

# ADAC motorwelt

## Verkehrserziehung per Briefmarken

Viele Länder haben erkannt, daß man auch mit Briefmarken zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen kann. Auf S. 142 zeigen wir Beispiele aus aller Welt. (Die grüne 25-Lire-Marke ist übrigens noch aus einem anderen Grund interessant: Die Ampel hat das Rot unten — obwohl auch in Italien Rot immer oben ist!)



## Hier gibt es für ADAC-Mitglieder 15% Ermäßigung

Das sind in diesem Fall rund 70 Mark. Wo ADAC-Mitglieder auf Reisen sonst noch Vergünstigungen und Rabatte zwischen 10 und 50% bekommen, lesen Sie auf S. 74.

APR-5% Dat. Sp.	Pensione	A * 7.000			
APR-6%	Cantina	A * 1.500			* 64.100
APR-7%	Pensione	A * 7.000			* 66.300S
APR-7%		A * 1.000			<u>73.300</u>
APR-8% Telefono	Cantina	A * 1.200			
APR-8%	Pensione	A * 7.000			
APR-8%					
<b>15% RABATT FUER ADAC MITGLIED</b>					
APR-8% Deduz.		A * 10.620			
APR-8% Cassa		A * 62.680			* 00
<b>HOTEL RIMINI</b>					
TELEX 55022					
24211	APP.	1/2 Pen.	PEN.	X	1/4/69

## Die Sportwagen- Welle kommt wieder

Die letzten Autojahre waren Limousinen-Jahre. Jetzt werden Sportwagen und sportliche Coupés wieder modern. In einer systematischen Übersicht auf S. 61 zeigen wir alle Sportmodelle, die in Deutschland angeboten werden.





# Das Auto mit dem

»Bitte, einmal rasieren!« Dieser Wunsch lag mir auf den Lippen, als ich die Rückenlehne nach hinten neigte und den Kopf auf die Nackenstütze legte.

Dieser Rasiersitz ist einer der vielen interessanten Neuerungen beim Peugeot 504. Als Fahrer wartet man sehnsüchtig darauf, endlich einmal Beifahrer zu sein, damit man sich in dieser Stellung entspannen oder Zeitung lesen kann. Eine zur Ruhestellung nach hinten geneigte Sitzlehne bekommt tatsächlich erst durch eine solche Nackenstütze ihren Sinn.

Der Fahrer freilich muß warten, bis ihm ein Hintermann kräftig aufs Gehäuse fährt. Erst dann hat auch für ihn die (beim Peugeot ausziehbare) Nackenstütze einen gewissen Nutzeffekt: sie soll eine Dehnungsverletzung der Halswirbelsäule verhindern. Leider liegt sie dafür ziemlich weit hinten, und auch der Metallbügel und die harten Kanten an der Lehne wollen uns nicht so recht gefallen.

## Erst der Mensch, dann das Auto

Was Peugeot mit dem 504 beabsichtigte, wird schon nach ein paar hundert Metern Fahrt klar: ein Auto zu schaffen, das in dieser Preisklasse ein Optimum an Komfort beim Sitzen und beim Fahren bietet. Erst der Mensch, und dann das Auto.

So wundert es denn den Betrachter auch nicht, daß der neue Franzose kein besonderer Blickfänger ist; lediglich die eigenwillige Frontpartie mit den Trapezaugen fällt auf. Und das auch im Rückspiegel: Die meisten Vorderleute gehen,

ser und immer noch deutlich kürzer als etwa der Ford 17M/20M und kürzer auch als der Opel Rekord oder der BMW 1800/2000 – was aber nicht auf Kosten der Innenraumlänge geht.

»Die Werte des 504 liegen unter dem Blech«, sagt man bei Peugeot. Und wer sich der kleinen Mühe unterzieht, unter dem (immer noch recht starken) Blech des Wagens auf Forschungsreise zu gehen, entdeckt denn auch eine ganze Reihe von Feinheiten.

Bleiben wir noch einmal auf den Sitzen sitzen. Sie sind körpergerecht geformt und halten den Insassen auch seitlich fest. Stellt man den Sessel nach hinten, sinkt man zugleich etwas tiefer, schiebt man ihn nach vorn, wird man größer. Für große Menschen könnten die Lehnen etwas höher hinaufreichen, denn dort, wo die Nackenstütze im eingeschlo-



Der Bug ist zweifellos die Schokoladenseite des Peugeot 504. Die trapezförmigen Scheinwerfer geben ihm ein modernes, fast kühnes Aussehen. Der Grill ist übrigens aus Kunststoff gefertigt.

echte Liegesitze: Der Sitz wird um ein Stück nach vorn verstellt, die Lehne waagrecht heruntergeklappt, und schon fügt sie sich nahtlos an die hintere Sitzbank an. Gute Nacht.

Wer nicht gleich einschlafen kann, vielleicht, weil ihn noch die restliche Finanzierungssumme drückt, der kann den Nachthimmel durch das geöffnete Schiebedach studieren. Doch auch durch das geschlossene Schiebedach konnte ich ein Stückchen Himmel sehen, freilich nur am Tage. Das sieht nicht nach äußerster Fertigungsgenauigkeit aus. Aber es regnete wenigstens nicht in freier Natur, sondern nur in einer Fließband-Waschanlage herein. Als Dauerbelüftung kann dieser Schlitz nicht gedacht sein, denn dafür gibt es Kiemen in den Heckpfosten.

Zwar macht dieser »französische Mercedes« einen soliden Eindruck – mit ca. 1200 kg ist er für seine Größe auch relativ schwer –, aber an kleinen Roststellen und Verarbeitungsmängeln ist zu merken, daß auch bei Peugeot die Kapazität knapper wird und das Fließband eine Idee schneller laufen muß.

## Das Geld steckt in der Hinterachse

Zu den Qualitäten, die verborgen unter dem Blech liegen, gehört in erster Linie das Fahrwerk. Peugeot hat die hintere Starrachse des 404 nicht übernommen, sondern sich für eine allseitige Einzelaufhängung entschlossen. Dabei ist der konstruktive Aufwand für die Hinterachse (Schräglenker, Schraubenfedern, Antriebswellen mit doppelten Gelenken) sehr hoch. Hier dürfte auch das Geld vergraben liegen, das den 504 um einiges teurer gemacht hat als den 404. Vorne hat der 504 Federbeine.

Auffallend ist der lange Abstand zwischen Vorder- und Hinterachse – ein unverkennbares Zeichen einer fortschrittlichen Konstruktion und eine wichtige Basis für gutes Federungs- und Fahrverhalten. Aber auch dieser große Radstand kostet Gewicht und damit Geld: Je größer die Spannweite einer Brücke ist, um so stabiler muß die Brücke sein, damit sie in der Mitte nicht einknickt. Der Peugeot hat einen Radstand von 2,74 m, der um 23 cm längere Ford 17 M hat nur 2,70 m und der Opel Rekord 2,66 m.

Nachdem Frankreich mit dem großen

## In drei Sätzen:

**Federung und Straßenlage des Peugeot 504 sind hervorragend. Trotz praktischer, kompakter Abmessungen bietet der Wagen ausreichend Platz für Personen und Gepäck. Die Lenkung ist zu indirekt, die Motorleistung bei der Vergaser-Ausführung könnte höher sein.**

