

Landpreise: Belgien br. 35; Dänemark dkr. 7; Frankreich FF 6,50; Griechenland Dr. 300; Großbritannien £ 96; Holland fl. 1,60; Italien Lire 2000; Luxemburg fl. 35; Malta £ 1,50; Portugal Esc. 310; Österreich Sch. 13,76; Schweden SKr 10; Schweiz Sfr 1,60; Slowakei sk. 37; Spanien pes. 250; Tschechien Kč 32; Türkei TL 1,70 000; Ungarn Ft 130

# AUTO

**SERVICE** ZUM HERAUSNEHMEN

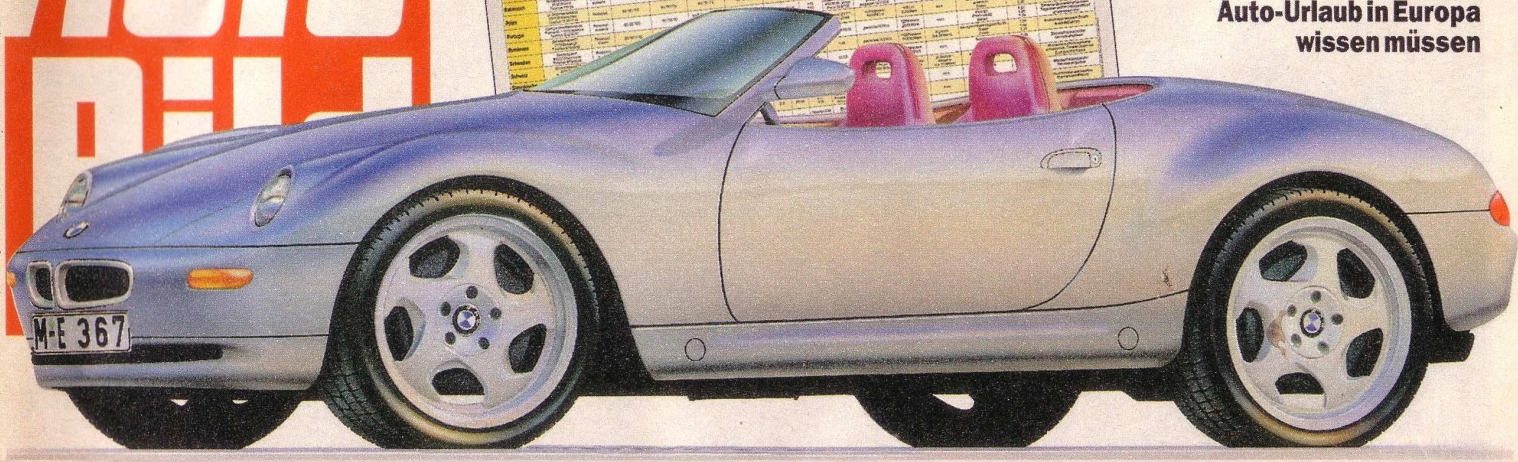
### Was Sie für den Auslandsurlaub alles wissen müssen

Die Informationen zum. Dass Europa ist auf Achse. Bevor Sie starten, sollten Sie sich „unbedingt“ machen. Hier wichtige Adressen, Regeln und Tipps auf einen Blick

Land	Währung	Zeitzone	Telefon	Notruf	Wichtige Adressen	Regeln	Tipps
Belgien	Franken	+1	0032	112	Brüssel	Keine	Keine
Dänemark	Krone	+1	0045	112	Kopenhagen	Keine	Keine
Frankreich	Franken	+1	0033	112	Paris	Keine	Keine
Griechenland	Dramme	+2	0030	112	Athen	Keine	Keine
Großbritannien	Pfund	+1	0044	999	London	Keine	Keine
Holland	Gulden	+1	0031	112	Amsterdam	Keine	Keine
Italien	Lira	+1	0039	112	Rom	Keine	Keine
Luxemburg	Franken	+1	00352	112	Luxemburg	Keine	Keine
Malta	Lira	+1	00358	112	Valletta	Keine	Keine
Portugal	Escudo	+1	00351	112	Lissabon	Keine	Keine
Österreich	Schilling	+1	0043	112	Wien	Keine	Keine
Schweden	Krone	+1	0046	112	Stockholm	Keine	Keine
Schweiz	Franken	+1	0041	112	Zürich	Keine	Keine
Slowakei	Koruna	+1	0042	112	Bratislava	Keine	Keine
Spanien	Peseta	+1	0034	112	Madrid	Keine	Keine
Tschechien	Koruna	+1	0042	112	Prag	Keine	Keine
Türkei	Lira	+2	0090	112	Ankara	Keine	Keine
Ungarn	Forint	+1	0036	112	Budapest	Keine	Keine

## Die Regeln im Ausland

Auf einen Blick und zum Herausnehmen: Was Sie für Ihren Auto-Urlaub in Europa wissen müssen



## Traumauto wird wahr

# BMW-Roadster für 45 000 Mark

Aus München kommt endlich, was bisher nur die Japaner konnten: Fahrspaß pur für zwei auf vier Rädern. Sein Name: BMW Z10

