



**auto
motor
und sport** **KRITIK**

TEST AUSTIN COOPER

Seit über 60 Jahren werden fabrikmäßig Autos gebaut, und noch immer ist man sich nicht darüber einig, wie ein solches motorisiertes Gefährt aussehen soll. Lediglich in Amerika wurde annähernd eine Einheitslösung gefunden: das geräumige, komfortable und vermöge einer hohen Produktionszahl trotzdem billige Massen-Automobil. Auf dem Kontinent dagegen sind die Zustände verwirrt, es gibt mehr Konstruktionsrichtungen als Finger an der Hand, und zwischen ihnen scheinen ganze Weltanschauungen zu liegen.

Es scheint tatsächlich so, als ob wir mit einer Sorte Autos nicht auskommen können, sondern mindestens zwei brauchen: kleine und mittelgroße. Die kleinen für die weniger gut verdienenden Leute und als Zweitwagen, die mittleren (in verschiedenen Abstufungen) für die breite Mittelschicht. Das finanziell schwächer gestellte Publikum kann sich bei uns nicht (wie in den USA) auf Zweithandwagen konzentrieren, weil die Unterhaltskosten (Benzin, Öl, feste Kosten, Reparaturen) eine zu große Rolle spielen. Freilich ist noch längst keine endgültige Entscheidung darüber gefallen, wie denn ein vernünftiger kleiner Wagen nun aussehen muß.

Mancher Leser wird sich vielleicht wundern, daß wir diese Frage gerade anlässlich des Austin Cooper-Testes stellen. So ein Cooper ist doch ein Sportfahrzeug für Verrückte! Eben das ist er nicht. Der im Privatbesitz befindliche Austin Cooper, über den hier berichtet wird, wurde nicht für Sportzwecke an-

geschafft, sondern einzig und allein als Kurzstreckenfahrzeug für den täglichen Gebrauch. Das war keine Fehlkalkulation. Der größte Teil der bisher zurückgelegten Kilometer fällt unter den Begriff „Kurzstreckenverkehr“: Einkaufsfahrten der Hausfrau, Erledigungen in der Stadt, Hin- und Herfahrten zwischen Büro und Wohnung, kurze Geschäftsreisen bis zu etwa 200 km Aktionsradius.

VORZÜGE

- Ausgezeichnete Fahreigenschaften
- Sehr gute Leistung bei geringen Gesamtkosten
- Relativ großer Innenraum bei kleinen Außenmaßen

NACHTEILE

- Bremswirkung trotz hohem Pedaldruck nur mittelmäßig
- Getriebe schlecht synchronisiert
- Kurze Federwege

Natürlich kann man mit dem Austin- bzw. Morris-Cooper auch Rallyes fahren und gewinnen – das ist oft genug bewiesen worden, wenn es auch der starken Konkurrenz wegen inzwischen schon wieder so weit ist, daß man noch einige zusätzliche PS oder die neue S-Ausführung braucht, um gute Chancen zu haben.

Aber das braucht den Cooper-Privatmann

nicht zu bekümmern, denn die 55 PS der Normalausführung, aus einem Liter Hubraum herausgeholt, bürgen nicht nur für ansehnliches Temperament, sondern auch für Elastizität und brave Laufkultur. Der ganze Witz besteht darin, daß dieser keineswegs übermäßig hoch frisierte Motor in ein so kleines und leichtes Auto eingebaut ist.

Und damit wären wir wieder beim Anfang: der Austin Cooper vertritt eine eigene „Philosophie im Automobilbau“. So nämlich ist ein Aufsatz überschrieben, den der Schöpfer dieses Wagens unlängst veröffentlichte: Alec Issigonis, seines Zeichens technischer Direktor der British Motor Corporation.