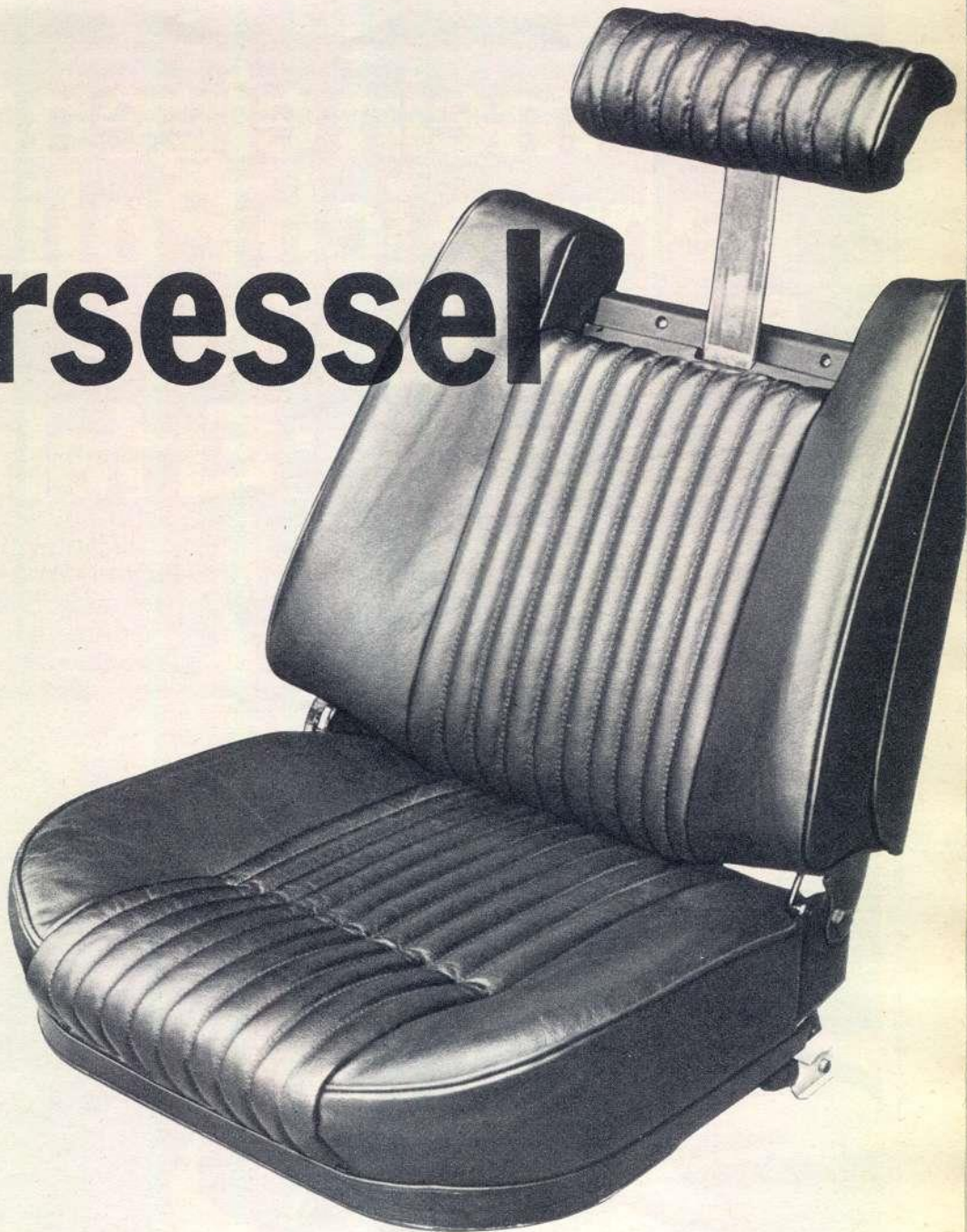
sobald man zum Überholen ansetzt, bereitwillig auf die rechte Seite.

Man hat den 504 äußerlich nicht nur sachlich schlicht, sondern auch kompakt gehalten. Er ist, obwohl teurer, schwerer und stärker als der Peugeot 404, mit seinen 4,49 m nur um 4 cm länger als die-

benen Zustand anfängt, fühlt sich die Lehne ziemlich hart an.

Wer Spesen sparen oder aus sonst einem Grund eine Nacht in der Natur erleben möchte, der kann sich ohne große Umstände in diesem vielseitigen Auto zum Schlafen betten. Der Peugeot 504 hat

# Rasiersessel



Citroën und dem Renault 16 in der Mittelklasse schon zwei Vertreter äußerst komfortablen Fahrens gestellt hat, gesellt sich nun mit dem Peugeot 504 ein weiterer dazu. Auch hier sieht man wieder bestätigt, was oft angezweifelt wird: Gute Federung und gute Straßenlage müssen sich nicht gegenseitig ausschließen.

Auch müssen Wagen mit Gürtelreifen auf Kopfsteinpflaster nicht unbedingt dröhnen und rumpeln: Den Vätern des Peugeot 504 ist die Geräusch-Isolierung sehr gut gelungen.

Es gibt gar keinen Zweifel daran, daß man in einem gut gefederten und leisen Wagen körperlich weniger beansprucht wird und frischer und aufmerksamer gegenüber dem Verkehr bleibt. In dieser Richtung sollte eigentlich der europäische Automobilbau zielen.

Nun, Peugeot hat begriffen, wohin die Reise geht. Frostaufbrüche, gewellte Straßen, versetzte Autobahn-Betonplatten und was es dergleichen mehr gibt — der Peugeot 504 schluckt solche Ungeheimheiten souverän. Er hat immer alle vier Räder auf der Straße, und das läßt sich unter solchen Umständen nicht von jedem anderen neuen Modell sagen.

Wie erstklassig die Federung des 504 ist, bewies ein kleines Experiment. Zwischen den Vordersitzen befindet sich eine Armstütze, deren Deckel man hochklappen kann. Darunter öffnet sich ein langer, schmaler Kasten, so recht dafür geschaffen, dachte ich, den kaffegefüllten Becher der Thermosflasche darin abzustellen. Und ich hatte mich nicht getäuscht: Der Becher fiel während der

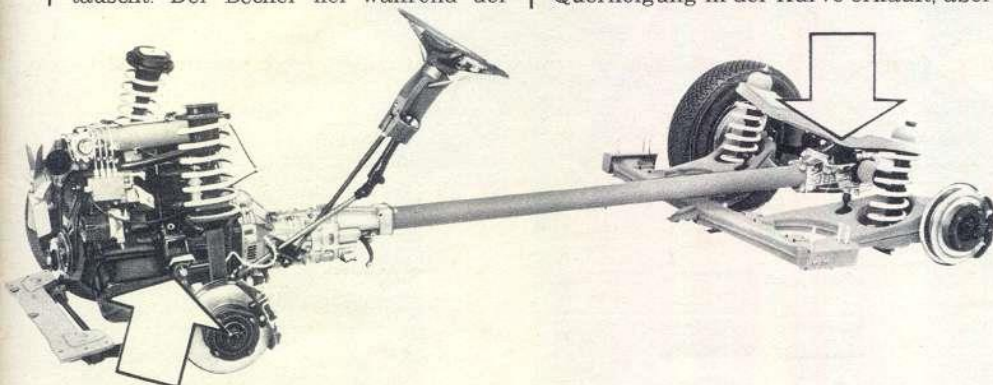
Fahrt nicht um. Als Beifahrer hätte ich mich tatsächlich ohne Bedenken rasieren lassen.

Die hervorragende Federung des Peugeot wird zwar durch eine geringfügige Querneigung in der Kurve erkauft, aber

schwammig ist sie nicht. Weich gefedert, straff gedämpft — das ist ein gutes und auch beim 504 verwirklichtes Rezept und eine wichtige Voraussetzung für das einwandfreie Fahrverhalten des Wagens. Um einen Vergleich zu machen: Der Peugeot ist komfortabler in der Federung als die BMW-Modelle, hat aber dennoch keine schlechtere Straßenlage. Er ist für eine Autoreise gedacht, die sich zügig, aber nicht sportlich abspielt. Für ausgesprochenes temperamentvolles Fahren fehlt es dem 504 — wenigstens dem mit Vergasermotor — an Leistung. 83 PS sind für den schweren Wagen nicht viel.

**»Da kriegt man ja einen Knoten in die Arme«**

Auch das verhältnismäßig flach stehende Lenkrad reizt nicht dazu, den Wagen ausgesprochen sportlich zu fahren, wozu man sich beispielsweise beim BMW gleich herausgefordert fühlt. Dies entspringt einer oft nur unbewußten Reak-



Schaltgetriebe und Hinterachsgetriebe des Peugeot 504 sind durch ein starres Rohr verbunden, in dem die Längswelle rotiert. Die ganze Antriebsgruppe ist vorne am Motor und hinten am Differential gelagert (Pfeile). Alle Räder sind einzeln aufgehängt. Vorne hat der 504 Federbeine, hinten breite Längslenker und Schraubenfedern. Die Lenksäule ist geknickt, damit sie bei einem Aufprall nicht in den Innenraum geschoben wird. Alle Räder haben Scheibenbremsen.



tion: Je steiler das Lenkrad, um so eher ist man geneigt, den Wagen mit kräftiger Armbewegung durch die Kurven zu drücken.

Aber nicht nur die Lenkradstellung, sondern auch die Lenkung selbst macht da beim Peugeot 504 nicht ganz mit. »Da kriegt man ja einen Knoten in die Arme!« kommentierte der frischgebakene Besitzer eines 504.

Tatsächlich ist die meiner Ansicht nach zu hoch übersetzte und deswegen zu indirekt wirkende Lenkung einer der wenigen negativen Punkte am 504. Man muß zuviel am Lenkrad kurbeln. Will man auf kurvenreicher Strecke etwas schneller vom Fleck kommen – wozu man durch das ausgezeichnete Fahrwerk geradezu ermuntert wird –, kugelt man sich schier die Arme aus. Auch könnte die Lenkung nach der Kurve besser zurückstellen.

Auch schnelle Reaktionen, etwa um einem Entgegenkommenden auf schmaler Straße auszuweichen, werden mit dieser Lenkung erschwert. Da sollte man doch im Werk nach einem anderen Zahnrad für die Zahnstangen-Lenkung suchen. Vielleicht ist sogar eine Servo-Lenkung das richtige, wenn man befürchtet, daß mit kleinerer Übersetzung die Lenkung zu schwergängig wird.

Entsprechend dem Motto des Hauses: Familienfreundlich (4 Türen, Kindersicherungen hinten) und solide, strafft Peugeot die derzeitige sportliche Welle – die in Deutschland allerdings besonders betont wird – mit Verachtung und blieb bei der Lenkradschaltung. Freilich geht sie hier mit zwei Fingern, leichter als manche Knüppelschaltung.