**Mercedes-C-Klasse**  
Ab heute beim Händler  
Seite 14

**Beckenbauer in Japan**  
Für Mitsubishi am Ball  
Seite 20

**Tourenwagen-Meisterschaft**  
Endlich wieder spannend  
Seite 48

**Coupés unter 40 000 Mark**  
Fahrspaß schon ab 90 PS  
Seite 50

**Gebrauchte Renault 5**  
Alte Liebe rostet doch  
Seite 62



## Der neue Golf Kombi

Der Chef persönlich zeigt ihn her: Für die Serie „Die neuen Bosse“ enthüllt Ferdinand Piëch erstmals den Riesen-Golf

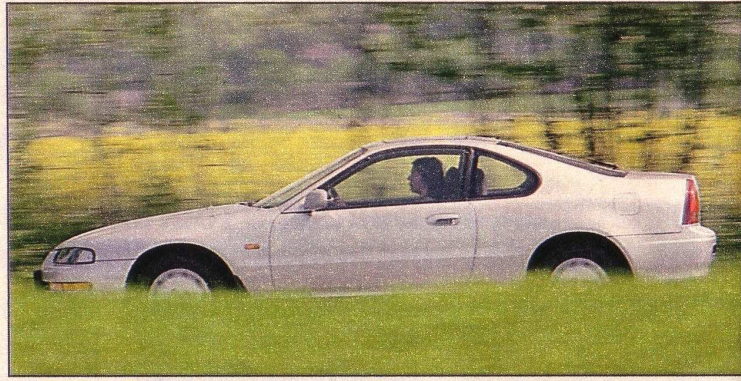


## Audi 100 im Dauertest

Im ersten Vergleich schlug er BMW und Mercedes. Wie aber sieht der Sieger-Typ nach 100 000 Kilometern aus?



Mit Targa-Dach: Honda CRX 1.6 ESi, 125 PS, 38 880 Mark



Im Italo-Design: Honda Prelude 2.0i, 133 PS, 39 980 Mark

# AUTOS FÜR ZWEI SPASS NACH MASS

Zwei Sitze, zwei Menschen, ein Gedanke: Fahrspaß. Im Coupé garantiert. Doch wie ungerecht: Zwei Türen weniger kosten mehr als vier. Dieser Vergleich von neun Coupés bis 40 000 Mark verrät, welche innere Werte unter der flotten Form stecken



Mit abnehmbarem Glasdach: Nissan 100 NX, 90 PS, 30 445 Mark



ABS serienmäßig: Opel Calibra 2.0i, 115 PS, 39 415 Mark



Mit Holz-Interieur: Rover 216 Coupé, 122 PS, 35 950 Mark



Mit variablem Kofferraum: Hyundai S-Coupé 1.5i LS, 88 PS, 24 590 Mark



Mit Sechszylindermotor: Mazda MX-3 V6 24V, 133 PS, 37 650 Mark



**W**as ist bloß mit den Bossen der Auto-Industrie los? Haben die jeglichen Sinn für preiswertes und zugleich sportliches Fahren verloren? Muß wohl so sein. Warum sonst ließe sich das Angebot an günstigen Coupés an nur zehn Fingern abzählen?

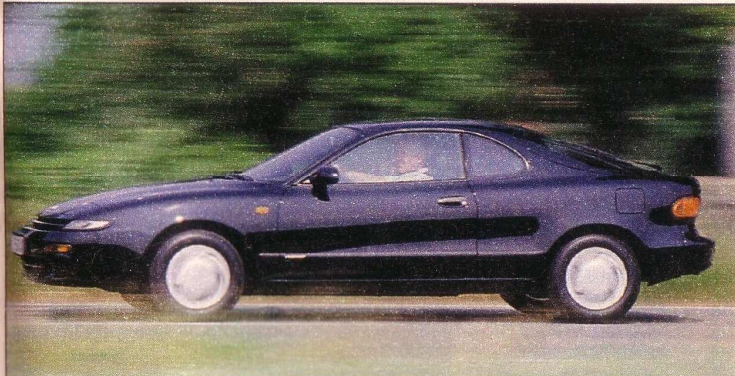
Dabei haben diese Manager vor 25, 30 Jahren auf dem Weg zur Uni am Steuer ihres Käfers aus zweiter Hand noch selbst von einem Coupé geträumt. Dem Karmann Ghia zum Beispiel. Oder, wenn der ihnen zu weiblich war, dem Honda S800, dem Opel GT, dem Alfa GT Junior. Nicht zu vergessen Fiat: 850er, 128er Coupé, X 1/9 – die Italiener hatten immer schneekelige Angebote in ihrer Modellpalette.

Wohlgemerkt: hatten. Mit den kompakten GT-Modellen kamen die erschwinglichen Coupés aus der Mode. Zumindest glaubte die Auto-Industrie das.

