

DEUTSCHE AUTOS 1964

AUTO UNION



DKW F 12



DKW F 102



Au 1000 Sp

BMW



LS Luxus

1962



DKW Junior



AU 1000 S



Au 1000 Sp



LS Luxus

Beharrlich und mit ständiger leichter Verspätung vervollständigt die Auto Union ihr Programm. 1962 war der DKW Junior ihr bestes Pferd im Stall, aus dem unterdessen der F 12 wurde. Der AU 1000 S, von bösen Zungen „die Kartoffel“ genannt, hat inzwischen das Zeitliche gesegnet, betrauert von einer kleinen, unbemerkt von einer großen Gemeinde. Nicht mitgestorben ist der AU 1000 Sp, jenes sportliche Auto, das einst in den Verdacht illegitimer formaler Verwandtschaft mit einem früheren Ford Thunderbird geriet. Dieser Verdacht ist inzwischen ebenso vergessen wie der Thunderbird von damals. Ingolstadts Hoffnungen ruhen nun auf dem F 102. Der

Haben Sie einen Blick für Eleganz, für Harmonie der Proportionen? Dann wird Ihnen der Grosse DKW gefallen. Gestreckte Linien, gerundete Kanten: Schönheit aus dem Windkanal!

große Bruder in Untertürkheim soll gedroht haben: „Wenn dieses Auto wieder nicht einschlägt, dann bauen wir euch einen Viertaktmotor ein!“ Vom Erfolg der Bemühungen, einen 1200 ccm-Zweitakter in Laufkultur und Verbrauch dem Viertakter anzunähern, berichtet der Test auf Seite 38. Außer den hier gezeigten Auto Union-Autos kennt man in Bundeswehrkreisen noch den DKW-Jeep („Munga“), der wegen seiner schwachen Motorleistung in Gefahr ist, von Viertakt-Konkurrenten verdrängt zu werden. Aber die alte DKW-Garde ist unverzagt.

Im stolzen Hause BMW ist man froh, nicht mehr allein auf den zweizylindrigen 700 angewiesen zu sein. Vor zwei Jahren hatte er sich zum „LS“ gelängt, und neben ihm mauserte sich seit der IAA 1961 der 1500, dessen Produktion im Herbst 1962 in Gang kam. Die Käufer aus jener Zeit wissen allerhand von der Hinterachse zu berichten — ein Josef Filser soll damals an das Werk geschrieben haben: „Mit

Nur alle zwei Jahre hat die deutsche Autobranche das Vergnügen, durch Frankfurts staubige Hallen zu stolpern. 1964 ist Ruhejahr, aber an neuen Autos fehlt es trotzdem nicht. Wir vergleichen auf den folgenden Bildseiten das Programm von heute mit dem des ausstellungsfreien Jahres 1962.

BMW



1600/1800

1962



1500



3200 Super

dieser Axe ist es ein Kreuz und sollten Sie nur noch den Saupreißn solchene Axn lifern!" Das ist nun vergessen, und die Fahrer Hahne und Aaltonen trugen dazu bei, daß man sich heute in Untertürkheim am Kopf kratzt, wenn vom BMW 1800 TI geredet wird. Ob freilich ein Nachfolger für die würdigen Achtzylinder (1962 wurden sie noch nach alter Väter Art zusammengebaut) den Mercedes-Wagen Konkurrenz und BMW Freude machen könnte, darüber sind die Meinungen geteilt.

FORD



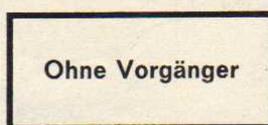
Taunus 12 M



Taunus 12 M



Taunus 12 M Coupé



Ohne Vorgänger



Taunus 17 M / 20 M



Taunus 17 M

Die Vergänglichkeit allen Auto-Daseins kommt zutage, wenn man sich das Ford-Programm vor zwei Jahren und heute ansieht: wo sind sie geblieben? Der alte treue 12 M mußte damals seinen Abschied nehmen und jenem eigenwilligen Bruder aus Detroit Platz machen, der dort unter

