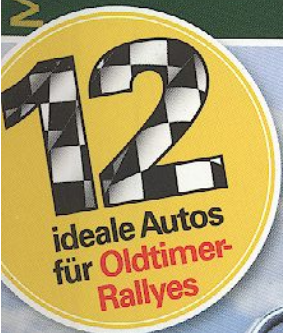




# MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



## Porsche **gegen** Ferrari

Das ewige Duell: 6 legendäre Sportwagen im Vergleich



**Mercedes W124**  
So günstig ist der Kult-Youngtimer im Unterhalt

### 911 S Targa vs Dino 246 GT

Porsche 959 vs Ferrari F40

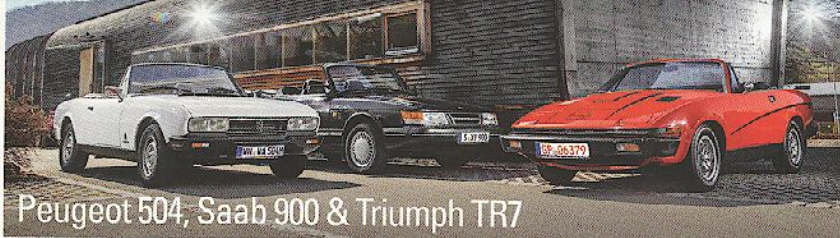
Porsche 928 vs Ferrari 412

Britische Noblesse im Vergleich  
**Jaguar**

420 G  
Mk IX  
XJ6



### Die besten Cabrios für Individualisten



Peugeot 504, Saab 900 & Triumph TR7

So machen Sie Ihren **Klassik** urlaubsst



Restaurierung Amphicar  
Schwimmt wie neu



V8-Limousinen für Genießer  
Opel Diplomat V8 & Mercedes 300 SEL 3.5

**Mille Miglia** Stirling Moss über seinen Rekord-Sieg 1955 im Mercedes

Die Sonne lacht am blauen Himmel, angenehme Temperaturen signalisieren den Frühling – ein klassisches Cabrio muss jetzt her. Wir stellen drei charakterstarke Frischluft-Modelle von 10000 bis 20000 Euro zur Wahl: Peugeot 504, Saab 900 und Triumph TR7.

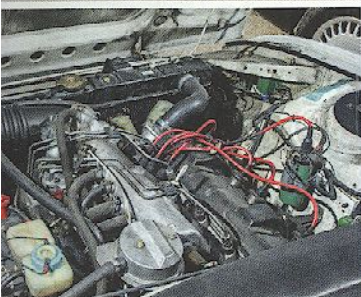
# Offene Bezieh

TEXT Franz-Peter Hudek // FOTOS Arturo Rivas



# ungen





Geschmeidiger Zweiliter-Vierzylinder mit 101 PS Leistung



Stoßstangen aus schwarzem Kunststoff ersetzen 1979 die Chrom-Vorgänger



Feines Interieur mit Holzeinlagen im italienischen Luxuswagen-Stil

**C**abrio fahren ist immer ein öffentlicher Auftritt. Man kann sich nun mal schwer in einem Automobil verstecken, das als Sicht- und Wetterschutz nur eine niedrige Windschutzscheibe besitzt. Die dunkle Sonnenbrille des Fahrers schützt auch nicht davor, von Passanten und Autofahrern manchmal ebenso kritisch gemustert zu werden wie der fahrbare Untersatz, in dem man gerade sitzt. Wer dann in einem Alfa Spider, Triumph TR4 oder sogar Mercedes 230 SL unterwegs ist, der hat zwar nichts falsch gemacht, sammelt aber keine Sonderpunkte für einen ganz besonderen, mehr individuellen Fahrzeugstil.