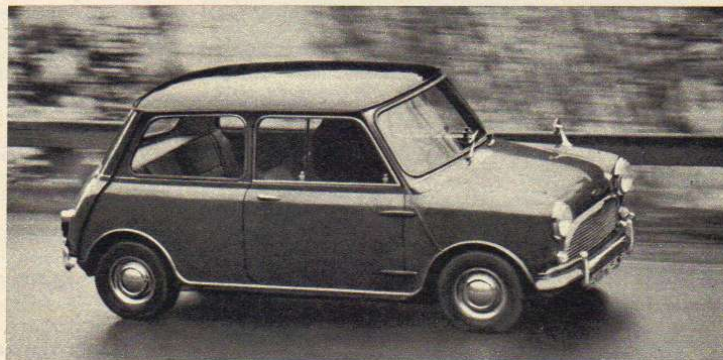
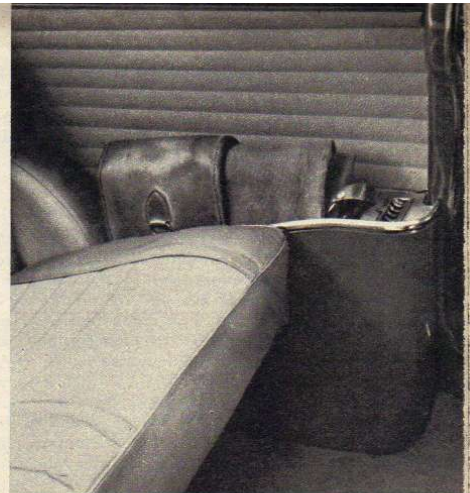
DIE MINI-PHILOSOPHIE

Die Philosophie des Alec Issigonis besteht ganz einfach darin, daß er sich herkömmlicher Vorstellungen entledigt und auf den eigentlichen Zweck des Autos zurückkommt: die Beförderung von Menschen. Warum, so fragt Issigonis, soll man für die dabei unentbehrliche Maschinerie mehr Raum in Anspruch nehmen als unbedingt nötig? Und er wirft nicht nur die Überbewertung des Maschinellen über Bord, sondern gleichzeitig auch die des Formalen. Er ist dagegen, daß die Menschen in enge und niedrige Autos gequetscht werden, nur weil es eine dumme Mode so will. Er schafft ihnen zwischen den vier Rädern soviel Platz wie möglich und bringt Antriebsaggregate und Radaufhängungen irgendwo am Rande unter. Im Formalen

Alle Rechte bei dem Verfasser und Auto Motor und Sport

Backlink: www.auto-motor-und-sport.de

mit Genehmigung von Auto Motor und Sport



bedient er sich der Mithilfe von Pininfarina, woran man sieht, daß Issigonis nicht eigenbrötlerisch ist, sondern im Gegenteil sehr klug. Denn wenn Farina neue Formen schafft (zum Beispiel Personenwagen ohne Stufenheck), dann ist damit bereits eine gewisse Anerkennung sicher. Issigonis, in dessen Adern türkisches Blut fließt, läßt von den angestammten Tendenzen des britischen Automobilbaues nicht mehr viel übrig.

Den Anfang machte er mit dem kleinen BMC 850, von dem sich der Cooper nur im Motor und einigen Details unterscheidet. Issigonis stellte den Motor quer in den vordersten Wagenteil und ließ ihn über ein darunter angeblocktes Getriebe die Vorderräder antreiben. Die Hinterräder hängen an raumsparenden Länglenkern, als Federn dienen Gummielemente. Auf den Rücksitzen des nur 3,05 m langen Wagens können zwei Erwachsene bequem sitzen und sogar ihre Beine unterbringen, und in bezug auf Ablagekästen im Innenraum hält der Kleine den Rekord unter den Autos aller Klassen.

In England sind die „Minis“, die es unter den Markenbezeichnungen Austin und Morris gibt, längst so populär, daß für sie schon eine eigene Art von Witz entstand. Die Witze haben ihre Pointe meistens darin, daß man mit diesen Autos Dinge anstellen kann, die mit anderen unmöglich sind: zwischen den Beinen eines Polizisten hindurchfahren, Lastzüge von unten überholen, in Hauseingängen parken. In Deutschland kennt man die kleinen Autos nicht, man begegnet ihnen mit einem

mitleidigen Lächeln, das sich nur dann in Enttäuschung oder hilfloses Staunen wandelt, wenn ein Cooper einen Opel Rekord oder Ford 17 M mühelos „stehenläßt“.

