

# hobby

Technik · Test · Freizeit

E 4903 DX

Nr. 15

13.7.1977

2,80 DM

Österreich: 22 S

Schweiz: 3,20 Fr.

Italien: 1200 L

Niederlande: 3,10 fl

## Roadster

im  
Ver-  
gleich

- Testjournal:**
- ★ Motorcamper
  - ★ Ducati 500
  - ★ Sportboote
  - ★ Super-Boxen



Morgan plus 8



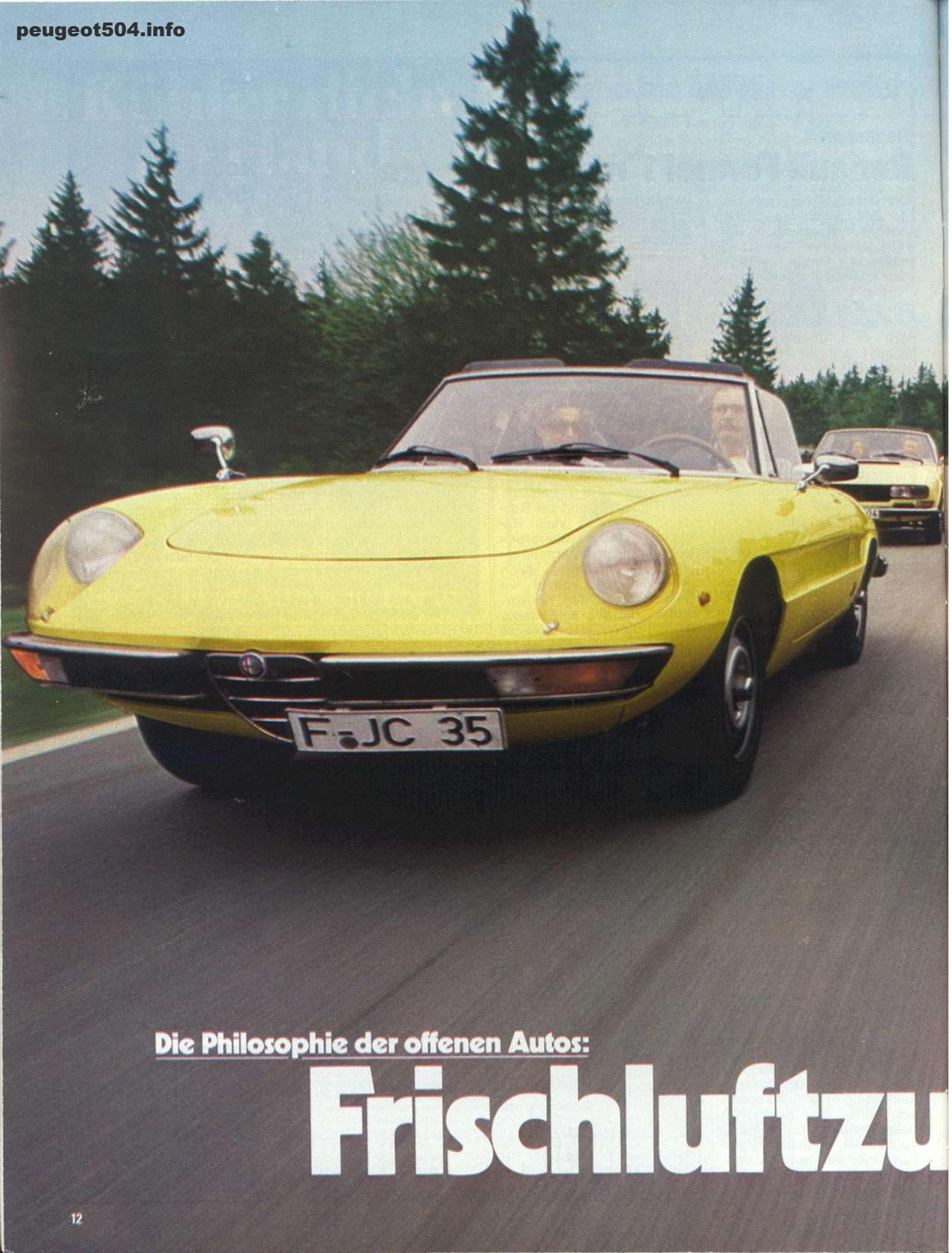
Peugeot 504 Cabrio



Alfa Romeo 2000 Spider



Mercedes 450 SL



Die Philosophie der offenen Autos:

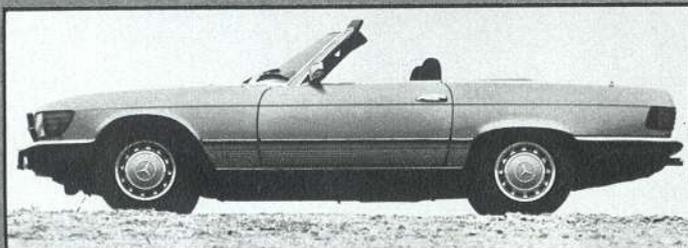
# Frischluftzu



# schlag

Offene Autos sind ein Risiko, sagen die Sicherheitspäpste. Und die Cabrios und Roadster sterben langsam aus. Höchste Zeit für Frischluft-Fans, sich noch einen Fahrersitz im Freien zu sichern.

# Nichts trennt dich mehr vom Himmel



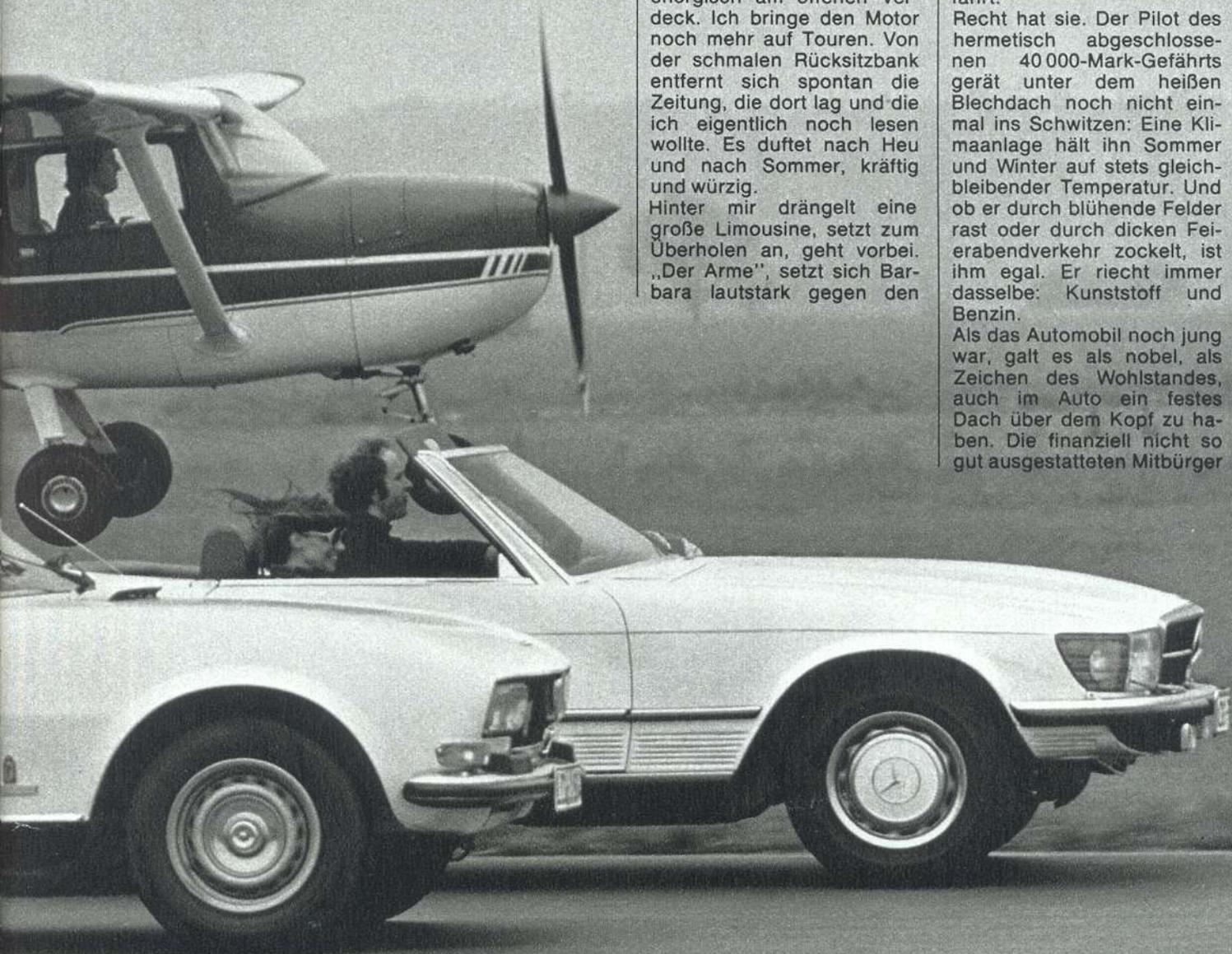
### Schwäbische Machart

Die Mercedes-SL-Reihe ist gediegen und sicher. Das Cabrio ist zu haben mit 2,8-Liter-Motor, Sechszylinder (177 PS), 3,5-Liter-Motor, Achtzylinder (195 PS), 4,5-Liter-Motor, Achtzylinder (217 PS). Fahrleistungen zwischen 200 und 215 km/h. Modernes Fahrwerk. Preise zwischen 35 620 und 43 856 Mark. Allerdings viel Zusatzausstattung nur gegen Aufpreis. Etwa Hardtop: rund 2300 Mark.



### Sportliche Vierzylinder

Die Alfa-Spider haben Vierzylinder-Motoren mit unterschiedlichen Hubräumen: 1300 ccm (87 PS), 1600 ccm (103 PS), 2000 ccm (127 PS). Alle besitzen serienmäßig ein Fünfgang-Getriebe und sind zwischen 170 und 200 km/h schnell. Trotz hinterer Starrachse (Schraubenfedern) gute Straßenlage. Die Preise liegen zwischen 16 350 und 19 950 Mark. Reichhaltige Serienausstattung.