Ausnahme: die Japaner. Sie bauen diese Autos. Die Europäer haben den Trend verpennt. Kein Wunder also, daß von den neun der hier vorgestellten Coupés bis 40 000 Mark fünf aus Japan stammen. Deutschland ist gerade mit einem Modell dabei: Opel Calibra.

Also aufgewacht, verehrte Herren in den Planungs-Etagen der Auto-Werke. So wie bereits bei Fiat geschehen. Dort entsteht wieder ein Coupé. Auf Tipo-Basis (siehe *Auto Bild*, Ausgabe 24/93). Erfolg garantiert. **Manfred Kolbe**

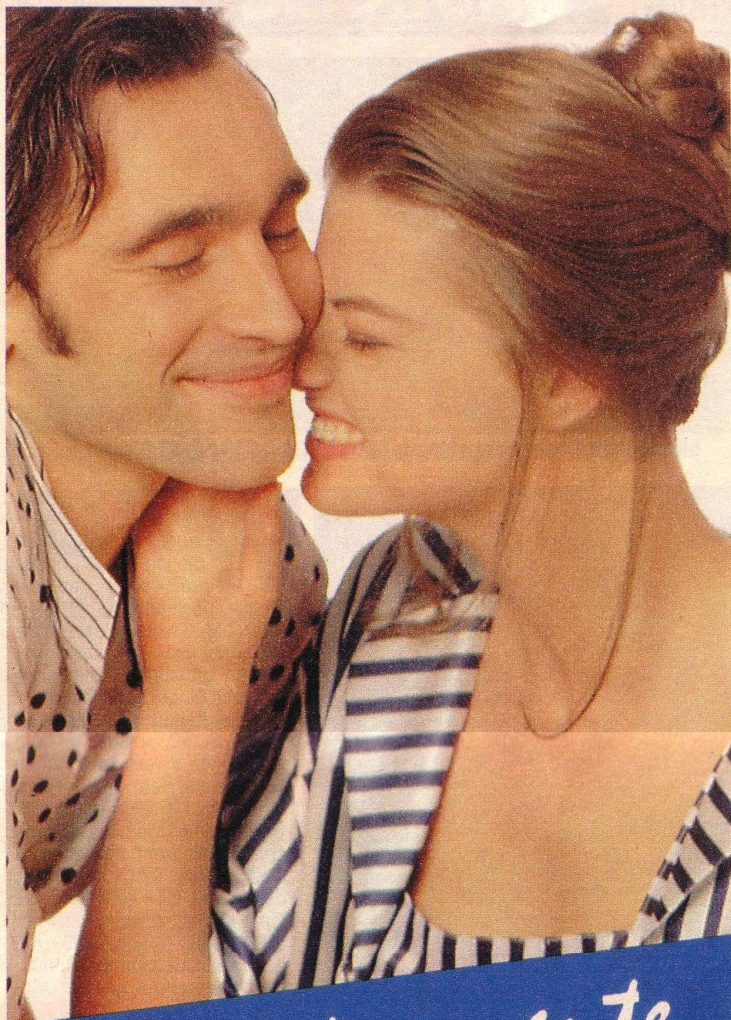
Blättern Sie bitte um



Mit Schlaugaugen: Toyota Celica 1.6 STi, 105 PS, 34 350 Mark



Mit Kombi-Heck: Volvo 480 S, 110 PS, 35 990 Mark



*Sonntags gute Laune tanken...*

Sonntag! Ausschlafen, frühstücken, BILD am SONNTAG genießen: Freuen Sie sich auf Aktuelles aus Wirtschaft und Politik, spannende Reportagen, Reisetips, alles vom Sport und natürlich auf Tests und Tips rund ums Auto!



**BILD am SONNTAG**

Wenn Sie wollen, bringen wir Ihnen BILD am SONNTAG ins Haus. Schicken Sie einfach den Coupon an den BILD am SONNTAG-Leserdienst, Axel - Springer - Platz 1, 2000 Hamburg 36. Oder rufen Sie uns an. Wir sind für Sie da! Rund um die Uhr: 020/ 399 55 444

Ja, ich möchte BILD am SONNTAG direkt ins Haus

Name/Vorname

Straße/Nr.

PLZ/Ort/Telefon



0016

## Ohne Kompromisse: Honda CRX 1.6 ESi

1984 brachte Honda den ersten CRX nach Deutschland. Damaliger Preis: knapp 20 000 Mark. Heute kostet ein CRX 1.6 ESi fast doppelt soviel: 38 880 Mark. Ziemlich happig für den Einstieg in die Sportwagenklasse.

Allerdings: Das aktu-

elle Modell ist deutlich reifer und besser. Das zeigt sich besonders am Fahrwerk: In Kurven verhält sich der Fronttriebler jetzt viel gutmütiger. Einziges Manko: der nervöse Geradeauslauf bei hohem Tempo.

Der Fahrkomfort entspricht dem eines

Sportwagens: straff. Kein Wunder, schließlich ist der CRX auch einer. Das heißt: reiner Zweisitzer, sehr direkte Lenkung, kompakt und handlich, knackig kurze Schaltwege und ein starker Vierzylinder (125 PS) mit sportlichen Fahrleistungen.

