



für klassische Automobile
und Motorräder



Jaguar S-Typ und 420



Norton Zweizylinder

Tips und Technik: Öle

Kaufberatung: Peugeot 504

Velosolex

Deutsche Rollermobile



Europas größte Oldtimer-Zeitschrift

Solider Kern, nette Schale

Peugeot 504 Coupé und Cabriolet

Exklusivität war das vorherrschende Merkmal der sportlichen Varianten des Peugeot 504 — nicht nur was Erscheinung und Ausstattung angeht, sondern auch in einer vom Hersteller sicher nicht beabsichtigten Beziehung: Im Laufe der immerhin knapp fünfzehnjährigen Bauzeit konnten lediglich 34.634 Exemplare an den Mann/die Frau gebracht werden. Worauf muß man beim Kauf achten?

Mit der Vorstellung des 504 Coupé/Cabrio im März 1969 setzte Peugeot eine Jahre vorher begonnene Modellpolitik fort; wie im Falle des Vorgängers 404 zeichnete auch beim 504 der Turiner Automobildesigner Pininfarina für die Gestaltung der gesamten Modellreihe (also auch der Limousine) verantwortlich. Während die Basisausführung jedoch bei Peugeot in Frankreich produziert wurde, entstanden die sportlichen Versionen direkt in Pininfarinas eigenem Automobilwerk. Das ist insofern von Bedeutung, als sich Besitzer bzw. Käufer der Fahrzeuge noch (besser: gerade) heute mit einer äußerst negativen Folge dieser Tatsache konfrontiert sehen: dem übermäßigen Rostfraß, einem für italienische Autos aus



Italienische Eleganz gepaart mit den Tugenden französischen Automobilbaues: Peugeot 504 Coupé.

dieser Zeit typischen ‚Phänomen‘. Der Grund ist die sich an italienischen Klimaverhältnissen orientierende Rostvorsorge sowie die relativ schlechte Stahlqualität. Aber der italienische ‚Touch‘ erschöpft sich glücklicherweise nicht darin, er drückt sich auch in der eleganten, ja noblen Linienfüh-

rung der bis auf das Dach identischen 2 + 2-Sitzer aus.

Technisch gaben sich die Sport-Versionen des 504 dagegen ganz konventionell; Motor, Getriebe, Vorder- und Hinterachse waren fast unverändert von der Limousine übernommen worden, eine leicht geänderte Getriebeabstufung sorgte für niedrigere Drehzahlen. Da Coupé und Cabrio trotz einer um 13 cm kürzeren Karosserie (der Radstand war sogar um 19 cm geringer) 20 kg mehr wogen als die Limousine, erzielten sie bei besserer Aerodynamik kaum höhere Fahrleistungen. Beschleunigungsv ermög und eine Spitzengeschwindigkeit von 174 km/h wollten nicht so recht zum sportlichen Äußeren passen.



Die markante Frontpartie trägt unverkennbar die Handschrift Pininfarinas, in dessen Werk auch die Montage erfolgte.



Trotz exklusiver Ausstattung und in Relation zum Gebotenen günstigem Preis war das Cabrio nie ein ganz großer Verkaufserfolg. Da wundert es nicht, daß sich auch heute noch die Preise eher bescheiden ausnehmen.

Eine leichte Verbesserung versprach der für das Modelljahr 1971 auf zwei Liter vergrößerte Motor, doch erst die Ablösung des Vierzylinder-Motors durch den auch im 604 verwendeten V6-PRV-Motor (einer Gemeinschaftsentwicklung von Peugeot, Renault und Volvo) im Herbst 1974 brachte den entscheidenden Sprung — allerdings nicht nur bei den Fahrleistungen, sondern auch im Preis, der sich um rund DM 5500,- erhöhte. Daß die große Maschine auch die Fahrfreude vergrößerte, liegt nahe, daß sie den Spritkonsum beträchtlich steigerte — auf 15 bis 20 Liter pro 100 km — paßte gar nicht gut in die Zeit der ersten ‚Benzinkrise‘. So sahen es wohl die meisten potentiellen Käufer, denn die Verkaufszahlen er-

Verstärkung von Getriebe und Kupplung, Vorder- und Hinterachse sowie den Einbau innenbelüfteter Scheibenbremsen an den Vorderrädern.