Den bieten schon eher unsere drei Cabrios, mit denen wir einen Ausflug in den bei Stuttgart gelegenen Weinort Strümpfelbach unternehmen. Vor dem komplett aus Holz errichteten Café Merlin parken ein Peugeot 504 TI Cabrio, ein Saab 900i 16 Cabrio und ein Triumph TR7 Drophead Coupé. Schon der optische Eindruck macht deutlich, dass hier drei sehr verschiedene Formen von offenen Automobilen vertreten sind – dazu noch aus drei verschiedenen Jahrzehnten.

Beginnen wir mit dem Peugeot 504 TI. Seine Karosserie darf man als die ausgewogenste und eleganteste der drei Kandidaten bezeichnen. Die Ursache hierfür liegt in der genialen, schon seit dem Peugeot 403 von

1957 („Columbo“-Cabrio aus der US-Krimiserie) bestehende Zusammenarbeit mit dem Karosseriebauer Pininfarina. Die technische Basis des bereits 1969 präsentierten Cabrios bildete, wie bei den beiden Vorgängern 403 und 404, die ein Jahr zuvor eingeführte Limousine 504.

### Freud und Leid mit Pininfarina

Die Karosserie entstand in Italien bei Pininfarina auf einem um 19 Zentimeter verkürzten Chassis. Das ergibt die klassischen Proportionen mit kurzem Front- und langem Hecküberhang. Breite Doppelscheinwerfer in der niedrig gehaltenen Wagenfront verleihen dem stattlichen, 4,36 Meter langen

## Peugeot 504 TI Cabrio (1982)

### DATEN & FAKTEN

**MOTOR** Vierzylinder-Reihenmotor, Typ XN2, Bohrung x Hub 88 x 81 mm, Hubraum 1971 cm<sup>3</sup>, Leistung 101 PS bei 5200/min, max. Drehmoment 167 Nm bei 3000/min, Verdichtung 8,8:1, seitliche Nockenwelle (Kette), Zylinderkopf aus Leichtmetall, nasse Zylinderlaufbuchsen, fünffach gelagerte Kurbelwelle, mech. Benzineinspritzung Kugelfischer

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Hinteradtrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe  
**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Cabriolet-Karosserie aus Stahlblech mit vier Sitzen, Stoffverdeck (mechanisch) mit Kunststoffheckscheibe, Einzelradaufhängung rundum, vorn Federbeine mit Querlenkern und Längsschubstreben, hinten mit Dreiecks-Schräglenkern, rundum

Schraubenfedern, Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer und Schraubenfedern, Reifen 175 HR 14, Felgen 5,5 J

**MASSE UND GEWICHT** Radstand 2550 mm, Spur vorn/hinten 1490/1430 mm, Länge x Breite x Höhe 4360 x 1700 x 1360 mm, Gewicht 1235 kg, Tankvolumen 56 l

**FAHRLISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 179 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10,7 s, Verbrauch 8 bis 14 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** Peugeot 504 Cabrio von 1969 bis 1983, bis 1970 mit 1,8-Liter-Vierzylinder, 1974 bis 1978 auch mit V6, insgesamt 8165 Einheiten



Längs und gekippt  
montierter Vierzylinder



Saab-Qualität: auch nach fast 250 000  
Kilometern noch neuwertige Sitze



Fast wie im Käfer: steil  
stehende Windschutzscheibe

Cabrio einen Hauch von Sportlichkeit. Leider waren die im Chassisbereich verstärkten Pininfarina-Karosserien nur spärlich gegen Rost geschützt. Vor allem nach dem Facelift von 1975 wurde der schöne Franzose oft von hässlichen Rostblasen gezeichnet.

Unser weißes 504 '11 Cabrio von 1982 wurde von Anfang an als reines Schönwetterauto genutzt und steht dank der komplett renovierten Innenausstattung da wie neu. Es ist eines jener Modelle kurz vor ihrer Pensionierung, bei denen die Hersteller noch einmal alle Ausstattungsregister zogen, um den Abschied so schwer wie möglich zu machen. So könnten die üppig gepolsterten Sitze und das mit Holzfurnier

## Die Gediegenheit des Saab steht im starken Kontrast zum schnoddrigen Auftritt des Triumph TR7

aufgewertete Cockpit sogar aus einem Maserati stammen.

