

AutoClassic

SCHRAUBEN • TRÄUMEN www.autoclassic.de

Mai | Juni

3 | 2011

EUR 4,20

Osterreich: EUR 4,85
Belgien: EUR 4,95
Luxemburg: EUR 4,95
Griechenland: EUR 5,25
Spanien: EUR 5,60
Finnland: EUR 6,50
Italien: EUR 5,40
Schweiz: SFr 8,20

Ein Magazin von
GeraMond



BERATUNG
orschne 911 G
er bezahlbare Supersportler

Die Alltagscoupés der 60er und 70er

Schick, sportlich, bezahlbar



OPEL KADETT B COUPÉ



KARMANN GHIA COUPÉ



FORD 12M P6 COUPÉ

SERVICE SATT!

- Tank entrostet
- Vergaser richtig einstellen
- Zylinderkopfdichtung tauschen
- Kunststoffteile restaurieren

GROSSE MARKTÜBERSICHT:

Die schönsten Alltagscoupés
der 60er und 70er



BMW 700



PEUGEOT 204 COUPÉ



FIAT 850 SPORT



SIMCA 1200 S



SKODA 110 R



Jaguar XJ6 *Schierer Luxus für
bürgerliches Geld*
Daimler Sovereign



HONDA S 800



FIAT 128 COUPÉ SL



GLAS S 1004

PORTRÄT

DKW Munga

*Geländeklassiker
für Zweitaktfans*



RESTAURIERUNG
Mercedes-Benz /8 lang

DDR-RARITÄT

IFA F9 Cabrio

Stromlinienschick aus Zwickau





DIE ETWAS ANDEREN FAMILIENAUTOS

ALLTAGSCOUPÉS

Ganz früher waren die offenen Wagen die billigsten, dann folgten Limousinen, und die teuerste Variante war das Coupé. Das bot mehr Eleganz, und zeugte vom besseren Geschmack – in den 60er-Jahren wurden Coupéträume dann erschwinglich.

fürs kleinere Budget

Speziell in den 60er- und 70er-Jahren jedoch wurde das Coupé auch in der unteren Mittelklasse zu einer begehrten Karosserieform, die zudem dank der in großen Stückzahlen produzierten Limousinen-Verwandten bezahlbar wurde.

Meist gab es fürs Coupé nicht nur eine hübsche, mehr oder weniger eigenständige Karosserie, fast immer haben die Hersteller die Coupékäufer mit ein paar PS mehr und besserer Ausstattung als in den vergleichbaren Limousinen verwöhnt.

Und auch wenn der Platz für die Hinterbänker meist etwas knapper war, eine kleine Familie passte meist hinein, und so konnte man einen etwas sportlicheren Anspruch durchaus mit den Anforderungen eines Familientransporters kombinieren!

Heute sind die kleinen Coupés selten geworden, auf Veranstaltungen fallen sie stärker auf als viele Exoten. Bezahlbar sind die meisten immer noch, worauf warten Sie!

→ Jörn-M. Müller-Neuhaus

Fiat 850 Coupé

Fiat gehört zu den wenigen Firmen, die bei ihren Cabrio- und Coupévarianten auf komplett eigenständige Karosserien setzten, natürlich weiterhin mit der Technik der Großserienlimousine. Im Falle des 850 Coupé war die Fiat-Designabteilung zuständig für die gelungenen Formen.

Die pummelige 850er-Limousine verwandelte sich so in eine kleine Schönheit, die zudem noch vier Personen Platz bot und dank geringem Gewicht durchaus flott unterwegs war. Im Innenraum versprühte das Coupé mit dem holzverleimten Armaturenbrett und den großen Rundinstrumenten sportliches Flair und einen Hauch von Luxus. Der kleine, drehfreudige Vierzylinder mit 850 Kubikzentimetern im Heck sorgte im Bund mit einem gelungenen Fahrwerk für viel Fahrspaß bei erträglichen Kosten.

Land:	Italien, Turin
Motor (Bauart/Hubraum Liter)	4-Zyl.-Reihe, ohv, 0,85
Leistung (kW/PS)	35/47
Vmax (km/h)	135
Verbrauch (l/100 km)	7-9
Leergewicht (kg)	725
Produktionszeitraum	1965-73
Stückzahl	k. A.
Neupreis (DM)	6.300
Marktwert (EUR, Zustand 3-2)*	4.000-6.000
Weblink	www.fiat850.info



Die Zeitschrift „hobby“ betitelt 1965 den Testbericht mit den Worten „Schnell, schön und doch erschwinglich“. Das ist bis heute so, vorausgesetzt, man findet ein gut erhaltenes oder restauriertes Exemplar.

