Der Brüsseler Automobilsalon, der soeben
seine Tore geöffnet hat, ist im allgemeinen für
den bundesdeutschen Markt nicht von über-
mäßig großer Bedeutung. Als erste. Ausstel-
lung der Saison verdient er jedoch immer ein
gewisses Interesse, und in diesem Jahr, das
einen verschärften Wettbewerb auf allen Ge-
bieten bringen wird, tut sich auch in Brüssel
Bedeutungsvolles für den Bundesbürger. In
der kommenden Wochenendausgabe wird die
„Frankfurter Rundschau" noch einen ausführ-
lichen Ueberblick über das Gesamtgeschehen
in Brüssel veröffentlichen. Heute aber soll be-
reits über die wohl wichtigste Neuheit berich-
tet werden: den kleinen Ford „Escort".

Dieser Wagen ist im wesentlichen eine
Entwicklung der britischen Ford-Werke. Aber
es ist bereits alles dafür getan worden, daß
(Jer Wagen im belgischen Ford-Werk Genk in
die Serie gehen kann. Und über Genk ist

ist jedoch bereits 1250 Mark teurer als der
Alfa. Aber selbst mit dem taufrischen Mer-
cedes 250, der soeben seine Premiere hatte,
kann sich der 1750 in seinen Fahrleistungen
noch messen, ist dafür aber einige tausend
Mark billiger. .
Das Coupe mit der Bezeichnung 1750 GT
Veloce, das seinerzeit ebenfalls von Bertone
entworfen wurde, kostet 14 707 Mark, während
der 1750 Spider Veloce mit seiner Pininf arina-
Karosserie mit 13 453 Mark als besonders

Fünf-Gang-Kriüppelschaltung, die zentral in
einer Mittelkonsole- sitzt, findet sich ein reich-
haltiges Instrumentarium mit Drehzahlmes-
ser, Oeldruckmanometei-, Kühlwasserthermo-
meter, Zeituhr, Zigarettenanzünder-Automat,
Tageskilometerzähler und vieles andere mehr.
Das Armaturenbrett ist stilistisch eine Augen-
weide. Seine klare Linienführung wird ledig-
lich, durch zwei Lüftungsrosetten aufgelockert,
die im übrigen zusammen mit Absaugschlitzen
am hinteren Dachholm für eine zugfreie Wa-
genbelüftung sorgen sollen.
Ganz hervorragend sind die Sitze, die
einen außerordentlich guten Halt auch bei
forcierter Kurvenfahrt gewähren. Das Fahr-
verhalten des sorgfältig auf Gürtelreifen ab-
gestimmten Fahrwerks ist im übrigen ganz
erstklassig. Die Spurtreue und Kurvensicher-
heit sind internationale Spitzenklasse und
über jeden ernsthaften Tadel erhaben. Der
Fahrkomfort ist dabei immer wieder erstaun-
lich. ' .

Das 1750 GT-Coupe ist formal nicht neu
im Programm. Es basiert auf dem 1300 GT,
der schon vor gut einem Jahr präsentiert
wurde. Der Radstand ist gegenüber der Li-
mousine 22 Zentimeter geringer. Die Fahr-
werksabstufung ist ebenfalls noch wesentlich
straffer als dort und die Innenausstattung
itoch sportlicher. Der 1750 Spider Veloce
schließlich wurde original vom bisherigen
„ossi di sepia" übernommen, das heißt, • es
wird lediglich der 1750er-Motor an Stelle des
1570-ccm-Triebwerks eingebaut.
Die neuen Alfa-Modelle verdienen vor al-
lem deshalb in der Bundesrepublik ein beson-
deres Interesse, weil sie, gemessen an ihren
Leistungen und ihrer Ausstattung, beachtlich
preiswert sind. Die von Italiens berühmtestem
Karossier Bertone gestaltete 1750-Limousine
kostet 11495 Mark. Das ist haargenau der
BMW-2000-Preis. In den Leistungen liegt
aber der. Alfa sogar noch knapp vor dem BMW
2000 TI beziehungsweise 2000 Tilux. Letzterer

Klare Rundinstrumente im neuen Alfa 1750.

preiswürdig gelten kann, zumal in dieser
Klasse weit und breit nichts Vergleichbares
anzutreffen ist. Die neuen Wagen, die bereits
in der Bundesrepublik zur Auslieferung ge-
langen, sind wiederum von jenem typischen
Alfa-Reiz, der hohe Leistung mit Eleganz und
Rasse verbindet. Vor allem die 1750-Limousine
stellt eine faszinierende Synthese aus Hoch-
leistung und Kultur dar, verbunden mit ro-
mantischem Sinn für Form. Die neuen Alfa-
Modelle sind in der Tat Spitzenerzeugnisse des
europäischen Automobilbaus.

