

# Motor Klassik

Tips vom Experten:  
**Porsche 356-Motor  
fachmännisch zerlegt**

Wo sind die Schwachstellen?  
**Austin-Healey 3000**

Wie fährt sich ein amerikanischer  
Zwölfzylinder aus den Dreißigern?  
**Cadillac Series 80**



Was taugt der kleine  
Bruder des Flügeltürers?  
**Mercedes 190 SL**



# Ferrari

365 GT 2+2 und 456 GT





Glatte Flächen kennzeichnen die Formen des Peugeot 306-Cabriolets.

# Beziehungs-Kisten

Mit seiner eleganten, bügelfreien Karosserie macht der Peugeot 306 unter den aktuellen Cabrios eine gute Figur. Die harmonischen Formen des Viersitzers zeichnete Pininfarina – wie schon vor über 25 Jahren beim Peugeot 504 Cabrio.

Die Frage nach einem möglichst modischen und gelungenen Outfit vermag am besten einer zu beantworten, der etwas von Mode versteht. Bei Autos sind das die Karossiers, und die residieren, im Gegensatz zu den Modegrößen, nicht in der französischen Hauptstadt Paris, sondern in Italien. Da das Outfit zu meist bei Cabrios höher bewertet wird als bei Limousinen, suchen manche europäische Hersteller bei den italienischen Spezialisten jenseits der Alpen um fachkundigen Rat nach. Dank des gleichsam legendären wie anerkannten Rufs der italienischen Karosserieschneider kann das dem eigenen Ansehen mehr nützen als schaden.

Beim französischen Hersteller Peugeot reifte diese Erkenntnis schon Anfang der fünfziger Jahre, allerdings bildete damals die Ponton-Limousine 403 den Auftakt der französisch-italienischen Zusammenarbeit. Doch die Cabrios folgten rasch,

und heute, nach über 40 Jahren, hat sich zwischen Peugeot und Pininfarina eine standfeste Beziehung entwickelt.

Jüngstes Produkt dieser Zweck-Ehe ist das im Frühjahr des vergangenen Jahres in Deutschland eingeführte Peugeot 306-Cabriolet. Abgeleitet von dem kompakten Drei- beziehungsweise Fünftürer, zeichnete Pininfarina eine glattflächige Karosserie, deren Linien durch keinen Überrollbügel gestört werden; für Sicherheitsfanatiker ein Manko, für Puristen ein Segen.

Angetrieben wird das viersitzige Cabrio von einem quer unter der Motorhaube eingebauten Reihen-Vierzylindermotor; zur Auswahl stehen ein 101 PS starker 1,8-Liter und ein 121 PS starker Zweiliter. Diese Hubraumformate besaß auch ein Vorfahre des aktuellen 306: das 1969 gleichzeitig mit einem Coupé präsentierte 504-Cabrio. Technisch basierten die beiden Zweitürer auf der gleichnamigen Limousine, doch die Karosserien trugen, im Gegensatz zum aktuellen Modell, gänzlich eigene Züge – die Handschrift Pininfarina.

Die berühmte Karosserie-schmiede zeichnete nicht nur die eleganten Linien, sondern fertigte in Italien auch die Fahrzeuge. Anfangs 1,8 Liter groß und 96 PS stark, entwickelte sich der längs unter der Fronthaube eingebaute Vierzylinder nach zwei Jahren zum Zweiliter mit 106 PS.

Doch nüchterne Leistungsdaten sind für ein Cabrio zweitrangig, was zählt, ist das Fahrerlebnis unter freiem Himmel. Das wird einem in der von MOTOR KLASSIK gefahrenen Zweiliter-Version des 306 besonders leicht gemacht. Hier gehört ein elektrohydraulisch betätigtes Verdeck zur Serienausstattung. Per Knopfdruck klappt das Verdeck nach hinten und verschwindet unter einer großen Klappe, die sich nach dem Abtauchen der Stoffhülle in die Tiefen der Karosserie wieder schließt. Diese Konstruktion ist nicht nur praktisch, sie sieht auch gut aus. Daß kein Verdeckwulst die Optik stört, bringt

Das klassische Vorbild: Peugeot 504 Cabrio.

