Großes Aufstocken bei Simca
1501 künftig mit 81 PS / Verbsssertes Fahrwerk der Heckmotortypen

Von unserem Redaktionsmitglied Peter Klinkenberz

Relativ überraschend hat die französische
Automobilfirma Simca nahezu ihr gesamtes
Lieferprogramm überarbeitet. Das beginnt
schon beim kleinen Tausender. Vor allem die
problematischen Fahreigenschaften der hin-
teren Pendelachse in Verbindung mit dem
Heckmotor hatten sich allmählich herumge-
sprochen, so daß die Position dieses kompakten

Jetzt 81 PS stark und 160 km/st schnell: Simca 1501

kleinen Viertürers mit seinem beachtlichen
Innenraum im Vergleich zur Konkurrenz nicht
mehr so recht befriedigte. Daher wurde bei
diesem Typ insbesondere das Fahrwerk stark
aufgewertet. Ähnlich wie bei den Automatik-
„Käfern" und den 1600er-Typen aus Wolfs-
burg erhielt der Simca 1000 eine moderne
Schräglenker-Hinterachse. Gleichzeitig wurden
größere Räder und Gürtelreifen eingeführt.
Damit entspricht das Fahrwerk des lOOOers
nunmehr exakt dem des 1200-S-Coupes.
Gleichzeitig damit wurde neben dem
Grundtyp mit 944 ccm Hubraum und 40 PS
für die neuen Modelle GLS und „Special" die
1118-ccm-Motoren des modernen Front-
antriebswagens 1100 im Simca-Programm
übernommen. Hier stehen dann 49 PS zur Ver-
fügung, die nach Werksangaben für eine
Höchstgeschwindigkeit von 145 km/st sorgen.
Der „Special" unterscheidet sich vom GLS nur
durch eine besonders reichhaltig und auf
sportliches Image getrimmte Ausstattung.
Äußerlich wurden die Wagen ein wenig retu-
schiert durch Umgestaltung der hinteren
Leuchtengrupe bei gleichzeitiger Vergröße-
rung der Frontscheinwerfer. Der einfache
Tausender wird — ganz exakte Preise lagen
bei Redaktionsschluß noch nicht vor — etwa
4800 Mark kosten, der „Special" vermutlich
um 5900 Mark.

In der HOOer-Reihe gab es keine durch-
greifenden Änderungen. Allerdings hat die
auch von uns kritisierte Zweigleisigkeit der
PS-Zahlen — 53 und 56 — erfreulicherweise
schon ein Ende gefunden. Alle Wagen werden
jetzt einheitlich mit 55 PS geliefert. Das Werk
schreibt hierbei Superkraftstoff vor. Die
Preise beginnen dort, wo der 1000 Special
endet, nämlich bei 5900 Mark.

Der Typ 1301 wurde praktisch überhaupt
nicht verändert. Dagegen gab es beim Zwil-
lingsmodell 1501 eine erhebliche Aufwertung.
Nicht nur das Fahrwerk wurde überarbeitet
und den nunmehr serienmäßig montierten
Gürtelreifen angepaßt. Auch der Motor wurde
einer Kur unterzogen. Bei gleichgebliebener
Drehzahl und Verdichtung erzielte man vor
allem durch eine verbesserte „Atmung" einen
beachtlichen Leistungsgewinn. Statt bisher
69 PS stehen künftig 81 PS zur Verfügung.
Damit erreicht der 1,5-Liter-Motor eine Aus-
beute, die sportliche Grenzen erreicht. Wir
werden im Rahmen eines Probefahrtberichtes

vor allem unsere Aufmerksamkeit darauf
richten, ob Lauf kultur und Geräuschniveau bei
diesem prinzipiell auf Komfort und Kultur
ausgelegten Wagen zulässige Grenzen nicht
überschreiten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt
nach Werksangaben nunmehr bei 160 km/st,
die das schon immer sehr gute Fahrwerk ge-
wiß verkraftet. Neben der Normalausführung
des 1501 gibt es künf-
tig genauso wie beim
1000er eine „Special"-
Version, die sich
durch zusätzliche
Ausstattung wie kur-
zer Sportschaltknüp-
pel auf Mittelkonsole,
Frontscheibe aus Ver-
bundglas, Brems-
kraftverstärker, Ha-
logenscheinwerfer
und anderes mehr
unterscheidet, Der
einfachere 1501 wird
vermutlich 780(NVIark
kosten, während der
„Special" etwa 8400
Mark erfordern wird.
Mit diesem Typen-
programm ist Simca
gegenwärtig eines
der ganz wenigen
Werke, das alle im
Pkw-Bau üblichen An-
" triebsformen gleich-
end: sen) zeitig baut. Der Heck-
motor-Typ 1000 ist
durch die Fahrwerksüberarbeitung für einige
weitere Jahre diskutabel geworden. Der
Frontantriebstyp 1100 wird als zukunfts-
sicherstes Modell seinen Weg bis in die Mitte
der siebziger Jahre unangefochten gehen. Die
konventionellen Modelle 1301/1501 mit ihrem
Frontmotor und Hinterradantrieb werden wei-
terhin als Aufsteiger-Angebote im Simca-
Programm ihr Geld „einspielen".