Das ist auch gut so, denn der 504-Fahrer sollte beim Überholen möglichst wenig Zeit verlieren. Ich sagte es schon: Der Vergaser-504 wirkt manchmal zu behäbig. Mit der Höchstgeschwindigkeit von 156 km/h könnte man sich durchaus zufriedengeben, aber die Beschleunigung (0–100 km/h in 15,9 sec) müßte für einen so gut liegenden Wagen besser sein.

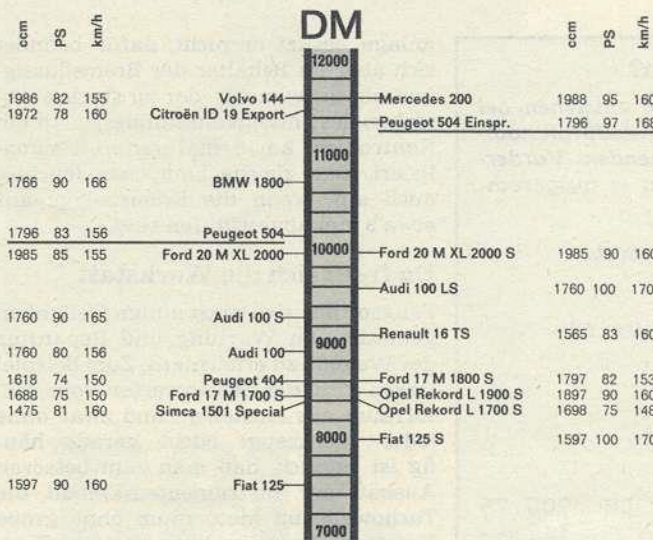
Aber an Kräftemangel muß ein Kauf nicht scheitern. Das Werk hält den 504 auch mit einem 97-PS-Einspritzmotor bereit. Beide Motoren sind gleich groß: 1796 ccm. Auch an dieser bescheidenen Hubraumgröße erkennt man die vorsichtigen Franzosen. Man will die Betriebskosten niedrig halten.

**Auch der 504 ist sparsam**

Daß man an möglichst niedrigen Kraftstoffverbrauch gedacht hat, merkt der Fahrer, bevor er überhaupt getankt hat.

Auffallend die große Polsterplatte im Lenkrad. Ähnlich wie beim Porsche: die Doppelspeichen und die gut erreichbaren Hupentasten (Pfeil). →

Zu diesem Preisvergleich haben wir auch bei Audi, Ford, Opel und Volvo die viertürigen Modelle herangezogen. Man sieht: An Motor- und Fahrleistung gemessen ist der Peugeot 504 nicht billig (siehe die Preisschlager Fiat 125 und 125 Special!). Was bezahlt werden will, ist – wie beim BMW – das aufwendige Fahrwerk. Ausgesprochen günstig im Preis der dem Peugeot in vielen Dingen ähnliche Audi 100.



Der Vierzylinder-Motor, der nach rechts geneigt eingebaut ist, um die Schnauze des Wagens möglichst niedrig zu halten, ist von der Maschine des 404 abgeleitet und demnach ein ausgereiftes und zuverlässiges Kraftwerk. Aber so allmählich kommt es in die Jahre, was sich mit einem sonoren Brummen bei höheren Geschwindigkeiten bemerkbar macht.

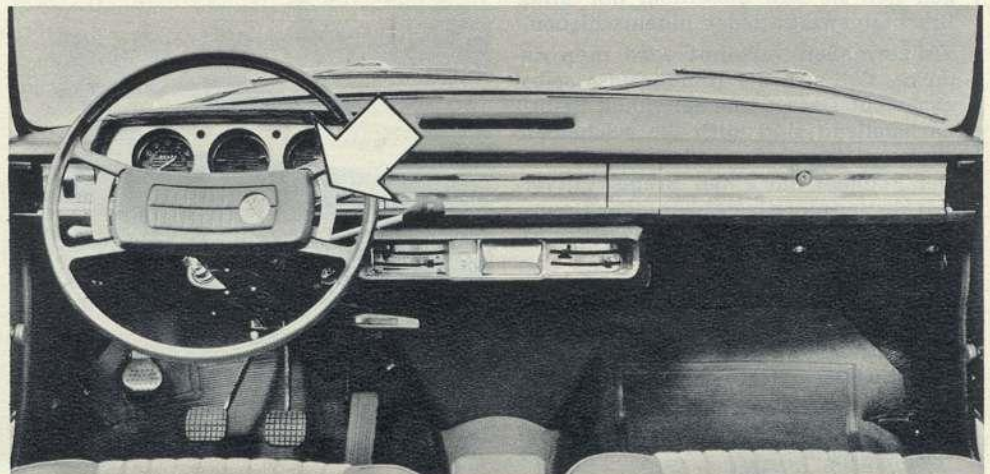
Eine interessante

technische Neuerung: Der Motor-Getriebe-Block ist zweifach vorn gelagert, die hintere Lagerung findet man – welche Überraschung – erst drei Meter weiter hinten am Differential. Ein kräftiges Rohr, in dem die Kardanwelle rotiert, verbindet den Motor mit dem Differential. Das Differential wiederum ist über eine Querstrebe elastisch mit dem Wagenboden verschraubt. Durch diese weit auseinandergezogene Lagerung erreichte man eine besonders schwingungsfreie Aufhängung des Motors.

**Unpraktisch: Blinkerhebel, Zündschloß und Handbremse**

Bei älteren Modellen kamen Peugeot-Neulinge zunächst nicht mit der Schaltung zurecht: Die Gänge lagen ganz anders als bei den meisten anderen Wagen. Das ist jetzt nicht mehr so. Dafür hat es sich Peugeot aber nicht nehmen lassen, bei seinem neuen Modell einige andere Bedienelemente recht eigenwillig anzubringen.

Unpraktisch ist, daß der Blinkerhebel nicht links, sondern rechts an der Lenksäule sitzt. Die Schalthebel sollte freier



### Was kostet das Blech?

Welche Reparaturkosten entstehen bei unserem Modellaufprall (Aufprall halbschräg auf einen stehenden Vordermann)? Der DEKRA hat es ausgerechnet:

Teile (Stoßstange mit Horn und Halter, Frontverkleidung unten und oben, 1 Grillteil, 1 Kotflügel, 1 Haube, 1 Scheinwerfer komplett, 1 Blinker komplett, Kleinteile und Bearbeitungsmaterial)	DM 700.75
Arbeitslohn	342.--
Vermessen	27.--
Lackieren	280.--
	<hr/>
	DM 1349.75
+ 11% MwSt	148.47
	<hr/>
	DM 1498.22

Der Peugeot 504 läßt sich, was zu erwarten war, nicht so billig reparieren wie ein VW 411 (1135 DM) oder ein Ford 17 M (1193 DM). Er liegt auf einer Ebene mit dem Renault 16 TS (1509 DM), bleibt aber unter den Kosten für einen BMW 2002 (1726 DM) oder einen Volvo 144 (1731 DM).

bleiben – das hat sich fast international so eingeführt. Gegen den allgemeinen Brauch sitzt auch das Zündschloß links. So oft habe ich noch nie nach dem Schlüsselloch gesucht. Zu begrüßen ist zwar die Wischer-Wascher-Automatik, aber der Fußschalter dafür stiehlt dem ruhesuchenden Kupplungsfuß seinen Platz. Das Scheibenwischerfeld müßte übrigens größer sein.

Unpraktisch ist auch – wie oft muß man das noch sagen – die Krückstockhandbremse, die man unter dem Armaturenbrett herausziehen muß. Beim Testwagen ließ sie sich außerdem nur unter Brachialgewalt wieder hineinschieben.

Einigermaßen versöhnt wird man dadurch, daß sich die Handbremse selbst nachstellt. Das ist eine Seltenheit. Selbstnachstellend sind auch die 4 Scheibenbremsen; das wiederum ist nichts Neues. Der Peugeot hat einen Bremskraftverstärker und einen lastabhängigen Bremskraftbegrenzer. Eine Zweikreis-Brems-

anlage besitzt er nicht, dafür befindet sich aber im Behälter der Bremsflüssigkeit ein Schwimmer, der zu starkes Absinken des Flüssigkeitsstandes durch ein Kontrolllicht am Armaturenbrett signalisiert. Das gleiche Lämpchen leuchtet auch auf, wenn die Bremsbeläge auf etwa 3 mm abgeschliffen sind.

### Da freut sich die Werkstatt

Peugeot hat sich auch einige Gedanken gemacht, um Wartung und Reparatur des Wagens zu erleichtern. Zum Beispiel lassen sich die Scheinwerfer vom Motorraum aus einstellen, und zwar ohne jedes Werkzeug! Nicht gerade häufig ist es auch, daß man zum besseren Ausbau der Instrumenten-Einheit die Tachowelle im Motorraum ohne große Umstände trennen kann, was hoffentlich niemand zu ungehörigem Tun verlockt.