Außerdem ist der CRX ein halbes Cabrio. Das Dach läßt sich abnehmen und im Kofferraum in einer Extra-Halterung mitführen.

### FAZIT

- + reiche Ausstattung
- + großer Kofferraum
- + gute Sitze
- kein ABS, kein Airbag
- lauter Motor
- hoher Preis



**Cabrio-Spaß ohne Reue: Das Dach fährt im Kofferraum immer mit**

### Technische Daten

Vierzylindermotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zyl., Kat, Hubraum 1997 cm<sup>3</sup>, Leistung 98 kW (133 PS) bei 5300/min, max. Drehmoment 179 Nm bei 5000/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzeleradaufhängung, Scheibenbremsen, vorne innenbel., Reifen 195/65 R 14 H, Kofferraum 278 l, Tank 60 l, Leergewicht 1220 kg, Zuladung 500 kg, L / B / H 4440 / 1765 / 1290 mm, Wendekreis 11,7 m, Fahrleistungen: 0-100 km/h in 9,2 s, Höchstgeschw. 201 km/h, Bremsweg aus 100 km/h (mit ABS) 40,8 m, Testverbrauch 9,3 l Super bleifrei/100 km. Preis: 39 980 Mark

Fotos: Klaus Kühnigh, Ulrich Sonntag



**Chic in Schale: flache Haube, schmale Leuchten, breite Lufteinlässe**

**Bequem, mit viel Seitenhalt und schlau: Vordersitze mit Memory-Funktion**



## Der Preis-Knüller: Hyundai S-Coupé

Das ist der Hammer: ein richtiges Coupé für weniger als 25 Riesen. Hyundai hat's - das S-Coupé 1.5i für exakt 24 590 Mark.

Und das gibt es dafür: vier Räder, die bis an den Boden reichen, aber nicht immer in der Spur bleiben. Heftiges

Untersteuern, starke Lastwechsel und ein langer Bremsweg trüben das Fahrvergnügen. Gut hingegen: die serienmäßige Servolenkung mit höhenverstellbarem Lenkrad.

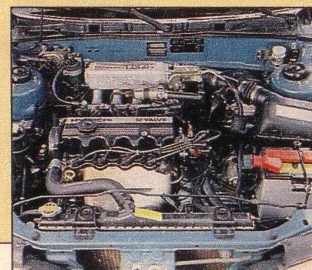
88 PS. Das reicht für gute Fahrleistungen. Unter Last aber wirkt

der Vierzylinder gequält und entwickelt unangenehm viel Lärm.

Auffällige Seitenschweller und ein frecher Heckspoiler verleihen der kantigen Karosserie einen sportlichen Touch. Im Inneren geht's praktisch zu: übersichtliches Cockpit, guter Sitzkomfort vorn. Wie bei einer Kompaktlimousine lassen sich die Rücksitzlehnen geteilt umklappen - für mehr Kofferraum.

### FAZIT

- + günstiger Preis
- + sehr handlich
- + gutes Cockpit
- kein ABS, kein Airbag lieferbar
- hakelige Schaltung



**Drehfreudig, aber laut: der erste von Hyundai entwickelte Motor**

bis 40 000 Mark

CRX



**Technische Daten**

Vierzylindermotor, eine obenliegende Nockenwelle, vier Ventile pro Zylinder, Kat, Hubraum 1590 cm<sup>3</sup>, Leistung 92 kW (125 PS) bei 6500/min, max. Drehmoment 142 Nm bei 5200/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne innenbel. Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 185/60 R 14 H, Kofferraum 196 l, Tank 45 l, Leergewicht 1060 kg, Zuladung 260 kg, L/B/H 4005/1695/1255 mm, Wendekreis 9,9 m, Fahrleistungen: 0-100 km/h in 8,6 s, Höchstgeschw. 190 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 47,8 m, Testverbrauch 9,3 l Super bleifrei/100 km. Preis: 38880 Mark

**Sichere Kurvenlage. Aber: bei hohem Tempo nervös wie ein Rennpferd**

**Honda-Spezialität: Beim CRX läßt sich sogar das Fenster im Targa-Bügel öffnen**



**Einfach schön: Honda Prelude 2.0i**

Kaum zu glauben, aber dieses formschöne Coupé wurde wirklich in Japan entworfen. Mamma mia, besser hätten die Design-Weitmeister aus Italien den Honda Prelude 2.0i auch nicht gestalten können. Runde Linien, aber dennoch bullig.

Sportlich und elegant, ein Coupé im ursprünglichen Sinne.

So etwas muß ein Vermögen kosten. Nur ein kleines - 39 980 Mark. Dabei sieht der Prelude eher nach mindestens 60 000 Mark aus. Und genauso schnell: Der 133-PS-Motor reicht für

sportliche Fahrleistungen und vermittelt viel Fahrspaß. Das gilt ebenso für Schaltung und Getriebeabstufung. Dazu liegt der Prelude satt auf der Straße, bleibt auch im Grenzbereich ohne Tücken.