Lancia Flavia „Injezione"
Zylinder
Bohrung/Hub
Hubraum

Verdichtung
Leistung (DIN)
max. Drehmom.
Literleistung
Kolbengeschw.
0—100 km/st
Höchstgeschw.

vier (Boxer)
88/74 mm
1800 ccm
9,0:1
102 PS bei 5200 U/min
15,6 mkg bei 3500 U/min
56,7 PS/1
12,8 m/sec
14,8 sec
168 km/st
Verbrauch (Super) 11—13 1/100 km
Tankinhalt

Bremsen (Servo)
Spannung
Radstand

Länge
Breite
Höhe
Leergewicht
Zuladung
Preis a. W.
Steuer (jährl.)
Haftpflicht

55 1
Vier Scheiben/Zweikreis
12 Volt
2650 mm
4580 mm
1610 mm
1480 mm
1200 kg
470 kg
ca. 19 300 DM
280 DM
etwa 625 DM

Mehr sein als scheinen
Der Lancia Flavia 1800 „Injezione" ist ein Auto für Feinschmecker

Von unserem Fachmitarbeiter Olaf von Fersen

Schwankender Ölverbrauch
Was hat der Motor nur? Einmal fährt man
1000 Kilometer und braucht keinen Tropfen
öl nachzufüllen, doch beim nächsten Mal
fehlt nach 1000 Kilometer ein halber oder
gar ein Liter öl. Ist da etwas nicht in Ord-
nung? Gesunde Motoren brauchen öl. Sie
verbrennen es sogar. Nur wenn der Ölver-
brauch über die vom Hersteller angegebene
Höchstgrenze steigt, ist am Motor etwas nicht
in Ordnung. Wird er sehr heiß, wie etwa bei
langen Berg- und Autobahnfahrten, dann
steigt der Ölverbrauch an. Wer in der kalten
Jahreszeit mit seinem Fahrzeug viel in der
Stadt herumfährt, wird feststellen, daß er
praktisch „überhaupt kein öl verbraucht". In
Wirklichkeit verdünnt er das öl mit den
vielen Kaltstarts und reichert es mit Benzin
an. In solchen Fällen sollte man öfter, als in
der Betriebsanleitung angegeben, das öl wech-
seln lassen. Man wundere sich also nicht, wenn
der Motor an heißen Sommertagen auf der
Autobahn oder am Berg mehr öl verbraucht
als im Winter. Es ist ganz normal. np

Man kann durchaus verschiedener Meinung
darüber sein, was ein Auto kosten darf. Nur
geht es hier genau wie beim Maßanzug: die
Qualitäten des Schneiders und des Stoffes sind
preisentscheidend. Ob ein teurer Anzug wär-
mer hält als ein billiger, ist erst durch Erfah-
rung zu ermitteln. Mit Autos ist das ähnlich.
Mancher wünscht sich viel Auto fürs Geld, ein
anderer sucht Quali-
tät und zahlt dafür
gern was drauf. Lei-
der ist auch Qualität
ein relativer Begriff,
der sich danach rich-
tet, was der indivi-
duelle Geschmack als
gut empfindet. Beim
Lancia Flavia 1800
wird niemand wider-
sprechen: das ist ein
Qualitätsauto, so wie
man diesen Begriff
„in der guten alten
Zeit" aufzufassen
pflegte. Sie reicht
nicht nur lacktief,
auch Ausstattung und
Zubehör stammen
nicht aus der Massen-
fabrikation, sondern
sind individuell ange-
messen. Derlei gibt es
nicht für ein Butter-
brot. Mit rund 19 300
Mark ist die viertürige

direkt vom Kühlwasser umspült. In den öl-
kreislauf ist nicht nur ein Hauptstromfein-
filter eingeschlossen, ein neben dem Wasser-
kühler postierter Ölkühler wird über ein ther-
mostatisch gesteuertes Ventil automatisch in
dem Kreislauf eingeschlossen, wenn die öl-
temperatur zu hoch wird. Das geschlossene
Kühlsystem hat einen ganz raffinierten Lüf-

Flavia-Limousine bei-
leibe kein billiges Auto, wer ihr genauer auf
den Zahn gefühlt hat, kann allerdings ohne
Erröten sagen „sie ist jeden Zoll ihr Geld
wert!"