Die Vorzüge sind in Deutschland die gleichen wie in England: der Austin Cooper bietet zwischen Abmessungen, Leistung und Gebrauchswert das günstigste jemals verwirklichte Verhältnis. Der Wagen ist viersitzig und doch so klein, daß er mit den kümmerlichsten Parklücken auskommt. Er liegt in Hubraum und nomineller Leistung so niedrig, daß er keine nennenswerten Festkosten bereitet, und übertrifft trotzdem die Fahrleistungen aller unserer gängigen Mittelklassewagen. Er hat alle Vorzüge eines Kurzstrecken- und Stadtfahrzeuges und ermöglicht trotzdem ausgezeichnete Reisedurchschnitte auf langer Strecke. Und schließlich gehört er in den Fahreigenschaften zu den sichersten Autos, die es gibt.

Freilich darf man nicht denken, er sei ein reines Wunderding. Daß man für den Preis eines ausgewachsenen, elegant ausgestatteten Mittelklassewagens nur ein primitives Kleinfahrzeug bekommt, ist schon einmal eine Hürde, die nur wenige überspringen. Und das Kleinfahrzeug ist zwar so schnell wie ein Mittelklassewagen, aber nicht so komfortabel. Die unorthodoxe Raumaufteilung des Herrn Issigonis bewirkt, daß der Fahrer in einer froschähnlichen Stellung hinter einem Lenkrad hockt, das flach steht wie bei einem Lieferwagen. Die Gummifederung sorgt für einen hervorragenden Fahrbahnkontakt aller Räder,

aber ihre Wege sind begrenzt, so daß die Insassen über die jeweils vorhandenen Fahrbahnebenen niemals in Zweifel gelassen werden. Der bei uns hoch im Kurs stehende „Ferienkofferraum“ existiert nicht, an seiner Stelle findet man ein lustiges kleines Gepäckabteil, das den Transport größerer Gegenstände wie Mineralwasserkisten nur deswegen ermöglicht, weil der Deckel in geöffneter Stellung als Ladefläche dienen kann. Die großen vorderen Ablagekästen werden dadurch erkauft, daß die Türen Schiebefenster haben. Ein vollwertiges Allround-Auto ist der Austin Cooper nicht. Er ist ein idealer Zweitwagen; als Alleinfahrzeug eignet er sich nur für Leute, denen der Spaß wichtiger ist als die Komfort-Nachteile.

ENMALIGER STECKBRIEF

Daß der Spaß beträchtlich ist, unterliegt keinem Zweifel. Dafür sorgt der einmalige technische Steckbrief dieses Wagens: Frontantrieb mit relativ langem Radstand, niedriger Schwerpunkt durch extrem kleine Räder, Gewicht unter 650 kg, Leistungsgewicht unter 12 kg/PS, relativ großer Hubraum, Einzelradaufhängung.

Allein die Paarung des leichtgewichtigen Fahrzeuges mit dem Einliter-Vierzylinder von 55 PS wird kaum nachzuahmen sein, denn alle motorisch vergleichbaren Wagen sind schwerer und größer. Trotz seinem so rennmäßig klingenden Namen (der Name dürfte die Hauptsache sein, denn eine Zweivergaser-

TEST AUSTIN COOPER

F O R T S E T Z U N G

Ausführung des Motors hätte man bei der BMC vermutlich auch ohne John Coopers Mitwirkung zustandegebracht) hat der Motor ausgesprochen tourenmäßige Eigenschaften: er ist elastisch, gibt schon bei niedrigsten Drehzahlen gutes Beschleunigungsvermögen her und legt bei steigender Drehzahl gleichmäßig zu – also nichts von sportlicher Drehcharakteristik. Bei kaltem Wetter braucht man den in mehreren Stufen einstellbaren Choke; nach kurzer Anwärmzeit lief der Mo-