ER MEISTERT JEDE KURVE

Ja, so flott zieht der Taunus 12 M durch jede Kurve; spurgenaue dem Lenkradausschlag folgend. Denn er hat Frontantrieb. Sie möchten sich diesen Wagen etwas genauer ansehen? Tun Sie es. Aber

der Bezeichnung Cardinal zur Welt gekommen war. Just zwei Jahre wurden gebraucht, um Vorderradaufhängung und Federung zu europäisieren, aber niemand weiß, wie die Würfel des Schicksals über den 12 M von heute künftigt fallen werden. Besiegt er den Kadett oder geht er unter? Der 17 M, vor zwei Jahren noch

Einfach chic! Der langgestreckte Wagen mit dem Pfeilprofil auf beiden Seiten und das elegante Coupédach auf schlanken Fensterpfosten. Ein sehr individuelles Auto – das Taunus 12 M Coupé.

stolzer Angreifer, mußte die Linie der Vernunft abstreifen, denn sie war Opels neuen Formen nicht gewachsen. Nun wurden die V-Waffen gezündet, mit vier und sechs Zylindern zischen sie auf den Markt, und die Partie Köln-Rüsselsheim steht wieder offen.

DEUTSCHE AUTOS 1964

GLAS



Goggomobil



Goggomobil Coupé



Isar T 700



S 1004 / 1204



Goggomobil



Goggomobil Coupé



Isar T 700



S 1004 / 1204

1962

Unweit Ingolstadts, Isar-aufwärts oder von München Isar-abwärts schreitend, gelangt der Wanderer in das liebeliche Dingolfing. Inmitten von Kuhweiden und ansehnlichen Gehöften gedeihen dort die Automobile des Hans Glas zu jener Reife, die den Hersteller ermutigt, sie der Öffentlichkeit anzuvertrauen. Vom 250 ccm-



Goggomobil sagt man, daß es schon zur Römerzeit den Straßenarbeitern als Bleibe gedient habe, und über das 700 ccm-Modell fand kürzlich die „DM“ die Worte: „Der Glas bringt Ärger ins Haus und trägt Geld hinaus.“ Aber Glas weiß Trost: dieses Auto wird fast nur in Finnland verkauft, wo es sich einer selbst den Liefere-

Hand aufs Herz – wer wollte am Volant des rassigen GLAS 1204 nicht die Kräfte nutzen, die diesem temperamentvollen Wagen inne wohnen? Ihr vorbildliches Verkehrs-Verhalten vorausgesetzt, können Sie Ihren sportlichen Neigungen ruhig nachgeben, denn
Mit einem GLAS 1204 oder den Typen S 1204 und S 1004 erwirbt man für sein Geld nicht nur ein schönes und wertbeständiges Auto, sondern man erschließt eine Quelle täglich neuer Fahrer-Freuden.

ranten erstaunenden Beliebtheit erfreuen soll. Größere Hoffnungen ruhen auf den Modellen von 1000 ccm aufwärts: 1004 und 1204 bezeichnen Kenner als schon „beinahe gelungen“, beim 1204 TS erfreut

GLAS



MERCEDES-BENZ



1962

Ohne Vorgänger

Ohne Vorgänger

sich der Motor allgemeiner bewunderung, so schnell ist er. 1300 GT und 1700 sind die nächsten Stufen, auf denen Glas, wenn es nach den Unkenrufen der Branche ginge, zum Stolpern kommen müßte. Die Autobauer aus Dingolfing jedoch,



Vater und Sohn, fahren unverdrossen fort zu demonstrieren, daß man auch ohne ein Aktienkapital von vielen Millionen Autos bauen kann, wenn man mit bescheidenen Stückzahlen zufrieden ist.