Auch technisch ist der Peugeot mit Zweiliter-Einspritzmotor und mit serienmäßigem Fünfganggetriebe auf der Höhe seiner Zeit. Entsprechend souverän und entspannt lässt es sich darin reisen. Dank der niedrig gehaltenen Gürtellinie stellt sich ein besonders intensives und luftiges Cabriogefühl ein. Der durchzugskräftige Motor, eine leichtgängige Servolenkung und das exakt zu schaltende Getriebe lassen keine Wünsche offen. Dass hier 101 PS nur 1235 Kilogramm bewegen, macht sich in den Fahrleistungen bemerkbar: Knapp 180 km/h Spitze sind auch heute ein guter Wert.

### Saab 900i 16 Cabrio (1991)

#### DATEN & FAKTEN

**MOTOR** Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 90 x 78 mm, Hubraum 1985 cm<sup>3</sup>, Leistung 126 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 170 Nm bei 3000/min, Verdichtung 10:1, vier Ventile pro Zylinder, von Tassenstößeln betätigt, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, mechanische

Benzineinspritzung Bosch K-Jetronic, Katalysator

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Frontantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe

**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Cabriolet-Karosserie aus Stahlblech mit vier Sitzen, Stoffverdeck (elektrisch) mit Kunststoffheckscheibe, Einzelradaufhängung rundum, vorn

Trapez-Dreiecksquerlenker, hinten Starrachse mit Längslenker und Panhardstab, rundum Schraubenfedern, Stabilisatoren, Servo-Zahnstangenlenkung, Teleskopstoßdämpfer u. Schraubenfedern, Reifen 185/60 HR 15, Felgen 5,5 J

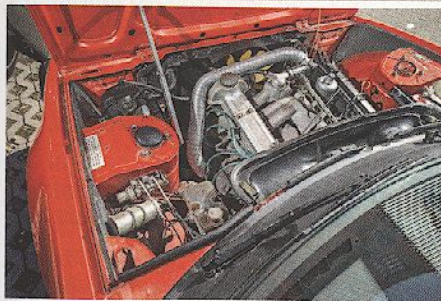
#### MASSE UND GEWICHT

Radstand 2515 mm, Spur vorn/hinten 1490/1430 mm, Länge x Breite x Höhe 4680 x 1690 x 1420

mm, Gewicht 1300 kg, Tankvolumen 63 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschw. 175 km/h, Beschl. von 0 auf 100 km/h in 11,5 s, Verbrauch 7 bis 12 l/100km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** Saab 900 Cabrio von 1986 bis 1994. Alle Versionen, einschließlich Turbo, total 48894 Einheiten



Der ebenfalls um 45 Grad gekippt montierte Vierzylinder mit 106 PS



Durch Klappscheinwerfer erzielte Triumph die in den USA vorgegebene Einbauhöhe



Nachrüst-Schalensitze und Hartplastik-Cockpit

Wer jedoch für sein Cabrio ein elektrisch betätigtes Verdeck, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und eine Sitzheizung wünscht, der ist mit dem deutlich jüngeren Saab 900i 16V Cabrio von 1991 besser bedient. Allerdings kann der Schwede nicht ganz verheimlichen, dass er ursprünglich eine zweitürige Schrägheck-Limousine war. Deren Debüt fand bereits 1978 statt, sodass man das 1986 erschienene Saab 900 Cabrio durchaus als Klassiker bezeichnen darf. Auch schon deshalb, weil es seit Produktionsbeginn bis heute eine große Fangemeinde noch immer in Begeisterung versetzt. Und das trotz (oder wegen?) seiner als etwas kurios zu bezeichnenden Optik.

