

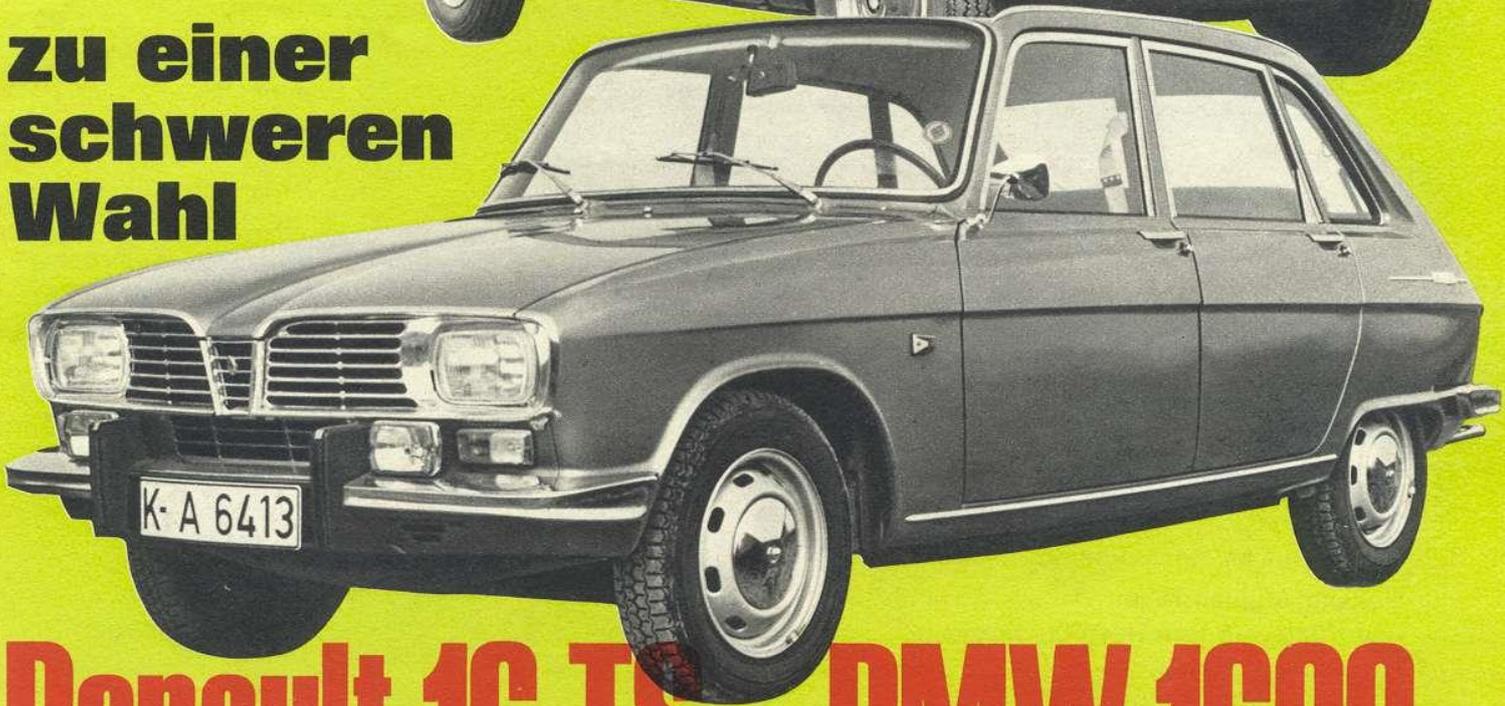
moot

AUTO-KRITIK

PREIS DM 1.20
Belgien bfr 19.—, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18.—, Niederlande hfl 1.50, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. oms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ —.50
Printed in Germany
14. Jahrgang
4. 5. 1968

TEST

zu einer schweren Wahl



Renault 16 TS : BMW 1600

Was kostet

1968

Auto

fahren?