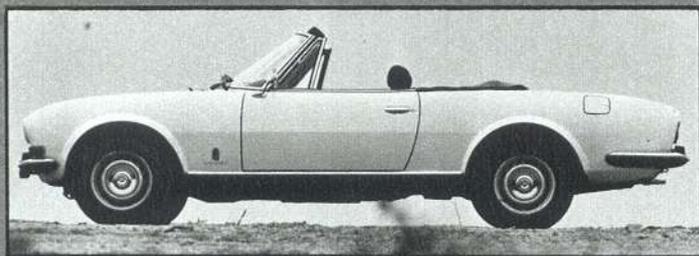
**D**er Wind greift erbar-  
mungslos an, fährt zau-  
send in die Haare, rüttelt  
energisch am offenen Ver-  
deck. Ich bringe den Motor  
noch mehr auf Touren. Von  
der schmalen Rücksitzbank  
entfernt sich spontan die  
Zeitung, die dort lag und die  
ich eigentlich noch lesen  
wollte. Es duftet nach Heu  
und nach Sommer, kräftig  
und würzig.

Hinter mir drängelt eine  
große Limousine, setzt zum  
Überholen an, geht vorbei.  
„Der Arme“, setzt sich Bar-  
bara lautstark gegen den

brüllenden Fahrtwind durch,  
„der Arme merkt gar nicht,  
durch welche Gegend er  
fährt.“

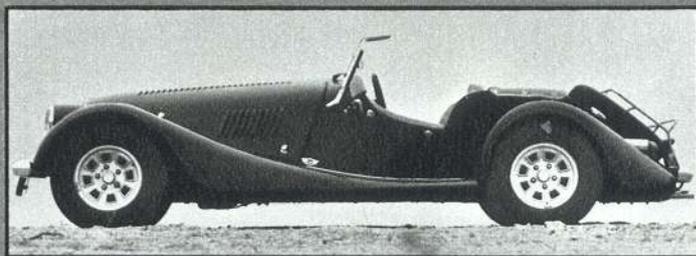
Recht hat sie. Der Pilot des  
hermetisch abgeschlosse-  
nen 40 000-Mark-Gefährts  
gerät unter dem heißen  
Blechdach noch nicht ein-  
mal ins Schwitzen: Eine Kli-  
maanlage hält ihn Sommer  
und Winter auf stets gleich-  
bleibender Temperatur. Und  
ob er durch blühende Felder  
rast oder durch dicken Fei-  
erabendverkehr zockelt, ist  
ihm egal. Er riecht immer  
dasselbe: Kunststoff und  
Benzin.