Danach hielten sich die Modifikationen bis zur Produktionseinstellung im September 1983 in Grenzen. Zu erwähnen sind hier das ab Herbst 1979 auch beim Vierzylinder installierte Fünfgang-Getriebe, die gleichzeitige Einführung von Kunststoff-Stoßstangen und die Verwendung von Holz an Armaturenbrett und Mittelkonsole.

Beim letzten Jahrgang fanden neue Rundinstrumente — nun fünf an der Zahl — Verwendung, die diese Typen heute zu gesuchten Exemplaren machen.

Obleich die jüngsten Exemplare des Peu-

Coupé und Cabrio haben gegenüber der Limousine andere Abmessungen: Karosserie und Radstand sind geringer, was der Wendigkeit zugute kommt.



Die Technik kam aus Frankreich und wurde bei Pininfarina in die dort produzierten Karosserien verbaut: Die robuste Mechanik überlebt die mit italienischer Rostvorsorge ‚geschützte‘ Karosserie mit Leichtigkeit.

reichten auch jetzt nicht das von Peugeot erhoffte Niveau. Im Herbst 1976 zog man die Konsequenz und installierte wieder den Zweiliter-Vierzylinder, das Coupé war wahlweise weiterhin mit dem Sechszylinder lieferbar, optimiert durch die Verwendung einer elektrischen Benzineinspritzung und eines Fünfgang-Getriebes.

Peugeot hatte dem 504 Coupé/Cabriolet bei Einführung des V6-Motors einige optische Retuschen — vor allem an Front und Heck — sowie technische Veränderungen, die der Anpassung an die große Maschine dienten, angedeihen lassen; so etwa die

geot 504 Coupé/Cabriolet also nicht einmal sechs Jahre alt sind, befindet sich der französisch-italienische Beau schon seit einiger Zeit auf dem Wege zum Klassiker, nicht zuletzt abzulesen an den steigenden Preisen. Der Versuchung, einen solchen Trend zum eigenen Vorteil über Gebühr auszunutzen — sprich hohe Preise für schlechte Ware zu verlangen —, scheinen viele Zeitgenossen bekanntlich nicht widerstehen zu können. Damit Sie als Interessent dieses Fahrzeugs in der Lage sind, die Spreu vom Weizen zu trennen, hat sich MARKT für Sie erkundigt — vom zuständigen Club nach Kräften un-

MIT FUJI

... UND GEWINNEN *Live dabei*



Dieses Jahr wieder live dabei: Unsere FUJI-Renner in der Deutschen Tourenwagenmeisterschaft. Das GT-II S Mini-Book sagt wann und wo. In jedem 5er-Pack. Mit dem **Super-Gewinnspiel!** Oder Coupon ausfüllen, auf Postkarte kleben und sofort ab an all-akustik! Einsendeschluß innerhalb von 14 Tagen nach Erscheinungstermin. Rechtsweg ausgeschlossen. Startbereit für alle Gewinnertypen: **11** Eintrittskarten pro DTM-Rennen 1989, **111** mobile Stereokassettenrekorder und **5555** FUJI GT-II S C-90-Kassetten!

Im Fachhandel und Fachabteilungen der Warenhäuser. In den Längen C-46, C-60, C-90.

FUJI
SPITZENKLASSE REFERENZ
Stereoplay 3/89
FOR CAR STEREO & OUTDOOR USE
GT-II Super
90 135m 4437

Super-HiFi-Sound: Ob zu Hause oder unterwegs. Die FUJI GT-II SUPER liegt im Rennen vorn. Eine Audiokassette der **Chrom-Super-Plus-Klasse**. Temperaturbeständig von -40°C bis +100°C. Extrem stabil.