Marktbeobachtern knapp unter 5000 Mark lie-
gen, wenn akzeptable Verkaufszahlen erreicht
werden sollen. Die originelle Politik Citroens
auf dem bundesdeutschen Markt läßt jedoch
die Befürchtung zu, daß man sich doch zu
einem Preis oberhalb der 5000-Mark-Grenze
entschließen könnte. kli

Im Bertone-Gewand: Alfa Romeo 1750 GT-Veloce-Coupe.

(FR-Bild: Fersen)

Dyane auch mit 3CV-Motor
Das Dyane-Modell von Citroen, eine mit
einer modernisierten Karosserie' versehene
Ausführung des 2 CV, wird künftig auch mit
dem 600-ccm-Motor des Ami 6 zu haben sein
statt des üblichen 425-ccm-Triebwerkes. Da-
mit steigt die PS-Zahl von 18 auf 24,5.an. Die
Höchstgeschwindigkeit liegt nach Werksanga-
ben bei 110 km/st. Diese Aufstockung des
Dyane-Modells war., bereits im vergangenen
Jahr bei dessen Premiere gefordert worden.
Daß der, 600-ccm-Motor seinerzeit aus dem
Lieferprogramm gestrichen worden war, stieß
•weithin auf Unverständnis, da die Fahrlei-
stungen der 18-PS-Ausführung als unbefrie-
digend gelten müssen. Offensichtlich hat Ci-
troen nunmehr dieser Kritik Rechnung getra-
gen, zumal die seinerzeitigen Hoffnungen auf
einen verstärkten Verkauf der Ami-6-Modelle
sich nicht erfüllt haben. Wann allerdings die
3 CV Dyane auf dem bundesdeutschen Markt
zu haben sein wird, steht bedauerlicherweise
noch "nicht fest. Auch der Preis ist noch un-

bekannt. Er muß jedoch nach Ansicht von Verantwortlich f. d. Motorseite: Peter Klinkenberg

••••••«•••••••••^^•«•«•^^««^^•«••••••««««^»^^©««^••••••••«••••••••••••••^

Frankfurier

"Rundschau

wieder eine ganz tolle Nummer!

Mit viel Sex und Witz in Bild und Text

24 Seiten • Vierfarbiger Kupfertiefdruck • DM 1,-

Jetzt bei allen Zeitungsverkaufsstellen, bei unseren SpezialVerkäufern und

bei Ihrer Zeitungsträgerin erhältlich

lr

HHk..U*«Ulf',--;

, NÄ^Ä^^rsäÄ/«

Noch mehr Eleganz und noch mehr Rasse
Alfa Romeo präsentiert seine neue „I750"-Modell-Familie mit Limousine, Coupe und Spider / Interessante Pre

Von unserem Reda.ktiotvimitg.Ued Peter Klinkenberg. ,

Seite VIII / Frankfurter Rundschau

AUTO. MOTOR.VERKEHR

Samstag, 20. Januar 1968, Nr. 17

-1 \ -. -

Im Pininforina-Gewand: Alfa Romeo 1750 Spider Veloce.

RO-80-Motor auch als Bootsantrieb
Ein NSU-Wankel-Marine-Motor als lei-
stungsfähiger Bootsantrieb, bei dem sich ge-
genüber dem Doppel-Kreiskolbenantrieb des
großen NSU-Wagens RO 80 nichts Wesent-
liches geändert hat, wird von der NSU-Moto-
renwerke AG, Neckarsulm/Württ., auf der so-
eben eröffneten Deutschen Bootsausstellung in
Hamburg gezeigt. Die Leistung mit 115-DIN-
PS blieb den Werksangaben zufolge grund-
sätzlich gleich. -, 1h
900 Renault für Grenoble

Für die X. Olympischen Winterspiele in
Grenoble stellt Renault 900 Fahrzeuge zur Ver-
fügung. Sie sollen die umfangreichen organi-
satorischen Arbeiten erleichtern. kb

Vertrag Citroen-Maserati perfekt
Der Vertrag zwischen Citroen und Maserati
ist perfekt. Die beiden Werke werden künftig
auf allen Gebieten zusammenarbeiten, die Kon-
zeption, Herstellung und Vertrieb von Fahr-
zeugen berühren. Der Vertrag könnte zu einer
Beteiligung führen, die beide noch enger ver-
bindet, heißt es im Schlußsatz der offiziellen
Mitteilung. Es wird erwartet, daß schon in ab-
sehbarer Zeit ein Prestige-Citroen mit einem
Achtzylinder-Maseratimotor erscheint. kb

VW nur noch knapp vor Fiat
Das Volkswagenwerk führt seit langen Jah-
ren die Produktionsliste der europäischen
Autowerke an. Im vergangenen Jahr rückte
jedoch Fiat bis auf 2000 Wagen an die Wolfs-
burger heran. VW behauptete damit den er-
sten Platz mit 1 337 000 Wagen nur noch ganz
knapp. kb Im Bertone-Gewond: Alfa Romeo 1750 Limousine.

