

# Classiccars

3,80 €



FIAT 850 SPORT-COUPÉ • HONDA S600 • VW KARMANN GHIA 1500

## DIE SPASS-COUPÉS DER 60er

**DAS BITTERE ENDE**  
**VON DE TOMASO**

EINFACH  
KLASSE!  
**50** JAHRE  
MERCEDES  
W108



**DAMALS BESSER ALS DER 911er!**  
PORSCHE 944 TURBO - 911 CARRERA 2

**DIE BESTEN AUTOS  
DER 80er AB 800 €**



**KAUFBERATUNG  
ALFASUD**



**DIE BESTEN  
OLDTIMER  
VERSICHERER  
720 PREISE**



**AUDI TT - AUDI 100 COUPÉ S  
WELCHER IST DER WAHRE KLASSIKER?**



**DIE SCHNELLSTEN  
GT DER  
70er**

4 192408 303800 03

**KLEIN**

# ABER



**NSU SPORT-PRINZ**

30 PS, 2-Zyl.-Reihenmotor im Heck (Parallel-Twin), 598 cm<sup>3</sup>, Luftkühlung; 0-100 km/h in 26 s; 120 km/h Spitze, 5710 Mark (1964)

**BMW 700 LS COUPÉ**

40 PS, 2-Zyl.-Boxermotor im Heck, 697 cm<sup>3</sup>, Luftkühlung; 0-100 km/h in 22 s; 135 km/h Spitze, 5850 Mark (1964)

[ TEXT Thorsten Elbrigmann FOTOS Thomas Starck ]

# OHO!

Wer sagt, dass Hubraum durch nichts zu ersetzen ist? Hier beginnt der Spaß bei 598 cm<sup>3</sup>! Das reichte in den 60ern für ein breites Grinsen im Gesicht. Und auch heute noch können diese Sport-Coupés begeistern



#### FIAT 850 SPORT-COUPÉ

52 PS, 4-Zyl.-Reihenmotor im Heck, 903 cm<sup>3</sup>,  
Wasserkühlung; 0-100 km/h in 17,1 s;  
150 km/h Spitze, 6100 Mark (1970)

#### HONDA S 600 COUPÉ

55 PS, 4-Zyl.-Reihenmotor vorn, 606 cm<sup>3</sup>,  
Wasserkühlung; 0-100 km/h in 16,9 s;  
158 km/h Spitze, 9457 Mark (1966)

#### VW KARMANN GHIA 1500 DO BRASIL

54 PS, 4-Zyl.-Boxermotor im Heck,  
1493 cm<sup>3</sup>, Luftkühlung; 0-100 km/h in 20 s;  
138 km/h Spitze, 7445 Mark (1966)

# VERGLEICHSTEST KLEINE SPORT-COUPÉS



Das lange Heck sollte den BMW 700 erwachsener erscheinen lassen. Größerer Radstand und mehr Fußraum hinten wirkten sich positiv aus, doch die Proportionen litten



Stabile, aber auch recht harte Sitze vorn und viel zu wenig Kopfraum hinten – der LS ist ein Kompromiss



Sehr feines Detail: Drückt man hinten auf den Türgriff, schwingt er heraus und die Tür lässt sich öffnen

**S**o multikulturell war die Coupé-Welt in den 60ern: zwei Deutsche und ein Exil-Deutscher aus Brasilien – und alle mit italienischen Wurzeln. Dazu ein waschechter Italiener und ein kleiner Japaner, der wie ein geschrumpfter Engländer aussieht. Genauso bunt ging es bei den Motorkonzepten zu: Reihen- und Boxermotoren mit jeweils zwei oder vier Zylindern, mal Luft- mal Wasserkühlung, Einbaulage vorn oder hinten. Mal

ist Platz für zwei Passagiere, mal für 2+2. Der Hubraum schwankt zwischen knapp 600 cm<sup>3</sup> und fast 1,5 Litern, die PS-Zahl zwischen 30 und 55, wobei der zweitkleinste Motor der leistungsstärkste ist. All diese Autos konnte man Mitte der 60er-Jahre kaufen – wenn man akzeptierte, dass der Spaß, ein Coupé zu fahren, mit einem Mehrpreis von 1000 bis 2000 Mark gegenüber den technisch weitgehend identischen Limousinen erkauft werden musste.

Der erste im Bunde der Fünf ist das BMW 700 LS Coupé mit Zweizylinder-Boxermotor im Heck. Angetreten ist der BMW 700 bereits 1959. Die von Stardesigner Michelotti entworfene Karosserie, gepaart mit der vom BMW 600 abgeleiteten und verbesserten Technik, führte zu einem Verkaufserfolg, den BMW auch bitter nötig hatte. Die sportliche Linienführung kam beim Publikum an. Insbesondere das 700 Coupé verkaufte sich erstaunlich

gut: Fast 20.000 Exemplare liefen zwischen 1959 und 1964 vom Band. Dann folgte das LS Coupé mit längerem Radstand und längerem Heck. Bei der Limousine hatte BMW schon 1962 auf das größere Modell umgestellt; auch diese erwachsenere Form kam außerordentlich gut bei den Käufern an. Das LS Coupé wurde erst gegen Ende der Produktionszeit vorgestellt, als schon klar war, dass die Tage des Michelotti-Beaus gezählt waren. Diese Tatsache und das für ein Coupé unproportional lange Heck gereichten dem kleinen Sportler nicht zu Verkaufs-Lorbeeren. Ähnliche Misserfolge erlebte auch Opel mit seinem Coupé auf Basis des Rekord P2 – im Volksmund „Rasender Kofferraum“ genannt und 1961/62 gebaut – und Ford mit dem Coupé des insgesamt glücklosen Ford 12M P4, das immerhin drei Jahre gebaut wurde (1963 bis 1966). Das von uns gefahrene LS Coupé hat den stärksten verfügbaren Motor unter der langen Heckhaube der aus den 697 cm<sup>3</sup> rund 40 PS herausholt. Der Zweizylinder-Boxer geht dabei klanglich recht beherrschend zur Sache. Deutlich ist das Pfeifen der Luftkühlung zu hören. Daz



Der Motorraum war verlängert worden, um einen Vierzylinder aufzunehmen, doch dann beließ es BMW beim Zweizylinder-Boxer, der etwas verloren wirkt. Die Sportluftfilter sind nicht original



zimitat,  
ndinstru-  
nte, überall  
scher Tep-  
h, nirgendwo  
nkes Blech  
oblesse der  
er-Jahre

## DATEN & FAKTEN **GTU**

**ANTRIEB** B2-Zylinder, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; eine zentrale Nockenwelle, Stirnradantrieb; Gemischbildung: zwei Fallstromvergaser Solex 34 PCI; Bohrung x Hub: 78,0 x 73,0 mm; Hubraum: 697 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 9,0; Leistung: 29 kW/40 PS bei 5700/min; maximales Drehmoment: 51 Nm bei 4500/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahkar. mit zwei Türen; Radaufh. vorn: Einzelradaufh. an geschobenen Längslenkern; hinten: Einzelradaufh., Pendelachse, Gummihohlfedern; v./h. Schraubenfedern, Teleskopstoßd.; Zahnstangenlenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 5.50-12; Stahlräder: 3.50 x 12  
**ECKDATEN** L/B/H: 3860/1480/1300 mm; Radstand: 2280 mm; Spurweite v./h.: 1270/1200 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 690/1050 kg; Tankinhalt: 30 l; Bauzeit: 1964 bis 1965; Stückzahl (LS Coupé): 1730; Preis (1964): 5850 Mark

### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 22 s;  
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h;  
Verbrauch: 7,5 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

## KAUFBERATUNG BMW 700 UND 700 LS Bj.: 1959-1965

Die Technik-Grundlage bildete der BMW 600, das Grundstyling ersann Michelotti. Der BMW 700 rettete BMW über die Runden, es gab ihn als Limousine, Coupé und Cabrio. Der LS kam als Limousine 1962, als Coupé 1964. Der Wagen war 320 mm länger – großteils zugunsten des Hecks. Der Plan: Mehr Platz für größere Motoren. Dazu kam es nicht, denn die neue Klasse von BMW rollte 1962 an. Der LS wurde zum Auslaufmodell. Das von Baur gefertigte LS Coupé ist der mit Abstand seltenste 700er.

### MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
9400 €	6100 €	3500 €

Wertentwicklung

stagnierend ▶

**KAROSSERIE** Zwar ist der BMW 700 und 700 LS nach heutigen Maßstäben einfach konstruiert und hat **nur wenige Hohlräume**, dennoch ist Rost ein leidiges Thema: Haubenkanten, Lampentöpfe, Reserveradwanne, A- und C-Säulen, Windleitblech, Schweller, Übergänge zum Bodenblech, Türunterkanten, Radläufe, Endspitzen. Da Blechersatz schon seit langem nicht mehr zu bekommen ist, sind Brutalschweißungen und Spachtelmonumente eher die Regel.

**TECHNIK** Da viele BMW 700 und 700 LS im Renneinsatz gefahren worden sind, ist hier **besonders auf Originalität zu achten**. Die

Motoren leiden an Verschlammung. Wurde wenig gewartet, kann die Kurbelwelle gefressen haben. Hinzu kommt eine verschlissene Vorderachse durch mangelnde Schmierung. Außerdem: festgebackene Bremsen, gerissene Giubo-Antriebsgelenke und defekte Motor-/Getriebelager.

**ERSATZTEILE** Es gibt nichts mehr. Ohne die Hilfe von **Clubs und Experten** kommt man nicht weiter. Der Motor lässt sich mit BMW-Motorradteilen gut in Schuss halten, doch Aufpuff, Gummis, Chrom, Blech, Innenraumteile und Scheiben sind fast unmöglich zu bekommen. Es gibt kaum Nachfertigungsaktionen: Der Fahrzeugwert ist zu gering.

## SCHWACHPUNKTE

- 1 Die Karosserie ist kaum gegen Rost geschützt und an vielen Stellen gefährdet, z. B. an den Scheinwerfern
- 2 Die Ersatzteilversorgung z. B. mit Scheiben ist sehr schwierig
- 3 Die Vorderachse wird aus einem Ölreservoir geschmiert. Sie neigt bei schlechter Pflege zu Defekten



## ADRESSEN

**Isetta Club e.V.**  
Ernst Jesper  
Erlenbach 22  
34431 Marsberg  
Tel.: 02992/1514  
Mail: info@isetta-club.de  
[www.isetta-club.de](http://www.isetta-club.de)

**BMW 700 IG NRW**  
Bernhard Bussmann  
Stiftbusch 3  
45134 Essen  
Tel.: 0163/6683923  
Mail: bmw-700-ig-nrw@arcor.de  
[www.bmw-700-ig.de](http://www.bmw-700-ig.de)

# VERGLEICHSTEST KLEINE SPORT-COUPÉS



Der S 600 wirkt wie ein geschrumpfter Jaguar E-Type. Der reine Zweisitzer hat viel Platz für Gepäck. Der Kofferraum ist von außen gut durch die große Heckklappe beladbar



rem Dach, lassen das Coupé sehr sportlich und harmonisch erscheinen. Das Fahrwerk bietet trotz einfacher Konstruktion mit Querblattfeder vorn erstaunlich guten Komfort. Die weiche Abstimmung führt im Verein mit dem kurzen Radstand aber zu Nickbewegungen der Karosserie bei aufeinander folgenden längeren Bodenwellen. In Kurven zeigt sich der Fiat lange Zeit neutral und kündigt sein Übersteuern an. Die Lenkung arbeitet passa-

bel, die Schaltung könnte exakter sein. Seinen Tankstutzen verbirgt der Fiat im Motorraum oben links. Anders als etwa beim Renault 8, wo der Stutzen mittig über dem Motor sitzt, muss man beim Fiat keine Angst vor Zapfpistolen mit Inkontinenz haben, denn es gibt ein Auffangblech, sodass kein Benzin auf heiße Teile tropfen kann. Der Motor war schon bei Indienststellung im 850er eine alte Konstruktion. Umso mehr verblüfft, wie souverän er am Gas hängt,

hochdreht und seine Leistung über ein gut abgestuftes Getriebe an die Hinterräder abgibt. Auch die Lärmentwicklung hält sich in Grenzen, wobei wir die späte Version mit 52 PS führen, die Fiat als Facelift 1968 als „Sport Coupé“ auf den Markt brachte. 1965 hatte das Coupé noch 47 PS.

**DER KLEINE HONDA S 600 IST PS-SPITZENREITER**  
47 PS? 52 PS? Pah! Da geht noch mehr! Wie wäre es mit 55 PS bei



Die Sitze sind bequemer, als der Anblick vermuten lässt. Allerdings sind sie reichlich schmal – japanisch eben



Vor dem Ersatzrad übertragen Halbachsen die Kraft auf Zahnräder. Die Radführung übernehmen Kettenkäst

## DATEN & FAKTEN GTÜ

**ANTRIEB** R4-ZyL, vorn längs eingeb.; 2-Ventiler; zwei oben. Nockenwellen, Kettenantr.; Gemischb.: vier Flachstromvergaser Keihin CVB 31-26-1; Bohrung x Hub: 54,5 x 65,0 mm; Hubraum: 606 cm<sup>3</sup>; Verd.: 9,5; Leistung: 40 kW/55 PS bei 8500/min; max. Drehm.: 51 Nm bei 5500/min; Viergang-Getr.; Mittelschal.; Hinterradantr. ü. Halbachsen und Ketten

