der zweiten Besichtigung entdecken sie eine Außengarage, von der selbst die Nichte nichts wusste. Mit drei weiteren Lancia in Dunkelhaft: darunter ein zweiter Zagato, diesmal ein Fulvia, und offenbar die Alltags-Flavia des Onkels.

Die Profis Mathias Landau und Gregor Stampa machen ein Finanz- und Arbeitskonzept: Sie kaufen gemeinsam, jeder kriegt ein Auto und die Teile dazu, der Rest wird an Freunde, Szene oder per eBay verhökert und was am Ende übrig bleibt, geteilt. Ganz einfach. Ein Projekt, das sie den ganzen Herbst beschäftigen wird. Landau entscheidet sich für besagtes Cabrio, Stampa wählt eine andere Flaminia. Der schwer angeschlagene gelbe Flaminia Zagato wird hingegen verkauft und bildet die Grundfinanzierung des Projekts. „Für den hatten wir schon einen Interessenten vor dem Zuschlag der Besitzerin“, erzählt Gregor. Schon bald tauchen die ersten Angebote aus der Szene auf. Voraussetzung für alle Interessenten: Wer ein Auto oder Teile will, muss beim Bergen helfen.

Sechs Wochen lang fahren sie jedes Wochenende, teilweise zehn Mann hoch, in den Taunus. „Unser oberstes Ziel war, die vorhandenen Autos zu komplettieren. Wer sich auskannte, versuchte, jedes gefundene Teil den jeweiligen Flaminia oder Fulvia zuzuordnen.

Alles stellten wir auf den Kopf, jeden Raum, jedes Regal, jede Kiste. Es hat sich gelohnt, denn bis auf zwei Frontscheiben waren irgendwann alle Fahrzeuge komplett.“ Doch die Ausquartierung von Teilen und Autos ist kompliziert, die Böden der alten Stallungen sind löchrig, ständig drohen die Männer irgendwo durchzubrechen. Die elektrischen Flaschenzüge, mit denen der Besitzer schwere Teile wie Motoren und Karosserieteile bis in höchste Höhen und entlegene Ecken gehievt hatte, können nicht genutzt werden. Der örtliche Elektriker hebt nach einer Inspektion die rote Karte: Alle Leitungen und Anschlüsse seien offenbar von Kotthoff selbst verlegt, er traue ihnen keinen Zentimeter weit. Also helfen nur Seile, Leitern und Rutschen sowie Mut und Unerschrockenheit. Zeitweise hilft ein Nachbar mit einem Stapler. Es ist uferlos. Manchmal kommen Gregor und Mathias Zweifel, ob sie dem Ganzen wirklich gewachsen sind. Es entwickelt sich wie bei den russischen Puppen, je

mehr sie herausholen, desto mehr fällt ihnen entgegen. Doch die Mitstreiter motivieren sich gegenseitig, Landau merkt, dass die jeweiligen Interessenten auch gleich Pläne für die Bergung ihrer Wunschobjekte mitüberlegen. Irgendwann wird es noch mal spannend – als sie unter dem Wohnhaus einen Zugang zu einem Atomschutzbunker entdecken. Mit dicken Stahlbetonwänden und offenbar ebenfalls selbst gebaut. In den Regalen Astronautennahrung, Einwegobst und Taschenlampenbatterien. Der Onkel hatte nicht nur Lancia-Visionen.

Sonja Kotthoff hilft den Entrümpelern, so gut sie kann. Sie nimmt die Küche des Onkels wieder in Betrieb und verköstigt die Truppe jedes Wochenende. Und merkt, wie mit jedem Stück Metall, das geht, neue Freunde kommen. „Es war eine großartige Stimmung, wir haben uns super verstanden. Spätestens als wir den Weinkeller des Onkels entdeckten, hielt regelrecht Partylaune Einzug.“ Die

Katzen-Domizil: Diese 2000 Berlina hat ihren Zenith überschritten. Sie vegetiert seit Jahrzehnten im Hof des Anwesens. Über dem Zagato im Hintergrund war zumindest ein Dach...

Nachbarn, nun zunehmend mutig geworden, spähen durch das offene Tor, betreten neugierig das früher rigoros abgeriegelte Refugium des Alten. „Hier durften wir nie rein.“ Mühsam und mit vereinter Kraft – der halbe Ort packt mit an – ziehen sie mit Seilwinden und Gurten Auto um Auto auf die Straße. Im abschüssigen Grundstück zum Teil kaum zu bewerkstelligen. Bei allen Autos sind die Scheibenbremsen fest. Und durch deren innenliegende Anordnung sowie die extrem eng zusammen- und teils an die Hauswände gepressten Fahrzeuge kommen die Männer kaum dran. „Irgendwann hatten wir keine andere Wahl, als die Autos mit Wagenhebern anzuheben, drunter zu kriechen und einfach die Antriebswellen durchzuflexen. Teile hatten wir ja nun genug“, schüttelt Landau selbst den Kopf über das brutale Vorgehen. Trotzdem: Bei der Bergung einer Flaminia reißt das Seil auf halber Höhe zur Einfahrt, alle springen hinzu, um die Karosse vor dem sicheren Tod an der nächsten



Mit brachialen Kräften: Bei sämtlichen Autos waren die Bremsen fest. Außerdem hatte das Grundstück Hanglage. Selbst bei dem „leeren“ Aluminium-Zagato war alles an Muskelschmalz gefordert



Wie bei den russischen Puppen: Tagelang entdecken sie immer neue Lancia-Verliese

Schuppenwand zu retten. Mit äußerster Kraft gelingt es ihnen. Gerade so.