(FR-Bllder: Fersen)

Moderner Motor und konventionelles Fahrwerk: Der neue Ford Escort.

denn auch bereits die direkte Verbindung zum
bundesdeutschen Markt gegeben. Die hiesigen
Ford-Verkäufe sind im letzten Jahr beträcht-
lich zurückgegangen. So spricht alles dafür,
daß man sich in Köln ernsthaft Gedanken
macht, wie, dem abzuhelfen ist. Der neue
kleine Ford, dessen Werdegang man in Köln
keineswegs nur aus der Ferne betrachtet hat,
könnte dieser Firma auf dem bundesdeutschen
Markt wieder eine bessere Chance geben. In
der unteren Klasse ist nämlich das Angebot
keineswegs übermäßig groß. • :
Der in Brüssel vorgestellte Escort ist ein
äußerst konventioneller kleiner Wagen: Vier-
zylinder-Reihenmotor vorn, Antrieb über die
Hinterräder. Die hintere Starrachse hängt da-
bei wieder wie in alten Zeiten an Blattfedern,
die inzwischen bei der Konkurrenz so gut wie
ausgestorben sind. Die Vorderräder stützen
sich über McPherson-Federbeine nach Art des
Hauses Ford sehr weit oben in der Karosserie
ab. Der zweitürige kleine Wagen, der als ech-
ter Viersitzer angesprochen werden, kann, ist
3,98 Meter lang und damit eine bescheidene
Handbreit kürzer als der Volkswagen.. Sein
Radstand — wichtig für die Innenraum-
länge — ist mit 2,40 Meter auf den Millimeter
genau so lang wie beim „Käfer"..

ders leichtgängig und wird über einen Kabel-
zug anstelle des traditionellen Gestänges be-
ziehungsweise einer Hydraulik betätigt. An
den Rädern finden sich Zwölf-Zoll-Reifen der
Dimension 5,50. Schmierstellen am Chassis und
an der Radaufhängung gibt es nicht mehr, so
daß das Fahrzeug als wartungsarm angespro-
chen werden kann.

Das neue kleine Europa-Modell von Ford
verdient also schon von der Konzeption her
einiges Interesse. Ernsthaft wird man sich mit
ihm befassen müssen, wenn er tatsächlich, wie
erwartet, in einiger Zeit auch auf dem bundes-
deutschen Markt als reguläres Mitglied der
Kölner Ford-Familie erscheinen wird. Sollte
sein Preis tatsächlich dicht bei 5000 Mark pla-
ziert werden, so wäre der Escort, der hier viel-
leicht unter der Bezeichnung 10 M laufen
würde, zumindest theoretisch ein ernsthafter
Volkswagen-Konkurrent. Bei diesem Preis
ließe sich dann eventuell auch über eine so
simple technische Lösung wie die Blattfeder-
Hinterradaufhängung hinwegsehen. Der 12 M
und der Opel Kadett haben ja niemals den
„Käfer" in seiner Klasse bedrohen können. Sie
waren in Sachen Preis nicht wettbewerbsfähig.
Ob die Kölner Ford-Leute diesmal besser
zielen? •' kli

Jetzt auch MZ-Motorräder

v Die große Nächfrage nach Geländesport-
Motorrädern hat das-Frankfurter Versandhaus
Neckermann veranlaßt, neben den tschecho-
slowakischen Jawa-Motorrädern nunmehr
auch ostdeutsche MZ-Modelle (Motorradwerk
Zschopau) in sein Vertriebs-Programm aufzu-
nehmen. Mit diesem Exklusiv-Angebot von
drei Typen käuflicher Original-Six-Days-
öeländesport-Motorräder, einer 125-ccm-
Maschine für 2790 Mark, einer 175-ccm-Ma-
schiree für 3590 Mark und einer 250-ccm-Ma-
schine für 3790 Mark bereichert Neckermann
das Angebot auf dem bundesdeutschen Markt.
Das Versandhaus hat bei Zulassungspflichtigen
Motorrädern in der Bundesrepublik bereits
ejnen Marktanteil von 25 Prozent mid

3m üofdisi^ahMtt notishi .