Welcher Aufwand bei diesem Wagen an
Details getrieben wurde, erkennt man schon
mit aller Deutlichkeit am Motor. Der Vier-
zylinder Boxer (88x74 mm) besteht aus Leicht-
metall. Die Grauguß-Zylinderbuchsen werden

Kultur und Qualität: Lancia Flavia 1800 „Injezione"

(Bild: Fersen)

Ein Zweitwagen für die Dame des Hauses
Die wichtigsten Modelle bis 5000 Mark Anschaffungspreis / Breite Front des ausländischen Angebots

Gefährliches Übersehen
Zahlreich sind die Unfälle, bei denen der
Fahrer einen anderen herannahenden Wagen,
einen Fußgänger oder sonst ein Hindernis
übersehen hat. Dieses für den Unfallverur-

sacher nachträglich meist unerklärliche „Über-
sehen" basiert meistens in einem herabgesetz-
ten sogenannten Raumwahrnehmungsvermö-
gen. Dabei können sich unbewußte Täu-
schungen in der Tiefensehschärfe, damit der
Beurteilung einer Distanz, ergeben, wie über-
haupt eine mehr oder weniger ausgeprägte
Einengung des Raumsehens.
Diese Beeinträchtigung der Funktionen des
Sehapparates sind nach neueren Untersuchun-
gen häufiger als angenommen, und zwar bei
sonst völlig sehtüchtigen Personen. Sie wer-
den als vorübergehender Zustand, als Redu-
zierung einer wichtigen Sinnesfunktion durch
Ermüdung sowie Alkoholgenuß provoziert.
Vor allem der Einfluß der Ermüdung, wie er
bei beruflich gehetzten Menschen oft vorliegt,
beeinträchtigt empfindlich das Raumwahr-
nehmungsvermögen, und wenn Alkohol noch
hinzukommt, verschlimmert sich die Situation
ohnehin durch mangelhafte Reaktionsfähig-
keit allgemein. mid

Seitdem das Auto wie Telefon und Schreib-
maschine ein selbstverständliches Requisit des
Alltags geworden ist, kommt auch in Europa
immer mehr der Gedanke an den Zweitwagen
auf, uni der Frau des Hauses mehr Bewe-
gungsfreiheit und Unabhängigkeit in ihren
Dispositionen zu schaffen — gleichgültig, ob
ihr Mann im Büro ist oder eine größere Reise
angetreten hat.
Bei den ersten Überlegungen wird man
vielleicht an einen guten Gebrauchtwagen
denken. Durchaus eine Möglichkeit, vor allem,
wenn man weiß, daß es sich um einen Wagen
aus erster Hand handelt, der zudem keinen
Unfall hinter sich hat und einer kritischen
Prüfung standhält. Aber damit möchten wir
uns an dieser Stelle nicht befassen, hier
stehen nur Neuwagen zur Debatte.
Wer mit irdischen Gütern gesegnet ist,
wird seiner Frau vielleicht einen rassigen
Sportwagen schenken, den er auf diese Weise
dann, und wann auch selbst mit benutzt. Aber
das ist nicht die Norm. Daher sei bei unseren
Zweitwagenüberlegungen eine Preisgrenze
von 5000 Mark festgelegt. Diese Größenord-
nung dürfte in Anschaffung und Unterhalt für
viele erschwinglich sein — und darauf kommt
es ja letzten Endes an. Alles andere ist un-
realistisch.