GEWINN-COUPON

1. Wie heißt die FUJI Top-Kassette?
 - Super GTI
 - GT-Extra II
 - FUJI GT-II Super
2. Wieviel Grad Celsius steckt FUJI's Top-Kassette cool weg?
 - 10°C bis -85°C
 - 40°C bis +100°C
 - 20°C bis +90°C
3. Zu welcher Leistungsklasse gehört die FUJI-Top-Kassette?
 - Chrom-Standard-Klasse
 - Chrom-Super-Klasse
 - Chrom-Super-Plus-Klasse

MARKT 6/89

all-akustik Vertriebs-GmbH
Postfach 304
3000 Hannover 1

KAUFBERATUNG

terstützt —, worauf Sie beim Kauf besonders achten sollten.

Die Karosserie

Wie schon kurz angedeutet wurde, ist die rostanfällige Karosserie die Schwachstelle des 504 Coupé/Cabriolet. Erschwerend kommt hinzu, daß die mit der Karosserie verschweißten Kotflügel eine fachgerechte Reparatur nicht eben erleichtern. Andererseits sind alle Bleche noch erhältlich, wenn auch zu hohen Preisen.

Beginnen Sie den Check des von Ihnen ins Auge gefaßten 504 am besten bei den vorderen Kotflügeln. Wie bei den meisten



Das ganze Ausmaß des Rostfraßes wird meist erst nach der Abnahme der vorderen Kotflügel deutlich.

Fahrzeugen sammelt sich um die Scheinwerfer-Töpfe im Laufe der Zeit eine Menge Schmutz an, der die Nässe hält und so eine Durchrostung von innen fördert. Gleiches gilt für den Bereich hinter dem Radausschnitt, wo innen eine Gummileiste als

Dichtung zum Radkasten anliegt, sowie für den unteren Teil des Kotflügels im Bereich des Schweller-Anstoßes.

Prüfen Sie anschließend den Zustand der Scheinwerfer-Reflektoren. Sind sie matt oder verrostet, muß der komplette Scheinwerfer ausgetauscht werden.

Besitzt der Wagen keine Originallackierung mehr, ist es durchaus sinnvoll, mit Hilfe eines kleinen Magneten nach eventuell vor der Lackierung durchgeführten ‚Modellierorgien in Spachtelmasse‘ zu spüren, be-



Die Ersatzteilversorgung ist noch gut — bei allerdings teilweise recht gesalzenen Preisen.

kanntlich gibt es auf diesem Gebiet wahre Künstler.

