

British Leyland IMPORT-PROGRAMM '73



A. BRÜGGEMANN & CO GMBH

British Leyland-Importeur

4 Düsseldorf, Harffstraße 53, Telefon 0211/78181

Mini 1000



Dies ist der Original-Mini. Der erste aller Mini's. Der Mini von British Leyland. Der Vorkämpfer einer ganzen Generation. Der ewig junge, unverwechselbare Mini.



Es gibt Entwürfe, die sich nicht verbessern lassen. Seit der geniale Issigonos 1959 dieses Auto schuf, sind schon rund 3 Millionen gebaut, gekauft, geliebt und bewundert worden. Die Jugend der Welt hat sich mit ihm identifiziert und einen neuen Stil des Autofahrens geprägt. Mit dem Mini ist man „in“, in London, Paris, München, Rom, St. Tropez oder St. Moritz. Seit seinen 3 Siegen bei der Rallye Monte Carlo ist sein Image nie mehr verlorengegangen trotz der vielen Nachahmungen.

Mini-fahren ist Weltanschauung.

Mini-fahren ist Spaß im Ernst: Spritzig, wendig, immer mit der Nase vorne, handlich, sicher, frech und anspruchslos. Ein Mini meistert minimale Straßen und Wege. Ein Mini kratzt Kurven wie ein Hase. Ein Mini ist wind- und winterfest. Einen Mini parkt man auf einem Mini-Parkplatz. Ein Mini schenkt einfach Lebensfreude. Den Experten, den Fans, den Girls – allen, die ihn sehen, fahren, lieben.

Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 36 PS/4600 U/min, 986 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Gummifederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Trommelbremsen vorn und hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 4 Sitze
Reifen:	5.20 S/10
Beschleunigung:	0-100 km/h in 27 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	122 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	7 l

Mini CLUBMAN



Dies ist ein Mini im Frack! Zweifellos auch einer der echten Minis. Aber ein Mini im Sonntagskleid, eben ein Mini für gehobene Wünsche. Sozusagen ein Mini mit L-Ausstattung.

Er hat alle Mini-Attribute behalten, wie Wendigkeit, Sicherheit, Schnelligkeit, und bietet mehr Ausstattungskomfort und ein neues Styling. Nach 3 Millionen frech-fröhlicher Minis ist der Mini Clubman ein Mini im Frack. British Leyland erfüllte die Wünsche vieler Mini-Enthusiasten, die mehr wollten als nur ein Auto für Fans. Der Mini Clubman ist der Mini der 70er Jahre, erwachsener, anspruchsvoller und kultivierter geworden und doch mit dem gleichen jungen Herzen wie eh und je. Die etwas vergrößerte Frontpartie gibt auch dem Mini Clubman ein dynamisches, typisches Mini-Gesicht und erleichtert beträchtlich die Zugänglichkeit zu den einzelnen Aggregaten im Motorraum. Dies macht sich deutlich bei Service-Zeiten und auch beim „do it yourself“ bemerkbar. Das neugestaltete Armaturenbrett hat blendfrei eingelassene Instrumente genau im Blickfeld des Fahrers.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 36 PS/4600 U/min, 986 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Gummifederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Trommelbremsen vorn und hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 4 Sitze
Reifen:	5.20 S/10
Beschleunigung:	0-100 km/h in 27 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	122 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	7 l

Mini CLUBMAN KOMBI



Es mußte schon immer der Traum vieler Menschen sein, die unerreichte Wendigkeit, Sicherheit, Kompaktheit des Mini mit den universellen Nutzungsmöglichkeiten eines Kom-