Vor allem die stark ansteigende Gürtellinie, die zudem in einen großen, den Fond umfassenden Spoiler mündet, wirkt – sagen wir es mal freundlich – einzigartig. Doch noch andere Eigenarten machen die bei Valmet im finnischen Uusikaupunki produzierten Saab-Cabrios zu echten Sympathieträgern.

### Kurioses aus Uusikaupunki

So sitzt das Zündschloss auf der Mittelkonsole. Zum Schutz vor Diebstahl lässt sich der Zündschlüssel nur bei eingelegetem und dabei blockiertem Rückwärtsgang abziehen. Das Anbringen der drei als Persenning dienenden Kunststoffschalen, die in einer schicken Tasche fast die Hälfte des Kofferraums be-

spruchen, dauert etwa 20 Minuten. Und die beiden Türen reichen so weit nach unten, dass man beim Einsteigen keinen Schweller überwinden muss. Ist das viersitzige Cabrio dann überhaupt stabil genug?

Wir probieren das jetzt aus und freuen uns über die wichtigste Eigenart des Saab: seine stark gebogene, steil stehende Windschutzscheibe und das im soften Sicherheitsstil der späten 80er-Jahre gestaltete Cockpit. Zusammen mit den limousinenhaft geformten Sitzen ergibt dies ein erhabenes Fahrgefühl mit guter Sicht auf die Straße und zum Himmel, was einem in modernen Cabrios durch die weit nach hinten reichenden Fensterrahmen oft verwehrt bleibt.

## Triumph TR7 Drophead Coupé (1981)

DATEN & FAKTEN

**MOTOR** Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 90,3 x 78 mm, Hubraum 1998 cm<sup>3</sup>, Leistung 106 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 163 Nm bei 3500/min, Verdichtung 9,3:1, eine obenliegende Nockenwelle (Kette), Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Horizontalvergasers Stromberg 175 CD SEV oder SU-HS6

**KRAFTÜBERTRAGUNG** Hinterradantrieb, Fünfgang-Schaltgetriebe  
**KAROSSERIE UND FAHRWERK** Selbsttragende Cabriolet-Karosserie aus Stahlblech mit zwei Sitzen, Stoffverdeck (mechanisch) mit Kunststoffheckscheibe, vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen und Querlenkern, hinten Starrachse mit zwei Längs- und zwei Querlenkern, rundum

Schraubenfedern, Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung, Reifen 18/70 HR 13, Felgen 5,5 J

**MASSE UND GEWICHT** Radstand 2160 mm, Spur vorn/hinten 1410/1405 mm, Länge x Breite x Höhe 4060 x 1680 x 1270 mm, Gewicht 1235 kg, Tankvolumen 54,5 l

**FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH** Höchstgeschwindigkeit 183 km/h, Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 11,8 s, Verbrauch 7 bis 12 l/100 km

**BAUZEIT UND STÜCKZAHL** Triumph TR7 Coupé von 1975 bis 1981, Cabrio zusätzlich ab 1979, Stückzahlen: über 112000 Einheiten, davon etwa 20000 Cabriolets



Einziges gemeinsames Merkmal ist der Zweiliter-Vierzylinder im Bug. Ansonsten besitzt jedes der drei Cabrios einen eigenen Charakter

Selbstverständlich fährt sich der relativ moderne Saab mit seinen 126 PS völlig problemlos und vergleichsweise leise. Und selbstverständlich bleibt die Karosserie trotz fehlender Außenschweller fast so stabil wie die 900-Limousine. Sonst wäre es auch kein Saab.