Erfreulich: die Maxiausstattung (nur ABS und Automatik kosten Aufpreis) und der Mini-Verbrauch. 9,3 Liter Super bleifrei pro 100 km: ein Super-Wert angesichts von 133 PS.



**Großer Kofferraum mit tiefer Ladekante und hoher Zuladung**

**FAZIT**

- + kurzer Bremsweg
- + direkte Lenkung
- + gute Verarbeitung
- großer Wendekreis
- wenig Platz im Fond
- sehr straffe Federung

SCOUPE LS

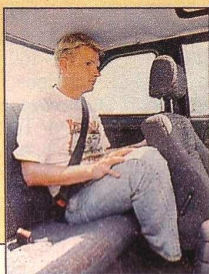


**Technische Daten**

Vierzylindermotor, eine obenliegende Nockenwelle, drei Ventile pro Zyl., Kat, Hubraum 1495 cm<sup>3</sup>, Leistung 65 kW (88 PS) bei 5600/min, max. Drehmoment 128 Nm bei 4000/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 185/60 R 14 H, Kofferraum 262 l, Tank 45 l, Leergewicht 1030 kg, Zuladung 410 kg, L/B/H 4215/1640/1328 mm, Wendekreis 9,6 m, Fahrleistungen: 0-100 km/h in 11,1 s, Höchstgeschw. 180 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 46,4 m, Testverbrauch 8,7 l Normal/100 km. Preis: 24590 Mark

**Wenig sportlich: starke Seitenneigung, nervöses Fahrverhalten**

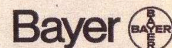
**Ganz schön eng: wenig Platz für Kopf und Beine im Fondteil**



**FUSSPILZ**  
HOLT MAN SICH IN BÄDERN, UMKLEIDEN UND DUSCHEN.  
**CANESTEN**  
HOLT MAN SICH IN DER APOTHEKE.

**Canesten**  
GEGEN FUSSPILZ

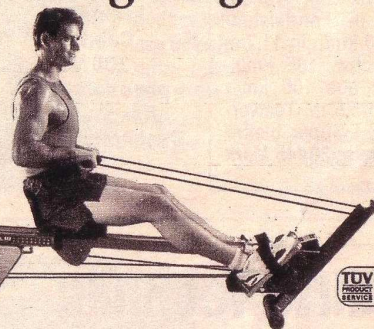
**Anwendungsgebiete:** Canesten wirkt gegen alle Hautpilzkrankungen, verursacht durch Dermotophyten, Hefen, Schimmelpilze und andere Pilze. **Gegenanzeigen:** Überempfindlichkeit gegen Clotrimazol und/oder Cetylstearyl-



alkohol (Creme). **Nebenwirkungen:** Die örtliche Verträglichkeit von Canesten ist im allgemeinen gut. In seltenen Fällen können Überempfindlichkeitsreaktionen wie Brennen, Stechen oder Rötung auftreten. Bayer AG Leverkusen

**Einfache Anleitung zum Thema „Rettungsring“:**

*„Fitness im Sommer“  
Einige unserer Modelle im Angebot.*



**1 Verbrennen Sie mehr Kalorien.** Studien haben gezeigt, daß beim kombinierten Einsatz von Armen und Beinen beim Fitness-Training mehr Kalorien in weniger Zeit verbraucht werden. Die Devise heißt „Ganzkörper-Training“ - zum Beispiel mit dem ExerRow TBX von NordicTrack, der beide Körperhälften trainiert.

**2 Lassen Sie den ExerRow TBX für sich arbeiten.** Getrennt regulierbare Widerstände für Ober- und Unterkörper erlauben es, das Gerät individuell einzustellen und ein Maximum an Kalorien zu verbrauchen. Der einzigartige Rückenspannungs-Ausgleich stützt die Lendenwirbelsäule und gibt Ihnen Sicherheit bei den Übungen.

**3 Nehmen Sie sich 20 Minuten Zeit - dreimal pro Woche.** Trainieren Sie in aller Ruhe und mit allem Komfort zu Hause. ExerRow TBX regt den Kreislauf an und kräftigt Muskeln im ganzen Körper. Geben Sie sich nicht mit weniger zufrieden.

**ExerRow TBX**  
VON NORDICTRACK  
Total-Body-Fitness

**Fitness direkt zum Nulltarif**  
**0130/3901** Abt. AB4F3  
Mo-Fr 9-20 Uhr, Sa 9-14 Uhr

**Fragen Sie nach unserem kostenlosen Informationsmaterial**

Bitte senden Sie mir:

den kostenlosen ExerRow - Prospekt  
Name \_\_\_\_\_  
Straße \_\_\_\_\_  
PLZ/Or \_\_\_\_\_  
Telefon ( ) \_\_\_\_\_ Telefax ( ) \_\_\_\_\_

An: NordicTrack GmbH, Abt. AB4F3  
Englerstr. 26, 76275 Ettlingen Fax: 07243/78066



Mit Ihrer Anfrage nach Informationsmaterial gehen Sie keinerlei Kaufverpflichtung ein. ©1993 NordicTrack GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

## Sechs Zylinder: Mazda MX-3

Klein, kompakt und knuddelig – aber sechs Zylinder unter der Haube. Wie ein Großer. Als einziger Sportwagen unter 40 000 Mark bietet der Mazda MX-3 ein solches Motorkonzept. Mit Erfolg: 58 Prozent der MX-3-Käufer entscheiden sich für den V6.