mögen und die Kraftreserve, und als Spaß Nr. 2 kommen die Handlichkeit und die ausgezeichneten Fahreigenschaften hinzu. Die Zahnstangenlenkung, die übrigens erstaunlich wenig Antriebsinflüsse spürbar werden läßt, geht sehr leicht (bei dem geringen Gewicht kein Wunder) und exakt. Zwar kann man nicht auf der Stelle drehen, weil der Wendekreis leider ein bißchen zu groß geraten ist (ein Nachteil der meisten Frontantriebswagen), aber man kann blitzschnelle Ausweichmanöver praktizieren, ohne daß auch nur das geringste Unsicherheitsgefühl auftritt. Seitenneigung gibt es kaum, und das Auto umzukippen ist fast unmöglich. Die minimalen Überhänge und die günstige Schwerpunktlage bewirken auch, daß die frontantriebsbedingte Gaswechsel-Reaktion sehr milde verläuft und keinerlei Labilitäts-Erscheinungen beim Verreißen der Lenkung auftre-

bensdauer versprechen und außerdem die Fahreigenschaften noch deutlich verbessern. Den Besuchern von Rallye-Sonderprüfungen und Tourenwagenrennen ist das verblüffende Fahrverhalten der Austin Cooper bekannt: man kann nur wenig falsch machen. Ist man zu schnell in einer Kurve, dann bremsst sich der Wagen von selbst ab und läßt sich leicht kontrollieren – notfalls mit „Sägen“, denn geringes Übersteuern kann vorkommen, weil das Verhalten nahezu neutral ist und auch mit Gas nur wenig in den untersteuernden Bereich übergeht.

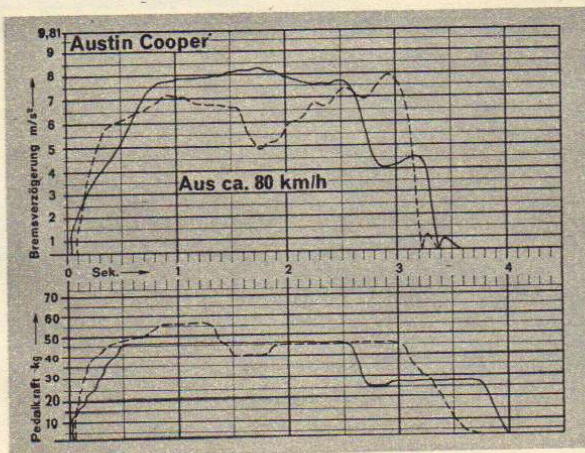
Obwohl zahlreiche Erfolge bei der Rallye Monte Carlo schon darauf schließen ließen, waren wir von der Wintertüchtigkeit des Austin Cooper überrascht. Große Räder scheinen keine unentbehrliche Voraussetzung für gutes Winterverhalten zu sein, wenn genügende Belastung der Antriebsräder und eine günstige Drehmomentcharakteristik des Motors gegeben sind. Wir sind manchen Berg hinaufgekommen, wo renommierte Autos hilflos steckenblieben, außerdem sorgen der Frontantrieb und der niedrige Schwerpunkt für eine Fahrsicherheit auf glatter Fahrbahn, die kaum zu übertreffen ist. Aufpassen muß man freilich beim Bremsen, denn dann fällt nicht nur die stabilisierende Wirkung des Frontantriebes weg, sondern es blockieren auch leicht die Bremsen der gering belasteten Hinterräder, wobei sich dann der Wagen schnell querstellen kann. Als weiterer Nachteil kann sich (auf ausgefahrenen Wegen auch im Sommer) die geringe Bodenfreiheit bemerkbar machen. Im Gesamtergebnis aber ist der Austin Cooper eines der fahrtechnisch erstaunlichsten Autos, die es gibt.