Nach anderthalb Monaten sind sie fertig. Bis auf reinen Schrott ist alles weg, die alte Hofreite versinkt wieder in tiefe Stille, Brenneseln, Katzen und Löwenzahn sind wieder unter sich. Doch Sonja Kotthoff hat im Testament einen letzten Wunsch des On-

kels entdeckt. Den will sie noch erfüllen: Einmal noch sollten alle Dorfbewohner Spaß haben und auf ihn trinken. Sonja, die den Onkel inzwischen glücklich bei allen heiligen Aurelia und Flaminia im Himmel wäht, machte nicht lang rum und packt großzügig in die Einnahmen-Kiste: „Wutz am Spieß und Freibier für alle!“ Die restlichen Flaschen aus dem Wein- und Schnapskeller tischt sie

gleich mit auf. Der ganze Ort kommt und die Lancia-Freunde ebenso. Das hätte vermutlich sogar Wolf-Heinrich Kotthoff gefallen. Nun war er angekommen, der Onkel. Sogar unter den Menschen.

TEXT **Annette Johann**
FOTOS **Alexander Wissgott, privat**
a.johann@oldtimer-markt.de

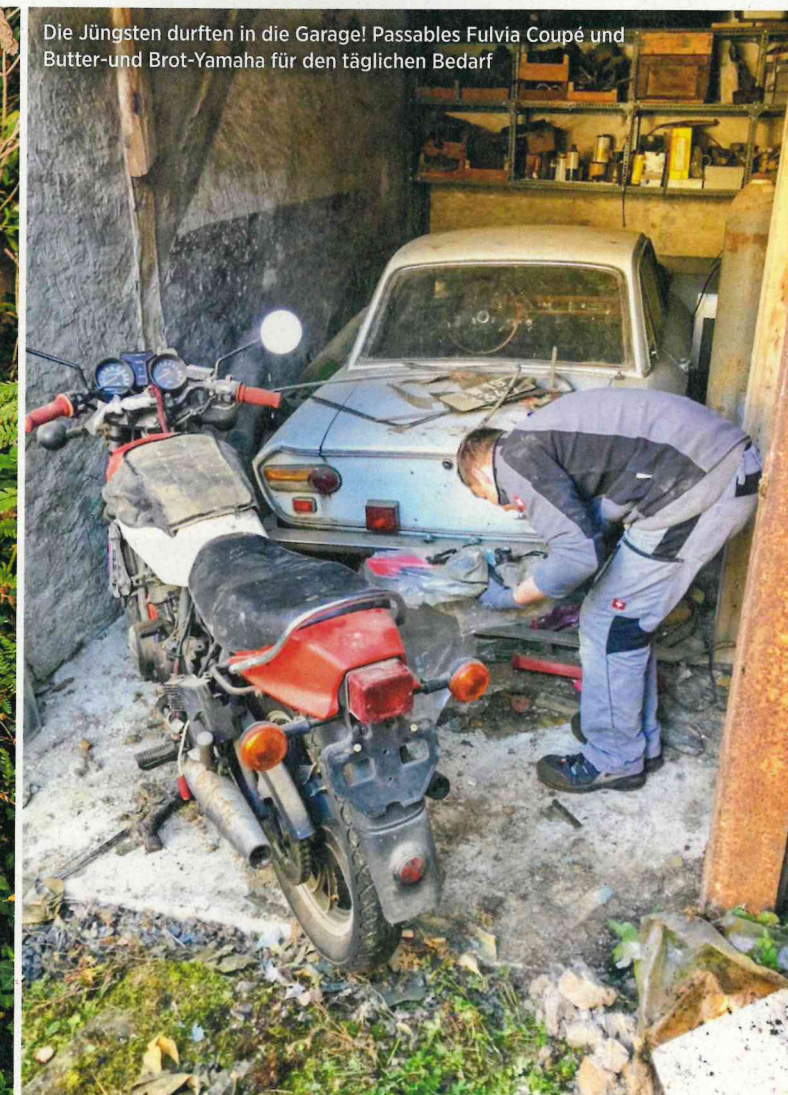
**„SCHON NACH ZEHN METERN
HATTE ICH AUTOS GESEHEN,
DIE IM ORDENTLICHEN ZUSTAND
SECHSSTELLIGE BETRÄGE
WERT SEIN WÜRDEN“**

Mathias Landau, Lancia-Experte



Die Welt der Flaminia Coupés

Die Lancia Flaminia entstand in Zeiten, in denen handgefertigte Karosserien nach Kundenwunsch noch gang und gäbe waren. Lancia hatte 1959 mit dem neuen Flaggschiff Flaminia Berlina mit großem konstruktiven Aufwand eine der besten Limousinen jener Dekade entwickelt und sie bis 1968 gebaut. Angetrieben von V6-Motoren mit 2,5 bis 2,8 Liter Hubraum, die Anfangs 100, später bis zu 150 PS leisteten. Die zwar technisch großartige, aber mit 1560 Kilo nicht gerade leichtgewichtige Berlina avancierte zum Heimspiel der italienischen Karosiers Pinin Farina (ab 1961 Pininfarina), Touring und Zagato. Die Chassis aus Turin orderten und bildschöne Coupés und Cabrios darauf schneiderten, Zagato besonders leichte Coupés für den Motorsport. Oben eine Flaminia GT von Touring.



Die Jüngsten durften in die Garage! Passables Fulvia Coupé und Butter- und Brot-Yamaha für den täglichen Bedarf