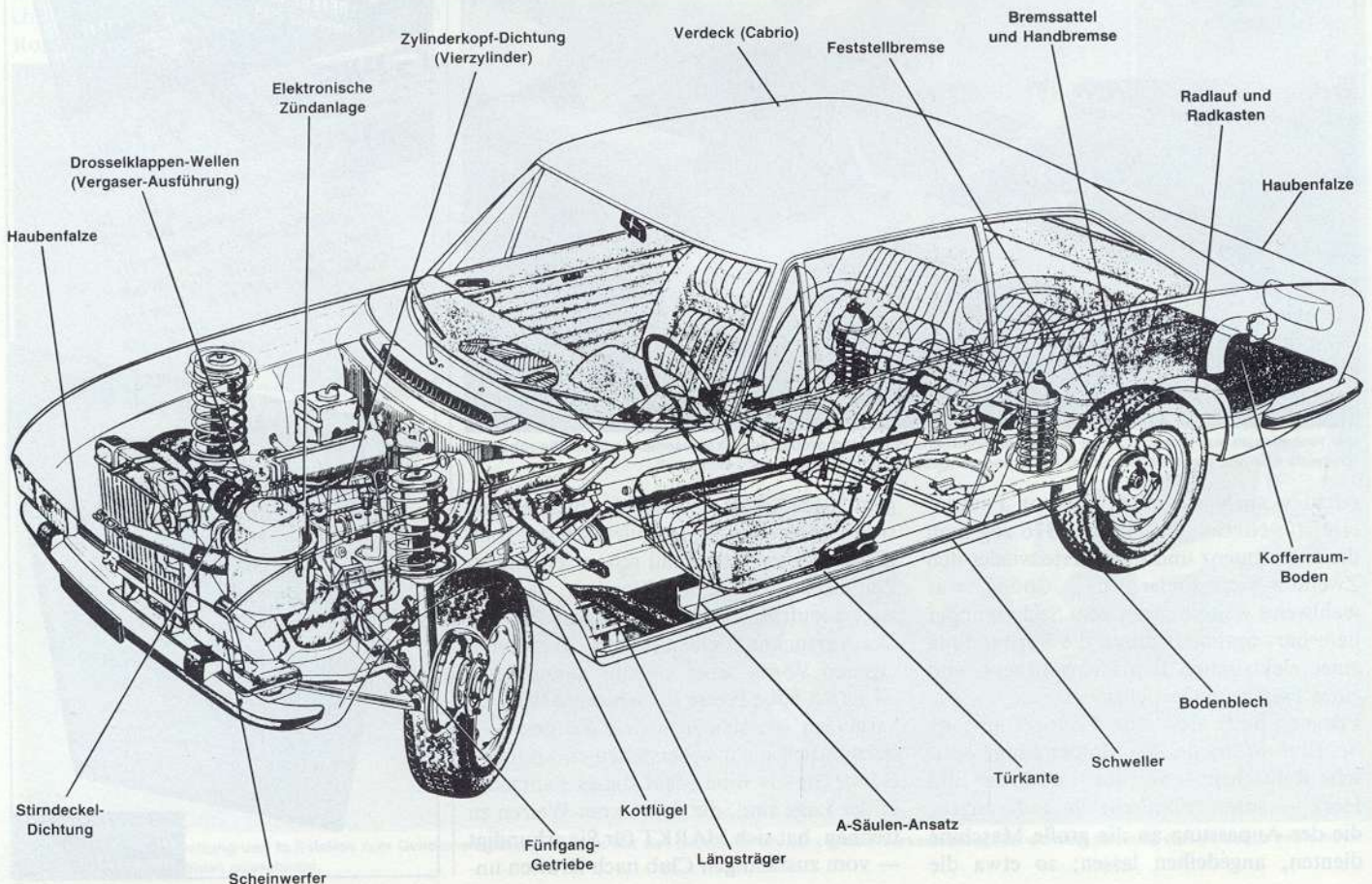
Weitere kritische Stellen sind die Falze an Front- und Heckhaube. Ihre ungeteilte Aufmerksamkeit erfordern auch die Schweller — sie rosten besonders im vorderen Bereich — sowie die Radläufe der hinteren Kotflügel. Hier handelt es sich anscheinend um eine Art ‚Sollroststelle‘; je-

denfalls legt die Verwendung eines äußerst porösen Dichtmittels zwischen Innen-Kotflügel und Außenhaut, das in seiner Wirkung einem Schwamm kaum nachsteht, diesen Schluß nahe.

Richten Sie Ihr Augenmerk schließlich auf die Türen: Auch hier setzt sich der Rost gerne an den Kanten fest. Noch schlimmer ist es allerdings, wenn die geöffnete Tür hängt: Das deutet darauf hin, daß sich der hinter den Kotflügeln verborgene Ansatz der A-Säule, an der die Türscharniere befestigt sind, in einem desolaten Zustand befindet. Gewißheit verschaffen kann man sich nur, indem man die Kunststoff-Verkleidungen des vorderen Fußraums demonstrier

tiert. Da in der Regel weder Cabriolet noch Coupé vollkommen wasserdicht sind, empfiehlt sich auch die Inspizierung des Bodenblechs (nach Herausnahme von Bodenteppich und Dämmaterial). Vorausgesetzt, die Geduld des Verkäufers ist ebenso groß, wie die Ihre beim Check eines Peugeot 504 Coupé/Cabrio sein sollte, so scheuen Sie sich nicht, die Rücksitzbank herauszunehmen. Besonders beim Cabrio ist der darunterliegende Teil des Bodenblechs häufig stark in Mitleidenschaft gezogen, denn wenn die Wasserabläufe der Verdeckabdichtung verstopfen — was leicht passiert — entstehen dort kleine Seen. Da an dieser Stelle die Hinterachse befestigt ist, wirkt sich starker Rostbefall natürlich besonders fatal aus, und die Instandsetzung ist äußerst aufwendig.