Der alte Herr Mercedes hob den Zeigefinger und sagte zu seinen Kindern: „Ihr dürft alles tun, ihr dürft eine Trapezlinie machen und ein Pagodendach, ihr dürft von mir aus 10 Zoll-Räder nehmen, wenn sie euch groß genug sind, und ihr dürft sogar“ — er senkte die Stimme, damit es niemand sonst hören konnte — „von der Pendelachse abgehen, — wenn ihr nur das Kühlergitter nicht ändert!“ Die Kinder versprochen es, aber sie machten, als der Alte nicht mehr so gut sehen konnte, das Kühlergitter immerniedriger und immer breiter. Und jetzt sollen sie sogar eines gemacht haben, das breiter ist als hoch. Und ohne Schraubverschluß-Attrappe! Auch sonst tut sich dem Vernehmen nach einiges in den Hirnen von Untertürkheim. In zwei Jahren sehen wohl nicht mehr alle Mercedes-Autos so aus wie vor zwei Jahren, und sogar das Dogma soll wanken, wonach bisher ein Diesel-Taxi nur mit der Lupe vom 300 SE zu unterscheiden sein durfte. Ob damit auch eine soziale Aufwertung des 300 SE-Fahrers verbunden ist, der, ebenso wie der Diesel-Fahrer,

DEUTSCHE AUTOS 1964

MERCEDES-BENZ



NSU



1962



Ohne Vorgänger



noch häufig als Bittsteller behandelt wird, wenn er sterngeheiligte Hallen zwecks Kaufes oder Reparatur betritt, ist freilich unsicher, besser gesagt unwahrscheinlich.

Krauber des Außergewöhnlichen

Stilvoll

Kulturwert

Sportlich

Geräumig

Rasant

Sicher

So schnell wandeln sich Untertürkheims Prinzipien nicht. „Erst kommen wir, dann kommt die Lieferfrist, und dann kommen nochmal wir“, soll nach unverbürgten Meldungen ein in der Hierarchie gar nicht einmal hochstehendes Firmenmitglied ge-



sagt haben — ein Prinzip, das selbst beim 600 konsequent angewendet wird. Bundeskanzler Erhard zog die einzig mögliche Konsequenz: er bestellte keinen.

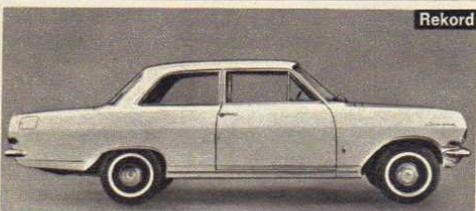
„NSU“, so stellte ein wohlmeinender Kritiker des Hauses kürzlich fest, „hat den Weg vom zweirädrigen zum vierrädrigen Motorrad mit Energie und Erfolg beschritten. Möge nun auch der Schritt vom vierrädrigen Motorrad zum Auto gelingen!“ Zur Bewältigung dieser Aufgabe hat NSU-General von Heydekampf einen gut geeigneten Bundesgenossen gefunden: Citroen. Zwar trifft es nicht zu, daß in den Prinz 1000 überhaupt keine Federung eingebaut ist, aber Citroen wird trotzdem

DEUTSCHE AUTOS 1964

NSU-FIAT



OPEL



1962



here eigene Gehversuche der Heilbronner Autobauer — Coupés auf der Basis des 500, 600 und 1100 — waren von wenig Erfolg gekrönt. Heilbronn muß sich in der Hauptsache darauf konzentrieren, Turiner Autos zu verkaufen — was nicht immer leicht ist, denn am Po hat man von neuen Modellen oftmals andere Vorstellungen. Angesichts des Fiat 850 sollen schon Käufer erstaunt gesagt haben: „Nein, ich wollte doch den neuen sehen!“

Bis auf den Kadett, der damals gerade seine ersten Schritchen unternahm, hat sich das gesamte Opel-Programm seit 1962 geändert — jedenfalls äußerlich. Die Motoren blieben, beim Rekord auch die Hinterachse. Über die Federung des Rekord kursieren abenteuerliche Vermutungen: böse Zungen meinen, Opel

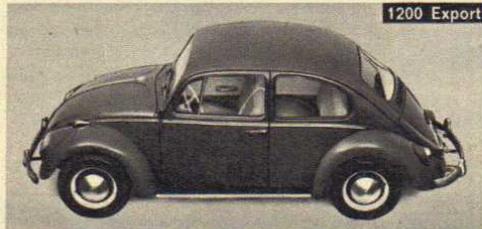
außerdem kommt es von OPEL — das ist bares Geld wert, OPEL der Zuverlässige. Und dabei soll es bleiben.