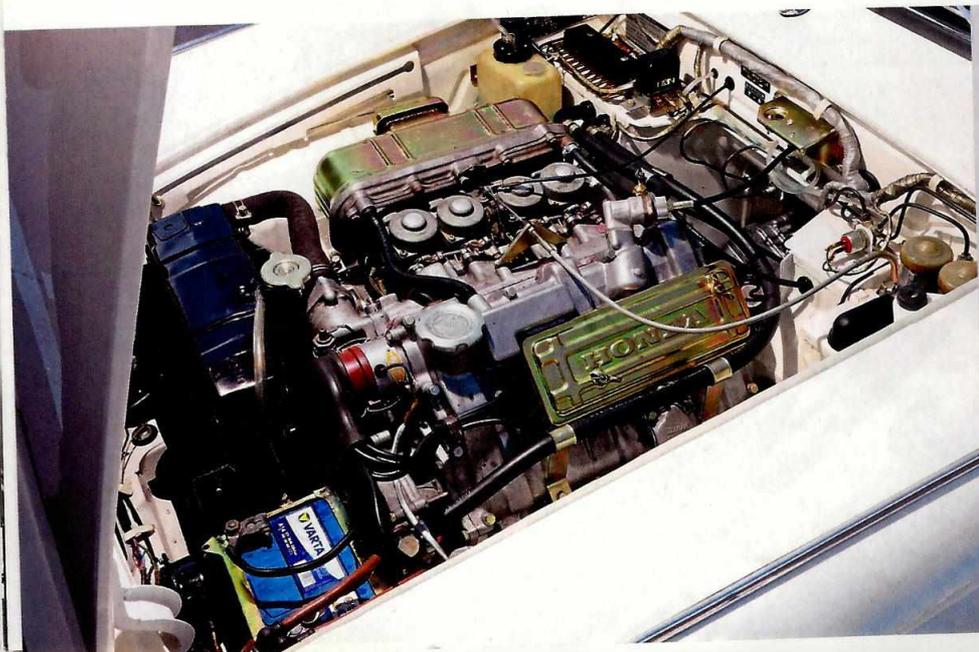
**AUFBAU+FAHRWERK** Selbststr. Ganzstahlkar. mit zwei Türen und Heckklappe auf separatem Kastenrahmen; Radaufh. vorn: Dreiecklenker, Torsionsstabfederung, Teleskopstoßdämpfer, Stabi.; hinten: Kurzarmschwingen, Feder-/Dämpferbein; Zahnstangenl.; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 5.20-13; Stahlräder: 4,5 x 13

**ECKDATEN** L/B/H: 3300/1400/1200 mm; Radstand: 2000 mm; Spurweite v./h.: 1150/1128 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 730/950 kg; Tankinhalt: 35 l; Bauzeit: 1964 bis 1966; Stückzahl: 13.084; Preis (1966): 8740 sfr (9457 Mark<sup>1</sup>)

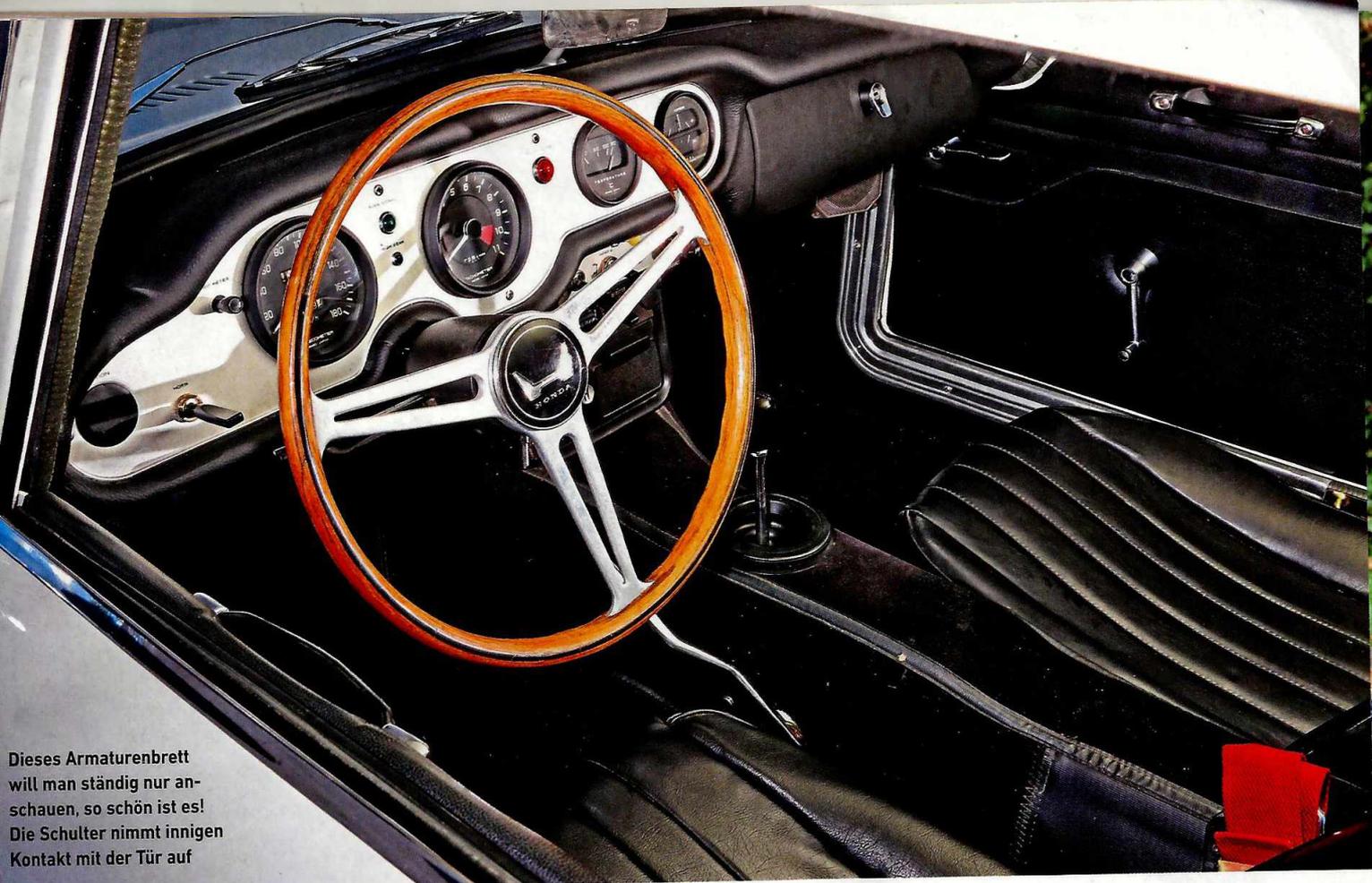
## FAHRLEISTUNGEN<sup>2</sup>

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 16,9  
Höchstgeschwindigkeit: 158 km/h;  
Verbrauch: ca. 8 l/100 km

<sup>1</sup> umgerechnet nach Wechselkurs 1966. <sup>2</sup> Cabrio m. Hardtop



Unter dem Honda-Deckel stecken gut geschützt die Zündkerzen. Die vier Keihin-Vergaser lassen den 606 cm<sup>3</sup> großen DOHC-Motor aufleben. Ein Gedicht!



Dieses Armaturenbrett will man ständig nur anschauen, so schön ist es! Die Schulter nimmt innigen Kontakt mit der Tür auf

8500 Touren aus 606 cm<sup>3</sup>? Das entspricht einer Literleistung von knapp 91 PS! Das ist immer noch ein bisschen mehr, als ein aktueller Golf TSI mit 125 PS dank Direkteinspritzung und Turbolader aus seinen 1,4 Litern holt.