Die typischen Schwachstellen



Eine weitere Spezialität des Cabrios sind festgerostete Muttern auf den Stehbolzen der Verdeckbefestigung. Das Verdeck selber sollte leicht zu schließen und zu öffnen sein, im geschlossenen Zustand keine Falten werfen und an den Seitenscheiben gut anliegen. Die aus Kunststoff bestehende Heckscheibe wird mit zunehmendem Alter brüchig; Vorsicht also bei stark verkratzten oder trüben Scheiben, der Austausch ist nur bei demontiertem Verdeck möglich!

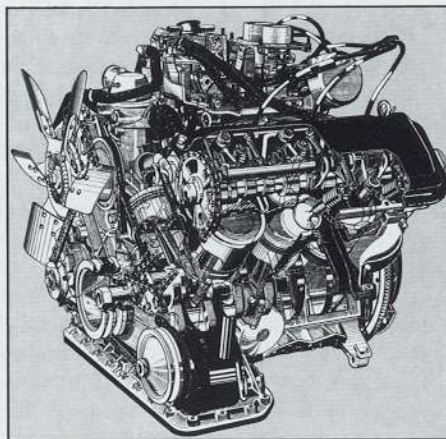
Beenden Sie die Inspektion des oberen Teils der Karosserie mit einem Blick in den Kofferraum: Entfernen Sie die Verkleidung und prüfen Sie den Boden und die Seiten, sprich Radhäuser.

Falls sich die Möglichkeit ergibt, das Fahrzeug auf eine Hebebühne zu stellen, so scheuen Sie den Aufwand nicht; nur so läßt sich sein Zustand wirklich beurteilen. Un-

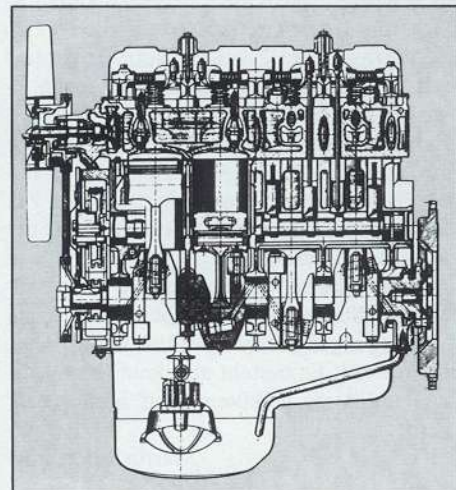


Cabrios bedürfen vor dem Kauf besonders gründlicher Karosserie-Kontrolle: Der 504 macht da keine Ausnahme.

einige typische Schwachstellen. Als erstes wären da die häufig durchbrennenden Zylinderkopf-Dichtungen der Vierzylinder zu nennen, die schon fast traurige Berühmt-



Rauh aber robust: Der PRV-Motor sollte ursprünglich ein V8 werden, dem man wegen der Energiekrise aber zwei Zylinder kappte. Das erklärt auch den für einen V6 ungewöhnlichen Zylinderwinkel von 90 Grad.



Schwachpunkt des Vierzylinders ist die zum Durchbrennen neigende Zylinderkopf-Dichtung.

terziehen Sie Schweller und Radhäuser auch aus dieser Perspektive einem intensiven Check, und prüfen Sie die Verfassung der vorderen Längsträger sowie des Bodenblechs im Bereich der Hinterachs-Befestigung: Hier sind starke Verrostungen nicht nur im vernünftigen Rahmen kaum behebbar, sie können auch lebensgefährliche Folgen haben.

Entspricht das Fahrzeug nach dieser intensiven Prüfung noch immer Ihren Vorstellungen, dann wenden Sie sich nun der Inneneinrichtung zu: Verschleiß in diesem Bereich ist natürlich leichter festzustellen und wirkt sich vergleichsweise harmlos aus, doch sollten Sie auf jeden Fall bedenken, daß auch hier Ersatzteile sehr teuer sind. So schlägt beispielsweise eine Mittelkonsole ohne Zubehör mit zirka DM 600,- zu Buche, fast genauso teuer ist das Armaturenbrett (ohne Instrumente). Gebrauchte Teile sind bei einem so seltenen Fahrzeug naturgemäß rar und daher ebenfalls nicht gerade billig.