Als das Automobil noch jung  
war, galt es als nobel, als  
Zeichen des Wohlstandes,  
auch im Auto ein festes  
Dach über dem Kopf zu ha-  
ben. Die finanziell nicht so  
gut ausgestatteten Mitbürger



### Offenherziger Franzose

Das 504-V6-Cabrio treibt ein Sechszylinder-V-Motor an, der aus 2,7 Liter Hubraum 136 PS abgibt. Viergang-Getriebe. Einzelradaufhängung vorn und hinten. Rund 185 km/h schnell. Straßenlage und Komfort gut. Neben Mercedes und Alfa verfügt auch das Peugeot-Cabrio über eine (schmale) Notsitzbank. Preis: 27 290 Mark. Der Preis liegt deutlich über dem allgemeinen Niveau.



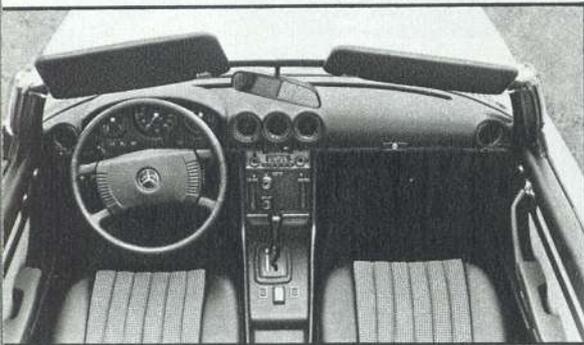
### Britische Härte

Der Morgan-Plus-8 zählt noch zur alten Schule der englischen Roadster. Verdeck sehr umständlich auf- und abzubauen. Achtzylinder-V-Motor mit 3,5 Liter Hubraum, 150 PS stark. Fünfgang-Getriebe. Fahrwerk und Karosserie beinahe 40 Jahre alt. Fahrverhalten sehr gewöhnungsbedürftig. Das individuelle Fahrzeug ist über 210 km/h schnell. 18 Monate Lieferfrist. Preis 27 280 Mark.

schen mir und der langen, schmalen Motorhaube steht. Da drunter schlägt das moderne Herz des Morgan – das einzige moderne an ihm: Acht Zylinder in V-Form produzieren aus 3,5 Liter Hubraum 150 PS und wuchten ein maximales Drehmoment von 31,3 mkp auf die Kurbelwelle. Damit schießt das 850-Kilogramm-Leichtgewicht mit uns schon nach knapp sieben Sekunden über die

100-km/h-Marke. Die Tachonadel marschiert unaufhaltsam weiter: 140 km/h. Da kommt die langgezogene Rechtskurve. „Das Rad, das Rad“, kreischt Barbara. Ich hab es schon gemerkt: Der britische Roadster zeigt, was er an Straßenlage zu bieten hat – oder was ihm davon fehlt. Blitzartig bricht der Wagen aus, einmal vorn, dann hinten. Wann, warum und wie, das weiß nur der

## Ohne Dach kommt der Gasfuß hoch



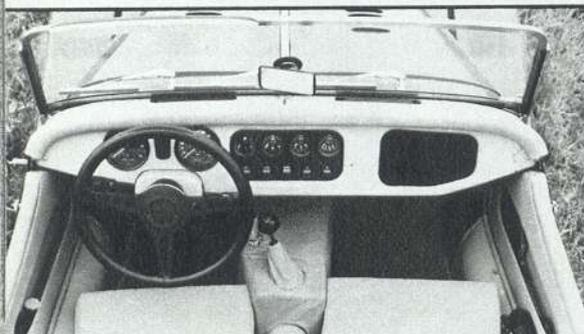
*Die Armaturen im Mercedes sind klar geordnet und blendfrei. Der Innenraum macht einen gediegenen, etwas hausbackenen Eindruck.*



*Cockpit in bewährter Alfa-Manier: spiegelfreie, große Instrumente. Lenkrad mit nicht rutschfestem Holzimitatkranz.*



*Peugeot bleibt im Innenraum auf der klaren Linie. Sachliche und nüchterne Instrumente kennzeichnen die Armaturentafel.*



*Hinter dem dicken Lenkradkranz im Morgan: Tachometer und Drehzahlmesser Marke 'Smith'. Leider nicht blendfrei. Der Innenraum ist ganz mit Kunstleder ausgeschlagen.*

Morgan. Mit der schwergängigen Lenkung kann ich ihn kaum auf der Bahn halten. Da hilft nur eines: Nach der Kurve runter vom Gas und langsamer fahren.