Die Vorderfront ist zum größten Teil mit der übrigen Karosserie verschraubt, läßt sich also bei Blechschäden leichter demontieren. Weniger günstig ist der geringe Abstand der Stoßstangen vom Karosserieblech. Da kann manche vermeidbare Beule entstehen. Auch sind die Stoßstangen nun einteilig, was gewiß die Herstellung vereinfacht, aber Schäden teurer macht. Eine Stoßstange kostet über 170 DM!

Der glitzernde Grill zwischen den Scheinwerfern ist nicht aus Chrom, sondern aus pflegefreiem Kunststoff. Wie schon beim 404 sind auch die anderen Glanzteile des Wagens rostfrei, was man nur zweimal unterstreichen kann.

Ungewöhnlich: Am Fahrwerk des 504 gibt es noch richtige Schmiernippel, 6 an der Zahl. Peugeot hält nichts von den abschmierfreien, mit Fett gefüllten Gummibälgen und mit Kunststoffschalen versehenen Gelenken. Das bedeutet entweder tiefes Mißtrauen gegen die fast überall sonst verwendeten, angeblich dauergeschmierten Gelenke (da ist schon etwas Wahres dran), oder man hatte im Werk gerade noch eine Partie Schmiernippel auf Lager. Wer weiß.



Auch beim 504 hängt das Reserverad unter dem Kofferraum. Muß man ein Rad wechseln, wird das Gepäck nicht schmutzig. Um das Reserverad herabzulassen, zieht man an einem Griff im Kofferraum. Beim Testwagen löste sich allerdings nicht nur das Rad, sondern auch der simple Plastikgriff. →

Die Preise habe ich noch nicht erwähnt. Sie haben sich von denen des 404 ein gutes Stück entfernt, woraus wohl hervorgeht, daß der 504 nicht geboren wurde, um den 404 sterben zu lassen. Also: Mit dem Vergasermotor kostet der 504 immerhin 10 150 DM, mit Einspritzmotor sogar 11 350 DM. Von beiden Versionen gibt es (für 11 200 bzw. 12 400 DM) eine Super-Luxe-Ausführung mit echten Ledersitzen, Metall-effekt-Lackierung und Schiebedach, aber die Normalausführung tut es wirklich. Hier muß man in den meisten Fällen allerdings noch 150 DM für das Schiebedach dazurechnen. Wenn man nämlich einen Peugeot ohne haben will, heißt es: Da müssen Sie aber lange warten! Das Schiebedach ist praktisch serienmäßig. Nicht vergessen darf man auch, daß man bei Peugeot nicht nur die Überführungskosten vom deutschen Auslieferungslager bis zum Händler, sondern auch vom französischen Werk bis zum Auslieferungslager bezahlen muß. In München zum Beispiel muß man für den Peugeot-Transport 295 DM hinblättern (für einen Ford 20 M sind's allerdings auch 244 DM).

Zum Ausgleich: Weil man sich in Sochaux, dem unweit der Schweizer Grenze gelegenen Standort des Werkes, der Qualität seiner Produktion sicher ist, hegt man keine Bedenken, die Garantiezeit auf ein halbes Jahr ohne Kilometer-Begrenzung festzulegen. Üblich bei deutschen Wagen: ein halbes Jahr oder 10 000 km.

### Kofferraum: Ausreichend groß

Nach alter Peugeot-Tradition ist die erlaubte Zuladung sehr hoch. Mit 480 kg kann man den 504 beladen, nicht zuletzt dank der reichlich bemessenen Reifen (serienmäßig Michelin XAS 175 HR 14).

Der Kofferraum ist wegen des abgeknickten Hecks kleiner als nötig, aber noch groß genug. Hinten ist er niedrig, aber er reicht weit nach vorne und wird dort auch höher. 2 große, 2 mittlere und 2 kleine Koffer aus unserem Vergleichssatz konnten wir verstauen, das waren 320 Koffer-Liter. Der Fiat 125 hat 288, der Opel Rekord 358 und der Ford 17 M 364 Koffer-Liter.

Dadurch, daß Pininfarina den Heckabschluß nach unten gezogen hat, ist das Ende des Wagens leider aus dem Blickfeld des Fahrers geraten, was das Rückwärtsfahren erschwert.

Warum eigentlich das schräge Stück vom Heck abgesäbelt wurde wie von einem Schinken ein Stück zum Probieren, wird vermutlich nie zu ergründen sein.

Aber wem es nicht gefällt, der möge das Auto einmal aus dem zweiten Stock betrachten. Aus dieser Perspektive ist es vorn und hinten schön. DIETER KORB



# Alle sportlichen Wagen in Deutschland

Vor etwa 8 Jahren, da sparten die jungen Männer ihre letzten Groschen für einen Austin Sprite, ein BMW 700 Cabrio oder gar einen gebrauchten Porsche Speedster. Die Playboys besaßen einen 190 SL, die amerikanischen Besitzer einen Austin Healey 3000 oder einen Triumph TR 3. Es war die große Sportwagenzeit.

Dann aber wurden auch die Alltagsautos immer schneller, immer kurvenrühriger, und die jungen Männer sparten auf einen BMW 1600. Es kam die große Sportlimousinenzeit.

Und jetzt sind die Limousinen wieder zu

eckig, zu unscheinbar wohl auch; ein Sportwagen von Opel ist da, ein Sport-s-wagen von Ford, ein Sportwagen mit Mittelmotor kommt von VW, von Fiat, von... Sind wir schon mitten drin in einer neuen großen Sportwagenzeit?

Wir haben auf jeden Fall einmal alle Autos auf unserem Markt zusammengestellt, die als *sportlich* gelten - auch wenn der Sport nur im Spazierenfahren einer schnittigen Coupé-Form oder im Einatmen des Fahrtwindes in einem Cabriolet besteht. Und siehe da, das Angebot ist noch immer - oder schon wieder - gewaltig: Viele alte Be-

kannte tauchen auf, aber auch viele neue Gesichter.

Wir haben alles schön systematisch geordnet. Zunächst mal nach Preisklassen, denn ob man 7000 oder 70000 DM hat, spielt immer noch die größte Rolle. Dann nach Coupés und Cabriolets, denn der eine will unbedingt offen fahren, der andere nicht. Dann nach 2 Sitzen und 2 + 2 Sitzen, denn der eine fährt immer allein oder zu zweit, der andere möchte (oder muß) gelegentlich mehr als einen mitnehmen. Und schließlich nach der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h, denn der eine mag es besonders heiß, der andere nicht.

Wir haben die Wagen natürlich nicht alle gefahren; es handelt sich hier also nicht um einen Vergleichstest. Aber wir haben unsere redliche Mühe gegeben, aus Prospekten, Katalogen und Testberichten einigermaßen zuverlässige Zahlen zusammenzustellen. Die Angaben der Hersteller sind oft lückenhaft oder von liebenswerter Großzügigkeit.

Steht doch selbst in einem Prospekt für den teuersten Sportwagen auf dem deutschen Markt, den Maserati Ghibli: »Komfortabler Luxuswagen mit spottichen Leistungen, Stabilität, strassenlage und beschleunigung vermosen kennzeichnen diesen wagen.«

## Bis 10000 DM

### Coupés, 2 Sitze

1 0-100: 12-17 s



**HONDA S 800**  
8325 DM  
791 ccm, 67 PS bei 7570 U/min, 780 kg, 160 km/h, 13,7 s, 11,1 s.  
Kleiner 4-Zylinder-Hochleistungsmotor mit 2 obenl. Nockenwellen und 4 Ver-

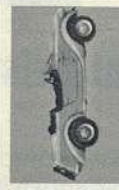
gasern, aber unproblematisch und relativ elastisch. Wagen nur 333 m lang, Härte Federung.

### Cabriolets, 2 Sitze

2 0-100 über 17 s



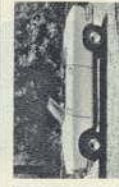
**FIAT 850 Sport Spider**  
7060 DM  
903 ccm, 52 PS bei 6400 U/min, 835 kg, 150 km/h, 18,9 s, 9,3 s.  
Preiswerter kleiner Roadster, drehrheudige Maschine, neutralere Kurvenlage als Coupé.



**SIATA 850 Spring**  
6649 DM  
943 ccm, 37 PS bei 5200 U/min, 620 kg, 130 km/h, 24,3 s, 7,6 s.  
Schau-Wägelchen im Oldtimer-Stil auf Basis des Fiat 850. Motor im Heck, vorne

Kühler und kleiner Kofferraum.

**SIATA 850 Super Spring**  
7449 DM  
840 ccm, 47 PS bei 6400 U/min, 620 kg, 130 km/h, 19,8 s, 8,2 s.  
Wie 850 Spring, mit stärkerem Motor des Fiat 850 Special.