wolle feststellen, wie weit die Kritikfähigkeit der Opel-Fahrer bereits geschwunden sei, andere behaupten, es handle sich um eine neue Form der Wehrtüchtigung. Tatsache dürfte sein, daß neue Motoren und für den Rekord wohl auch eine neue Achse in Vorbereitung sind, so daß die

DEUTSCHE AUTOS 1964

VW



1962



Ohne Vorgänger



VW-Spezialisten üben sich täglich in dem scharfen Blick, der nötig ist, das alte Modell des 1200 vom neuen zu unterscheiden. Was die Zahl der Verbesserungen angeht, hat sich die VW-Werbung auf 27 geeinigt, wobei man sich darüber streiten kann, ob es eine oder drei Verbesserungen sind, wenn nicht nur der Mann, sondern auch die Frau und die Kinder mehr sehen. Genaugenommen kommt es ja auch noch auf die Zahl der Kinder an! Im Hauptabsatzgebiet des Volkswagens, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, entsteht unterdessen ein grauer Markt für den VW 1500. Erst Ende 1965 wird es den Amerikanern vergönnt sein, diesen Wagen offiziell zu kaufen, denn man hofft in Wolfsburg, bis dahin die Produktion auf die notwendige Höhe bringen zu können. Auf die deutschen Autokäufer ist das VW-Werk ein bißchen sauer, denn sie kaufen nicht so wie sie sollen. Insbesondere verhindern sie neuerdings beharrlich das Entstehen längerer Lieferfristen. Auch neigen sie zu sektiererischen Tendenzen wie der Änderung des Hinterradsturzes und dem Einbau von Porsche-Felgen. Es ist klar, daß das Volkswagenwerk dagegen mit allen Mitteln vorgehen muß. Neben den notwendigen polizeilichen Maßnahmen ist mit amtsärztlichen Untersuchungen zu rechnen. Auch soll nach bisher unbestätigten Meldungen erwogen werden, den VW-Pflichtbesitz einzuführen: nur wer den Besitz eines Volkswagens nachweisen kann, darf ein anderes Auto kaufen. Das VW-Kundendienstpersonal soll, so verlautet aus der gleichen Quelle, zu noch größerer Strenge im Umgang mit Volkswagenfahrern angehalten werden. Daneben gibt es jedoch auch erfreulichere Aussichten: eine Generalamnestie im Jahr 1975 für alle, die in den 25 Jahren von 1950 bis 1975 das Volkswagenwerk und seine Autos kritisiert haben. Professor Nordhoff selbst wird dann unter den Amnestierten einen neuen Wagen verlosen: einen VW 1200.