Für dieses Kunststück reichten Honda damals eine Verdichtung von 9,5, zwei obenliegende Nockenwellen und vier Flachstromvergaser. Man kann das kleine Aggregat weit jenseits der 9000 Umdrehungen halten, ohne dass der Reihenvierzylinder Schaden nimmt. Überhaupt erwies sich der Motor als standfest. Honda gilt nicht umsonst im Motorradbau als „BMW Japans“: Höchste Qualität war und ist Trumpf! Und genau diese Tugend, gepaart mit der überragenden Ingenieurskunst des Hochtechnologie-Landes, führte zu einem kleinen Coupé, das sich wie ein Motorrad auf vier Rädern benimmt. Wie eine kleine Rakete beschleunigt der Wagen, hängt geradezu gierig am Gas, erfreut mit deutlich hörbarem Ansaugeräusch und Sportmotor-Sound, ohne aufdringlich zu sein. Der kleine Schalthebel ist ungefähr so groß wie ein klassischer Computer-Joystick. Ultrakurze >

### KAUFBERATUNG HONDA S 600 Bj.: 1964-1966

Der Honda S 600 ist in Deutschland mehr als selten! Wer sich für das kleine Coupé oder Cabrio aus Fernost interessiert, sollte auch den hubraumstärkeren Bruder S 800 ins Auge fassen. Er hat mehr Leistung, eine spurtreuerere Hinterachse und ist ein wenig häufiger anzutreffen, da er offiziell nach Deutschland importiert wurde. Der S 600 fand, wenn überhaupt, seinen Weg über die Schweiz nach Deutschland. Die Fachwelt staunte damals über den Kraft-Zwerg und schrieb begeisterte Testberichte.

### MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
15.200 €	10.400 €	5400 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶



■ **KAROSSERIE** Die Karosserie und das Fahrgestell lassen sich **komplett trennen**, was die Restaurierung sehr erleichtert. Außerdem gibt es nur wenige Hohlräume. Am Vorderwagen rosten vor allem die Lüftungskanäle und die vorderen Schwellerenden, über denen die Kotflügel liegen. Hier kann Wasser einziehen. Weitere Rostschwerpunkte: Türböden, Radläufe hinten, Endspitzen und manchmal die Haubenfalze. Man merkt: Der S 600 ist extrem gut verarbeitet und teilverzinkt!

■ **TECHNIK** Eine lange Lebensdauer trauten Tester dem Motor nicht zu. Doch heute zeigt sich: Der S 600-Motor ist **erstaunlich stand-**

**fest**, seine Überholung allerdings auch teuer. Die Kompression sollte neun bar nicht unterschreiten. Hin und wieder schert die Riemenscheibe des Keilriemens auf der Kurbelwelle ab. Die Verteilerwelle kann ausschlagen. Fahrwerk und Bremsen gelten als unauffällig. Die Synchronisation des zweiten Ganges ist die einzige Schwachstelle des Getriebes.

■ **ERSATZTEILE** Die Lage ist **nicht ganz hoffnungslos**, denn Honda hat noch lange Zeit Ersatzteile gefertigt, und es gibt eine kleine und sehr engagierte Fan-Gemeinde. Wunder darf man aber nicht erwarten. Vor allem Blechteile sind rar. Die Teilepreise liegen ziemlich hoch.

### SCHWACHPUNKTE

- 1 Die Verzahnung der Kurbelwelle für die Keilriemenscheibe ist zu schwach dimensioniert
- 2 Die Kotflügel liegen überm Schwellerblech, Wasser zieht dazwischen
- 3 Die Endspitzen und Übergänge zum Kofferraumboden sind ebenfalls rostgefährdet



### ADRESSEN

**IG der Honda S800-Fahrer**  
Michael Ortmann  
Keltenstr. 33  
56736 Kottenheim  
Tel.: 02651 / 41992  
Mail: michael.ortmann@gmx.de  
[www.honda-s800-ig.de](http://www.honda-s800-ig.de)

**Honda-Club Schweiz**  
Heinz Flückinger  
Ibachstr. 15  
CH-4950 Huttwil  
Tel.: 0041 / 629622542  
Mail: über Kontaktformular  
[www.hondaclub.ch](http://www.hondaclub.ch)



Sportlich: Holzlenkrod mit gelochten Speichen, große Rundinstrumente und Holzfurnier am Armaturenbrett

#### KAUFBERATUNG FIAT 850 SPORT-COUPÉ Bj.: 1965-1971

Aus dem Fiat 600 weiterentwickelt, wurde der intern Typ 100G genannte Fiat 850 zu einem Verkaufserfolg. Der 1964 präsentierten Limousine folgten 1965 das Coupé und der bildschöne Spider nach. Beide erhielten 1968 kräftigere Motoren (52 statt 47 PS). Das Coupé bekam mit dem von 843 auf 903 cm<sup>3</sup> gewachsenen Aggregat Doppelscheinwerfer. In Deutschland blieb das kleine Coupé eher ein Exot – sicherlich auch, weil es in Deutschland andere Heckmotor-Alternativen in dieser Klasse gab.

#### MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
9100 €	5500 €	1800 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶



**KAROSSERIE** Das Blechkleid des Fiat ist **nahezu komplett verschweißt**, lediglich das Heckblech lässt sich abschrauben. Das macht eine Restaurierung aufwändig. Am Vorderwagen gibt es mehrlagige Blechpartien, die schwierig zu ersetzen sind: rund um die Lampentöpfe, an der Radaufhängung und am Übergang A-Säule/Schweller. Weitere kritische Stellen: Schwelleranschlussbleche vorn, Aufnahme des Querstabes, Wasserkasten, Scheibenrahmen, Türunterkanten. Das Heck ist vergleichsweise unkritisch.

**TECHNIK** Trotz der hohen Litterleistung des Motors ist der kleine Vierzylinder **erstaunlich standfest**

– wenn die Kühlung in Ordnung ist! Deshalb: Vollständigkeit der Luftleitbleche und Sauberkeit der Kühllamellen prüfen. Außerdem Ansaugkrümmer auf Risse checken und auf Steuerkettenrasseln achten. Die Kette längt sich mit den Jahren.

**ERSATZTEILE** Um die Verfügbarkeit von Technik-Teilen muss man sich **keine großen Gedanken machen**. Blechteile sind hingegen wieder einmal rar gesät. Dasselbe gilt für Teile des Zierrats und das Interieur. Bei Dichtungen kann man auf Meterware zurückgreifen. Überhaupt gilt: Wer Kontakte in die Clubszene knüpft, stellt fest, dass alle 850-Probleme lösbar sind.

#### SCHWACHPUNKTE

- 1 Der Vorderwagen beherbergt die schlimmsten Rostfallen, dazu gehören die Scheinwerferpartien
- 2 Ohne Rahmenlehre kaum zu schweißen sind Schäden an den Radaufhängungen. Also Vorsicht!
- 3 Der Motor kann Kühl- und Steuerkettenprobleme haben



#### ADRESSEN

**Fiat-Raritäten-Club e.V.**  
Werner Gotzian  
Am Teimenort 18  
44894 Bochum Musterstadt  
Tel.: 0234 / 230301  
Mail: wernergotzian@aol.com  
[www.fiatclub.de](http://www.fiatclub.de)

**Fiat 850 e.V.**  
Geschäftsstelle  
Dr.-Klein-Straße 9a  
75387 Neubulbach  
Tel.: 07053 / 699620  
Mail: [info@fiat850.info](mailto:info@fiat850.info)  
[www.fiat850.info](http://www.fiat850.info)

#### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** R4-Zylinder, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; eine seidl. Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Doppel-Fallstromvergaser Weber 30 DIC 2; Bohrung x Hub: 65,0 x 68,0 mm; Hubraum: 903 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 9,5; Leistung: 38 kW/52 PS bei 6400/min; max. Drehm.: 64 Nm bei 4000/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

#### AUFBAU+FAHRWERK

Selbsttr. Ganzstahlkar. mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: obere Dreieckquerlenker, Querblattfeder unten; hinten: Schräglenker, Schraubenfedern; v./h. Stabi., Teleskopstoßdämpfer; Schnecken-Segmentlenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 155 SR 13; Stahlräder: 5 x 13