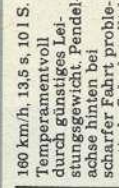
**PEUGEOT 204 GL**  
8219 DM  
1130 ccm, 53 PS bei 5900 U/min, 860 kg, 142 km/h, 20 s, 9,3 s.  
Frontantrieb, Lenkrad-, Servo- und ABS-Federung, große Kofferraum.



**AUSTIN HEALEY Sprite Mk.IV**  
8425 DM  
1275 ccm, 57 PS bei 5500 U/min, 716 kg, 150 km/h, 15 s, 9,5 s.  
Drabruiger kleiner Sportwagen alter eng-



**TRIUMPH Spitfire Mk.3**  
8425 DM  
1296 ccm, 70 PS bei 6000 U/min, 750 kg.



**HONDA S 800**  
8327 DM  
wie Coupé (1).  
160 km/h, 13,5 s, 10,1 s.  
Temperamentvoll durch günstiges Leistungsgewicht, Pendelachse hinten bei scharfer Fahrt, problematisch. Sehr handlich durch kleinen Wendekreis: nur 7,7 m. Auf Wunsch Hardtop.



**VW Karmann Ghia**  
1500 DM  
wie Coupé (4).  
1493 ccm, 44 PS bei 4000 U/min, 860 kg, 125 km/h, 22,5 s, 10,5 l.

### Coupés, 2+2 Sitze

4 0-100 über 17 s



**FIAT 850 Sport**  
6038 DM  
903 ccm, 52 PS bei 6400 U/min, 735 kg, 145 km/h, 19,5 s, 9,5 l.

133 km/h, 22,7 s, 10,2 l.  
Wie alle Capris: Hübsche, sportliche Form mit unspornlichen, aber bewährten Limousinenmotoren. Fahrbahn keine gute Straßennlage. Streif gefordert. Hintere Sitze nur auf kurzen Strecken für Erwachsene akzeptabel. 1300er-Motor

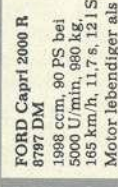


**FORD Capri 1700 GT**  
7992 DM  
1698 ccm, 75 PS bei 5000 U/min, 920 kg, 155 km/h, 13,7 s, 11,3 l.  
GT-Modell mit sportlichem Cockpit, Gurtelreifen und Servobremmen serienmäßig. Motorleistung der äußeren Erscheinung 1700 R besser angepaßt, 8325 DM



**FORD Capri 2000 R**  
8797 DM  
1998 ccm, 90 PS bei 5000 U/min, 980 kg, 165 km/h, 11,7 s, 12 l.  
Motor lebendiger als beim 2000 R-Ausstattung: Sportfelgen, Sportlenkrod usw., schwarze Kriegsbemalung.

mit 2 obenl. Nockenwellen, 5-Gang-Getriebe gegen Aufpreis. Recht großer Kofferraum.



**SIMCA 1200 S**  
9990 DM  
1204 ccm, 60 PS bei 6000 U/min, 860 kg, 175 km/h, 11,9 s, 10,5 l.

### Cabriolets, 2+2 Sitze

7 0-100 über 17 s



**VW 1500**  
6957 DM  
1493 ccm, 44 PS bei 4000 U/min, 860 kg, 125 km/h, 22,5 s, 10,5 l.



**VW Karmann Ghia**  
1500 DM  
wie Coupé (4).  
1493 ccm, 44 PS bei 4000 U/min, 860 kg, 125 km/h, 22,5 s, 10,5 l.

nicht zu empfehlen, zu schwach.  
**FORD Capri 1500**  
 7298 DM  
 1489 ccm, 60 PS bei 4800 U/min, 820 kg, 140 km/h, 13,8 s, 10,3 l/100 km.  
 Für bescheidene Ansprüche ausreichend motorisiert, sonst wie Capri 1300.



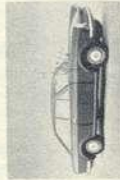
**FORD Capri 1300**  
 6993 DM  
 1305 ccm, 50 PS bei 3000 U/min, 820 kg.

**FORD Capri 2000**  
 8297 DM  
 1968 ccm, 85 PS bei 5000 U/min, 960 kg, 162 km/h, 12,9 s, 12,5 l/100 km.  
 Etwas lahm, aber lauffähiger Sechszylinder. Gürtelreifen, Bremskraftverstärker, Mittelkonsole.

**AUTOBIANCHI Primula Coupé**  
 8658 DM  
 1438 ccm, 69 PS bei 5900 U/min, 860 kg, 155 km/h, 14,5 s, 12,2 l/100 km.  
 Quermotor von Fiat, Frontantrieb, Knüppel-

**VW Karmann Ghia**  
 1600 L 9145 DM  
 1584 ccm, 54 PS bei 4000 U/min, 920 kg, 145 km/h, 19 s, 11,5 l/100 km.  
 Für den hohen Preis zu mäßige Fahrleistung. Gen. nur für Liebhaber eines biederan Alltagsautos im besonderen Kleid. Unbequeme Not- sitzbank.

sitzbank für 2 Erwachsene.



**FIAT 124 Sport**  
 9635 DM  
 1498 ccm, 90 PS bei 6600 U/min, 960 kg, 170 km/h, 12,9 s, 13 l/100 km.  
 Preisgünstiges, vier- sitziges Sport-Coupé mit guten Fahrleistungen und sicherer Straßenlage. Motor

**FORD Capri 2300 GT**  
 8963 DM  
 2293 ccm, 108 PS bei 5100 U/min, 980 kg, 178 km/h, 9,8 s, 12,3 l/100 km.  
 Bulliger Sechszylinder, viel Kraft und Fahrleistung fürs Geld.  
 Capri 2300 R 9296 DM

Billigster offener 4-Sitzer mit allen Vor- und Nachteilen des VW-Käfers. Solides, dichtes Verdeck, aber schlechte Sicht nach hinten. Kleiner Kofferraum.

4-Zylinder-Motor im Heck, Wasserpumpe im Bug. Für die Hubraumklasse hohe Fahrleistungen, aber Fahr- eigenschaften gewöhnungsbedürftig. Harter Federungslaut, Not- sitzbank für Kinder, wenig Gepäckraum.

# 10000 bis 15000 DM

## Coupés, 2 Sitze

**8** 0-100 über 14 s



**OPEL GT 1100**  
 10767 DM  
 1078 ccm, 60 PS bei 5200 U/min, 648 kg, 185 km/h, 16,9 s, 10,5 l/100 km.  
 »Schnelle« Form, aber zu schwacher Kadett-Motor. 1100 GT nur Boulevard-Sportwagen.

**9** 0-100: 11-14 s



**TRIUMPH GT 6**  
 11 866 DM  
 1968 ccm, 90 PS bei 5000 U/min, 865 kg, 177 km/h, 11,4 s, 12,1 l/100 km.  
 Elastischer 6-Zylinder-Motor, Fahrgestell wie Triumph Spitfire, Coupé-Form mit Heckfenster-Klappen.



**ABARTH Skorpione**  
 12 987 DM  
 1280 ccm, 75 PS bei 6000 U/min, 670 kg, 185 km/h, 11 s, 11 l/100 km.  
 Fahrgestell des Fiat 850. Bessere Fahrleistungen. Skorpione S mit Abarth-Einzelrad- aufhängung, 14 965 DM.



**LANCIA Fulvia Sport 1.3**  
 14 625 DM  
 1288 ccm, 87 PS bei 6000 U/min, 915 kg, 178 km/h, 13,5 s, 11,1 l/100 km.  
 Aerodynamisch günstige Zagato-Leitfächern-Karosserie, Motor wie Fulvia Coupé Rallye 1.3 (12)



**MG-B**  
 10 745 DM  
 1798 ccm, 85 PS bei 5500 U/min, 940 kg, 170 km/h, 13 s, 12,4 l/100 km.  
 Klassischer, nicht mehr ganz moderner englischer Roadster. Startschwierigkeiten. Einfache Ausstattung.  
 Preis 278 DM.



**ALFA ROMEO 1300 Spider**  
 10 989 DM  
 1280 ccm, 87 PS bei 6000 U/min, 990 kg, 170 km/h, 13,9 s, 12,1 l/100 km.  
 Motor wie GT 1300 Junior (12). Staatliche Zulassung. Empfehlenswert, Aufpreis 278 DM.

**10** 0-100: 11-14 s

## Cabriolets, 2 Sitze

**11** 0-100 unter 11 s

**MG-C**  
 12 865 DM  
 2912 ccm, 150 PS bei 5250 U/min, 1115 kg, 200 km/h, 10,8 s, 15,5 l/100 km.  
 Karosserie des MG-B mit dem kräftigen Motor des früheren Austin-Healey 3000. Wenig komfortabel, aber hohe Fahrleistungen. Bremskraftverstärker.

**ALFA-ROMEO 1750 Spider Veloce**  
 13 575 DM  
 Form fast identisch mit 1300 Spider (10). Technik wie 1750 GT Veloce (13).  
**TRIUMPH TR 6**  
 14 419 DM  
 2498 ccm, 143 PS bei 5500 U/min, 1040 kg, 195 km/h, 9,4 s, 13 l/100 km.  
 Alte, bewährte Modellreihe, vor kurzem wieder verbessert, Hubhöhe, glatte flache



Karosserie, Einzelradaufhängung, 6-Zylinder-Motor mit Einspritzung, Bremskraftverstärker.