TECHNISCHE DATEN DER DEUTSCHEN PERSONENWAGEN

Typ	Motor	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	maximal. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Vorwärtsgänge	Radstand mm	Spurvorn/hinten mm	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Reifen	Bremsen	Leergewicht kg	Leistungsgewicht kg/PS	Höchstgeschwindigkeit km/h	Normverbrauch Liter/100 km	Jahressteuer DM	Haftpflichtversicherung ca. DM
Auto Union DKW F 11	3 Zyl. 2 T	796	34/4300	7,25/2500	7	4	2250	1200/1280	3980 x 1580 x 1453	5,50-13	T	730	21,5	118	7,3	115	230
Auto Union DKW F 12	3 Zyl. 2 T	889	40/4300	8/2250	7	4	2250	1200/1280	3968 x 1575 x 1453	5,50-13	Sv	735	18,4	125	7,8	130	260
AU. DKW F 12 Roadster	3 Zyl. 2 T	889	45/4500	8/2500	7,25	4	2250	1200/1280	3968 x 1575 x 1375	5,50-13	Sv	735	16,3	130	9,2	130	290
Auto Union DKW F 102	3 Zyl. 2 T	1175	60/4500	10,5/2250	7,25	4	2480	1330/1300	4280 x 1618 x 1459	6,00-13	Sv	860	14,3	135	9,5	173	355
Auto Union 1000 Sp	3 Zyl. 2 T	981	55/4500	9,0/3000	8	4	2350	1295/1350	4170 x 1680 x 1325	155-15	Sv	950	17,3	145	10,2	144	290
BMW LS Luxus	B 2 Zyl. 4 TH	697	32/5000	5,1/3400	7,5	4	2280	1270/1200	3860 x 1480 x 1360	5,20-12	T	680	21,2	120	5,9	101	230
BMW C Coupé	B 2 Zyl. 4 TH	697	32/5000	5,1/3400	7,5	4	2120	1270/1200	3540 x 1480 x 1270	5,20-12	T	630	19,7	125	5,9	101	230
BMW CS Coupé	B 2 Zyl. 4 TH	697	40/5700	5,2/4000	9	4	2120	1270/1200	3540 x 1480 x 1240	5,20-12	T	630	15,8	135	6,6	101	260
BMW 1500	4 Zyl. 4 T	1499	80/5700	12/3000	8,8	4	2550	1320/1374	4500 x 1710 x 1450	6,00-14	Sv	1050	13,1	150	9,9	216	375
BMW 1600	4 Zyl. 4 T	1573	83/5500	12,6/3000	8,6	4	2550	1320/1374	4500 x 1710 x 1450	6,00-14	Sv	1050	12,7	150	10,5	231	375
BMW 1800	4 Zyl. 4 T	1773	90/5250	14,6/3000	8,6	4	2550	1320/1374	4500 x 1710 x 1450	6,00-14	Sv	1070	11,9	160	11	260	375
BMW 1800 TI	4 Zyl. 4 T	1773	110/5800	15,1/4000	9,5	4	2550	1320/1374	4500 x 1710 x 1450	6,00-14	Sv	1040	9,5	170	11	280	435
BMW 3200 CS Coupé	V 8 Zyl. 4 T	3168	160/5600	24,5/3600	9	4	2835	1330/1416	4850 x 1760 x 1470	7,00-15	Sv	1500	9,4	200	13,5	461	600
Ford 12 M	V 4 Zyl. 4 T	1183	40/4500	8/2400	7,8	4	2527	1245/1245	4248 x 1594 x 1458	5,60-13	Sv	845	21,1	125	7,5	173	260
Ford 12 M 1,5 Liter	V 4 Zyl. 4 T	1498	50/4500	10,5/2100	8,0	4	2527	1245/1245	4248 x 1594 x 1458	5,60-13	Sv	845	16,9	130	8,0	216	290
Ford 12 M TS	V 4 Zyl. 4 T	1498	65/4500	11,5/2300	9	4	2527	1245/1245	4248 x 1594 x 1458	5,60-13	Sv	870	13,4	140	8,4	216	375
Ford 12 M Coupé	V 4 Zyl. 4 T	1498	65/4500	11,5/2300	9	4	2527	1245/1245	4322 x 1594 x 1424	5,60-13	Sv	860	13,2	140	8,4	216	375