Allerdings läuft der kleine „Sechser“ (1845 cm<sup>3</sup>/133 PS) nicht so seidenweich wie hubraumstärkere Sechszylinder. Seine Kraft entfaltet er erst ab 4000 Touren. Der Fahrer muß also viel schalten. Egal bei seinen knackig kurzen Schaltwegen und

dem gut abgestimmten Getriebe. Übrigens: Der MX-3 V6 24 ist das einzige der hier vorgestellten Coupés, für das es kein Automatikgetriebe gibt. Dafür besitzt er serienmäßige ein ABS.

Gut auch die exakte Servolenkung. Das Fahrverhalten wird jedoch durch abrupte Lastwechselreaktionen beeinträchtigt. Zu Einbußen im Fahrkomfort führt außerdem die straffe Federung.



**Sportliches Zubehör: Heckspoiler und Aluräder serienmäßig**

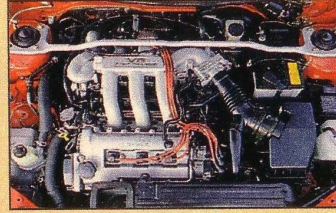
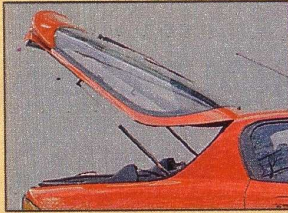
### Technische Daten

Sechszylinder-V-Motor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Kat, Hubraum 1845 cm<sup>3</sup>, Leistung 98 kW (133 PS) bei 6800/min, maximales Drehmoment 157 Nm bei 5300/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen, vo. innenbelüftet, ABS, Reifen 205/55 R 15 V, Kofferraum 289 l, Tank 50 l, Leergewicht 1140 kg, Zuladung 360 kg, L/B/H 4220/1695/1310 mm, Wendekrs. 10,6 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 9,3 s, Höchstgeschwindigkeit 202 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 40,8 m, Testverbrauch 12,6 l Normal/100 km. Preis: 37650 Mark

### FAZIT

- + gute Fahrleistungen
- + kurzer Bremsweg
- + große Heckklappe
- hoher Verbrauch.
- geringer Fahrkomfort
- wenig Platz im Fond

**Bequem zu beladen: der Kofferraum unter der riesigen, gläsernen Heckklappe**



**Exklusiv: Nur Mazda bietet in dieser Preisklasse einen V6-Motor**

### Technische Daten

Vierzylindermotor, zwei obenl. Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Kat, Hubraum 1597 cm<sup>3</sup>, Leistung 66 kW (90 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 136 Nm bei 4000/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetr., Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vo. innenbel. Scheiben-, hi. Trommelbremsen, Reifen 175/65 R 14 H, Kofferraum 330 l, Tank 50 l, Leergewicht 1080 kg, Zuladung 415 kg, L/B/H 4135/1680/1315 mm, Wendekreis 11,0 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 11,7 s, Höchstgeschw. 185 km/h, Bremsweg aus 100 km/h (mit ABS) 45,5 m, Testverbrauch 8,5 l Super bleifr./100 km. Preis: 30445 Mark



**Wie ein Kugelblitz: rund und kompakt, dazu ungemein handlich**

**Fast wie in einem Cabrio: 100 NX ohne seine gläsernen Dachhälften**



## Sportlich mit 90 PS: Nissan 100 NX

100 NX, 200 SX, 300 ZX – eines haben alle Nissan-Coupés gemeinsam: das X in ihrer Typenbezeichnung. Ein klarer Hinweis auf die sportliche Energie, die in diesen Modellen steckt – selbst im kleinsten, dem 100 NX.

Sein drehfreudiger, in

unteren Drehzahlbereichen aber träger Viertaktmotor leistet versicherungsgünstige 90 PS. Genug für ordentliche Fahrleistungen. Dabei erfreulich: der niedrige Verbrauch.

Betont sportlich gibt sich auch das Fahrwerk. Es ist straff abgestimmt.

Spurtreu umrundet der Fronttriebler Kurven. Die sehr direkte Lenkung spricht prompt und präzise an. Insgesamt ist der 100 NX sehr handlich. Schade nur, daß die Bremse so schwach zapackt.

Cockpit und Sitze vermitteln sportliches Flair. Ja, sogar Cabrio-Feeling kommt nach Entfernen der beiden Dachhälften auf. Wenn nur nicht der lästige Aus- und Einbau wäre.