Limousine oder Kombi? Diese Frage ist
nur individuell zu entscheiden. Eine Limousine
sieht eleganter, ein Kombi auf den ersten
Blick geschäftsmäßiger aus. Eine schicke
Lösung ist die Limousine mit Kombiheck ä la
Renault 16. Aber das ist stilistisch erst im
Kommen. Vor allem gehen echte Kombi weit
über das gesetzte Limit. Hinzu kommt, daß
für Stadtbewohner höchstwahrscheinlich eine
Limousine ausreicht, während in ländlichen
Gegenden mit Fug und Recht der Kombi den
Vorzug hat, weil er müheloser zu beladen ist
und mehr Stauraum bietet.
Da alles, was benutzt wird, verschleißt,
spielt der Service der gewählten Marke eine
große Rolle. Wartungsfreie Autos sind eine
Utopie, wartungsarm entspricht der Wirklich-
keit viel mehr. Vor allem, da bei vielen Mar-
ken der Ölwechsel und die Inspektionsinter-
valle heraufgesetzt wurden und viele Chassis
schon keine Schmierstellen mehr aufweisen.
Aus diesem Grund haben wir in unserer

Übersicht ganz bewußt die Servicestationen
der einzelnen Marken in Deutschland mit er-
wähnt. Wenn mal etwas nicht in Ordnung ist,
muß auch der Zweitwagen in kürzester Frist
wieder zur Verfügung stehen. So betrachtet
ist Service durchaus kauf entscheidend.

Fords neuer kleiner Wagen Escort fehlt
hier bewußt, da er schon in seiner einfachsten
Ausstattung 5400 Mark ab Werk kostet. Eben-
so fehlt Opel, weil das Kadettenkorps erst mit
5500 Mark beginnt. Das Goggomobil 250 wird
zwar als Limousine und Coupe noch gebaut, ist

Von unserem Fadimiiarbeiter Eberhard Seifert

aber untermotorisiert und dürfte nicht mehr
lange in der Produktion sein; daher haben wir
es bewußt nicht mit aufgeführt. Der Steyr-
Puch mit 16-PS-Zweizylindermotor und 100
km/st Spitze, der rund 4600 Mark kostet, wäre
mit von der Partie gewesen, wird aber neuer-
dings nicht mehr in die Bundesrepublik im-
portiert und mußte daher entfallen.
Dies vorab für kritische Leser. So betrach-
tet, stehen drei deutsche Marken neun aus-
ländischen gegenüber: Zwei- und Vierzylinder,
luft- wie wassergekühlte Motoren, zwei vier-
und auch eine fünftürige Limousine von 16
bis 47 PS, von 14,7 bis 32,0 kg/PS Leistungs-
gewicht und von 95 bis 135 km/st Spitze. Die
Qual der Wahl ist schwer. Zur Erleichterung
daher ein paar Hinweise zu den einzelnen
Modellen.
NSU Prinz 4: Mit 600 ccm Hubraum ein
Zwerg unter dem Angebot, auch stilistisch
leicht antiquiert, aber mit 27 PS und 120 km/st
Spitze durchaus wettbewerbsfähig. Es gibt ihn
in drei Ausstattungsvarianten, der Preis der
billigsten steht in der Tabelle, die S- und L-
Ausführungen sind etwas teurer.
NSU Prinz 1000: Ohne Mehrwertsteuer
würde er unter 5000 Mark rangieren. Da er nur
33,85 Mark über dem Limit liegt, haben wir
ihn doch noch mit aufgenommen, zumal er

Citroen Dyane 4/6: De facto der moderni-
sierte 2 CV in den Varianten Luxe und Con-
fort mit 18,5 PS leistendem Zweizylinder-
Boxermotor. Das Modell Dyane 6 hat den Mo-
tor und die Kraftübertragung des bisherigen
Citroen Ami 6 zu 25,5 PS, der 1961 debütierte,
Spitze 110 km/st, 4739,70 Mark.
Daf 33: Dieses holländische Auto ist der
einzige europäische Kleinwagen, der nur mit
vollautomatischer Kraftübertragung geliefert
wird. Das narrensichere, vor allem von Damen
geliebte Auto kam in Deutschland so gut an,
daß die Holländer damit im vergangenen Jahr
die höchste Steigerungsquote aller Import-
wagen erzielen konnten. Der Daf 44 verfügt
über 34 PS und kostet 5294,70 Mark, der Daf 55
mit 45-PS-1100-ccm-Renault-Motor kommt auf
5994 Mark.