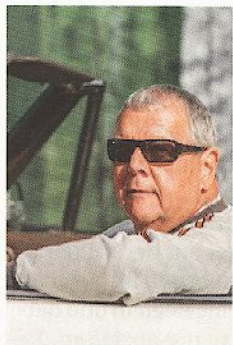
Wechseln wir zum letzten Teilnehmer unserer Frühjahrstour, dem Triumph TR7 Drophead Coupé. Auch der Brite war ursprünglich ein Coupé mit festem Dach, das 1975 zunächst in den USA, ein Jahr später in Europa eingeführt wurde. Trotz guter Verkaufszahlen waren viele Triumph-Fans darüber enttäuscht, dass es keinen Roadster gab. Dies holte der Markenverbund British Leyland, zu dem Triumph mittlerweile gehörte, erst 1979 nach. Trotzdem stellten die Briten Ende 1981 die Produktion von Coupé und Cabrio mangels Nachfrage ein. Hinzu kam, dass die TR7-Baureihe aufgrund vieler Streiks und ständig wechselnder Produktionsstätten unter Qualitätsproblemen litt.

Heute feiert der TR7 – zumindest als Coupé – sein 40-jähriges. Trotzdem wirkt seine Karosserie mit der flachen Schnauze und den Klappscheinwerfern viel jünger, wengleich die massiven schwarzen Stoßstangen mehr dem Zeitgeschmack und den US-amerikanischen Sicherheitsvorgaben entsprechen.

### TR7 ohne Drehzahlambitionen

Das komplett mit Hartplastik ausgekleidete Armaturenbrett besitzt sechs gut ablesbare Rundinstrumente. Die Sitzposition auf den nicht originalen Schalensitzen ist vergleichsweise hoch, trotzdem befindet sich die stark abfallende Motorhaube außer Sichtweite. Nach britischer Tradition liefert der modern konstruierte OHC-Motor zwischen 2000 und 4500/min guten Durchzug – ideal für schaltfaules Cabriobummeln. Bei höheren Drehzahlen wirkt er jedoch träge und überfordert.

Dafür glänzt der TR7 mit überragender Handlichkeit und mit einem relativ komfortabel abgestimmten Fahrwerk. Ein weiterer Pluspunkt ist seine extrem geringe Verbreitung, was ja Individualisten besonders schätzen. So wird jeder Auftritt eines TR7, ob Coupé oder Cabrio, stets mit großem Staunen und dem unvermeidlichen „Ja, gib't's den noch?“ begrüßt.



### FAZIT

Drei Cabrios, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Der elegante, über alles erhabene Pininfarina-Peugeot, der eigenständige und komfortable Saab und schließlich der hypermoderne TR7-Keil aus England, dessen seitliche Sicken sich heute in vielen aktuellen Autos wiederfinden. Schön, dass es diese Cabrios neben Alfa Spider & Co. noch gibt.

#### KAUFBERATUNG

## Peugeot 504 TI Cabrio

Bereits nach Produktionsende wurde das große Peugeot-Cabrio dank robuster Technik zum Klassiker. Nur das Blech bereitete Probleme.

#### KAROSSERIE-CHECK

Die Karosserie leidet stark unter **Rostfraß**. Wichtige Schlüsselstellen, wo meistens schon repariert wurde, befinden sich im Spritzwasserbereich unter den **vorderen Kotflügeln** sowie an den **Scheinwerfern** und im unteren Bereich der **A-Säulen**. Ebenfalls können die **Innenschweller**, die **Längsträger** am Unterboden, die **Türunterkanten** und die hinteren **Kotflügel** befallen sein. Auch die Bereiche an der **Sicke des oberen Verdeckkastens** sind gefährdet. Außerdem lohnt sich der Ausbau der Rückbank, wo ständige Feuchtgebiete die **Radkästen** und **Innenkotflügel** angreifen können. Alle Karosserieteile sind verschweißt, was Reparaturen sehr kostspielig macht.

#### TECHNIK-CHECK

Beide Motoren, der V6 (von 1974 bis 1977) sowie der Vierzylinder, gelten als **sehr robust**. Noch heute fahren vor allem viele Vierzylinder-504 als Pickups und Kombis in Nordafrika. Erhöhte Kühlwassertemperaturen können eventuell die **Zylinderkopf- und Zylinderfußdichtungen** (nasse Zylinderlaufbuchsen) des Vierzylinders angreifen. Ölschaum im Kühlwasser ist ein Warnzeichen. Die Kugelfischer-**Einspritzanlage** besitzt einen guten Ruf. Mögliche Fehlfunktionen liegen in der Regel an einer beschädigten **Membran**. Die frühen Vierganggetriebe sind unproblematischer als der Fünfgang-Nachfolger.