Genaue
Zahlen
zum
Vergleich



Den neuen NSU Mittelklassewagen konnten wir jetzt in aller Ruhe beobachten und fotografieren. Die Fotos bestätigen unsere Vorauszeichnung im letzten Heft. Die Karosserie dieses Versuchswagens entsprach bis auf kleine Retuschen an Front und Heck zweifellos schon der kommenden Serie (Produktion wohl ab Spätherbst). Der neue NSU 1600 oder 1700 ist schlichter und gradliniger geformt als der Ro 80. Niedrige Gürtellinie, große Fenster und kantiger Heckabschluß deuten auf eine hervorragend übersichtliche Karosserie hin, die bestimmt auch aerodynamisch sauber durchgearbeitet ist. Unsicher sind vorerst die Nachrichten zu Hubraum und Leistung; wir erwarten eher 1700 als 1600 ccm und ca. 85 bis 90 PS. Nach fester NSU-Tradition wird es wieder ein Hochleistungsmotor mit obenliegender Nockenwelle sein; der gesichtete Versuchswagen hatte mit Sicherheit keinen Wankelmotor. Indiz für Frontantrieb: Das Durchrutschen der Vorderräder beim scharfen Anfahren war beim fotografierten Versuchswagen nicht zu überhören. Fürs Fahrwerk hat NSU fortschrittliche Rezepte auf der Linie des Ro 80 angewandt: langer Radstand, kurzer Hecküberhang, breite Spur, Gürtelreifen (wir tippen auf 165 SR 13), Radführung vorn an Federbeinen, hinten an Schräglenkern — ohne Zweifel wird es ein hervorragend fahrsicherer und komfortabler Wagen werden. Der seitliche Tankstutzen (hinter der rechten hinteren Tür) deutet auf Tank zwischen den Hinterrädern hin, auch hier eine Parallele zum Ro 80. Mit dem neuen NSU 1600/1700 begibt sich das Werk erneut in eine dicht besetzte Klasse und in harte Konkurrenz zum BMW 1600 und Renault 16 TS (die man beide heute schon kaufen kann, siehe Vergleichstest in diesem Heft), aber auch zum Audi und natürlich zu Ford und Opel. Auf einen Preis unter 8000 DM zu hoffen, heiße technische und preisliche Realitäten zu verkennen. Der (viertürige) NSU 1600/1700 kann kaum viel billiger als der (zweitürige) BMW 1600 sein.

HKZ und TSZ

Die schon lange angekündigte preiswerte Transistorzündung (TSZ) von Bosch soll nun endlich auf dem Markt erscheinen. Wir waren schon immer der Meinung, daß die bisherige Transistorzündung dieser Firma zu aufwendig und vor allem zu teuer sei. Die einfachere neue und zweifellos gleichwertige Anlage wird für 6- und 12-Volt-Anlagen geliefert. Sie soll etwa 160 DM kosten. Auch dieser Preis ist noch relativ hoch, wenn man bedenkt, daß ganz simple und trotzdem erstaunlich zuverlässige Anlagen schon für knapp 80 DM im Handel sind.

Andererseits muß man bei Bosch Qualität und das Ergebnis langer Entwicklungszeit mitbezahlen. Bei Ärger, den es ja immer einmal geben kann, stehen außerdem zahlreiche Bosch-Dienste zur Verfügung. Und andere Zubehörhersteller

(beispielsweise von Drehzahlmessern und Radios) stellen sich eher auf ein Fabrikat wie Bosch ein, so daß Anpassungsschwierigkeiten eher behoben werden können. Auch das sind natürlich Gesichtspunkte, die beim Preis nicht ganz unberücksichtigt bleiben können.

Dennoch wäre es für Verbraucher wie Industrie sicher erfreulich, wenn Bosch bei modernem Zubehör forscher entwickeln und mit Großserien auch preislich attraktiver wäre. Der Fortschritt würde damit sicher erheblich gefördert.

Die kontaktgesteuerte Kondensatorzündung (HKZ) von Bosch, die in aller Eile auf der IAA gezeigt wurde, ist leider immer noch nicht auf dem Markt. Wann es soweit sein wird, war bisher noch nicht zu erfahren. Die bisher von Bosch gebauten Anlagen sind Spezialanlagen für Porsche-Rennmotoren, nicht mehr kontaktgesteuert und nicht für die Nachrüstung gedacht.

notiz und mein

Einzelheiten zum deutschen Escort

In Pressemitteilungen spricht Ford/Köln unbestimmt noch davon, daß „für einen späteren Zeitpunkt“ die Lieferung einer deutschen Escort-Version geplant sei. Die Termine stehen aber längst fest: Produktion des deutschen Escort im belgischen Ford-Zweigwerk Genk ab August 1968, Lieferung in Deutschland ab September. Unser Escort-Test im letzten Heft basierte auf einem in England gebauten 1300 GT, den wir uns aus Österreich besorgt hatten.