Ford 17 M 1,5 Liter	V 4 Zyl. 4 T	1498	60/4500	11,4/2400	8	3/4	2705	1430/1400	4585 x 1715 x 1465	6,40-13	Sv	965	16,1	135	8,1	216	355
Ford 17 M 1,7 Liter	V 4 Zyl. 4 T	1699	70/4500	13,5/2400	9	3/4	2705	1430/1400	4585 x 1715 x 1465	6,40-13	Sv	965	13,8	145	8,6	245	375
Ford 20 M	V 6 Zyl. 4 T	1988	85/5000	15,1/3000	8	3/4	2705	1430/1400	4635 x 1715 x 1480	6,40-13	Sv	1015	12,0	160	9,8	288	375
Ford 20 M TS	V 6 Zyl. 4 T	1988	90/5000	15,8/3000	9	4	2705	1430/1400	4635 x 1715 x 1480	6,40-13	Sv	1035	11,5	165	9,8	288	375
Glas Goggomobil T 250	2 Zyl. 2 TH	247	13,6/5400	2,1/4200	6	4	1800	1090/1090	2900 x 1280 x 1310	4,40-10	T	415	30,5	80	4,4	44	125
Glas Goggomobil T 300	2 Zyl. 2 TH	296	15/5000	2,3/3800	6	4	1800	1090/1090	2900 x 1280 x 1310	4,40-10	T	415	27,7	85	4,6	44	125
Glas Goggomobil TS 400	2 Zyl. 2 TH	395	18,5/5000	3,3/3900	6	4	1800	1090/1090	3035 x 1370 x 1235	4,80-10	T	460	24,9	105	5	58	155
Glas Isar T 600	B 2 Zyl. 4 T	584	19/4800	3,8/3000	7,8	4	2000	1200/1170	3455 x 1470 x 1380	4,80-12	T	640	33,7	104	5,3	87	155
Glas Isar T 700	B 2 Zyl. 4 T	688	30/4900	5/3500	7,4	4	2000	1200/1170	3455 x 1470 x 1380	4,80-12	T	640	21,3	112	5,6	101	230
Glas S 1004	4 Zyl. 4 T	993	42/5000	7/2500	8,3	4	2100	1230/1200	3835 x 1500 x 1350	5,50-13	T	740	14,0	143	7,9	173	290
Glas 1004 TS	4 Zyl. 4 T	993	64/6200	7,9/5000	9,5	4	2100	1230/1200	3835 x 1500 x 1370	5,50-13	Sv	740	11,6	153	7,9	144	375
Glas 1204	4 Zyl. 4 T	1189	53/5100	9,15/2000	8,3	4	2100	1230/1200	3835 x 1500 x 1350	5,50-13	T	740	14,0	143	7,9	173	290
Glas 1204 TS	4 Zyl. 4 T	1189	70/5750	9,4/4200	9	4	2100	1230/1200	3835 x 1500 x 1335	6,25-13	Sv	740	10,6	162	7,9	173	375
Glas 1300 GT	4 Zyl. 4 T	1289	75/5800	10,6/3500	9,2	4	2320	1260/1200	4050 x 1550 x 1280	5,60-13	Sv	830	11,1	175	7,9	188	375
Glas 1700	4 Zyl. 4 T	1681	80/5000	13,5/3500	8,5	4	2500	1320/1320	4415 x 1610 x 1390	5,90-13	Sv	950	11,9	150	8,2	245	375
Mercedes-Benz 190	4 Zyl. 4 T	1897	80/5000	14,5/2500	8,7	4/A	2700	1482/1485	4730 x 1795 x 1495	7,00-13	Sv	1250	15,6	145	10,8	274	375
Mercedes-Benz 190 D	4 Zyl. 4 T	1988	55/4200	11,5/2400	21	4	2700	1482/1485	4730 x 1795 x 1495	7,00-13	Sv	1300	23,6	125	7,6	288	290
Mercedes-Benz 220	6 Zyl. 4 T	2195	95/4800	17,2/3200	8,7	4/A	2750	1482/1485	4875 x 1795 x 1500	7,25-13	Sv	1320	13,9	155	11,2	317	435
Mercedes-Benz 220 S	6 Zyl. 4 T	2195	110/5000	17,5/3500	8,7	4/A	2750	1482/1485	4875 x 1795 x 1500	7,25-13	Sv	1345	12,1	165	10,7	317	435
Mercedes-Benz 220 SE	6 Zyl. 4 T	2195	120/4800	19,3/3900	8,7	4/A	2750	1482/1485	4875 x 1795 x 1500	7,25-13	Sv	1375	11,3	170	10,7	317	530
Mercedes-Benz 220 SE-Cp.	6 Zyl. 4 T	2195	120/4800	19,3/3900	8,7	4/A	2750	1482/1485	4880 x 1845 x 1420	7,25-13	Sv	1410	11,8	170	10,7	317	530