Fiat 500: Der „italienische Volkswagen" er-
freut sich auch in Deutschland durch sein
Temperament und seine Handlichkeit als klei-
ner Viersitzer noch beträchtlicher Beliebtheit,
zumal er in Anschaffung und Unterhalt aus-
gesprochen wirtschaftlich ist.
Fiat 850/850 Special: 1964 debütierte dieser
fünfsitzige Wagen mit 34-PS-wassergekühl-
tem Vierzylinder-Heckmotor, ein überaus tem-
peramentvolles, wenn auch nicht übermäßig
komfortabel ausgestattetes Auto, das auch als

NSU Prinz IV
NSU Prinz 1000

Fiat Jagst 2
VW 1200
Ausländische Autos
Austin Mini 850
Autobianchi
Citroen 2 CV

Citroen Dyane 4
Daf 33
Fiat 500
Fiat 850
Fiat 850 Special
Honda N 600
Renault 4 L
Simca 1000
Skoda 1000

Hubr. 1

in cc

m 1
598
996
767
1192

848
499
425
425
746
499
843
843
599
845
944
988

P

S (DIN) 1

27
40
23
34

34,5
22

16,5
16,4
28
18
34
47
42
26
40
43

Kühig.
Luft
Luft
Wasser
Luft

Wasser
Luft
Luft
Luft
Luft
Luft
Wasser
Wasser
Luft
Wasser
Wasser
Wasser

Leistungs- 1 gew. 1 kg/P

S 1

20,6
16,5
26,7
22,3

18,4
27,2
31,3
31,9
23,6
32,0
19,7
14,7
13,1
22,3
17,9
18,2

Türen 1

2
2
2
2

2
3
4
S
2
2
2
2
2
5
4
4

Zuladg. 1

kg 1

445
400
315
380

308
320
350
320
330
320
400
380

320
370
405

Normverbr.

L/100 k

m

5,7
7—8,5
6,2—8,5
7,5 ,

7,5
5,6
5,6
4,9
6—7,5
5,2
6,9—8,5
7,1
5,7—6,3
5,5—6
6,4
7,2

Höchst- geschw. km/st
120
130
110
115

118
95
95
100
112
100
120
135
130
110
130
125

Preis

inkl.

MWSt.
4429
5034
3774
4525

4584
4107
3940
4551
4495
3419
4162
4640
4894
4440
4350
4399

Service- Stationen

1500
1500
1402
2383

300
s.Fiat
298
298
400
1402
1402
1402
91
1200
1000
. 294

Jm (JohbsrißalviGM noiißAt

Preiswerte Caravans in Essen
Im Jahre 1968 nahm die Zahl der Cara-
vans in Westdeutschland um mehr als 20 000
zu. Das ist nicht zuletzt auf die harte Preis-
politik der Hersteller, Importeure und Händ-
ler zurückzuführen, die trotz Mehrwertsteuer
so preiswert wie noch nie verkauften. Für die
große Vorstellung der 69er-Caravans auf dem
7. Internationalen Caravansalon in Essen vom
28. September bis 6. Oktober 1968 wird bei
gleichbleibender Qualität mit weiteren Preis-
überraschungen gerechnet. Zahlreiche der über
500 in Essen gezeigten komplett eingerichteten
starren Caravans werden nicht mehr kosten
als viele der Zelt- und Klappanhänger in den
letzten Jahren. " fr

Nächste IAA beginnt am 11. 9.1969
Die 44. Internationale Automobil-Ausstel-
lung Frankfurt am-Main findet traditionsge-
mäß als erster Herbstsalon vom 11. bis 21. Sep-
tember 1969 statt. Das zuständige internatio-
nale Gremium hat die Termine der Autosalons
für das kommende Jahr wie folgt festgelegt:
15. bis 25. Januar: 28. Brüsseler Autosalon;
13. bis 23. Februar: 58. Amsterdamer Auto-
Ausstellung; 13. bis 23. März: 39. Genfer Auto-
salon; 12. bis 20. April: Turiner Nutzfahrzeug-
schau; 19. bis 27. April: Belgrader Autoschau;
20. bis 30. April: Autoausstellung Barcelona
oder 10 bis 20. Mai: Autoausstellung Madrid;
9. bis 18. Mai: Autoausstellung Helsinki; 11.
bis 21. September: 44. IAA Frankfurt; 2. bis

Verantwortlich i d. Mo tonsei te: Peter Kllnkeoberg

12. Oktober: 56. Pariser Autosalon; 15.(bis
25. Oktober: 54. Motor Show London; 29. Ok-
tober bis 9. November: Turiner Autosalon, kb