In Brüssel wird der Escort in verschiede-

nen Versionen gezeigt. Mit 1100-ccm-Motor
(Brennraum in den Kolbenböden, fünffach
gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle)
bringt der Wagen es bei rund 48 DIN-PS auf
128/kmst, während der 1300-ccm-Motor mit
etwa 58 DIN-PS für 136 km/st Höchstge-
schwindigkeit bürgen soll. Darüber hinaus
gibt es noch einen sogenannten Escort GT,
dessen .rund 70 DIN-PS eine Spitze von
147 km/st erlauben sollen.

Der Escort ist zwar nicht übermäßig luxu-
riös ausgestattet, aber er bietet doch eine Reihe
angenehmer und in dieser Klasse nicht selbst-
verständlicher Details wie eine zugfreie Ent-
lüftung über Heckschlitze. Geschaltet wird über
einen kurzen Mittelknüppel auf dem .Kardan-
tunnel. Alle vier Vorwärtsgänge sind synchro-
nisiert. Die Federscheibenkupplung ist beson-

Der Name Alfa Romeo hat in den letzten
Jahren in der Bundesrepublik erheblich an
Vertrauen gewonnen. Die Verkäufe stiegen
von ein paar hundert Fahrzeugen jährlich auf
über 3700 im vergangenen Jahr. Dieser Erfolg
•war möglich durch die sehr knapp kalkulier-
ten Preise der Italiener, zum anderen aber
auch durch den systematischen Ausbau eines
Werkstattnetzes, das gegenwärtig rund 250
Werkstätten umfaßt und Ende diese,Jahres
auf mindestens 300 Stützpunkte gebracht
werden soll. Aber noch etwas Wesentliches
mußte geschehen, diesen Markterfolg zu er-
ringen. Der Ruf der Alfa-Wagen als rassige,
aber doch anfällige und kostspielige Renn-
pferde mußte durch eine systematische
Qualitätsverbesserung umgeprägt werden.
Heute können nun Alfa-Motoren nicht mehr
als kurzlebige Triebwerke gelten. Bei sach-
gemäßer Behandlung sind sie standfest wie
andere Hochleistungsmotoren. Ja, vielfach
wird man sagen dürfen, daß sie sogar besser
als diese sind, weil sie bereits von der Kon-
struktion her technisch hochwertiger sind als.
manches Konkurrenzprodukt. Ein solider
Grundstein für Alfa-Erfolge auf dem bundes-
deutschen Markt ist also in den letzten Jahren,
von der Frankfurter Älfa-Romeo-Vertriebs-
gesellschaft für die Bundesrepublik gelegt
worden. , . . •
Wie bereits in der Ausgabe vom 15. Januar
kurz berichtet, gibt es im Alfa-Programm ab
sofort eine neue Modellreihe mit der Bezeich-.
nung „1750". Damit knüpft das mit Renn-
sportlorbeeren überhäufte italienische Werk
an ein berühmtes Modell aus dem Jahre 1929
an, das seinerzeit unter dem Namen „Mille-
settecentocinquanta" überaus populär wurde.
Der neue Typ ist* als Limousine, Coupe und,
Spider zu haben. Geschickt hat Alfa dabei auf
Bestandteile des bisherigen Produktionspro-"
gramms zurückgegriffen und eine neue
Modell-Familie zusammengestellt, die in jeder
Beziehung Interesse verdient.
Als Triebwerk findet eine weiterentwickel-
te Version des bisherigen Giulia-Motors Ver-
wendung. Zylinderbohrung und Kolbenhub
würden vergrößert. Der Hübraum stieg damit
von 1570 ccm auf 1779 ccm, so daß man von
einem echten 1,8-Liter-Wagen sprechen kann.
Der Doppelnockenwellen-Motor leistet bei
5500 U/min insgesamt 115 DIN-PS, die bei
der Limoüsine,für 185 km/st bürgen und beim
Coupe beziehungsweise Spider sogar für
195 km/st sein sollen. Die Beschleunigung von
0 auf 100 km/st liegt auf jeden Fall unter
11 Sekunden, jedoch waren uns exakte Mes-
sungen während der ersten Probefahrt rund
um Neapel noch nicht möglich.
Der Radstand wurde bei der Limousine
gegenüber der Giulia Super um sechs Zenti-
meter auf 2,57 Meter verlängert. Daraus er-
gibt sich ein ordentlicher Innenraumgewinn.
Die Wagenlänge stieg insgesamt Um 24 Zen-
timeter, wovon vor allem der Kofferraum pro-
fitierte. Er besitzt jetzt fast 500 Liter Fas-
sungsvermögen. Die Innenausstattung ist wie
bei allen Alfas außerordentlich geschmacks-
sicher und reichhaltig. Neben der prachtvollen

Ein Ford wird kommen
„Escort'SPremiere in Brüssel / Neuer Konkurrent in der VW-Klasse?