**330 Liter Kofferraum: genug Platz für das Gepäck von zwei Personen**



### FAZIT

- + agiler Motor
- + geringer Verbrauch
- + genügend Kofferraum
- schwache Heizwirkung
- wenig Platz im Fond

## Bewährte Technik: Opel Calibra 2.0i

Bei seiner Premiere 1990 galt der Calibra als Sensation. Inzwischen hat sich die anfängliche Euphorie aber teilweise gelegt. Der Jubel über das Design: ein Strohofer. Es gibt Coupés, die rassistiger aussehen und konsequenter auf sportlich getrimmt sind.

Diese Konsequenz fehlt beim Calibra 2.0i auch im Innenraum. Klare Armaturen, sachliches Interieur – alles vorhanden. Aber es gibt nichts Aufregendes, alles sieht aus wie im Vectra oder Astra.

Diese Typen-Verwandtschaft birgt aber auch

Vorteile wie bewährte Baukomponenten. So den Zweilitermotor mit 115 PS. Der temperamentvolle, leider immer noch zu raue Vierzylinder verhilft dem Coupé zu beachtlichen Fahrleistungen.

Das Fahrwerk besitzt sichere Fahreigenschaften und sehr viel Fahrkomfort. Viel Sicherheit vermittelt auch die guten Bremsen. Beim Calibra mit ABS – serienmäßig.



**Im Windkanal geformte Front. Resultat: geringer Verbrauch**

### Technische Daten

Vierzylindermotor, eine obenliegende Nockenwelle, Kat, Hubraum 1998 cm<sup>3</sup>, Leistung 85 kW (115 PS) bei 5200/min, maximales Drehmoment 170 Nm bei 2600/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, Reifen 195/60 R 14 H, Kofferraum 300 Liter, Tank 63 Liter, Leergewicht 1270 kg, Zuladung 370 kg, L/B/H 4492/1688/1320 mm, Wendekreis 11,5 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 10,4 s, Höchstgeschw. 205 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 43,6 m, Testverbrauch 9,9 Liter Super bleifrei/100 km. Preis: 39415 Mark

### FAZIT

- + kräftiger Motor
- + vorbildliche Lenkung
- + ABS serienmäßig
- + exakte Schaltung
- knappe Ausstattung
- unübersichtliche Form



**Gute Heizung/Lüftung serienmäßig. Gegen Aufpreis: Bordcomputer**



**Für ein Coupé bietet der Calibra im Fond erstaunlich viel Platz**

# Stil muß sein: Rover 216 Coupé

Typisch britisch – wie Fünf-Uhr-Tee, der tägliche Regenschauer oder poliertes Wurzelholz in einem Oldtimer. Nicht nur bei Oldies ist Holz ein Muß, auch beim Rover 216 Coupé. Soviel Stil muß sein.

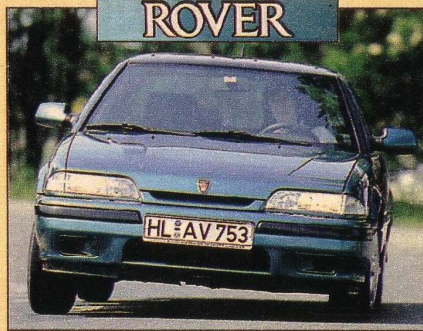
Anders beim Motor. Da greift Rover auf ei-

nen drehfreudigen, aber lauten Vierventiler von Honda zurück. 1,6 Liter Hubraum, 122 PS – stark genug, um das form-schöne Coupé flott voranzubringen. Rover-Fahrer erscheinen also pünktlich zum Tee.

Es sei denn, sie nippen lieber am 216-Fahr-

spaß. Für den sorgen eine exakte, aber etwas lange Schaltung, ein gutmütiges Fahrverhalten, eine direkte Lenkung und eine ordentliche Ausstattung. Auffälligster Minuspunkt hingegen: die zu straffe Federung.

Noch mehr Spaß gibt's nach dem Regen-guß: Einfach die beiden gläsernen Dachhälften abnehmen. Schon hat sich das Coupé in einen Targa verwandelt.



**Sportlich straffe Federung: nur geringe Seitenneigung in Kurven**

## FAZIT

- + gute Fahrleistungen
- + sehr gute Sitze
- + gute Bremswirkung
- + respektabler Verbrauch
- wenig Platz im Fond
- ABS nur als Extra

**Ein Hauch Luxus: edles Holz im Plastik des Armaturenbretts**



**Abnehmbares Dach: Mit wenigen Griffen wird das Coupé zum Targa**

## Technische Daten

Vierzylindermotor, zwei obenl. Nockenwellen, vier Ventile pro Zyl., Kat, Hubraum 1590 cm<sup>3</sup>, Leistung 90 kW (122 PS) bei 6800/min, max. Drehmoment 140 Nm bei 5200/min, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vo. innenbel. Scheiben-, hi. Trommelbremsen, Reifen 185/55 R 15 H, Kofferraum 299 l, Tank 55 l, Leergew. 1140 kg, Zuladung 440 kg, L/B/H 4270/1680/1370 mm, Wendekreis 10,2 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 9,6 s, Höchstgeschw. 200 km/h, Bremsweg aus 100 km/h (mit ABS) 42,9 m, Testverbrauch 9,7 l Super bleifrei/100 km. Preis: 35 950 Mark