. Warndreiecke werden Vorschrift

Bei Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen
Gesamtgewicht bis zu 2,5 Tonnen — also auch
für alle Personenkraftwagen bestand bisher
keine Ausrüstungspflicht für Warndreiecke.
Eine neue Vorschrift, ein bauartgenehmigtes
Warndreieck mitzuführen, tritt für diese
Fahrzeuge am 1. Juli 1970 in Kraft; jedoch
muß in Fahrzeugen, die vom 1. Juli 1969 an
der Hauptuntersuchung (TÜV) oder einer Un-
tersuchung in amtlich anerkannten Werk-
stätten unterzogen werden, bereits vom Tage
der Untersuchung an das Warndreieck mitge-
führt werden.
Warndreiecke und Warnleuchten in nicht-
bauartgenehmigter Ausführung, die vor dem
1. Januar 1969 in Gebrauch genommen sind, .
dürfen künftig nur zusätzlich zu diesen bau-
artgenehmigten Warneinrichtungen verwen-
det werden. fr

Forschungsmaterial für den TÜV
Wie der Direktor der Kletec GmbH, der
Vertriebsgesellschaft der V-10-Kleber-Gürtel-
reifen in Deutschland, Franz-Josef Bier, kürz-
lich in Düsseldorf erklärte, will er dem Tech-
nischen Überwachungsverein der Bundesrepu-
blik, der in diesem Jahr sein hundertjähriges
Bestehen feiert, das gesamte Forschungsmate-
rial1

seiner Gesellschaft über Gürtelreifen zur
Verfügung stellen. ap

wirklich ein geräumiger und recht leistungs-
fähiger Wagen der unteren Mittelklasse mit
luftgekühltem Vierzylinder-Heckmotor ist, des-
sen Temperament, wie auch das Leistungsge-
wicht zeigt, beachtlich ist.
Neckar Jagst: Dieses Modell ist die deutsche
Version des Fiat-600 D, die in dem Heilbron-
ner Montagewerk unter dem Namen Neckar
produziert wird und mit 3774 Mark einer der
preiswertesten Wagen der Angebots-Palette
ist, auch wenn er formal nicht mehr up to date
ist.

VW 1200: Gegen den Käfer lassen sich zwar
viele Gründe anführen, aber das ändert nichts
an der Tatsache, daß er ein qualitativ hoch-
wertig verarbeitetes Auto darstellt, dessen Zu-
verlässigkeit millionenfach erwiesen ist. Der
leistungsstärkere 1300 zu 34 PS kostet nur
wenig mehr: 5096 Mark, vor allem ist er jetzt
auch für rund 470 Mark Aufpreis mit der
Wahl-Automatik und der die Straßenlage we-
sentlich verbessernden Schräglenker-Hinter-
achse zu haben, die wir uneingeschränkt emp-
fehlen können.
Austin/Morris Mini 850: Ein auf extreme
Geräumigkeit konzipiertes, zweitüriges, vier-
sitziges Auto mit vorn quergestelltem, mit dem
Antrieb verblockten Vierzylindermotor zu 34,5
PS. Gleichgroß, aber spürbar temperament-
voller ist das Modell 1000 zu 38,5 PS für rund
4800 Mark. Die Hydrolastic-Verbundfederung
ist etwas Besonderes, auf Wunsch kann man
das Auto auch mit einer Voll-Automatik
haben.
Autobianchi-Panoramica: Fiat und Pirelli
gründeten 1955 die Firma Autobianchi. Das
Modell Panoramica ist praktisch ein Klein-
wagen auf Fiat-500-Basis, aber ein Station-
Wagon mit Unterflurmotor, das heißt, ein drei-
türiger Kombi.
Citroen 2 CV: Der Deux chevaux wird zwar
als „häßliches Entlein" apostrophiert, aber des-
senungeachtet handelt es sich um einen beson-
ders wirtschaftlichen Kleinwagen für fünf Per-
sonen mit serienmäßigem Rolldach und immer
wieder gerühmter Federung — er ist beinahe
das französische Gegenstück zum deutschen
Käfer aus Wolfsburg. Im Verbrauch eines der
sparsamsten Autos unserer Tabelle.

Zweitwagen oft gekauft wird. Demgegenüber
ist der 850-Special zu 47 PS und 135 km/st
Spitze luxuriöser ausgestattet und wartet mit
noch größerer Leistung auf. Wer Fiat ii die
engere Wahl zieht, sollte beide 850-Varianten
fahren, bevor er den Kaufvertrag unter-
schreibt.