**ECKDATEN** L/B/H: 3650/1500/1300 mm; Radstand: 2030 mm; Spurweite v./h.: 1170/1222 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 745/1065 kg; Tankinhalt: 30 l; Bauzeit: 1965 bis 1971; Stückzahl: 342.873; Preis (1970): 6100 Mark

#### MESSWERTE<sup>1</sup>



Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 17,1 s; Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h; Verbrauch: 8,6 l/100 km

<sup>1</sup> AZ Ausgabe 16/70

## KLEINE SPORT-COUPÉS VERGLEICHSTEST



Die Sitze des Fiats sind bequem und geben einen guten Seitenhalt. Man hat auch hinten durchaus noch Platz



Ausstellfenster mit schickem Chrom waren in den 60ern gute Sitte. Der Fiat lässt sich mit ihnen gut durchlüften



Das geschraubte Heckblech macht Arbeiten am Motor einfacher. In Kurven übersteuert der Fiat nur leicht



gesellt sich typischer Boxersound. Geräuschdämmung? Fehlanzeige. Dafür entwickelt der kleine Motor eine erstaunliche Kraft schon aus dem Drehzahlkeller heraus und zieht sauber hoch. Die Schaltung arbeitet exakt, ebenso die Lenkung. Der Blick aufs Fahrwerk offenbart, warum sportlich orientierte Fahrer und auch Rennfahrer den 700er so gern mochten: Die für einen Wagen dieser Klasse ziemlich breite Spur, die Einzelradaufhängung rundum und das Antriebskonzept machten den BMW zu einem kleinen Wetzohel, der gut um die Ecken geht. Beim Komfort aber gibt es Einbußen. Schon allein die harten Sitze fallen auf. Die sportlich abgestimmte Federung lässt recht schnell Stöße durch. Hinten haben nur Kinder Platz, vorn geht es aber ganz großzügig zu. Wobei: Das Thema Platzangebot löst ein anderes Coupés in diesem Vergleich bei weniger Radstand besser.

### DAS FIAT 850 COUPÉ FÜHLT SICH GRÖßER AN

Dieses Coupé kommt aus Italien. Wer in den Fiat 850 in seiner sportlichen Variante einsteigt, der ist zunächst einmal verblüfft: Das

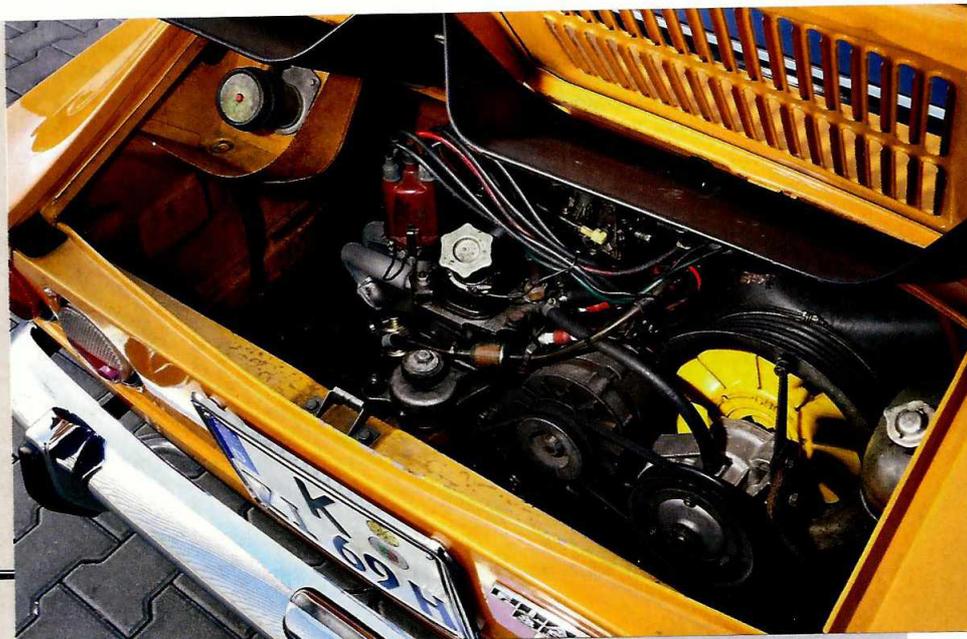
soll ein Kleinwagen sein? Nie und nimmer! Beim Öffnen der Tür fällt der Blick sofort auf ein komplettes und schmuckes Armaturenbrett mit Holzlenkrad und Holzfurnier. Das Styling erinnert an viel größere Fiat-Limousinen. Die Sitze sind bequem und geben Seitenhalt. Das Platzangebot auf der hinteren Bank ist zwar auch nicht übermäßig groß, doch man kann einigermaßen sitzen und hat wesentlich mehr Kopffreiheit als etwa im BMW 700 LS Coupé. Wer

Gepäck mitnehmen will, der muss sich (wie im BMW auch) ziemlich einschränken. Viel Platz für Koffer ist nicht vorhanden.

Motor und Fahrwerk wirkten schon bei der Vorstellung der Fiat 850-Limousine 1964 bereits antiquiert. Das Heckmotor-Prinzip bei Kleinwagen war inzwischen umstritten, denn der progressive Austin Mini hatte bewiesen, dass es ein besseres Konzept gab. Und Nachahmer schickten sich an, dem Frontmotor-Prinzip in dieser Klasse zum

Durchbruch zu verhelfen. Fiat jedoch stellte dem bekannten 600er mit dem 850 noch einen größeren Bruder zur Seite, der knuffig aussah und 1965 einen sportlichen Ableger erhielt, der komplett im Fiat Design-Zentrum entstanden war. Das 850 Coupé übernahm das Fahrwerk praktisch komplett, erhielt aber eine breitere Spur vorn wie hinten. Diese Maßnahme, zusammen mit gewachsener Länge und flache- >

Der 52 PS starke Vierzylinder-Motor wird von zwei Weber-Vergasern beatmet und dreht willig hoch. Wegen der Hecklage und der Wasserkühlung dringen seine Lebensäußerungen nur gedämpft zu den Passagieren vor





Der Innenraum des Sport-Prinz vermittelt das Flair der 50er-Jahre mit viel blankem Blech



Schaltwege, eine enge Gangabstufung und eine gut dosierbare Kuppelung machen jeden Sprint zum Vergnügen. Wenn allerdings eine Kurve kommt, dann können einem schnell die Haare zu Berge stehen. Zwar ist die Zahnstangenlenkung durchaus exakt, doch die Hinterachse führt ein seltsames Eigenleben, denn vom Differenzial führen Halbachsen nach außen, die in Kettenkästen münden. Von hier überträgt eine Kette pro Seite die

Kraft an die Hinterräder, wobei die Leichtmetall-Kettenkästen als gezogene Kurzarmschwinger fungieren. Eigentlich eine gute Idee, doch leider sind diese Schwinger nur unzureichend geführt und haben mächtig Spiel. So drängt das Heck in jeder Kurve nach außen, und die Räder „lenken“ ein wenig mit, was zu einem Fahrgefühl wie auf Eiern führt. Beim Nachfolgemodell S 800 verließen sich die Techniker auf eine konventionelle Starrachse, was dem Wagen gut tat.