Mercedes-Benz 230 SL	6 Zyl. 4 T	2306	150/5500	20/4200	9,3	4/A	2750	1482/1485	4880 x 1845 x 1420	7,25-13	Sv	1295	8,6	200	10,2	332	540
Mercedes-Benz 300 SE	6 Zyl. 4 T	2996	170/5400	25,4/4000	8,8	4/A	2750	1482/1490	4875 x 1795 x 1455	7,50-13	S	1565	9,2	190	12,5	432	600
Mercedes-Benz 300 SE-Cp.	6 Zyl. 4 T	2996	170/5400	25,4/4000	8,8	4/A	2750	1482/1490	4880 x 1845 x 1395	7,50-13	S	1590	9,4	200	11,8	432	600
Mercedes-Benz 600 Pullm.	V 8 Zyl. 4 T	6329	250/4000	51/2800	9	A	3900	1587/1575	6240 x 1950 x 1510	9,00-15	S	2630	10,5	205	12	922	600
NSU Prinz 4	2 Zyl. 4 TH	598	30/5500	4,5/3250	7,5	4	2040	1230/1200	3440 x 1490 x 1360	4,80-12	T	565	18,8	120	6,5	87	230
NSU Sportprinz	2 Zyl. 4 TH	598	30/5500	4,5/3250	7,5	4	2000	1200/1200	3560 x 1540 x 1220	4,40-12	T	563	18,8	120	6	87	230
NSU Prinz 1000	4 Zyl. 4 TH	996	43/5000	7,2/2000	8	4	2250	1270/1235	3810 x 1490 x 1360	5,50-12	Sv*)	620	14,4	135	7	144	290
NSU-Spider	Wankel-Mot.	50/5000	7,5/3000	8,5	4	2018	1270/1227	3580 x 1520 x 1235	4,80-12	Sv	685	13,7	150	8	144	290	
NSU-Fiat Jagst 770	4 Zyl. 4 TH	767	25/4800	4,7/3000	7,5	4	2000	1150/1160	3298 x 1378 x 1405	5,20-12	T	613	24,5	110	6,5	116	230
NSU-Fiat Europa	4 Zyl. 4 T	1221	48/5100	8,5/2000	8,1	4	2340	1232/1215	3940 x 1465 x 1468	5,20-14	T	900	18,2	132	8,0	188	290
NSU-Fiat 1500 TS Coupé	4 Zyl. 4 T	1481	80/6200	16,5/4600	8,8	4	2420	1295/1272	4200 x 1550 x 1300	5,60-13	Sv	920	11,5	165	9,5	216	375
Opel Kadett	4 Zyl. 4 T	993	40/5000	7,2/2200	7,8	4	2325	1200/1205	3923 x 1470 x 1410	5,50-12	T	670	16,2	120	7	144	260
Opel Kadett Coupé	4 Zyl. 4 T	993	48/5400	7,2/2800	8,8	4	2325	1200/1205	3990 x 1470 x 1397	5,50-12	T	685	14,3	136	7	144	290
Opel Rekord	4 Zyl. 4 T	1488	55/4500	10,8/2000	7,25	3/4	2639	1321/1276	4512 x 1696 x 1465	5,90-13	Sv*)	965	17,6	134	8,9	216	290
Opel Rekord 1700	4 Zyl. 4 T	1680	60/4300	12,2/1800	7,25	3/4	2639	1321/1276	4512 x 1696 x 1465	5,90-13	Sv*)	965	16,1	138	9	245	355
Opel Rekord L	4 Zyl. 4 T	1680	67/4400	12,8/2200	8	4	2639	1321/1276	4512 x 1696 x 1465	5,90-13	Sv*)	1000	14,9	142	9,2	245	375
Opel Rekord L	4 Zyl. 4 T	1680	67/4400	12,8/2200	8	4	2639	1321/1276	4512 x 1696 x 1402	5,90-13	Sv*)	965	14,4	146	9,9	245	375
Opel Rekord Coupé	4 Zyl. 4 T	2586	100/4600	18,5/2400	8,2	4	2639	1325/1279	4512 x 1696 x 1416	165-14	Sv	1090	10,9	170	10,7	375	435
Opel Rekord Coupé 6	6 Zyl. 4 T	2586	100/4600	18,5/2400	8,2	4	2845	1494/1510	4948 x 1902 x 1445	7,00-14	Sv	1370	13,7	155	11,8	375	435
Opel Kapitän Admiral	6 Zyl. 4 T	2586	100/4600	18,5/2400	8,2	4	2845	1494/1510	4948 x 1902 x 1445	185-15	Sv	1520	8,0	200	15,3	662	600
Opel Diplomat V 8	V 8 Zyl																