Honda N600: Honda, der Welt größter Mo-
torradproduzent, baut seit 1964 auch Sport-
und Kleinwagen, wie zum Beispiel den klei-
nen Honda N 360 mit 354-ccm-Zweizylinder-
Motor zu 27 PS bei 8000 U/min und den Honda
N 600 mit 600-ccm-Motor zu 42 PS bei 6600
U/min, der auf Wunsch und gegen Aufpreis
auch mit Getriebeautomat erhältlich ist. Der
N 360 kostet 4434,45 Mark, der N 600 4894
Mark. Ein Service-Netz ist in Deutschland
allerdings erst im Aufbau.
Renault 4 L/4 Export: Der größte fran-
zösische Automobilproduzent beginnt sein dif-
ferenziertes Modellprogramm mit dem Re-
nault- 4, einem Frontantriebwagen mit fünf-
türiger Kombi-Karosserie. Im Gegensatz zum
französischen Markt wird der Wagen bei uns
nur mit 845-ccm-Vierzylindermotor zu 26 PS
als Modell 4 L und 4 Export (4440 resp. 4717,50
Mark) angeboten. Auf Grund der Fahrleistun-
gen und des ausgezeichneten Service erfreut
sich speziell der Renault 4 in der Bundesrepu-
blik als marktgerecht konzipiertes Auto gro-
ßer Beliebtheit.

Simca 1000: Simca, einst Fiatmontagewerk,
später zu Ford/France gehörend, heute unter
Kontrolle von Chrysler, offeriert soeben eine
neue 1000-Modellreihe mit Doppelgelenkhin-
terachse und Vorderradaufhängung wie beim
1200-S-Coupe und Zahnstangenlenkung. Le-
diglich der Typ LS behält den 944-ccm-Motor
zu 40 PS, alle anderen Modelle bekommen
einen 1118-ccm-Motor zu 49 PS. Die Preise
sollen demnächst bekanntgegeben werden.
Gegen Aufpreis steht auch ein halbautomati-
sches Ferodo-Getriebe zur Verfügung.
Skoda 1000: Die tschechoslowakischen Sko-
da-Werke offerieren als billigsten Wagen den
Typ 1000 „Moldau", eine viertürige, fünfsitzige
Limousine mit wassergekühltem 988-ccm-
Heckmotor zu 43 PS; der Typ 1000 MB ist
etwas reichhaltiger ausgestattet und kostet
knapp 5000 Mark.

ter: er ist ebenfalls temperaturgesteuert, doch
werden hier zwei Systeme vereinigt. Wenn der
Thermostat auf Lüfterbetrieb schaltet, wird
der Windflügel unter 2000-KW-Umdrehungen
elektrisch, und bei höheren Drehzahlen me-
chanisch angetrieben.
Die Ausführung „Injezione" erhielt statt
der Vergaser eine Kugelfischer-Kraftstoffein-
spritzung in die Saugrohre. Diese Einspritz-
anlage sorgt nicht nur für eine höhere Spitzen-
leistung (102 statt 92 PS bei gleicher Nenn-
drehzahl von 5200 U/min), sie liefert aus dem
gleichen Hubraum auch ein höheres Drehmo-
ment (15,6 statt 14,9 mkg). Der Einspritzmotor
braucht offensichtlich mehr Luft im Ventil-
trieb. Im Leerlauf hört man das deutlich, und
wer nicht weiß, was da unter der Motorhaube
werkt, könnte das Triebwerk für einen kulti-
vierten Dieselmotor halten. Diese unschöne
Leerlaufakustik verschwindet schlagartig,
wenn das Auto in Fahrt ist. Das Triebwerk-
geräusch klingt dann gar nicht mehr nach
Auto, sondern mit seinem leisen Summen eher
nach Elektromotor.

Auf dem serienmäßigen Drehzahlmesser
wird als maximale Dauerdrehzahl 5600 U/min
rot markiert. Das Instrument ist hier wirklich
dringend notwendig, denn dieser Motor zeigt
weder durch Geräusch noch durch Schwin-

gungen das Überschreiten der Drehzahlgrenze
an. Auch bei 6000 U/min läuft er noch genauso
turbinenmäßig wie bei 4000 U/min, und ab
1500 U/min käme auf Grund des Laufcharak-
ters kein Mensch mehr auf den Gedanken, das
Ding unter der Haube könne nur ein Vier-
zylinder sein.
Das Fahrwerk der Flavia-Limousine zeigt,
was sich mit konventionellen Komponenten
bei durchdachter Detailkonstruktion ausrich-
ten läßt. Die Räder sind vorn durch eine
Querblattfeder abgestützt, die Hinterräder
sitzen an einer Starrachse mit Halbelliptik-
federn und Panhardstab. Der „Pfiff" bei der
Führung der Vorderräder an Querlenker-
parallelogrammen ist die Tatsache, daß die
Querfeder von Radführungsaufgaben frei ist
und zwischen ihren Aufstützpunkten an den
Lenkern Gummikissen sitzen. Bei der nicht
angetriebenen Hinterachse trägt zweifellos
das sehr geringe ungefederte Gewicht maß-
gebend zu der brillanten Straßenlage bei.