FOTO: CHR. SPÄTH/COMMONSMEDIA

Fiat 128 Coupé

Eine Klasse höher und deutlich moderner als der 850er ist der Fiat 128, dessen hübsche Coupévariante 1972 erschien und als „Berlinetta“ bis 1978 gebaut wurde. Der 128 war ein moderner Wagen mit Frontantrieb, der Motor eine völlige Neukonstruktion mit oben liegender Nockenwelle; auch das Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorne und Querlenkern hinten war Neuland für Fiat. Die Technik war deutlich besser als die Verarbeitung, denn Rost war der größte Feind des hübschen Italiens. Ein Cabrio gab es auf der 128er-Basis allerdings nicht mehr. Aufgrund der Rostanfälligkeit haben nur wenige 128er-Coupés bis heute überlebt, dann sind sie spritzige und durchaus zuverlässige Klassiker mit hohem Aufmerksamkeitswert der Sorte: „So einen hatte ich auch mal!“

Land:	Italien, Turin
Motor (Bauart/Hubraum Liter)	4-Zyl.-Reihe, 1,1-1,3
Leistung (kW/PS)	40,4/55-53,7/73
Vmax (km/h)	145-160
Verbrauch (l/100 km)	10
Leergewicht (kg)	850
Produktionszeitraum	1972-78
Stückzahl	k. A.
Neupreis (DM)	ca. 11.000 (1976)
Marktwert (EUR, Zustand 3-2)*	4.000-7.000
Weblink	www.fiat128.com



FOTO: LUC106/COMMONSMEDIA

Glas TS 1004-1304

Heute nur noch Insidern bekannt, war Glas bis in die 60er-Jahre eine der innovativsten deutschen Automarken. Mit der 1000er-Baureihe führten die Dingolfinger Ende 1961 den Zahnriemen erstmals zur Steuerung der Nockenwelle ein. Der 1004 war als 2+2-sitziges Coupé lieferbar, ein Cabrio gab es ab 1963. Im selben Jahr wurde dem weiterhin lieferbaren 1004 der 1204 als viersitzige Limousine mit 1,2 Litern und 53 PS zur Seite gestellt. Wer noch mehr Dampf wollte, konnte ab November 1963 den 1004TS mit 63 PS und den 1204 mit kräftigen 70 PS ordern. Damit bewegten die

Land	Deutschland, Dingolfing
Motor (Bauart/Hubraum Liter)	4-Zyl.-Reihe, 1,0-1,3
Leistung (kW/PS)	46/63-62,5/85
Vmax (km/h)	150-168
Verbrauch (l/100 km)	10
Leergewicht (kg)	750-790
Produktionszeitraum	1963-67
Stückzahl	ca. 43.000 (alle Modelle)
Neupreis (DM)	6.908 (1204 TS, 1964)
Marktwert (EUR, Zustand 3-2)*	3.800-10.500
Weblink	www.glasclub.de



Glas-Sportler sich auf dem Terrain von Porsche und Alfa Romeo und fanden entsprechend Zuspruch bei der Kundschaft. Sogar Scheibenbremsen vorne waren beim 1204TS serienmäßig, und auch die Straßenlage war frei von Tadel. Die 1204 TS waren auch auf der

Rennstrecke erfolgreich, unter anderem mit einem 8. Platz in der Gesamtwertung beim 500-KM-Rennen auf dem Nürburgring 1964.

FOTO: GLASERATI

Honda S800 Coupé

Als der kleine Sportwagen am 6.12.1966 in Hamburg der deutschen Presse offiziell vorgestellt wurde, war die Verblüffung groß. Ein winziger Vierzylinder mit vier Vergasern, der fast 70 PS bei über 7.500 U/min produzierte – das konnte nur mit sofortigen Motorschäden enden. Tat es aber nicht, die 800 Kubikzentimeter kleine Drehorgel durfte sogar bis 10.000 U/min gejagt werden, war dabei recht zuverlässig und konnte das Coupé auf satte 160 Stundenkilometer treiben. Optisch wirkte der S800 wie ein extrem geschrumpfter E-Type, er war definitiv ein Zweisitzer, in dem sich Menschen unter 1,80 Meter

Land	Japan
Motor (Bauart/Hubraum Liter)	4-Zyl.-Reihe ohc, 0,8
Leistung (kW/PS)	49/67
Vmax (km/h)	160
Verbrauch (l/100 km)	8
Leergewicht (kg)	780
Produktionszeitraum	1966-70
Stückzahl	2.500 in Deutschland
Neupreis (DM)	7.750
Marktwert (EUR, Zustand 3-2)*	7.200-12.000
Weblink	www.s800.langhammernet.de



Größe am wohlsten fühlten. Bei den ganz frühen S800 wurde die Motorkraft über eine Kardanwelle auf ein Differenzial und dann mit zwei Ketten an die Hinterräder übertragen, ab Mai 1966 wurde eine konventionelle Starrachse mit Längslenkern und

Panhardstab verbaut. In Deutschland konnte Honda von dem Winzling in drei Jahren erstaunliche 2.500 Exemplare absetzen und brachte es zum ersten Auto aus Japan, das von „auto motor und sport“ getestet wurde.

FOTO: LOTHAR SPURZEM/COMMONSMEDIA