bis zu vereinigen. Unsere Straßen erforderten gleichsam ein solches Auto. Als Mehrzweckwagen für Beruf, Hobby und Freizeit hat der Mini-Kombi ein Platzangebot, welches kaum jemand hinter dem kompakten Äußeren vermutet. Durch die sich weit öffnende Hecktür lassen sich alle Lasten mühelos ein- und ausladen. Als viersitziger Komfort-Mini bietet er die gleiche Ausstattung wie der Clubman. Mit wenigen Handgriffen läßt sich die hintere Sitzbank nach vorne klappen, und man hat die große Ladefläche eines Transporters zur Verfügung. Die Laderaumgröße beträgt bei hochgeklappter hinterer Sitzbank 125 × 86 cm, sonst 48 × 86 cm. Die Fahrleistungen entsprechen denen des Mini Clubman. Es gibt kaum ein anderes Fahrzeug, welches sich so universell verwenden läßt und dabei in Anschaffung und Unterhaltung so bescheidene Ansprüche an seinen Besitzer stellt.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 36 PS/4600 U/min, 986 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Gummifederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Trommelbremsen vorn und hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	3türig, 4 Sitze, Kombi
Reifen:	5.20 S/10
Beschleunigung:	0 - 100 km/h in 27 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	122 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	7 l

Mini 1275 GT



Der Mini 1275 GT ist die Weiterentwicklung des legendären Mini Cooper der 60er Jahre. Dieser – zu seiner Zeit fast unschlagbare Rallye-König – stand Pate bei der Geburt des

Mini 1275 GT. Dieser hat den 1300er 1-Ver-gaser-Spurtmotor und die gleiche sagenhafte Straßenlage der roten Renner aus Abingdon, mit denen einst die Rallye-Virtuosen Mäkinen und Aaltonen durch die Welt wedelten.

Nur – ist der Mini 1275 GT viel kultivierter, viel ausgewogener und viel luxuriöser geworden als der Cooper „S“. Er ist ein Mini Cooper im Sonntagsanzug. Stylistisch auf dem Mini Clubman basierend, bietet der 1275 GT eine reichhaltige, technische und funktionell-komfortable Ausstattung. Der vergrößerte Motorraum ist servicefreundlich. Von den übrigen Mini-Typen unterscheidet er sich vor allem durch die Servo-Bremsanlage, die mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten auf die gürtelbereiften 4¹/₂-Zoll-Räder wirkt. Der Mini 1275 GT will kein Renn-Cooper sein. Er ist die Summe von dessen Leistung und guten Eigenschaften für den Zivilgebrauch.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 53 PS/5000 U/min, 1256 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Gummifederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 4 Sitze
Reifen:	145 SR 10
Beschleunigung:	0-100 km/h in 14 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	140 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	9l

AUSTIN 1100



Dies ist der Begründer der erfolgreichsten BL-Baureihe. Mit dem 1100 begann der Dauererfolg. Seine ausgewogene Konstruktion und der Mut zur kompromißlosen Moderne machten Schluß mit Opas Auto. Er war der Wegbereiter der Devise: „Innen größer als außen!“ Ersetzte neue Maßstäbe für Fahrsicherheit, Innenraum und Bequemlichkeit. Es gibt kaum ein Auto in

dieser Klasse, das 5 Personen einen solchen Platz bietet. Die Zauberformel, realisiert im Austin 1100, heißt: Quermotor, Frontantrieb, Riesen-Radstand. Nur 20% Raum für den Motor und 80% Raum für Insassen und Gepäck. Und außen ein echter Kompakt-Wagen mit nur 3727 mm Länge über alles. Mit seinem legendären sicheren Fahrverhalten: spurtreu, kurvensicher, wind- und winterfest.



Großzügig und modern auch die Innenraum-Gestaltung. Hier ist nichts vom falsch-verstandenen Wohnzimmer-Stil der Autofrühzeit. Bequem und funktionell in allen Details und auf jedem Platz. Übersichtliches, klargegliedertes Armaturenbrett mit gepolsterten Kanten und einer über die ganze Wagenbreite reichenden Ablage. Körpergerechte, angenehm gepolsterte Sitze sind mit strapazierfähigem hautsympathischen Material verarbeitet.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 44 PS/5000 U/min, 1083 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Hydrolastic-Verbundfederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 5 Sitze
Reifen:	5.50 - 12
Beschleunigung:	0 - 100 km/h in 21,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	130 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	8,5 l