#### PREISE

Bei Einführung 1978 (Peugeot 504TI Cabrio) ..... **28 160 Mark**  
Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **22 000/7500 Euro**

#### ERSATZTEILE

Verschleiß- und Reparaturteile für die Antriebstechnik sind problemlos erhältlich, während es im Bereich der Karosserie und des Interieurs inzwischen Engpässe gibt. So sind die Chromblenden der Rückleuchten bis 1975 nicht mehr lieferbar. Die Preise liegen auf hohem Niveau.

#### CLUBS UND SPEZIALISTEN

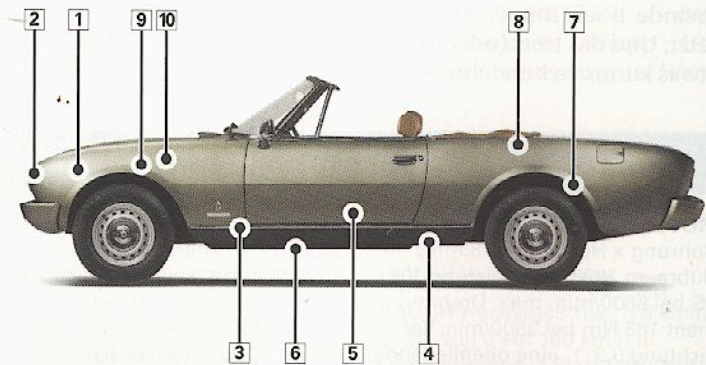
**Peugeot 504 Coupé-Cabrio-Club e.V.**, Christian Hölper, Hellweg 69, 45721 Haltern am See, [www.peugeot504ccc.de](http://www.peugeot504ccc.de)

**Fischer Veteranen Service GmbH**, Berliner Straße 256, 63067 Offenbach, Tel. 069/88 35 66, [www.veteranen-fischer.de](http://www.veteranen-fischer.de)

**Der Franzose**, Automobiltechnik GmbH, Osloer Straße 9–11, 49377 Vechta, Tel. 044 41/916 19 10, [www.franzose.de](http://www.franzose.de)

#### SCHWACHPUNKTE

- |                               |                          |
|-------------------------------|--------------------------|
| 1 Rost an den Frontkotflügeln | 6 Unterboden-Längsträger |
| 2 Scheinwerferumfassung       | 7 Radkästen              |
| 3 A-Säulen                    | 8 Verdeckkasten          |
| 4 Schweller                   | 9 Zylinderkopfdichtung   |
| 5 Türen                       | 10 Einspritzanlage       |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

KAUFBERATUNG

# Saab 900i 16 Cabrio

Der Saab 900 genießt auch als Cabrio einen guten Ruf mit fast unzerstörbarer Mechanik. Dennoch mahnen Schwachstellen zur Vorsicht.

**KAROSSERIE-CHECK**

Die Qualität der Rostvorsorge ist beim Saab 900 stark schwankend. Während die Baujahre 1988 bis 1990 hervorragend gegen Korrosion geschützt sind, weisen ausgerechnet die **späten Modelle** ab Baujahr 1992 eine **vernachlässigte Hohlraumversiegelung** auf. Gefährdet sind dann die **Radläufe**, die **Radhäuser** vorn mitsamt Kotflügel sowie die Innenseiten der Türen. Hinzu kommt oft Korrosion der **Batteriehalterung** durch den Austritt von Batteriesäure. Wird das Cabriodach oft im feuchten Zustand geschlossen, kann sich Rost am **Frontscheibenrahmen** bilden. Das dick gefütterte **Verdeck** ist bis auf die stark beanspruchte Kunststoffheckscheibe relativ robust.