## Coupés, 2+2 Sitze

**12** 0-100: 11-14 s



**ALFA ROMEO GT 1300 Junior**  
 15 Zoll: 11 389 DM  
 14 Zoll: 11 810 DM  
 1290 ccm, 87 PS bei 6000 U/min, 890 kg, 175 km/h, 12,7 s, 12,1 l/100 km.  
 Drehfreudiger, aber kultivierter 4-Zylinder mit 2 obenliegenden

obenliegenden Nocken-Getriebe, gut geführte Stabdach hinten bringt tadellose Straßensituation. Bremskraftverstärker, Recht großer Kofferraum.



**LANCIA Fulvia Coupé Rallye 1.3 HF**  
 13 242 DM  
 1798 ccm, 95 PS bei 5500 U/min, 1050 kg.

166 km/h, 13,2 s, 13 l/100 km.  
 Teure Coupé-Version des altekannnten MGB-Roadsters (10). Kleine Notsitze.



**ALFA ROMEO 1750 GT Veloce**  
 14 941 DM  
 1770 ccm, 110 PS bei 5000 U/min, 1040 kg, 190 km/h, 10,4 s, 13 l/100 km.  
 4-Zylinder (2 oben- liegende Nockenwellen), mehr Alltags- als Sportmotor, hohe Fahr-

leistungen, sicheres Fahrverhalten, gute Federung und Geräuschdämmung. Servobremsen, Bekommes Rückseite, großer Kofferraum.

**13** 0-100 unter 11 s

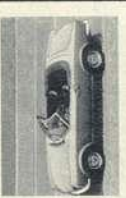


**FIAT 124 Sport Coupé**, hier aber 5-Gang-Getriebe serienmäßig, nur kleine, dünn gepolsterte Notsitze für Kinder.  
**BMW 1600 Cabriolet**  
 12 088 DM  
 1573 ccm, 85 PS bei 5700 U/min, 960 kg, 160 km/h, 13,3 s, 13 l/100 km.  
 Cabrio auf Basis des BMW 1600, kultivierter Motor, sichere Fahreigenschaften.

Wie Fiat 124 Sport Coupé, hier aber 5-Gang-Getriebe serienmäßig, nur kleine, dünn gepolsterte Notsitze für Kinder.

## Cabriolets, 2+2 Sitze

**14** 0-100: 11-14 s



Wie Fiat 124 Sport Coupé, hier aber 5-Gang-Getriebe serienmäßig, nur kleine, dünn gepolsterte Notsitze für Kinder.



Wie Fiat 124 Sport Coupé, hier aber 5-Gang-Getriebe serienmäßig, nur kleine, dünn gepolsterte Notsitze für Kinder.

**Zeichenerklärung**  
 Bei jedem Modell steht DM = Listenpreis incl. Mehrwertsteuer  
 ccm = Hubraum  
 PS = Motorleistung  
 kg = Eigengewicht  
 km/h = Höchstgeschwindigkeit  
 s = Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in Sekunden  
 l = Durchschnittlicher Verbrauch in Liter pro 100 km (l/100 km)  
 IS = Super  
 2+2 Sitze: 2 Sitze vorne, hinten, entweder 2 Notsitze oder eine Notsitzbank, aber auch 2 reguläre Sitze. Wenn reguläre Sitze, dann ist das im Kurztext angegeben.



# 15000 bis 20000 DM

## Coupés, 2 Sitze

**15** 0-100: 10-13 s



**LOTUS Europa S 2**  
13 651 DM  
1470 ccm, 78 PS bei  
8000 U/min, 675 kg,  
185 km/h, 10,2 s, 10,2 l S.  
Schnell durch strö-

mungsgünstige und  
leichte Kunststoff-  
karosserie, modifizier-  
ter, Renn-Hilfs-Motor  
vor der Hinterrachse,  
Einzelradaufhängung.  
Sehr wenig, aber

unstabiler Geradeaus-  
lauf, Schlechte Sicht  
nach hinten.



**LOTUS Eian S 4**  
18 648 DM  
1558 ccm, 106 PS bei  
6000 U/min, 600 kg,  
180 km/h, 9 s, 11,5 l S.  
Modifizierter Ford-

4-Zylinder mit 2 oben-  
liegenden Nockenwel-  
len, Kunststoff-Karos-  
serie auf Stahlrahmen,  
Einzelradaufhängung.

**16** 0-100 unter 10 s

## Cabrios, 2 S.

**17** 0-100 unter 10 s

**LOTUS Eian S 4**  
18 648 DM  
Cabrio-Version des  
S 4-Coupés (16).

**17** 0-100 unter 10 s

**Auch Ford und Opel oben ohne**  
Auch naturverbundene Opel- und Ford-Fahrer  
brauchen auf die Vorzüge frischer Luft nicht  
zu verzichten. Das Karosseriewerk Karl/Deutscher  
in Köln-Braunsfeld, Maarweg 99, baut ihnen  
einen Opel Commodore, einen Ford 17 M Hard-  
top oder einen Ford 20 M Hardtop in ein sehr  
hübsch ansehendes Cabriolet um. Die Umbau-  
kosten betragen etwa 4000 DM.

## Coupés, 2+2 Sitze

**18** 0-100 über 13 s



**BMW 2000 CA**  
17 904 DM  
1990 ccm, 100 PS bei  
5500 U/min, 1180 kg,  
172 km/h, 14 s, 13,5 l S.  
Komfortables, 4stzi-  
ges Reise-Coupé mit  
dem Vierzylinder des  
BMW 2000 und auto-  
matischem Getriebe.



**CHEVROLET**  
**Camaro 41** 19 650 DM  
4022 ccm, 117 PS bei  
3700 U/min, 1460 kg,  
185 km/h, 13 s, 16 l S.  
General-Motors-  
Gegenstück zum Ford  
Mustang, 6-Zylinder-  
Motor, 4-Gang-  
Getriebe.

**19** 0-100: 10-13 s

**MG-CGT** 15 595 DM  
Coupé-Version des  
MG-C (11), Form wie  
MG-B 0 T (12).

**VOLVO 1800 S**  
17 100 DM  
1885 ccm, 105 PS bei  
5500 U/min, 1100 kg,  
180 km/h, 12 s, 14 l S.  
Neuer 2-Liter-Motor  
mit Abgasreinigung,  
Soldier, durch hohe  
Gürtellinie altmodisch  
wirkender Wagen.  
Hohe innere Sicher-  
heit, Bremskraftver-  
stärker, Overdrive.

gen, Handgeschaltetes  
Getriebe, Bremskraft-  
verstärker.  
**ALFA ROMEO GTA**  
Junior 17 883 DM  
1290 ccm, 95 PS bei  
6000 U/min,  
177 km/h, 11 s, 14,5 l S.  
Form wie GT Junior  
(12), Rennbemalung,  
leichtere Karosserie,  
abgemagerte Ausstat-  
tung, Kurzhub-Motor  
mit 2 Zündkerzen pro  
Zylinder, größere Ven-  
tile. Lädt sich für Wett-  
bewerbe auf etwa  
150 PS frisieren.

**BMW 2000 CS**  
17 660 DM  
1990 ccm, 120 PS bei  
5500 U/min, 1190 kg,  
185 km/h, 11 s, 13,5 l S.  
Form wie 2000 CA,  
Motor vom 2000 TI,  
Mehr Temperament,  
höhere Fahrleistung.

**PORSCHE 912**  
17 538 DM  
1582 ccm, 90 PS bei  
5800 U/min, 850 kg,  
185 km/h, 13,0 s, 12 l S.  
Wirksamer-Boxermotor  
4-Zylinder, luftgekühlt,  
Einzelradaufhängung,  
Drehstabfederung.  
Wie alle Porsche eine  
ausgereifte abge-  
rundete Konstruktion.  
Form fast wie 911 T  
(freches), Seitenwind-  
empfindlich.

**FORD T 5 4,9**  
19 837 DM  
4942 ccm, 152 PS bei  
4600 U/min, 1400 kg,  
Motor vom 2000 TI,  
175 km/h, 12 s, 19 l S.  
Der erfolgreiche

**FORD T 5 Fastback** 4,9  
18 870 DM  
Wie T 5 4,9, modisches  
Schrägheck.

**PORSCHE 911 T**  
19 988 DM  
1891 ccm, 110 PS bei  
5800 U/min, 1020 kg,  
200 km/h, 10 s, 14,5 l S.

**6-Zylinder-Motor,**  
robust und elastisch,  
4-Gang-Getriebe  
(5-Gang oder Halb-  
automatik gegen Auf-  
preis), sonst wie 912.