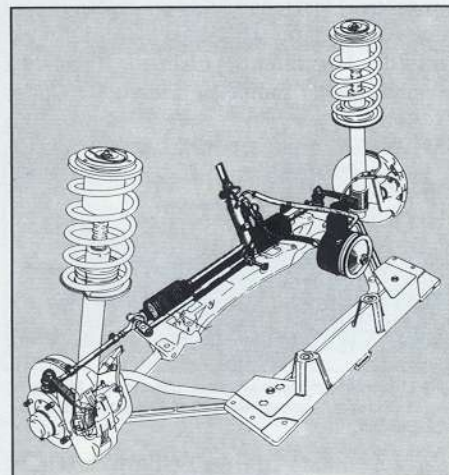
Die Mechanik

Mechanisch sind die auf der 504 Limousine bzw. auf dem 604 basierenden 2+2-Sitzer weit weniger anfällig, doch gibt es auch hier

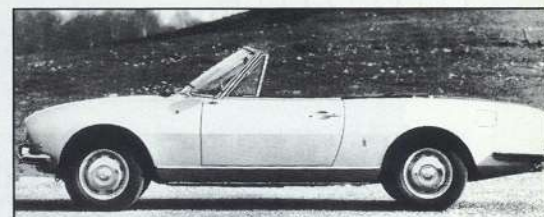
sowie durch Wasser im Motoröl, erkennbar an Bläschen am Ölmeßstab und Schaum am Öleinfüllstutzen. Wer ganz sicher gehen will, sollte sich zu einer Werkstatt begeben und einen Test durchführen lassen. Bei der V6-Maschine kommt dieser Defekt relativ selten vor; sollte er auftreten, verschlingt seine Behebung allerdings (wegen der zwei Zylinderköpfe) mehr als die doppelte Summe.

Mit der Erwähnung der zur Undichtigkeit neigenden Stirndeckel-Dichtung ist die Aufzählung der neuralgischen Stellen des Vierzylinders schon beendet.

Die große Maschine glänzt durch große Zuverlässigkeit, bei der von 1975 bis 1977 installierten Vergaser-Ausführung sollte auf den Zustand der Drosselklappen-Wellen geachtet werden: Sie neigen bei hohen Kilometerleistungen zum Ausschlagen, zu er-



Unterliegen nur normalem Verschleiß: Vorderachse und Lenkung.



Durch die Frischluft-Welle erzielen die Cabrios die höchsten Preise.

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Peugeot 504 Cabrio + Coupé Club

An der Rundwies 43
D-5511 Ayl
Tel. 06581/1452

Löwen-Club — Club für Freunde exklusiver Peugeot Talbot Automobile

Rainer Engler, Riegeler Str. 18
D-7835 Teningen
Tel. 07641/52005

Pininfarina Liebhaber Club Deutschland

Hans-Jürgen Gerlach, Im Steg 49
D-6802 Ladenburg
Tel. 06203/15693

Peugeot Veteranen Club Schweiz

Roland Philipona, Talstr. 48
CH-4112 Flüh/SO

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 700 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

heit erlangt haben. Seit einigen Jahren verwendet Peugeot eine weniger anfällige Ausführung, die mit einer Silicon-Beschichtung versehen ist. Auch wenn die meisten Maschinen wahrscheinlich inzwischen mit dieser verbesserten Dichtung ausgestattet sind, sollten Sie bei einer Probefahrt auf diesen Punkt achten; bei einer Reparatur ist mit einem Kostenaufwand von rund DM 700,- zu rechnen. Eine defekte Zylinderkopf-Dichtung äußert sich durch grau gefärbten Auspuffqualm auch bei warmer Maschine

kennen am unrunden Leerlauf bei warmer Maschine. Die beim V6 erstmalig serienmäßig in einem Pkw verwendete kontaktlose elektronische Zündanlage, Schlumberger Altronic genannt, macht zuweilen unangenehm auf sich aufmerksam, indem der Motor partout nicht anspringen will oder aber während der Fahrt einfach abstirbt. Ursache könnte ein Defekt an der unter dem Armaturenbrett sitzenden Zündbox sein. Ihr Austausch ist mit rund DM 800,- nicht ganz billig.