Der S 800 wurde übrigens offiziell nach Deutschland importiert, der S 600 noch nicht. Er kam über die Schweiz – zu einem hohen Preis von umgerechnet über 9000 Mark. Es gab wohl aber auch Preislisten für den deutschen Markt, in denen der S 600 für weit weniger Geld auftaucht (7445 Mark). Geradezu sensationell am S 600 ist die Karosserie, die auf einem Leiterrahmen verschraubt und teilverzinkt ist. Diesen Wagen zu restaurieren, ist damit als durchaus

schöne Aufgabe zu bezeichnen. Der Honda ist ein Herzschlag-Klassiker, dessen Nachfolger S 800 die deutsche Fachpresse ebenfalls begeisterte. Mit einem S 600 Cabrio mit aufgesetztem Hardtop stellten Redakteure der Zeitschrift „Hobby“ seinerzeit einen Geschwindigkeitsrekord in dieser Hubraumklasse auf dem Rennkurs von Monza auf: 35,63 Sekunden für den stehenden Kilometer, was einen Schnitt von 101,04 km/h bedeutete. Wie der BMW 700 hat also auch der Honda S 600 Renn-Gene in seinen Erbanlagen. Aber da sind die beiden nicht die einzigen in diesem Vergleich der kleinen Sport-Coupsés!



Der luftgekühlte Parallel-Twin macht viel Lärm, überträgt Vibrationen und bildet mit 30 PS das Leistungs-schlusslicht im Vergleich

### DER PRINZ TRÄGT DIE SPORTLICHKEIT IM NAMEN

Der nächste Kandidat trägt es schon in seinem Namen: NSU Sport-Prinz. Er debütierte wie der BMW 700 auch schon 1959 und machte im wesentlichen die Entwicklungsschritte des NSU Prinz 2, 3 und 4 mit. Bis 1967 liefen fast 21.000 des bei Bertone entworfenen (und anfangs auch dort gebauten) Coupés vom Band. Der Sport-Prinz ist ein ausnehmend hübsches Auto mit harmo-

## KLEINE SPORT-COUPÉS VERGLEICHSTEST



Die Sitze sind sehr spartanisch, eine Rückbank gibt es nicht – dafür aber ordentlich Platz für die Reise zu zweit



Heizungs- und Chokehebel sind auf dem Mittelunnel angeordnet. Der Schaltvorgang braucht etwas Zeit



Der schicke Sport-Prinz kann technisch nicht überzeugen. Dennoch: Aus Sicht des Oldtimer-Fans ist der raue Geselle ein treuer kleiner Wegbegleiter

### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** R2-Zylinder (Twin), hinten längs eingeb.; 2-Ventiler; eine obenl. Nockenwelle, Antrieb ü. Schubstange u. Exzenter; Gemischb.: ein Fallstromvergaser Solex 34 PCI; Bohrung x Hub: 76,0 x 66,0 mm; Hubraum: 598 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 7,5; Leistung: 22 kW/30 PS bei 5600/min; maximales Drehmoment: 44 Nm bei 3250/min; Viergang-Getriebe (Motor-Getriebe-Einheit); Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Selbsttr. Ganzstahlkar. mit zwei Türen; Rad-aufh. vorn: Doppelquerlenker, Stabi.; hinten: Pendelachse an Schräglen., Luftkissen; v./h. Schraubenf., Teleskopstoßd.; Zahnstangenl.; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 4.80-12; Stahlräder: 3,5 x 12

**ECKDATEN** L/B/H: 3560/1520/1235 mm; Radstand: 2000 mm; Spurweite v./h.: 1200/1200 mm; Leer-/Gesamtgewicht: 565/875 kg; Tankinhalt: 25 l; Bauzeit: 1959 bis 1967; Stückzahl: 20.831; Preis (1964): 5710 Mark

### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschleun.: 0 auf 100 km/h in 26,0 s; Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h; Verbrauch: 7 l/100 km

<sup>1</sup> Werksangaben

### KAUFBERATUNG NSU SPORT-PRINZ Bj.: 1959-1967

Gut acht Jahre war der Sport-Prinz im NSU-Programm – zunächst mit der Technik des NSU Prinz 2 bzw. 3, dann ab 1961 mit den technischen Komponenten des Prinz 4. Bertone hatte ihn entworfen und auch zunächst gebaut, bis die von NSU zugekauften Drauz-Werke ihn fertigten. Ein großer Verkaufserfolg war dem eigentlich recht schmucken Coupé nicht beschieden. Immerhin bildete er aber die Basis für den technisch revolutionären Wankel Spider. Heute ist der Sport-Prinz ein seltener Oldtimer.

### MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
13.700 €	8600 €	3700 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶



**KAROSSERIE** Der einfache Aufbau mit wenigen Hohlräumen ist ein großes Plus des kleinen Prinzen. Rostnester sind in erster Linie die Radläufe, wo insbesondere hinten extravagante Formen mit Doppelkannten die Nachfertigung erschweren. Ansonsten gibt es Rost um die Wagenheberaufnahmen herum, an den Türunterkanten und am Pedalblech. Vorsicht: Die recht schweren Türen haben öfter Risse in Richtung Scharniere. Das Scharnierband der Aufstellfenster ist geklebt. Mitunter fallen die Fenster raus.

**TECHNIK** Die einfache und solide Technik des Prinz macht eigentlich keine Probleme. Die kom-

plett verblockte Motor-/Getriebeeinheit ist allerdings nicht leicht zu zerlegen. Vorsicht Vorderachse: Die Achsschenkelbolzen schlagen bei zu wenig Fettpflege aus, die Kunststoffführung der Zahnstangenlenkung an den Enden bröseln. Es gibt aber (teuren) Ersatz aus Teflon.

**ERSATZTEILE** Nur wenige Teile werden nachgefertigt. Viele Sport-Prinzen wurden als Teilespender für Wankel Spider missbraucht. Heute passen zumindest einige nachgefertigte Teile des Hightech-Bruders. Allerdings nicht: Achskörper vorn, Armaturenbrettauflage und Stoßstangen. Die sind extrem selten und teuer. Die Mechanik passt vom Prinz.

### SCHWACHPUNKTE

- 1 Die kompakte Motor-Getriebeeinheit ist beim Zerlegen und beim Zusammenbau knifflig
- 2 Radläufe und Wagenheberaufnahmen gelten als Rostherde am Sport-Prinz – aber alles machbar
- 3 Stoßstangen kosten locker bis zu 2000 Euro! Ihr Zustand sollte gut sein



### ADRESSEN

#### NSU Prinz IG von 1980 e.V.

Wilfried Ribbe  
Geschäftsstelle  
Hattendorfer Str. 34  
31749 Auetal  
Tel.: 05752 / 929569  
Mail: geschaeftsstelle@nsu-ig.de  
[www.nsu-ig.de](http://www.nsu-ig.de)

#### NSU Prinz IG Rosenheim

Heiko Rosnagel  
Aichen 2  
83101 Rohrdorf  
Mail: nsu-ig@gmx.de  
[www.nsu-ig-rosenheim.de](http://www.nsu-ig-rosenheim.de)



Zwar hat auch der Karmann Rundinstrumente, doch ausgesprochen sportlich wirkt der Innenraum nicht. Immerhin ist das Lenkrad bezogen und somit griffig

#### KAUFBERATUNG VW KARMANN GHIA TYP 14 Bj.: 1955-1974

In Deutschland wurden Cabrio und Coupé des sportlichen Käfer-Bruders fast 20 Jahre gebaut. Er machte viele Modelländerungen des Käfers mit. In Brasilien bei Karmann do Brasil ging er sogar ganz eigene Wege mit den frühen Rückleuchten (bis 1969) des VW Typ 3 und einer Zweivergaser-Anlage, die in Deutschland nur Tuner wie etwa TDE lieferten. Der VW Scirocco – im Styling das glatte Gegenteil des rundlichen Typ 14 – wurde der Nachfolger und rollte ebenfalls bei Karmann in Osnabrück vom Band.



#### MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
14.600 €	10.500 €	4400 €
Wertentwicklung		stagnierend ▶

■ **KAROSSERIE** Eine Rostvorsorge hat es bei Karmann nicht gegeben. Hinzu kommt der durch die Lüftungskanäle (Nasenlöcher) anfällige Vorderwagen. Außerdem stoßen unter den Kotflügeln Bleche stumpf aufeinander und sind ab Werk gegen Klappern mit Schaumgummi gegeneinander abgepolstert – Rostfänger par excellence! Die schlimmsten Rostfallen: Frontmaske um Lufteinlässe und Scheinwerfer, Spritzbleche zu A-Säulen und A-Säulen selbst, Schweller und Schraubkanten, Stufenbleche unter der Rückbank, Stoßstangenaufnahmen vorn wie hinten, Endspitzen, Türunterkanten, Scheibenrahmen, manchmal auch die Haubenkanten.

■ **TECHNIK** Technisch gesehen ist der kleine Karmann ein Quell der Freude. Die millionenfach erprobte Käfer-Technik ist komplett unauffällig. Der Motor sollte allerdings auf Kompression geprüft werden. Der dritte Zylinder ist thermisch höher belastet und deshalb manchmal mahlade, ansonsten keine bösen Fallen.

■ **ERSATZTEILE** Es gibt viele gute Spezialisten (z. B. die Firma Neuffer oder auch Werk 34), die **Repro-Bleche** in guter Qualität anbieten. Stoßstangen gelten als teuer. Überhaupt sind alle Karosserieteile nicht billig, doch man bekommt immerhin was. Technik-Teile passen vom Käfer und sind relativ günstig.

#### SCHWACHPUNKTE

- 1 Die Frontmaske des Karmann Ghia ist extrem rostgefährdet, Chromteile wie etwa die Stoßstangen sind teuer
- 2 Im Radkasten in Richtung A-Säule lauert das Verderben in Form eines Schottblechs im direkten Spritzbereich
- 3 Schweller, Schraubkanten und Treppenbleche sind weitere Rostmagneten



#### ADRESSEN

**Karmann Ghia IG Lippe**  
Markus Buschhaus  
Prinz-Regent-Str. 104  
44795 Bochum  
Tel.: 0176/96397355  
Mail: ig-lippe@t-online.de  
[www.karmann-ghia-lippe.de](http://www.karmann-ghia-lippe.de)

**Karmann Ghia Club Karlsruhe e.V.**  
Michael Borrman  
Itzsteinstr. 73  
76187 Karlsruhe  
Tel.: 0171/1943100  
Mail: info@karmann-ghia-club.de  
[www.karmann-ghia-club.de](http://www.karmann-ghia-club.de)

#### DATEN & FAKTEN



**ANTRIEB** B4-Zylinder, hinten längs eingebaut; 2-Ventiler; eine zentrale Nockenwelle, Zahnradantrieb; Gemischb.; zwei Fallstromverg. Solex; Bohrung x Hub: 83,0 x 69,0 mm; Hubraum: 1493 cm<sup>3</sup>; Verdichtung: 8,5; Leistung: 40 kW/54 PS bei 4200/min; max. Drehm.: 106 Nm bei 2400/min; Viergang-Getriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

**AUFBAU+FAHRWERK** Ganzstahlkar. m. zwei Türen auf Zentralrohrrahmen m. Plattform verschraubt; Radaufh. vorn: obere und untere Kurbellenker, Stabi.; hinten: Pendelachse, Ausgleichsf.; v./h. Torsionsstabf., Teleskopstoßd.; Schnecken-/Rolllenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 165 SR 15; Stahlräder: 4,5 x 15

**ECKDATEN** L/B/H: 4140/1634/1330 mm; Radstand: 2400 mm; Spurw. v./h.: 1316/1350 mm; Leer-/Gesamtgew.: 850/1160 kg; Tankinh.: 40 l; Bauzeit (in BR): 1962 bis 1976; Stückzahl (Coupés in BR): 51.900; Preis (1966): 7445 Mark

#### FAHRLEISTUNGEN<sup>1</sup>

Beschl.: 0 auf 100 km/h in ca. 20 s; Höchstgeschwindigkeit: 138 km/h; Verbrauch: ca. 10 l/100 km

<sup>1</sup> Angaben von Volkswagen Classic u. Literaturwerte

## KLEINE SPORT-COUPÉS VERGLEICHSTEST



Die Sitze sind recht bequem und unterscheiden sich in ihrer Form von dem in Deutschland bekannten Gestühl



Der Karmann ist zeitlebens in Brasilien unterwegs gewesen. Gebaut wurde er im Werk São Bernado do Campo



Der 1500er Typ 14 hat mit Abstand den längsten Radstand und die komfortabelste Federung. Vorn bietet kein anderer Wagen im Vergleich mehr Platz. Hinten ist aber auch er eng



nischer Linienführung. Bei zwei Metern Radstand hat man gar nicht erst versucht, vier Sitze unterzubekommen. Wie der Honda S 600 auch ist der Sport-Prinz ein reiner Zweisitzer, was dem Gepäckraum zugute kommt. Der ist allerdings zweigeteilt: Vorn unter der Haube und hinter den Vordersitzen, wo wie beim Karmann auch keine hintere Haube die Beladung erleichtert. Innen wirkt der Sport-Prinz antiquiert. Es dominiert viel Blech, und man vermisst einen Drehzahlmesser. Die Sitze sind spartanisch, die Chokebetätigung per Hebel auf dem Mitteltunnel mutet ebenfalls altbacken an.

Der Prinz hat nur 30 PS. Ihm fällt also zwangsläufig in diesem Vergleich die Rolle des Schwächsten zu, was unfair ist, denn es kommt ja darauf an, was der Wagen aus diesen 30 PS macht. Ein Vergleich: Der Sport-Prinz beschleunigt in 26 Sekunden von null auf 100 km/h. Ein Karmann Ghia mit doppelt so viel Hubraum und vier PS mehr brauchte dafür 1960 rund fünf Sekunden länger und lag in puncto Höchstgeschwindigkeit gleichauf. Der Sport-Prinz war wie der normale Prinz auch zu jeder Zeit ein agiles Auto mit einem für diese