**PEUGEOT 504 Coupé**  
17 700 DM  
1798 ccm, 101 PS bei  
5500 U/min, 1220 kg,  
175 km/h, 12,2 s, 13 l S.  
Formschönes 4stziges  
Coupé auf der Basis  
der 504-Limousine,  
4-Zylinder-Einspritz-  
motor, Gute Federung,  
gute Strablenlage.

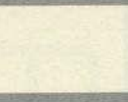
**FORD T 5 5,8**  
18 998 DM  
5752 ccm, 202 PS bei  
4800 U/min, 1455 kg,  
200 km/h, 9 s, 22 l S.  
W/o T 5 4,9, stärkere  
Maschine,  
De-Luxe-Version  
-Grande- 20108 DM  
**FORD T 5 5,8 Fastback**  
19 331 DM  
Form wie T 5 4,9 Fast-  
back (19), Technik wie  
T 5 5,8.

**PEUGEOT 912 targa**  
19 314 DM  
Dachbühel mit fest  
eingebaute Glas-  
Heckscheibe oder ein-  
klappbarer Scheibe  
aus Kunststoff-Folie,  
Technik wie 912 Coupé  
(19).

**20** 0-100 unter 10 s

**FORD T 5 5,8**  
18 998 DM  
5752 ccm, 202 PS bei  
4800 U/min, 1455 kg,  
200 km/h, 9 s, 22 l S.  
W/o T 5 4,9, stärkere  
Maschine,  
De-Luxe-Version  
-Grande- 20108 DM  
**FORD T 5 5,8 Fastback**  
19 331 DM  
Form wie T 5 4,9 Fast-  
back (19), Technik wie  
T 5 5,8.

**PEUGEOT 504**  
Cabriolet 17 000 DM  
Technik wie 504 Coupé  
(19), 4 Sitze.  
**FORD T 5 4,9 Cabrio**  
Technik wie T 5  
Coupé 4,9 (19), 4 Sitze.



**PORSCHE 912 targa**  
19 314 DM  
Dachbühel mit fest  
eingebaute Glas-  
Heckscheibe oder ein-  
klappbarer Scheibe  
aus Kunststoff-Folie,  
Technik wie 912 Coupé  
(19).

## Cab. 2+2 S.

**21** 0-100: 10-13 s



**PEUGEOT 504**  
Cabriolet 17 000 DM  
Technik wie 504 Coupé  
(19), 4 Sitze.  
**FORD T 5 4,9 Cabrio**  
Technik wie T 5  
Coupé 4,9 (19), 4 Sitze.

## Coupés, 2 Sitze

**22** 0-100: 9-11 s



**AMERICAN MOTORS**  
**AMX** 26 092 DM  
5922 ccm, 200 PS bei  
4800 U/min, 1460 kg,

200 km/h, 9 s, 18 l S.  
Zweisitziges schweres  
Sport-Coupé nach  
amerikanischem Ge-  
schmack, in Deutsch-  
land bei Karmann  
montiert, bulliger  
V-8-Motor, automa-  
tisches Getriebe,  
Bremskraftverstärker,  
Servolenkung.



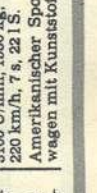
**LOTUS Eian S/E**  
26 313 DM  
1558 ccm, 115 PS bei  
6250 ccm, 600 kg,

193 km/h, 9 s, 12 l S.  
Wie Lotus Eian S 4  
(16), aber stärkerer  
Motor.  
**JAGUAR E-Type**  
26 638 DM  
4235 ccm, 210 PS bei  
5500 U/min, 1300 kg,  
240 km/h, 7,8 s, 18 l S.  
Schon etwas bejahrter,  
aber immer noch



jugendlich wirkender  
Super-Sportwagen.  
8-Zylinder-Motor mit  
2 obenliegenden Nok-

kenwellen, Einzelrad-  
aufhängung, verstell-  
bare Lenksäule.  
**CHEVROLET Corvette**  
Sting Ray  
38 900 DM  
5657 ccm, 263 PS bei  
5100 U/min, 1530 kg,  
220 km/h, 7 s, 22 l S.  
Amerikanischer Sport-  
wagen mit Kunststoff-



Karosserie und Einzel-  
radaufhängung.  
8-Zylinder-Motor,  
4-Gang-Getriebe, Ser-  
volenkung, Bremskraft-  
verstärker.



**MERCEDES-BENZ**  
280 SL 23 254 DM  
2778 ccm, 170 PS bei  
5750 U/min, 1435 kg,  
200 km/h, 9,0 s, 16,5 l S.  
Komfortabler, reprä-  
sentativer Roadster,  
auch mit Hardtop lie-  
ferbar, Kultivierter  
6-Zylinder-Einspritz-  
motor. Auf Wunsch  
Automatik. Foto: 27.



**LOTUS Eian S/E**  
26 313 DM  
Cabrio-Version des  
Eian S/E (23).

**JAGUAR E-Type**  
27 195 DM  
Wie Jaguar E (23).



## Cabriolets, 2 Sitze

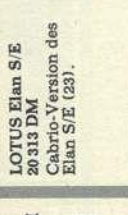
**24** 0-100: 9-11 s

**MERCEDES-BENZ**  
280 SL 23 254 DM  
2778 ccm, 170 PS bei  
5750 U/min, 1435 kg,  
200 km/h, 9,0 s, 16,5 l S.  
Komfortabler, reprä-  
sentativer Roadster,  
auch mit Hardtop lie-  
ferbar, Kultivierter  
6-Zylinder-Einspritz-  
motor. Auf Wunsch  
Automatik. Foto: 27.

**LOTUS Eian S/E**  
26 313 DM  
Cabrio-Version des  
Eian S/E (23).



**JAGUAR E-Type**  
27 195 DM  
Wie Jaguar E (23).



# 20000 bis 40000 DM

## Coupés, 2 Sitze

**23** 0-100 unter 9 s



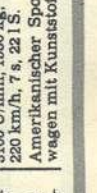
**LOTUS Eian S 4**  
26 313 DM  
1558 ccm, 115 PS bei  
6250 ccm, 600 kg,

193 km/h, 9 s, 12 l S.  
Wie Lotus Eian S 4  
(16), aber stärkerer  
Motor.  
**JAGUAR E-Type**  
26 638 DM  
4235 ccm, 210 PS bei  
5500 U/min, 1300 kg,  
240 km/h, 7,8 s, 18 l S.  
Schon etwas bejahrter,  
aber immer noch



jugendlich wirkender  
Super-Sportwagen.  
8-Zylinder-Motor mit  
2 obenliegenden Nok-

kenwellen, Einzelrad-  
aufhängung, verstell-  
bare Lenksäule.  
**CHEVROLET Corvette**  
Sting Ray  
38 900 DM  
5657 ccm, 263 PS bei  
5100 U/min, 1530 kg,  
220 km/h, 7 s, 22 l S.  
Amerikanischer Sport-  
wagen mit Kunststoff-



Karosserie und Einzel-  
radaufhängung.  
8-Zylinder-Motor,  
4-Gang-Getriebe, Ser-  
volenkung, Bremskraft-  
verstärker.



**MERCEDES-BENZ**  
280 SL 23 254 DM  
2778 ccm, 170 PS bei  
5750 U/min, 1435 kg,  
200 km/h, 9,0 s, 16,5 l S.  
Komfortabler, reprä-  
sentativer Roadster,  
auch mit Hardtop lie-  
ferbar, Kultivierter  
6-Zylinder-Einspritz-  
motor. Auf Wunsch  
Automatik. Foto: 27.



**LOTUS Eian S/E**  
26 313 DM  
Cabrio-Version des  
Eian S/E (23).

**JAGUAR E-Type**  
27 195 DM  
Wie Jaguar E (23).



**Coupés, 2+2 Sitze**

**26** 0-100 über 11 s

**CHEVROLET**  
Camaro 5,3 21 980 DM  
5303 ccm, 158 PS bei  
4400 U/min, 1500 kg,  
180 km/h, 12 s, 20 l S.  
Wie Camaro (19),  
aber größerer Motor  
mit 8 Zylindern. Auto-  
matisches Getriebe.

**FORD T 5 Mach I**  
20 535 DM  
Variante des T 5 mit  
5,8-Liter-Motor (20),  
fürchterendes  
Äußeres mit 2farbig  
lackierter Motorhaube  
und Luftluke. Bessere  
Ausstattung, hoch-  
gezogene Vordersitz-  
lehnen.

**BMW 2800 CS**  
22 977 DM  
2788 ccm, 170 PS bei  
6000 U/min, 1280 kg,  
205 km/h, 9 s, 16 l S.  
Das neue Spitzen-  
modell von BMW.  
6-Zylinder-Motor,  
Servo-Lenkung, Servo-  
Bremsanlage. Hohe  
Fahrleistungen bei viel  
Fahrkomfort.

ohne Roadster-Ver-  
deck, kleine Notsitz-  
bank.  
**AMERICAN MOTORS**  
Javelin SST  
24 371 DM  
5622 ccm, 200 PS bei  
4900 U/min, 1490 kg,  
200 km/h, 9 s, 18 l S.  
Karosserie ähnlich wie  
AMX (22), aber 4 Sitze.  
Technik wie AMX.