## Technische Daten

Vierzylindermotor, zwei obenl. Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Kat, Hubraum 1587 cm<sup>3</sup>, Leistung 77 kW (105 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 142 Nm bei 3200/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vo. innenbelüftete Scheiben-, hi. Trommelbremsen, Reifen 185/65 R 14 H, Kofferraum 319 l, Tank 60 l, Leergew. 1135 kg, Zuladung 390 kg, L/B/H 4430/1705/1300 mm, Wendekreis 11,0 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 10,8 s, Höchstgeschw. 195 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 43,8 m, Testverbrauch 9,9 l Super bleifrei/100 km. Preis: 34 350 Mark

## TOYOTA CELICA



**Celica-Karosserie: sportlich und rund, aber nicht jedermanns Geschmack**

**Dreispochenlenk-rad und schwungvoll gestaltetes Cockpit**



# Starkes Outfit: Toyota Celica 1.6 STi

Ganz schön schlau von Toyota. Das Coupé 1.6 STi sieht seinem größeren Bruder 2.0 GTi zum Verwechseln ähnlich. Mehr noch: Bis auf das ABS ist der kleine 1600er genauso üppig ausgestattet. Aber er kostet nur 34 350 Mark – ist damit um 12 130 Mark

billiger als der GTi. So vergütet Toyota die Minderleistung von 51 PS: 105 sind es im STi, 156 im GTi.

Aber keine Angst: Die 105 Pferde lahmen nicht. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit reichen völlig, nur das Durchzugs-

vermögen des Vierventilmotors bei mittleren Drehzahlen könnte kraftvoller ausfallen.

Für ein sportliches Coupé besitzt der STi überraschend viel Komfort. Bei der Federung ebenso wie auf den vorderen Sitzen. Das Raumangebot vorn und im Gepäckabteil ist reichlich bemessen. Dazwischen aber, auf den umklappbaren Rücksitzen, geht's ganz schön eng zu.

## FAZIT

- + gute Fahrleistungen
- + sichere Straßenlage
- + üppige Ausstattung
- bei hohen Drehzahlen lauter Motor
- unübersichtliche Form

**Dem Luftwiderstand ein Schnippen schlagen: Klapp-scheinwerfer**



# Das andere Coupé: Volvo 480 S

Klappscheinwerfer und eine flache, nach hinten aufsteigende Motorhaube – vorn sieht der Volvo 480 S ja schon wie ein richtiger Sportwagen aus. Aber hinten? Ein Kombiheck mit großer Ladeklappe. So sind sie eben, die Schweden: Ein Sport-

wagen muß nicht nur schnittig aussehen, sondern auch praktisch sein.

Der Volvo 480 S, das etwas andere Coupé, bietet deshalb umklappbare Einzelsitze hinten und damit einen variablen Kofferraum. Außerdem: viel Platz vorn und

eine vollständige Komfortausstattung. Unverständlich aber, daß die sicherheitsbewußten Schweden Fahrer-Airbag und ABS nur gegen Aufpreis liefern.

Ebenso verzichten sie auf moderne Fahrwerkstechnik. Im Klartext: Starrachse hinten. Relativ neu ist dagegen der Motor. Ein Zweiliter (110 PS) mit akzeptablen Fahrleistungen und vor allem gutem Durchzugsvermögen.

## FAZIT

- + präzise Lenkung
- + kurze Bremswege
- + reichhaltige Komfortausstattung
- + elastischer Motor
- kleiner Kofferraum

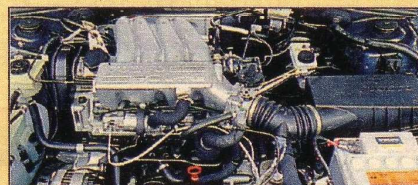


**Wenig Platz, aber viel Komfort: umklappbare Einzelsitze hinten**

## 480 S



**Gewöhnungsbedürftig: das Kombi-Heck und die Starrachse hinten**



**Kräftig: Zweilitermotor mit 110 PS**

## Technische Daten

Vierzylindermotor, eine obenl. Nockenwelle, Kat, Hubraum 1998 cm<sup>3</sup>, Leistung 81 kW (110 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 165 Nm bei 3500/min, elektron. Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, vorne Einzelradaufhängung, hinten Starrachse, Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Reifen 185/65 R 14 H, Kofferraum 160 l, Tank 60 l, Leergewicht 1060 kg, Zuladung 380 kg, L/B/H 4258/1710/1323 mm, Wendekreis 10,1 m, Fahrleistungen: 0–100 km/h in 10,1 s, Höchstgeschw. 191 km/h, Bremsweg aus 100 km/h 43,6 m, Testverbrauch 10,9 l Super bleifrei/100 km. Preis: 35 990 Mark