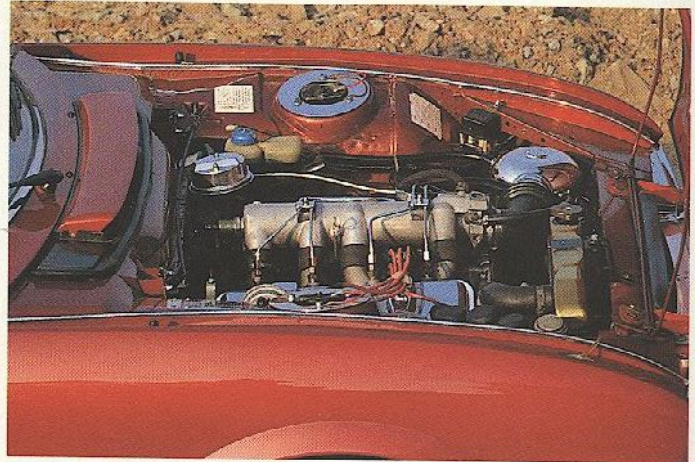
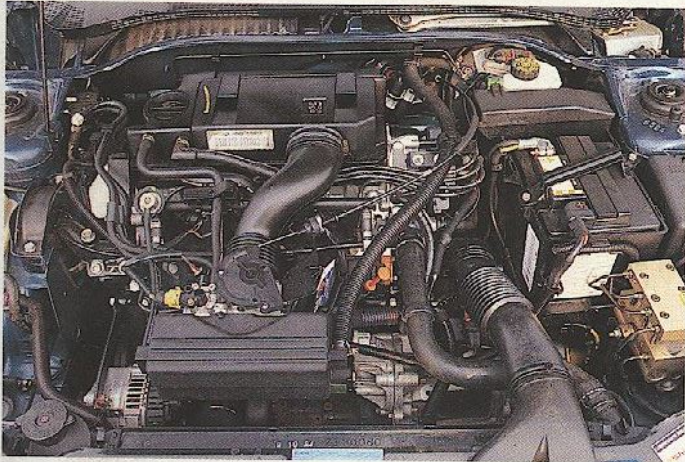




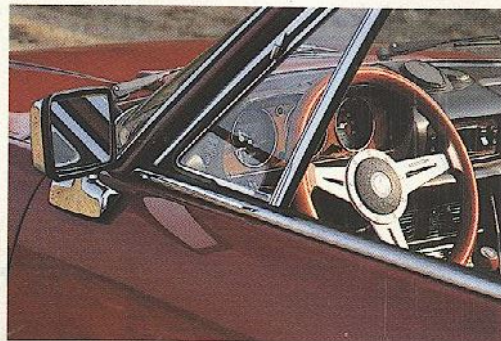
In der Zweiliter-Version des 306 zählt ein elektrisch ver- senkbares Ver- deck zur Serien- ausstattung.



Das 504-Cabrio, hier die ab 1979 gebaute Version, besaß keine Ähnlich- keit mit der Limousine.



Der quer ein- gebaute Vier- zylinder versteckt sich unter einem Gewirr von Schläuchen; Holzapplikationen geben ein exklusives Ambiente.



Der längs ein- gebaute Motor treibt die Hinterräder an; im Innern demonstrieren drei Rundin- strumente Sport- lichkeit.

allerdings den Nachteil mit sich, daß der Verdeckkasten weit in den Kofferraum ragt und wenig sowie zudem nur umständlich zu füllenden Platz für das Gepäck läßt.

Wer sich mit kleinen Koffern zufriedengibt, kann im 306 den- noch gut verreisen. Allerdings sollte man sich dazu Zeit für niedrige Reisetempi lassen: Die fünfte Gangstufe ist relativ kurz übersetzt und dreht bei Höchst- geschwindigkeit lautstark fast bis zum roten Bereich. Zusätz- lich sorgt das geschlossene Ver- deck ab 150 km/h für enorm laute Windgeräusche, die eine Konvrsation mit dem Beifahrer fast verhindern. Dafür sitzt man allerdings auf bequemen Sitzen, und selbst im Fond ist das Platz- anbot akzeptabel.

Die Karosserie des Peugeot ist für ein überrollbügel- freies Cabrio recht verwindungssteif,

	Peugeot 504 Cabrio	Peugeot 306 Cabriolet 2,0
<b>Motor</b>	Reihen-Vierzylinder	Reihen-Vierzylinder
<b>Bohrung x Hub</b>	88 x 81 mm	86 x 86 mm
<b>Hubraum</b>	1971 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung</b>	106 PS bei 5200/min	121 PS bei 5750/min
<b>Beschleunigung 0-100 km/h</b>	11,2 s	10,9 s
<b>Höchst- geschwindigkeit</b>	179 km/h	194 km/h
<b>Kraftüber- tragung</b>	Viergang- getriebe	Fünfgang- getriebe
<b>Radstand/ Länge</b>	2550/4360 mm	2540/4144 mm
<b>Breite/Höhe</b>	1700/1360 mm	1689/1356 mm
<b>Leergewicht</b>	1135 kg	1260 kg
<b>Preis</b>	17 150 Mark	46 740 Mark

in welligen Autobahnkurven macht sich jedoch eine spürbare Unruhe bemerkbar. Besonders bei Kolonnenfahrt stört zudem das schlagartige Zusammenfal- len des Vortriebs, sobald man vom Gas geht. Letzteres sollte man gelegentlich auch aus öko- nomischen Gründen tun, denn mit 10,5 Litern auf 100 Kilo- meter genehmigt sich der Peugeot keine sparsame Ration Kraftstoff. Der drehfreudige Mo- tor animiert allerdings nicht zur Zurückhaltung, der Zweiliter reizt zu sportlicher Fahrweise.

Sobald sich jedoch das Verdeck unter leichtem Summen nach hinten versenkt hat, sind alle kleinen Mängel verschwun- den. Dann begeistert der 306, ganz wie sein historischer Vor- fahre, mit beispielhaftem Frisch- luftvergnügen.

Text: U. Bethscheider-Kieser  
Fotos: Seufert, de Vries, Wagner