

Herausgeber: Paul Pietsch · Ludwig Vogel (Vereinigte Motor-Verlage GmbH, Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Stellvertreter: Reinhard Seiffert · Chef vom Dienst: Otto Goebel · Technik: Dipl.-Ing. Dieter Korp, Manfred Jantke · Testingenieur: Dipl.-Ing. Gert Hack · Technisches Feuilleton: Fritz B. Busch · Aktuelles und Verkehr: Fritz Reuter · Automobil-Report: Klaus Kulkies · Sport: Paul Frère, Georg Bohlender · Rallyes: Joachim Springer · Touristik: Sibylle Hanisch · Dokumentation: Hans Peter Lange · Fotos: Julius Weitmann · Grafik: H.-U. Wieselmann und Peter Werner · Herstellung: Hugo Herrmann · Auslandskorrespondenten: England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains · Italien: Dr.-Ing. Giovanni Conte Lurani, Mailand · Österreich: Hans Patleisch, Wien · USA: William Carroll, Hollywood · Verlag: Stuttgart, Seidenstr. 50 · Telefon 22 41 41 · Fernschreiber: 07/22036 · Postanschrift der Redaktion: auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042.

**auto
motor
und sport**

Deutschlands größte unabhängige Automobilzeitschrift

5. FEBRUAR 1966 **3**
43. JAHRGANG

**auto
motor
und sport** **3**
VW-TIPS



NEU AUF DEM MARKT: BMW 2000
MONTE CARLO-TEST CITROEN DS 21

TITELBILD

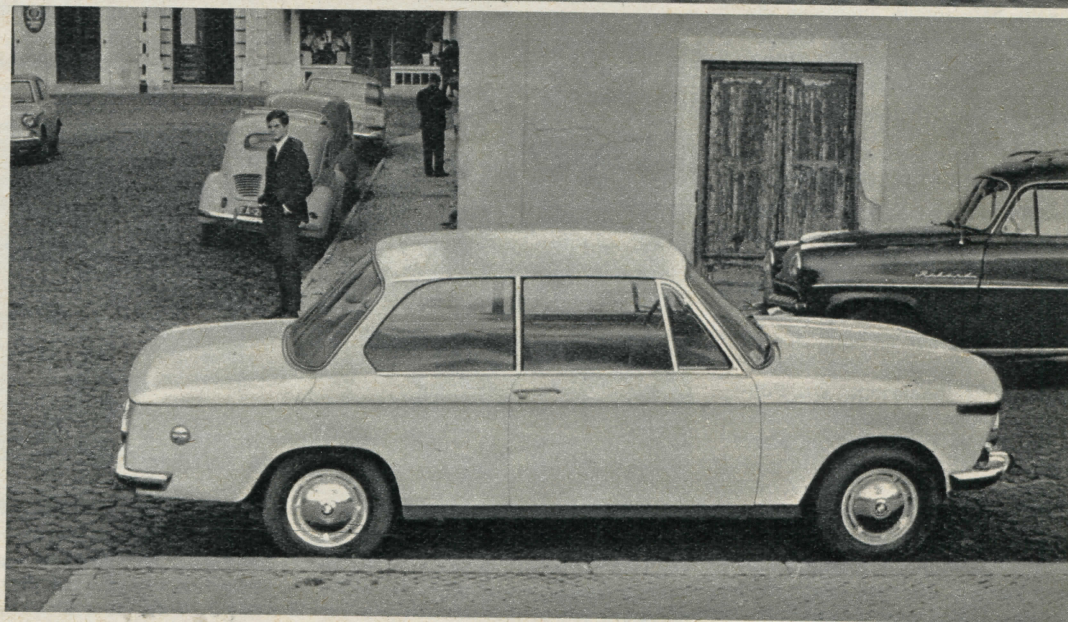
FOTO REINHARD SEIFFERT
GRAFIK PETER WERNER

INHALT

BMW 2000	16
Für VW-Fahrer	19
Test Citroen DS 21	20
Die Spielwiese des Herrn Calvados	24
Auf großem Fuß — Carrera 6	26
Brüsseler Autosalon	28
Sport im Zwielicht: Rallye Monte Carlo	30
Der Zweilagigen-Reifen	34

RUBRIKEN

Briefe	2
Informationen	9
Ganz kurz	12
Daten und Taten	14
Marktbericht	29
Chronik und Kritik	38
Reisetips	40
Der letzte Blick	52



Verschlossene Türen

halten zur Zeit noch den neuen BMW 1600 vor der Öffentlichkeit verborgen. Aber das Münchener Werk konnte es nicht verhindern, daß einige ungetarnte Vorserienwagen bei Versuchsfahrten in Portugal fotografiert wurden. Das hier gezeigte Fahrzeug entspricht bereits der endgültigen Ausführung. Der Wagen ist zweitürig und wesentlich kürzer als der BMW 1800. Auch dürfte er leichter sein und bietet damit alle Voraussetzungen für ausgeprägt sportliche Eigenschaften. Der Motor wird vom jetzigen 1600 (der weiterhin lieferbar sein soll) übernommen und soll von 83 auf 85 PS gesteigert werden. Das Fahrwerk entspricht im Prinzip dem größeren Typ. Eine TI-Ausführung scheint vorläufig nicht geplant zu sein, obwohl sich der Motor gut zur Leistungssteigerung eignet und der Wagen gegen die Limousinen von Alfa Romeo und Lotus/Ford ausgezeichnete Sport-Chancen haben würde. Mit der offiziellen Vorstellung ist zum Genfer Salon zu rechnen, der Preis dürfte bei ca. 8500 Mark liegen.

FOTOS: BILDZEITUNG/GLODSCHY