Vier Scheibenbremsen, Zweikreishydraulik
und ein serienmäßiger Bremskraftverstärker
zeigen, daß auch hier nicht gespart worden ist.
Die Bremse bietet bei leichten Pedaldrücken
sehr gute Verzögerungen, ohne allzuviel „Ge-
fühl" zu fordern. Auch bei harten Verzöge-
rungen bleibt das Auto verläßlich in seiner
Spur. Wenig Sympathie erweckt hingegen die
Handbremse, die als Auszieh-Kfückengriff
neben der Lenksäule liegt und einen kaum
zumutbaren Kraftaufwand fordert.

Die Fahreigenschaften der Flavia-Limöu-
sine kann man nur als hervorragend bezeich-
nen. Daß dieses Auto kein Sportwagen ist,
zeigt sich allerdings bei sehr forscher Fahr-
weise zum Beispiel auf nassem Basaltpflaster,
wo es schon einmal vorkommen kann, daß der
Wagen bei eingeschlagenen Vorderrädern ge-
radeaus schiebt. Das ist allerdings ein billiges
Opfer für andere Meriten, unter denen wir die
ungewöhnlich gute Richtungsstabilität beson-
ders hervorheben möchten. Die Lenkung wird
selbst bei stürmischen Böen und bei Fahrge-
schwindigkeiten zwischen 150 und 160 km/st
so gut wie überhaupt nicht beeinflußt: das
Auto nimmt die Windstöße einfach nicht zur
Kenntnis.

Worin die Flavia-Limousine sich von nahe-
zu allen anderen Wagen dieser Größe unter-
scheidet, ist ihre Kultur in nahezu allen Din-
gen. Man fährt nicht nur ausgezeichnet ge-
federt und gedämpft auch über schlechte Stra-
ßen — man kann sich auch bei 150 km/h im
Wagen noch unterhalten, ohne die Stimme zu
heben. Es gibt nur wenige Autos, auf deren
Rädern sich Gürtelreifen auch auf Kopfstein-
pflaster so gesittet benehmen. Die Türen
schließen- mit dem so hoch geschätzten satten
Schnalzen eines Geldschrankes, und um sie zu
schließen, braucht man sie nur sacht zuzu-
schieben.

Wie bei den besten Autos sonst auch, fih-
den sich natürlich auch bei der Flavia einige
Ungereimtheiten. Die Sitze zum Beispiel kön-
nen nicht begeistern. Sie sind zwar angenehm
gepolstert, und mit einem attraktiven maus-
grauen Tuch überzogen, aber die Tiefe der
Vordersitzpolster erschien ungenügend, und
beim Einfedern macht sich an der mensch-
lichen Kehrseite die im Polster verborgene
Scharnierstange der Lehne unsympathisch be-
merkbar. Im Fond sitzt man hingegen er-
staunlich gut, und auch der Knieraum reicht
aus, wenn er auch nicht gerade großzügig zu-
geteilt ist.
An vielen Kleinigkeiten wie Sicherheits-
schlössern, Schaltern, Instrumenten oder Mo-
torzubehör erkennt man immer wieder die
liebevolle Sorgfalt, die diesem kleinen Klasse-
wagen zugewandt wurde. Die Flavia ist im
wahrsten Sinn des Wortes ein Auto iür „Ken-
ner", denn das ziemlich unscheinbare Exte-
rieur läßt keine Rückschlüsse auf die verbor-
genen Qualitäten zu. Sieht nian dieses Auto
zum ersten Mal und hört seinen Preis, ver-
schlägt es einem den Atem. Nach näherer Be-
kanntschaft wird es dann allerdings immer
preiswerter, bis es schließlich dem „Kenner"
seinen Preis wert erscheint. Wer eine Weile
mit diesem Auto gefahren ist, wird danach die
meisten anderen als primitiv und unzivilisiert
empfinden. ,

Seite VIII Frankfurter Rundschau Samstag, 14. September 1968, Nr. 214 AUTO» MOTOR.VERKEHR