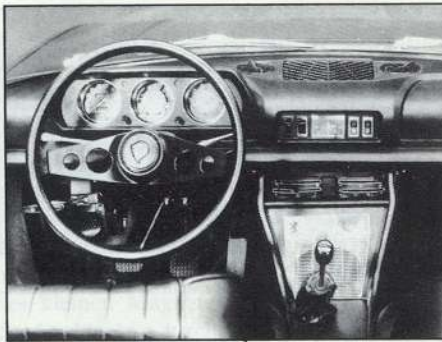
Bei guter Wartung und nicht übermäßig sportlicher Fahrweise, zu der die komfortablen Wagen ohnehin nicht verführen, kann man mit Laufleistungen von 150.000 bis 200.000 Kilometern beim Vierzylinder und 200.000 bis 250.000 beim V6 ohne größere Reparaturen rechnen — von den erwähnten

KAUFBERATUNG

Problemen mit der Zylinderkopf-Dichtung einmal abgesehen.

Die Viergang-Getriebe sind äußerst robust, die Fünfgang-Ausführungen neigen eher zu Ölverlust und Verschleißerscheinungen, die sich in deutlich vernehmbaren Mahlgeräuschen äußern. Auch kann es vorkommen, daß sich der fünfte Gang nicht einlegen läßt oder während der Fahrt herauspringt. Sollten Sie den Kauf eines Fahrzeugs mit automatischem Getriebe ins Auge gefaßt haben, müssen Sie mit keinen typischen Problemen an diesem Bauteil rechnen; schwierig dürfte es allerdings sein, ein solches Exemplar zu ergattern, da nur rund 400 Cabrios und 4500 Coupés mit diesem Extra das Band verließen.

Bei den Bremsen ist zu beachten, daß die Bremsättel der hinteren Scheibenbremsen durch Verschmutzen der Kolben (DM 250,- pro Stück) festgehen können. Testen Sie bei einer Probefahrt auf jeden Fall die Funktion der Handbremse; zieht sie schief oder zeigt keinerlei Funktion, ist ein Defekt an



Ein Check der Armaturen und des Innenraums gehört dazu: Reparaturen können teuer werden.

Teile und Preise

Da die Produktion des Peugeot 504 Coupé/Cabriolet erst vor sechs Jahren eingestellt wurde und die meisten technischen Komponenten auch in dem bis vor kurzem gebauten 505 Verwendung fanden, ist die Ersatzteilsituation ausgezeichnet (bis auf einige Ausnahmen, etwa die Chromblenden der frühen Rückleuchten). Einziger Wermutstropfen sind die zum Teil recht hohen Preise: So sind für einen Scheinwerfer der ab 1975 gebauten Ausführung zum Beispiel rund DM 270,- auf den Tisch des Peugeot-Händlers zu blättern, die Kotflügel kosten DM 450,- (vorne) bzw. DM 540,- (hinten). Ebenfalls auf hohem Niveau bewegen sich inzwischen die für ein gebrauchtes Exemplar dieses relativ seltenen Fahrzeugs zu zahlenden Preise.

Ist es generell schon schwierig, konkrete Preisangaben für klassische Fahrzeuge zu machen, insbesondere ohne genaue Zustandsbeschreibung, so kommt in diesem Fall erschwerend hinzu, daß sich der Peugeot gerade erst am Anfang seiner ‚Karriere‘ als Liebhaberwagen befindet; es gibt noch kein festes Preisgefüge, die geforderten und gezahlten Summen ändern sich laufend (nach oben). Daher lassen sich die fol-

genden Angaben nur mit aller Vorsicht als grober Hinweis verstehen.