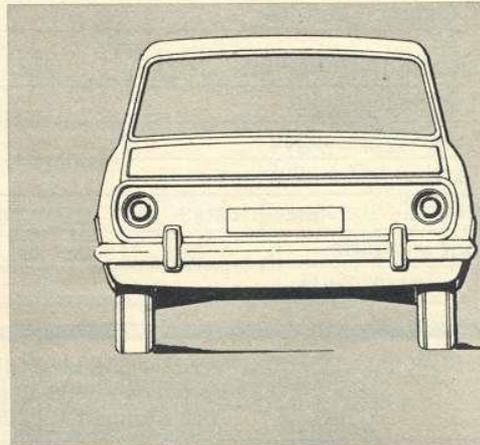
Zum deutschen Escort sind mittlerweile nach Erscheinen des Tests einige Einzelheiten durchgesickert. Für Deutschland wird es voraussichtlich vier Motorversionen geben:

- Escort 1100, 1098 ccm, Normalkraftstoff, Leistung vermutlich 42 bis 45 PS
- Escort 1100 Super, 1098 ccm, Superkraftstoff, Leistung vermutlich 48 bis 50 PS

Der neue Peugeot 504

wird ab Jahresmitte das jetzige Programm nach oben ergänzen. Unsere Zeichnungen beweisen, daß Pininfarina (von ihm stammen auch die Karosserien von 204 und 404) beim 504 eine geschickte Übertragung von 204-Stilelementen (siehe Inserat-Zeichnung rechts) auf den größeren Wagen schaffte. Die gestufte 504-Heckpartie erinnert an den Austin/Morris 1800, an dem Pininfarina ebenfalls mitarbeitete. Der 504 hat Motor vorn und Hinterradantrieb wie der 404. (Der 204 hat bekanntlich Frontantrieb.)

Den 1800 ccm-Vierzylindermotor wird es in zwei



en

ungen

TIPS VOM TAGE

■ Lassen Sie Ihr Auto zu Hause, wenn Sie an außerparlamentarischen politischen Aktionen teilnehmen oder zusehen. Zivilist und Polizist nehmen keine Rücksicht auf Versicherungsprobleme.

■ Hunde und Katzen, die im Wagen mit über die Grenze genommen werden, brauchen jetzt für die „Wiedereinfuhr“ einen Gesundheitspaß. Fragen Sie beim nächsten Amtsarzt nach näheren Einzelheiten.

IM NÄCHSTEN HEFT

Test Fiat 850 Special
Zuviel PS für die Straßenlage?

Test Volvo 142/144
mit 75 und 100 PS
So gut wie sein Ruf?

Test Audi 60
Vergleich der Mittelklasse-Volksausgaben

Pflegetips
Vergeßlichkeit rächt sich

- Escort 1300, 1298 ccm, Normalkraftstoff, Leistung vermutlich 55 PS
 - Escort 1300 GT, 1298 ccm, Superkraftstoff, Leistung vermutlich 65 PS
- Für die endgültigen PS-Angaben muß man die deutsche Typprüfung abwarten; die DIN-PS-Angaben z. B. aus dem österreichischen Prospekt sind für die deutschen Escort-Motorversionen nicht voll verbindlich.
- Ford/Köln hat für deutsche Käuferwünsche den Escort in Einzelheiten überarbeitet. Der deutsche Escort soll technisch aufgewertet werden durch
- serienmäßige Scheibenbremsen vorn, Bremskraftverstärker und Zweikreisbremsanlage schon beim Escort 1100
 - Sicherheitslenksäule mit gepolstertem Lenkrad
 - breitere Felgen (4 statt 3½ Zoll), Reifen 6,2-12, auf Wunsch Gürtelreifen 155 SR 12 (serienmäßig beim Escort 1300 GT, siehe Test im letzten Heft).

Einige Testminuspunkte werden also voraussichtlich für den deutschen Escort nicht mehr zutreffen. Der Hauptminuspunkt – die primitive unkomfortable Hinterachse – wird aber wohl bleiben, leider...