**TECHNIK-CHECK**

**Verstopfte Kühler** machen dem modernen Sechzehnventiler bisweilen Probleme, was zu einer durchgebrannten **Zylinderkopfdichtung** führen kann. Weitere Schwachstellen sind die **Lenkgetriebe** sowie das **Schaltgetriebe**. Hier gehen die meisten Schäden auf vernachlässigte Ölwechsel zurück. **Verbrauchtes Öl** führt zu einem erhöhten Verschleiß des Kegeltellerradlagers. Besonders die leistungsstarken Turbomodelle setzen dem Getriebe und den Antriebswellen bei sportlicher Fahrweise stark zu. Der **Verdeckmechanismus** ist langlebig ausgelegt, nur die Ölleitungen der Hydraulik können undicht werden.

**PREISE**

Bei Einführung 1991 (Saab 900i 16) ..... **54 800 Mark**  
 Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **11 400/4500 Euro**

**ERSATZTEILE**

Inzwischen werden einige Ersatzteile für den Saab 900 knapp, obwohl es in Deutschland noch zahlreiche Saab-Service-Center gibt (siehe [www.saabparts.com](http://www.saabparts.com)). Türen und vordere Kotflügel sind inzwischen kaum mehr lieferbar. Ersatzteilservice auch bei [www.skandix.de](http://www.skandix.de).

**CLUBS UND SPEZIALISTEN**

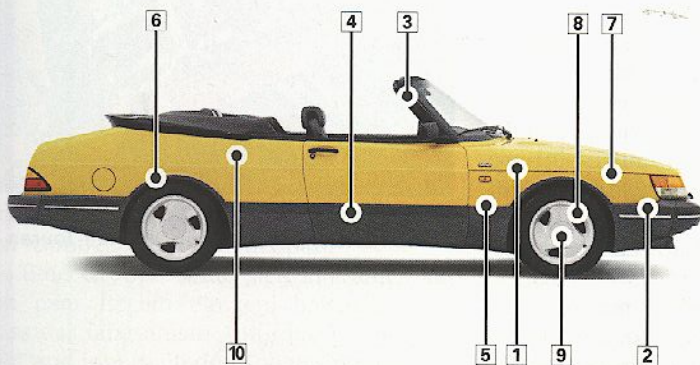
**Erster Deutscher Saab-Club e.V.**, Moltkestraße 4, 47447 Moers, Tel. 01 72/2739247, mit Werkstattadressen, [www.erster-deutscher-saab-club.de](http://www.erster-deutscher-saab-club.de)

**KHM-Verdecke**, Klaus Hermann Mayer, Berkheimer Straße 10-12, 73734 Esslingen, Tel. 07 11 /357 90 00, [www.cabrio.de](http://www.cabrio.de)

**Heuschmid GmbH**, Im Wang 2, 87634 Obergünzburg, Tel. 083 31/123 69, [www.heuschmid.de](http://www.heuschmid.de)

**SCHWACHPUNKTE**

- |                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 1 Batteriehalterung           | 6 Radläufe rundum             |
| 2 Kühler verstopft            | 7 Zylinderkopf                |
| 3 Rost am Frontscheibenrahmen | 8 Getriebe (Turbo)            |
| 4 Türinnenseiten              | 9 Antriebswellen (Turbo)      |
| 5 Frontkotflügel seitlich     | 10 Leitungen Verdeckhydraulik |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

KAUFBERATUNG

# Triumph TR7 Cabrio

Auch als Cabrio zählt der TR7 inzwischen zu den großen Raritäten. Seine Technik ist vergleichsweise schlicht, der Rostbefall überschaubar.