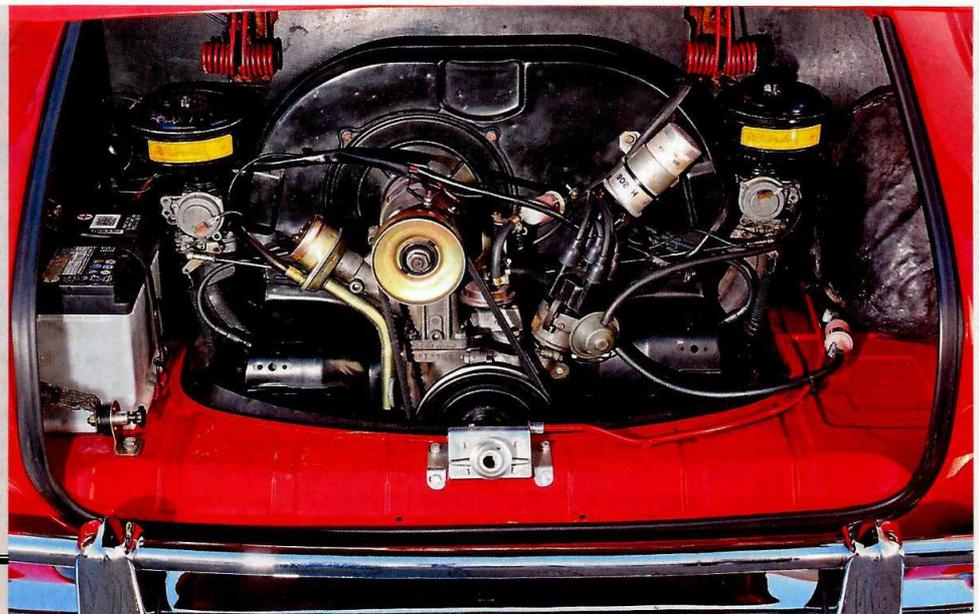
Klasse absolut sportlichen Fahrwerk. Hinzu kommt die knackig-direkte Lenkung, die Gokart-Feeling aufkommen lässt. Längere Autobahnetappen werden bei einer Dauergeschwindigkeit unter 100 km/h allerdings zur Geduldsprobe. Und auch die Vibrationen des rau laufenden Paralleltwins, der zudem mit seiner Luftkühlung kein Leisetreter ist, tragen ebenso wie das harte Fahrwerk wenig zum Wohlbefinden auf ausgedehnten Reisen bei.

### DER KARMANN IST EINE WAGENKLASSE GRÖßER

Da ist der Fünfte im Bunde, der VW Karmann Ghia 1500 Typ 14, eine ganz andere Hausnummer. Auch er wurde 1959 vorgestellt, doch seine Basis, der VW Käfer, ist einfach viel größer als die etwa eines NSU Prinz. Sie traten zwar im selben Marktsegment an, doch der Volkswagen stammte konzeptionell noch aus einer anderen Zeit, war weniger raumökonomisch gebaut und einfach eine

Nummer größer. Das trifft auch auf die Karmann-Version zu, für die Ghia stilistisch die Verantwortung trägt. Wir zeigen den hinlänglich bekannten Wagen auf diesen Seiten in der für unsere Breitengrade seltenen Brasilien-Version von 1968. Nach der hätten sich Fans damals auch hierzulande die Finger geleckert, denn in Brasilien besaß der Karmann Ghia zwei Vergaser und damit 54 PS. Zur selben Zeit musste man sich >

Der größte Wagen hat auch den hubraumstärksten Motor und ein bulliges Drehmoment. Mehr Leistung bietet jedoch erstaunlicherweise der kleine Honda S 600





in Deutschland mit 44 PS begnügen. Ebenfalls anders am Karmann do Brasil: die Heckgestaltung. Die Rückleuchten stammen vom VW 1500 S beziehungsweise 1600 L bis Baujahr 1969. Auf die Rückleuchten dieses Wagens griff Karmann Deutschland erst viel später und dann auch noch in der wesentlich hässlicheren Version ab 1970 zurück – mit drei Kammern und riesig groß. Der Karmann Ghia ist innen größer als alle anderen Fahrzeuge im Vergleich. Doch wer sich hinten hineinquetscht, der macht wie im BMW 700 schnell Bekanntschaft mit der Heckscheibe.

Was den Komfort angeht, kann den Karmann niemand schlagen. Und auch die Kurvenlage geht in Ordnung, doch die Lenkung ist vergleichsweise indirekt. Und trotz seiner zwei Vergaser, trotz des großen Hubraums, trotz der 54 PS: Der Karmann ist kein Sportwagen. Ihm fehlt nicht nur wie dem Sport-Prinz ein Drehzahlmesser, sondern sämtliches Temperament. Danke für einen wundervollen Tag mit fünf Charakterköpfen an Bernhard Bussmann (BMW), Martin Zavelberg (Fiat), Michael Ortman (Honda), Udo Stienen (NSU) und an Volkswagen Classic. ■

## FAZIT



**VON THORSTEN ELBRIGMANN** Kleine Coupés sind sie alle, doch es liegen Welten zwischen ihnen! Die Marken BMW, NSU und Honda haben unverkennbare Motorrad-Wurzeln. Beim BMW gelang der Einbau eines modifizierten Motorradaggregats noch recht gut. NSU entschied sich für einen im Motorrad zwar gebräuchlichen, aber unruhigen Twin-Motor, der nicht überzeugt. Der Honda wirkt wie ein Sportmotorrad auf vier Rädern: quirlig, schnell, direkt. Nur die Hinterachse des S 600 erschreckt ein wenig mit ihrer unpräzisen Art, was den kleinen Japaner letztlich den Sieg in kostet. Der VW Karmann Ghia wirkt im Vergleich wie ein großes Automobil und ist ein Hubraum-Riese – nur macht er viel zu wenig daraus. Einzig beim Komfort kann er wirklich punkten. Doch da ist auch der Fiat nicht schlecht. Überhaupt erweist sich der schicke Italiener als bestes Gesamtangebot: ein verdienter Sieg! Unglaublich, dass das Fiat 850 Coupé und auch das BMW 700 LS Coupé im Markt so unterbewertet sind.



COUPÉ-VIELFALT MITTE DER 60ER-JAHRE: **VOM KLEINEN KRAFTPROTZ BIS ZUR BEHÄBIGEN SÄNFTE IST ALLES DABEI**



**BMW LS COUPÉ** Der Tankstutzen ist geruchsarm separat untergebracht



**FIAT 850 SPORT-COUPÉ** Tanken und Motorkontrolle sind ein Arbeitsgang



**HONDA S 600 COUPÉ** Ausstellfenster hinten und wuchtiger Chrom-Deckel



**NSU SPORT-PRINZ** Direkter Blick auf das Spritfass, Dämpfe im Kofferraum



**VW KARMANN GHIA COUPÉ** Stolztes VW-Zeichen, aber ungünstige Position

**PUNKTEWERTUNG**

Der Fiat überzeugt als bester Allrounder zum Spottpreis, der Honda brilliert mit Motortechnik und Preisniveau, der Karmann mit dem besten Komfort. BMW und NSU haben es in diesem Umfeld schwer.

	 BMW 700 LS Coupé	 Fiat 850 Coupé	 Honda S 600 Coupé	 NSU Sport-Prinz	 VW Kar. Ghia 1500
Platzangebot	3	5	2	2	5
Bedienung	3	4	5	2	3
Fahrleistungen	3	5	5	2	3
Fahrverhalten	4	5	2	3	4
Fahrkomfort	3	4	3	2	5
Verbrauch	4	2	3	5	1
Wartungsaufwand	4	5	3	4	5
Techn. Niveau	2	4	5	1	3
Wertentwicklung	2	2	5	3	4
Spasfaktor	3	5	5	3	4
<b>ERGEBNIS</b>	<b>31</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>27</b>	<b>37</b>