Ja, der kräftige Oldtimer aus Malvern Link demonstriert mir, was es schon kaum mehr zu geben scheint: harte britische Roadstertradition. Alles an ihm fordert kräftiges Zupacken. Bremse, Lenkung, Kupplung, nirgendwo greift ein helfendes Servo ein. Und die Federung ist so stramm, daß Barbara am Abend, als sich die Schaulustigen vor dem Hotel um den Morgan scharen, findet: „Am hinreißendsten wirkt der Morgan, wenn er steht.“ Ich bin da anderer Meinung. Und Morgan-Eigner verstehen mich: Schließlich soll auch nicht jeder dieses Auto fahren.

Die Damen reisen eben lieber bequemer, etwa im Peugeot oder im Alfa. Am liebsten aber im Mercedes. Der 450 SL ist zwar das Cabrio, das am wenigsten Überraschungen bietet – alles ist perfekt und bis ins kleinste durchdacht. Dafür ist das Untertückheimer Offen-Produkt bei weitem am komfortabelsten. Selbst ein Automatikgetriebe gehört hier zum Serienstandard, und der Motor verrichtet seine Dienste fast lautlos. Dabei geht er dennoch nicht zimperlich zu Werke: Die 217 PS, die der 4,5-Liter-V8-Treibsatz entwickelt, pressen mich in meinen Sitz. Ich durchheile die Kurven in gänzlich mercedes-untypischer Manier: schnell. Dabei kann der Mercedes das, problemlos sogar. Das Fahrwerk zählt zu den besten. Nur will das niemand wahrhaben.

Offensichtlich auch nicht der BMW-Fahrer, der an der nächsten roten Ampel neben mich rollt. „Junger Mann“, belehrt er mich, „das ist doch kein Rennwagen.“

Ähnlich erstaunt fallen auch die Reaktionen aus, wenn ich im 504-V6-Cabrio so fahre, wie es das Auto kann. 136 PS aus der 3,7-Liter-V6-Maschine verhelfen auch ihm zu flotten Fahrleistungen.

Wenn er offen ist, das geht mit zwei Handgriffen, verhält man sich aber auch in dem Peugeot sehr schnell nach der alten Cabrio-Regel: Wenn das Dach runter ist,

kommt der Gasfuß hoch. Dann fällt man in dem französischen 'Luft-Gefährt' kaum mehr auf.

Auch nicht im Alfa-Spider. „Er sieht aus wie ein Schlauchboot“, bemerkte ein Tankwart sarkastisch. „Überall rund.“ Und rund ist alles an diesem Auto. Die Straßenlage ist hervorragend, und der Zweiliter-Motor liefert 127 PS an die Hinterachse. Damit wird der Alfa fast 200 km/h schnell. Das ist aber weder bei offenem noch bei geschlossenem Verdeck auszuhalten: Der Fahrtwind oder der Lärm wird infernalisch.

Diesen Nachteil haben freilich alle Cabrios und Roadster. Und auch diesen: Wenn das Stoffverdeck zu ist, wird die Sicht schlecht. Freilich, wann klappt der echte Frischluft-Fan das Dach zu? Nur im Notfall. Wenn die Beifahrerin um ihre Frisur fürchtet oder wenn es stark regnet. Und im letzten Falle sieht man sowieso nichts.

Echte Fanatiker lassen sich deshalb nicht vom offenen Auto abbringen. Selbst wenn keine Cabrios mehr gebaut werden, haben sie schon vorgesorgt. Etwa Holger Stertz, Spider-Fahrer aus Köln: „Ich kaufe jetzt zwei nagelneue Alfa-Spider und motte sie in meiner Garage ein, dann habe ich immer Vorrat“, erläutert der 36jährige, wie er sich für die cabriolose Zeit rüsten will. Daß sich der Kölner damit an den Rand des finanziellen Ruins bringt, nimmt er in Kauf. Für ihn ist Offenfahren ein Lebenselixier: „Seit zehn Jahren, seit ich Cabrios fahre, habe ich nie mehr eine Grippe gehabt, obwohl es im Winter ganz schön kalt ist.“ Nur mit einem ist er nicht einverstanden: „Warum sind offene Autos so teuer? Die Firmen sparen doch sogar das Dach ein.“ Und die Antwort glaubt er auch schon zu kennen: „Die haben eben jetzt schon entdeckt, wie man etwas kaufen kann, was es eigentlich nicht zu kaufen gibt – frische Luft.“

Und auch ich schiele jetzt jedem offenen Auto nach, spare und habe die Zeitung abbestellt. Denn die fliegt sowieso davon.

*Text: Hans-Joachim Schilder  
Foto: Klaus Wagenbläß*