**KAROSSERIE-CHECK**

Obwohl das TR7 Cabrio während einer relativ ruhigen, streikfreien Phase entstand und auch bereits viele Verbesserungen eingeflossen sind (Fünfganggetriebe, Alufelgen), hat es einige Schwachpunkte des Coupés übernommen. So sind folgende Karosserieteile vom Rost bedroht: **Scheinwerferbrille**, **Kotflügelleisten zum Motorraum**, Spoilerblech vorn, Kühler-Quertraverse, **Übergang Schweller-B-Säule**, Nähte Tankblech zum Kotflügel (hinter der Heckscheibe), seitliche Kofferraumtaschen, Kofferraumboden. Das **Verdeck** wirkt veraltet und benötigt zum Schließen hohen Kraftaufwand. Die hinteren, auch seitlich angebrachten **Kunststofffenster** sind oft milchig-verschlissen.

**TECHNIK-CHECK**

Unter der futuristischen Karosserie befindet sich gut zugängliche **Großserientechnik** mit Standardantrieb. Der in seiner Längsachse um 45 Grad gekippt eingebaute OHC-Motor sollte jeweils nach 60 000 Kilometern eine neue **Steuerkette plus Kettenspanner** erhalten. Die **Wasserpumpe** gilt als anfällig. Das Verbindungsstück der beiden **Vergaser** zum Motor kann brüchig werden: Gefahr von **Nebenluft** und Gemischabmagerung (schlechtes Startverhalten). Die unterdimensionierten **Scheibenbremsen** neigen zum Rubbeln. Auch das Schaltrelais der **Klappscheinwerfer** kann zu Irritationen führen.

**PREISE**

Bei Einführung 1980 (Triumph TR7 Cabrio)..... **22 000 Mark**  
 Classic-Analytics-Preis 2015 (Zustand 2/4)..... **10 500/3500 Euro**

**ERSATZTEILE**

Wie bei fast allen britischen Klassikern ist die Versorgung mit Ersatzteilen kein Problem. Allerdings sollte man im Motorenbereich Teile für US- und Europa-Versionen bei entsprechenden Spezialisten ordern. USA: [www.mossmotors.com](http://www.mossmotors.com), GB: [www.rimmerbros.co.uk](http://www.rimmerbros.co.uk).

**CLUBS UND SPEZIALISTEN**

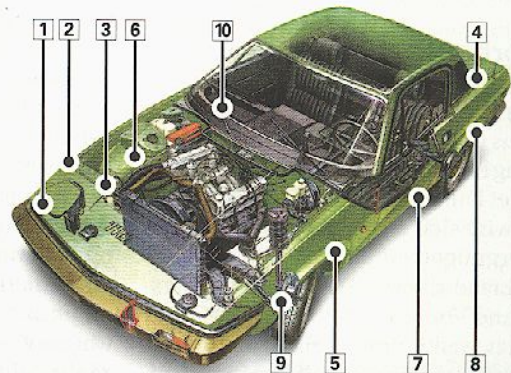
**TR7 Interessengemeinschaft**, Andreas Dittiger, Hermann-Wißmann-Str. 10, 71642 Ludwigsburg, 071 41/92 60 35, [www.tr7ig.de](http://www.tr7ig.de)

**British Car Center GmbH**, Chemnitzer Straße 7, 70597 Stuttgart-Degerloch, Tel. 07 11/722 20 94, [www.british-car-center.de](http://www.british-car-center.de)

**Christoph Dorscheid Sportwagen GmbH**, Beethovenstraße 4a, 66299 Friedrichsthal, Tel. 068 97/846 93, [www.dorscheid-sportwagen.de](http://www.dorscheid-sportwagen.de)

**SCHWACHPUNKTE**

- |                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| 1 Rost an der Scheinwerferbrille | 6 Stehbleche          |
| 2 Nahtstelle Frontblech          | 7 Schweller hinten    |
| 3 Wasserrinne Motorhaube         | 8 Kofferraum seitlich |
| 4 Tankblech                      | 9 Bremsen vorn        |
| 5 Radläufe rundum                | 10 Elektrik           |



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★