DIE SCHWACHEN SEITEN

Daß er daneben mit allerlei mehr oder weniger lebenswürdigen Schwächen aufwarten kann, ist kein Wunder. Um zunächst beim Fahren zu bleiben: die Bremsen sind keine Offenbarung. Zwar arbeiten sie (wenn nicht gerade auf glattem Untergrund ein Hinterrad blockiert) so gleichmäßig, wie man es auf Grund der vorderen Scheibenbremsen erwarten muß, aber die Wirkung ist nicht besonders gut und der notwendige Pedaldruck erstaunlich hoch. Hier zeigt sich, daß mit der Radgröße die Grenzen des Möglichen erreicht sind, denn auch bei Scheibenbremsen läßt sich der Durchmesser nicht beliebig verkleinern, weil sowohl die Kühlfläche als auch der wirksame Hebelarm Bremszylinder-Radachse zu stark beschnitten werden. Wir sind gespannt, wie man das Bremsenproblem beim noch stärkeren Cooper S gelöst hat.

Von den begrenzten Federwegen sprachen wir schon. Zwar spricht die Federung weich und progressiv an, weshalb man nicht sagen kann, daß der Komfort schlecht ist, aber auf größeren Bodenwellen werden die Grenzen doch deutlich spürbar. Außerdem gehört etwas Idealismus dazu, auf Straßenpflaster und unebener Fahrbahn das Poltern der Gürtelreifen hinzunehmen, das an verschiedenen Stellen der Karosserie laute Vibrationen hervorrufen kann. Das Abrollen der Räder ist im übrigen nicht ganz so deutlich zu spüren wie beim normalen Austin-Morris 850, weil der Wagenboden mit einer dicken dämpfenden Schicht belegt ist.

Das Getriebe ist alte englische Schule: kratzig und hart zu schalten, ohne Synchronisierung

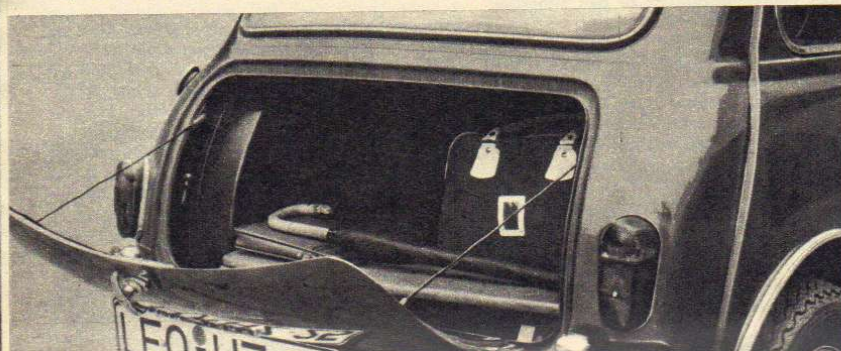


Trotz dem geringen Wagengewicht erforderten die Bremsen des Austin Cooper (vorn Scheibenbremsen) einen hohen Fußdruck auf dem Pedal. Die Verzögerung bei kalter Bremse (durchgezogene Linie) war guter Durchschnitt, das Ansprechen gleichmäßig. Bei erwärmter Bremse ließ die Wirkung nach, die Bremsen sprachen etwas ungleichmäßig an und erforderten noch höheren Pedaldruck. Es zeigt sich hier, daß bei extrem kleinen Rädern auch Scheibenbremsen ihre Probleme haben.

tor auch im Winter immer weich und ohne Rucken und benahm sich im Stadtverkehr ausgesprochen gesittet. Die Nenndrehzahl von 6000 U/min ist noch nicht die absolute Drehzahlgrenze, aber gefühlsmäßig wird man kaum höher gehen, weil der Motor in diesem Bereich recht laut ist und weil man weiß, daß der Hub lang und dementsprechend die Kolbengeschwindigkeiten recht groß sind. Das gute Anzugsvermögen im mittleren Drehzahlbereich macht es auch durchaus möglich, beim Beschleunigen zeitig zu schalten, ohne daß damit etwas verschenkt wird. Die Leistungen sind eindrucksvoll genug, sie wurden übrigens bei dem erst knapp 5000 km alten Motor gemessen und bessern sich mit dem fortschreitenden Einfahren noch spürbar. Spaß Nr. 1 sind also das Beschleunigungsver-

ten. Und schließlich wirken sich die geringen Außenmaße überall vorteilhaft aus: beim Überholen, beim Fahren im Stadtverkehr, beim Parken, beim Rangieren. Die englischen Witze übertreiben zwar, aber man kann wirklich manches machen, was mit anderen Autos nicht geht.