Spar-Ferrari: Vom  
Hemmotor abgelei-  
teter Sechszylinder  
mit 4 obenliegenden  
Nockenwellen. Hohe  
Leistung, geringe  
Elastizität, Recht, guter  
Fahrkomfort. Starre  
Hinterrachse mit Blatt-  
federn, 5-Gang-  
Getriebe, Bremskraft-  
verstärker, Luxusfla-  
Ausstattung, hintere  
Schalensitze bieten  
auch für 2 Erwachsene  
Platz.

**LOTUS Elan + 2**  
23 754 DM  
1558 ccm, 115 PS bei  
6250 U/min, 762 kg,  
193 km/h, 8,5 s, 13 l S.  
Technik wie Elan S/E  
(23), aber größere  
Karosserie mit beque-  
mer Rücksitzbank für  
2 Kinder.  
**PORSCHE 911 E**  
24 967 DM  
1891 ccm, 140 PS bei  
6500 U/min, 1020 kg,  
215 km/h, 8,8 s, 15 l S.  
6-Zylinder-Einspritz-  
motor, leistungsfähig,  
aber etwas durchzugs-  
schwach, 5-Gang-  
Halbautomatik. Vorne  
hydropneumatische  
Federbeine mit Niveau-  
regulierung, Kom-  
fortable Federung.

**PORSCHE 911 S**  
1991 ccm, 170 PS bei  
6800 U/min, 965 kg,  
225 km/h, 7,9 s, 15,5 l S.  
Ebenfalls Einspritzer,  
Motor besonders sport-  
lich ausgelegt, muß  
oft geschaltet werden.  
Straß gefedert und  
gedämpft.  
**JAGUAR E-Type 2 + 2**  
31 181 DM  
4235 ccm, 210 PS bei  
5300 U/min, 1490 kg,  
223 km/h, 8,8 s, 16 l S.  
Technik wie Jaguar  
E (23), aber längere  
Karosserie mit Rück-  
sitzbank für 2 Kinder.  
Mit automatischem  
Getriebe 33 189 DM.

**Cabriolets, 2+2 Sitze**

**29** 0-100: 9-11 s

**Ford T 5 8** 20 108 DM  
wie Ford T 5 Hardtop  
5,8 (20)  
**PORSCHE 911 T targa**  
21 745 DM  
wie 911 T Coupé (19)

**MERCEDES 280 SE**  
28 804 DM  
2778 ccm, 180 PS bei  
5500 U/min, 1635 kg,  
190 km/h, 10,5 s, 16,5 l S.  
Trotz sportwagenmäßi-  
ger Fahrleistungen  
kein Sportwagen,  
sondern ein von der  
Limousine abgewan-  
deltes großes Cabriolet  
mit 4-5 Sitzen.

**30** 0-100 unter  
**PORSCHE 911 E targa**  
26 473 DM  
Wie 911 E Coupé (19)  
**Porsche 911 S targa**  
28 693 DM  
Wie 911 S Coupé (28)

**28** 0-100 unter: 9 s

**ISO Grifo Lusso 7,0**  
66 211 DM  
8998 ccm, 400 SAE-PS  
bei 5200 U/min, 1510 kg,  
300 km/h, 8 s, 26 l S.

**CHEVROLET**  
Camaro SS 28 310 DM  
5657 ccm, 225 PS bei  
4300 U/min, 1600 kg,  
195 km/h, 9 s, 22 l S.  
Bärenstarke V-8-  
Maschine, automa-  
tisches Getriebe,  
4 Sitze.

**FIAT Dino** 24 975 DM  
1987 ccm, 160 PS bei  
7500 U/min, 1275 kg,  
200 km/h, 9,4 s, 17 l S.  
aber mit Coupédach

**MERCEDES-BENZ**  
23 793 DM  
Wie 280 SL (24),  
aber mit Coupédach

**ALFA ROMEO GTA**  
1800 21 700 DM  
1570 ccm, 113 PS bei  
6000 U/min, 185 km/h,  
9 s, 14 l S.  
Form wie GTA Junior  
(19), größerer Sport-  
Motor, ebenfalls für  
Wettbewerbe gedacht.

**Coupés, 2 Sitze**

**31** 0-100 unter 9 s

**FERRARI Dino 206 GT**  
44 178 DM  
1987 ccm, 180 PS bei  
8000 U/min, 1100 kg,  
230 km/h, 7,2 s, 20 l S.  
Gezähnter Rennsport-  
wagen, V-6-Motor mit 4  
obenliegenden Nocken-  
wellen vor der Hinter-  
achse. Vorne Kühler,  
hinten Kofferraum.  
Einzelradaufhängung,  
5-Gang-Getriebe,  
Sperrdifferential.

**MASERATI**  
Mistral 3700 53 086 DM  
3992 ccm, 245 PS bei  
5500 U/min, 1455 kg,  
245 km/h, 7,5 s, 17 l S.  
Formschönes Coupé  
der berühmten  
italienischen Marke,  
6-Zylinder-Reihen-  
motor mit Einspritzung,  
2 obenliegende  
Nockenwellen,  
5 Gänge, auf Wunsch  
Automatik. Großer  
Kofferraum.

**Wie Mistral 3700,**  
aber größerer Motor.  
**ISO Grifo Lusso 5,4**  
5359 ccm, 300 SAE-PS  
bei 5000 U/min, 1430 kg,  
230 km/h, 8 s, 20 l S.  
Chevrolet-V-8-Motor  
in italienischer Luxus-  
karosse, hervorragende  
Fahrwerk mit De-  
 Dion-Achse, Automatik  
auf Wunsch. Auch mit  
350 SAE-PS (280 km/h).

**FERRARI 365 GTC**  
60 828 DM  
4390 ccm, 320 PS bei  
6600 U/min, 1320 kg,  
250 km/h, 7 s, 22 l S.  
Komfortables Lang-  
strecken-Coupé mit  
12-Zylinder-V-Motor.

**FERRARI 365 GTB 4**  
68 600 DM  
4390 ccm, 332 PS  
bei 7500 U/min, 1290 kg,  
280 km/h, 6 s, 28 l S.  
Schnellstes Pferd des  
renommierten italieni-  
schen Stalles, unerhör-  
te Fahrleistungen.

**MASERATI Ghibli**  
73 121 DM  
4719 ccm, 330 PS  
bei 5000 U/min, 1520 kg,  
280 km/h, 6 s, 24 l S.  
Das teuerste Coupé  
in Deutschland.  
V-8-Zylinder-Motor mit  
4 obenliegenden  
Nockenwellen,  
5-Gang-Getriebe,  
auf Wunsch Automatik.

**Coupés, 2+2 Sitze**

**32** 0-100 unter 9 s

**ISO Rivolta GT**  
42 236 DM  
4138 ccm, 280 PS  
bei 5000 U/min, 1650 kg,  
5,4 (31), 220-238 km/h

**MASERATI**  
Mexico 4200 65 740 DM  
4138 ccm, 280 PS  
bei 5000 U/min, 1650 kg,  
240 km/h, 6 s, 22 l S.  
Geräumiges Coupé  
mit 4 Einzelsitzen,  
Auch mit Automatik  
oder 4,7-Liter-Motor  
(255 km/h).

bei 6500 U/min, 1600 kg,  
245 km/h, 7 s, 24 l S.  
Viersitziger Renner,  
Einzelrassel mit Kopf-  
stützen auch hinten,  
12-Zylinder-Motor

**LAMBORGHINI Islero**  
51 690 DM  
bei 6500 U/min, 1380 kg,  
265 km/h, 7 s, 22 l S.  
12-Zylinder-Motor,  
2+2-sitziges Coupé.

**MASERATI**  
Mistral Spyder 3700  
54 140 DM  
Wie Mistral Coupé  
3700 (31)  
**MASERATI**  
Mistral Spyder 4000  
58 147 DM  
Wie Mistral Coupé  
4000 (31)

**FERRARI 385 GT 2+2**  
71 540 DM  
1480 kg, 245 km/h,  
8 s, 23 l S.  
Motor wie GT (31),  
Innenraum geräum-  
iger, hinten Platz für  
mittelgroße Erwach-  
sene, Übertragungs-  
Fabrileistungen bei viel  
Fahrkomfort.  
Niveauregulierung,  
Servolenkung.

**LAMBORGHINI**  
Espada 70 490 DM  
3929 ccm, 325 PS

**FERRARI 365 GTS**  
60 828 DM  
Offene Version des  
365 GTC (31)

**Cab., 2 Sitze**

**33** 0-100 unter 9 s

**MASERATI**  
Mistral Spyder 3700  
54 140 DM  
Wie Mistral Coupé  
3700 (31)  
**MASERATI**  
Mistral Spyder 4000  
58 147 DM  
Wie Mistral Coupé  
4000 (31)

**FERRARI 365 GTS**  
60 828 DM  
Offene Version des  
365 GTC (31)

**Über 40 000 DM**