Auch in der Ausstattung wird sich der deutsche Escort von der bisherigen Ausführung in Details unterscheiden, z. B. durch anderes Lenkrad, die Sitzpolsterung, verstellbare Vordersitzlehnen (zumindest für den Fahrersitz), andere Türgriffe innen und außen, flachere Fensterkurbel, seitlich schwenkbare Sonnenblenden, besser placierte Armlehnen. Mit einiger Sicherheit wird es den Escort 1100/1300 wie den 12 M/15 M/17 M auch mit einem Deluxe-Ausstattungs-paket geben, das vermutlich Stoßstangenhörner, Radzierringe, Rückfahrleuchten, Bodenteppich und Zigarettenanzünder enthält. Hoffentlich gibt es dazu hintere Ausstellfenster als separates Extra. Der 1300 GT wird wohl die komplette Deluxe-Ausstattung serienmäßig haben.

Wichtig für Ford-Käufer

Neue 17M/20M-Modellmischung

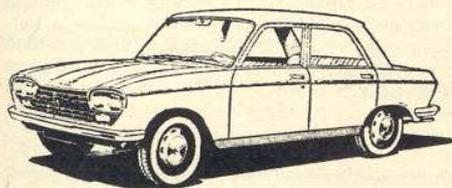
Seit Anfang April 1968 hat Ford im Baukastensystem das Typenprogramm nochmals erweitert. Den 17 M gibt es neben den bisherigen V-Vierzylindermotoren (1500 N / 60 PS, 1700 N / 65 PS, 1700 S / 70 PS) jetzt auch mit V-Sechszylindermotoren (2000 N / 85 PS, 2000 S / 90 PS, 2300 S / 108 PS), die es seither nur in Verbindung mit der 20 M-bzw. 20 MTS-Ausstattung gab. Die Mehrpreise beim 17 M für die Sechszylindermotoren gegenüber dem serienmäßigen 1500 N-Vierzylindermotor liegen zwischen 300,30 und 792 DM, je nach Karosserie.

Als Ergänzung zu unserer Preistabelle im Frühjahrsmarkt (Heft 7/68, Seite 22) führen wir nochmals das erneut erweiterte 17 M/20 M-Programm auf, wobei wir uns aus Platzgründen auf die zweitürigen Limousinen beschränken (alle Preise natürlich einschließlich Mehrwertsteuer):

17 M/1500 N	60 PS	7 634,— DM
17 M/1700 N	65 PS	7 700,— DM
17 M/1700 S	70 PS	7 729,70 DM
17 M/2000 N	85 PS	8 030,— DM
17 M/2000 S	90 PS	8 056,40 DM
17 M/2300 S	108 PS	8 426,— DM
20 M/2000 N	85 PS	8 833,— DM
20 M/2000 S	90 PS	8 859,40 DM
20 M/2300 S	108 PS	8 983,10 DM
20 M TS/2000 S	90 PS	9 350,— DM
20 M TS/2300 S	108 PS	9 645,90 DM
17 M RS	90 PS	9 097,— DM
20 M RS	108 PS	10 175,— DM

Die Preise beziehen sich jeweils auf die serienmäßige Grundausstattung mit Dreiganggetriebe; zum 2300 S-Motor bzw. zur TS-Ausstattung gehört serienmäßig bereits das Vierganggetriebe (ebenfalls beim 17 M/20 M RS und beim 17 M/20 M Hardtop-Coupé).

Die Preisdifferenz zwischen 17 M und 20 M bei jeweils gleichem Motor bezahlt man ausschließlich für die unterschiedliche Aufmachung bzw. Ausstattung.



Motorversionen geben: Mit Vergaser (ca. 85 PS) und mit elektronischer Benzineinspritzung (ca. 100 PS). Beim 504-Fahrwerk hat Peugeot wiederum fortschrittliche Rezepte angewandt: langer

Radstand im Verhältnis zur Gesamtlänge (etwa 450 cm); Radführung vorn an Federbeinen, hinten keine Starrachse (wie beim 404), sondern ebenfalls Einzelradführung. Serienmäßig natürlich Gürtelreifen (wir rechnen mit der Größe 175 SR 14), vier Scheibenbremsen.

Der Peugeot 504 wird nicht vor Herbst 1968 in Deutschland geliefert. Hoffentlich macht Peugeot beim 504 nicht den gleichen Fehler wie beim 204, dessen Verkaufsstart durch viel zu hohe Preise gebremst wurde. Beim 504-Vergaser tippen wir auf einen Preis von ca. 10 500 DM, für den 504-Einspritzer auf ca. 11 500 DM.