Generell läßt sich sagen, daß der Unterschied zwischen Vierzylinder- und Sechszylinder-Modellen nicht gravierend ist und daß sich für das Cabriolet, dem allgemeinen Trend entsprechend, deutlich höhere Preise erzielen lassen bzw. zu zahlen sind. Nun, zu guter Letzt doch noch ein paar Zahlen: Für Spitzenfahrzeuge der Zustandskategorie 1 werden momentan bis zu DM 20.000,- gefordert — dieser Preis gilt für Cabrios mit Vier- und Sechszylinder-Motor —, Vierzylinder-Coupés der gleichen Kategorie kosten zum Teil über DM 10.000,-, der letzte Jahrgang wird noch etwas höher gehandelt. Die Preise der Coupés mit Sechszylinder-Motor liegen bei DM 10.000,- für die Vergaser-Ausführung und bis zu DM 15.000,- für den Einspritzer. Wie gesagt, bei diesen Preisen handelt es sich um Höchstgrenzen für Fahrzeuge in hervorragendem Zustand, gute Exemplare mit deutlichen Gebrauchsspuren liegen etwa bei der Hälfte der genannten Preise.

Es bedarf keiner hellseherischen Fähigkeiten, um diesem letzten französischen Vertreter gepflegter Sportlichkeit für die Zukunft einen sicheren Platz auf der Liste der klassischen Fahrzeuge der sechziger und siebziger Jahre vorauszusagen. Gute Alltagstauglichkeit und gesicherte Ersatzteil-Versorgung machen ihn aber schon heute interessant. Es besteht also kein Grund, einen ins Auge gefaßten Kauf hinauszuzögern.

Martin Eberstaller



Als Liebhaber-Fahrzeug steht der 504 erst am Anfang seiner Karriere, weshalb es noch kein gefestigtes Preisgefüge gibt.

der Verzahnung, die der Selbstnachstellung der Feststellbremse dient, nicht auszuschießen. Auch diese Reparatur geht ins Geld.

Lenkung, Achsen und Differential unterliegen normalem Verschleiß und leisten sich keine typischen Schwächen.

Technische Daten: Peugeot 504 Coupé und Cabriolet

	Injection 1800	Injection 2000	TI	V 6
Motor	Vierzylinder-Viertakt-Reihen-Motor; wassergekühlt; seitliche Nockenwelle; V-förmig hängende Ventile, Ventiltrieb durch Stoßel; fünffach gelagerte Kurbelwelle; mechanische Kugelfischer-Einspritzanlage			Sechszylinder-Viertakt-V-Motor; wassergekühlt; je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe; Ventiltrieb über Kette; vierfach gelagerte Kurbelwelle; 1 Einstufenvergaser Solex 34 TBIA und 1 Zweistufenvergaser Solex 35 CEEI; ab 1978: Bosch-K-Jetronic
Hubraum	1796 ccm	1971 ccm		2664 ccm
Bohrung x Hub	84 x 81 mm	88 x 81 mm		88 x 73 mm
PS bei U/min	101 bei 5500	106 bei 5200		136 bei 5750; ab 1978: 144 bei 5500
Getriebe	Vollsynchroisiertes Viergang-Getriebe; auf Wunsch: Dreigang-Automatik von ZF (für Cabrio bis 1974); ab 1980: Fünfgang-Getriebe			1974 bis 1977: Fünfgang-Getriebe; auf Wunsch: Dreigang-Automatik von GM (nur Coupé); ab 1978: Viergang-Getriebe
Karosserie	Selbsttragend			
Vorderachse	Einzelrad-Aufhängung an Querlenkern; McPherson-Federbeine; Schraubenfedern; Teleskop-Stoßdämpfer; Stabilisator			
Hinterachse	Einzelrad-Aufhängung an Längslenkern; Schraubenfedern; Teleskop-Stoßdämpfer; Stabilisator			
Länge x Breite x Höhe	Coupé: 4360 x 1700 x 1350 mm; Cabrio: 4360 x 1700 x 1360 mm			
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h	179 km/h		Coupé: 185 km/h (ab 1978: 189 km/h); Cabrio: 180 km/h
Bauzeit	1969 bis 1970	1970 bis 1974	1977 bis 1983	Cabrio: 1974 bis 1976; Coupé: 1974 bis 1983