Bei den kleinen Rädern und den mühelos erzielbaren hohen Geschwindigkeiten in Kurven ist es kein Wunder, daß der Austin Cooper Reifen frißt. Die erste Garnitur, englische Dunlop Nylon-Reifen, wurde nach 4000 km (bei einmaligem kreuzweisem Wechseln, denn der Hauptabrieb findet natürlich vorn statt) wegen des starken Verschleißes durch schlauchlose Dunlop SP-Gürtelreifen (aus englischer Fertigung) ersetzt, die zwar auf unebener Fahrbahn spürbar poltern aber eine längere Le-



im I. Gang. Wenn schnell geschaltet werden soll, sind in allen Gängen Geräusche kaum zu vermeiden. Der Rückwärtsgang bedarf eines leichten Schwunges zum Überwinden der Sperre. Die Getriebeabstufung ist eng, manche Leute bevorzugen statt der serienmäßigen Antriebsübersetzung 3,76 die auf Wunsch lieferbare Übersetzung 3,44. Diese ergibt ein etwas niedrigeres Drehzahlniveau, aber natürlich auch einen Verlust an Beschleunigungsvermögen im IV. Gang. Wir empfanden aber den lebendigen IV. Gang als eine recht erfreuliche Eigenschaft, deshalb wurde die serienmäßige Übersetzung beibehalten. Daß der Motor trotz dem geringen Fahrzeuggewicht bei voller Ausnutzung um die 10 bis 11 Liter/100 km Kraftstoff (natürlich Superbenzin) verbrauchte, nehmen wir ihm nicht übel. Weniger schön war sein recht großer Öl-Appetit, der Maximalwerte über 2 Liter auf 1000 km erreichte. Zu jedem Tanken gehört das Nachfüllen von Öl. Geringfügig ist der Ölverbrauch mit zunehmender Kilometerleistung zurückgegangen.

Irgendwelche Defekte hatten wir (bei insgesamt 7000 km, denn der Wagen wurde wenig benutzt) bisher nicht, wenn man nicht das chronische Hängenbleiben einer Hinterradbremse nach Anziehen der Handbremse als solchen ansehen will. An die Verarbeitungsqualität freilich darf man keine allzu hohen Ansprüche stellen; es gibt nicht nur diverse Vibrations- und Klappergeräusche, sondern auch akute Verarbeitungsmängel: schon beim neuen Wagen war die Polsterung an zwei Stellen beschädigt, an einigen Punkten löste sich die Innenverkleidung und dann auch der Kunststoff-Dachhimmel, die Karosserie zeigt mehrfach Rostansatz, die Befestigung der Heizungs- und Lüftklappenzüge lockerte sich nach kurzer Zeit. Ein Problem für sich war es im Winter, den Motor ausreichend warm zu bekommen; wir haben schließlich den Kühler vollständig mit Pappe abgedeckt. Man kann übrigens auch einen Winterthermostaten bekommen, der allerdings bei warmem Wetter und voller Beanspruchung den Motor unter Umständen zu heiß werden läßt. Die Heizwirkung war besser, als wir sie vom ersten 850-Testwagen in Erinnerung hatten, insbesondere setzte sie auch bei strenger Kälte sehr schnell ein.

Es fällt freilich schwer, dem Austin Cooper solche Dinge ernstlich übelzunehmen, denn die Primitivität gehört zu seinem Charakter — man erwartet gar nicht erst, daß der Wagen klapperfrei und von makelloser Verarbeitung ist. Dafür hat die Karosserie ja auch ihre liebenswürdigen Seiten: den erstaunlich großen Innenraum, die Ablagemöglichkeiten. Und sie bietet sogar etwas für das Auge; nämlich das riesengroße runde Tachometer, das im Cooper noch von Anzeige-Instrumenten für Wassertemperatur und Öldruck flankiert wird. Wo gibt es heute noch so großzügig dimensionierte Instrumente?

Es kommt nicht oft vor, daß ein Autokonstrukteur seine Ideen so ungestört verwirklichen kann wie es Issigonis bei diesem Auto tat. Man könnte auf den ersten Blick denken, es handle sich um einen Scherz. Daran ist auch etwas, denn diese unkonventionelle Art, Autos zu bauen, verrät Humor. Aber sie ist nichtsdestoweniger begründet: die überfüllten Straßen und die Forderungen nach hoher Leistung bei geringen Kosten lassen erkennen, daß hinter dem Humor scharfe Logik steckt.

Reinhard Seiffert

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Quer vor der Vorderachse eingebauter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 62,43 \times 81,33 mm, Hubraum 997 ccm, Verdichtung 9:1, Leistung 55 PS bei 6000 U/min (55,2 PS/Liter), maximales Drehmoment 7,3 mkg bei 3600 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) ca. 16,3 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (4330 U/min) ca. 11,7 m/s, dreifach gelagerte Kurbelwelle, durch Kette angetriebene seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung, Hauptstrom-Ölfilter, 2 SU-Vergaser, 25 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 34 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, in den drei oberen Gängen synchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschalthebel, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,20 (12,05), II. 1,916 (7,214), III. 1,357 (5,109), IV. 1 (3,765), R. 3,20 (12,05), Frontantrieb, Übersetzung 3,765, Schmierung von Getriebe und Antrieb mit Motor kombiniert.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, mit Vorder- und Hinterachsträgern verschraubt, vorn Einzerradaufhängung an Querlenkern, untere Querlenker durch Diagonaltreibe abgestützt, hinten Einzerradaufhängung an gezogenen Längslenkern, vorn und hinten Gummi-Feder-elemente und Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben, hinten Trommeln, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Reifen 5.50 — 10 Dunlop SP, Luftdruck 1,7/1,7 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2132 mm, Spur 1206/1164 mm, Außenmaße 3048 \times 1396 \times 1333 mm, Innenbreite vorn 1320 mm, hinten 1240 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 910 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 230 bis 340 mm (je nach Stellung der Vordersitze), Wendekreis rechts 10,2 m, links 10,4 m, 2 1/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 652 kg (davon Vorderachse 407 kg, Hinterachse 245 kg, Gewichtsverteilung 62,4:37,6), zulässiges Ge-

samtgewicht 940 kg, Zuladung 288 kg, Personen-Indexzahl 3,4, Leistungsgewicht vollgetankt 11,9 kg/PS, mit 340 kg Belastung (4 Personen mit Gepäck) 18 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	...	bis 45 km/h
II. Gang	...	12 bis 76 km/h
III. Gang	...	20 bis 107 km/h
IV. Gang	...	ab 30 km/h

Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	37,2
60	55
80	75,8
100	94,5
120	113,3
140	131,9

Kilometerzählerabweichung unter 1%

Beschleunigung

0 bis 40 km/h	3,2 s
0 bis 60 km/h	6,5 s
0 bis 80 km/h	11,3 s
0 bis 100 km/h	17,6 s
0 bis 120 km/h	29,0 s

1 km mit stehendem Start 38,1 s (94,5 km/h)

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autobahn Schnitt 95 km/h	7,5 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 125 km/h	10,5 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 75 km/h	8,5 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	9,8 Liter/100 km
Testverbrauch	9,4 Liter/100 km

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	62 Phon
Bei 50 km/h	80 Phon
Bei 80 km/h	79 Phon
Bei 100 km/h	84 Phon
Bei 120 km/h	87 Phon
Bei 140 km/h	90 Phon

PREIS

Limousine zweitürig DM 7410.—

Hersteller:

The Austin Motor Company Limited
Longbridge, Birmingham, England.

Importeur:

A. Brüggemann & Co. GmbH.,
Düsseldorf, Harffstraße 53