AUSTIN 1300



20% Raum für den Motor – 80% Raum für 5 Personen und 270 Liter Gepäck. Als diese zukunftsweisende Konstruktion auf den Markt kam, hätte niemand geglaubt, daß sie einmal Englands erfolgreichstes Auto werden würde. Aber seine Vorteile waren so unverkennbar, daß moderne, sicherheitsbewußte Familienväter auf Dauer sich einfach für dieses Auto entscheiden mußten. Es wurde und ist heute Englands Familien-Auto Nummer 1. Und das aus gutem Grund. Dieses 3727 mm kurze Auto ist innen so geräumig, wie es die vier breiten Türen versprechen. Und außen so kompakt,

wie es die Straßen und Parklücken heute erfordern. Der Austin 1300 ist das Familien-Auto für Kompaktwagen-Fans. Seine Konzeption war Vorbild für eine ganze Reihe von modernen Autos. Für sicheres, frohes Fahren: Quermotor, Frontantrieb, Riesen-Radstand. Dies ergibt ein wahres Raumwunder und zusammen mit der Hydrolastic-Komfort-Federung ein begeisterndes Fahrverhalten.

Die Innenausstattung ist ein Musterbeispiel für moderne, klare Funktionalität, die nie unter dem Mangel an Qualität leidet. Die klare Gliederung des Armaturenbretts mit den gepolsterten Sicherheitskanten und der darunter befindlichen Ablage, die über die gesamte Wagenbreite reicht, dürfte vorbildlich sein für ein zeitgemäßes Interieur. Körpergerechte Sitze angenehm gepolstert und aus abwaschbarem strapazierfähigen Material, geben jedem Insassen Komfort und Behaglichkeit.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 53 PS/5000 U/min, 1256 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Hydrolastic-Verbundfederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	5.50/12
Beschleunigung:	0-100 km/h in 17,5 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	138 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	9l

AUSTIN 1300 GT



Dies ist der fahrende Beweis dafür, daß ein GT keine enge Raumkapsel sein muß. Bequemlichkeit und Sportlichkeit schließen sich nicht aus. Der berühmte 1300er Zweivergaser-Motor des schon sagenhaften Cooper „S“



hilft hier dem Sportfahrer, die bisher unausgeschöpften Reserven des millionenfach bewährten 1100/1300er Fahrwerks zu nutzen.

Außen und innen ein Schmuckstück. Klare Linien und viel Platz. Hinten so passagierfreundlich wie vorne. Das Anti-Coupé: Vier Türen, große Fenster, Bein- und Kopfraum im Überfluß und doch des Sportfahrers reines Spaßvergnügen durch Zweivergaserspurtmotor, Frontantrieb, Hydrolastic-Verbundfederung. Gürtelreifen erhöhen die Sicherheit, ohne den Komfort zu beeinträchtigen. Der Austin 1300 GT ist wahrhaft ein Europa-Wagen für unsere Straßen, für unsere Parkplätze, für unsere Entspannung, für unser Tempo und für unsere Vernunft.

Die Innenausstattung ist so funktionell, wie es dem Stil einer modernen Sport-Limousine entspricht. Und doch so komfortabel, daß selbst Leute, die „im Auto leben“, sich dort wohl fühlen.

Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 68 PS/5750 U/min, 1256 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb
Federung:	Hydrolastic-Verbundfederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türg, 5 Sitze
Reifen:	145 SR 12
Beschleunigung:	0-100 km/h in 14,6 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	155 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	10,5 l

AUSTIN MAXI 1750



Als die Ingenieure von British Leyland dieses Auto entwickelten, waren sie wieder einmal ihrer Zeit voraus. Die Autobauer und die Autofahrer waren noch hin und her gerissen

zwischen Repräsentationswagen und praktischem Kombi. Nun muß man gestehen, daß den Stylisten selten ein solch sicherer Entwurf gelang, der nahtlos die Vorteile eines Kombi-Wagens mit der ästhetischen Linie einer Fastback-Limousine verbindet. Am Maxi ist einfach alles maximal: Der unwahrscheinlich große Innenraum, in dem 5 Personen durch 4 große Türen einsteigen, bietet jede gewünschte Bequemlichkeit. Die riesige Heckklappe, die selbst sperrige Güter schluckt. Die gediegene Ausstattung. Die maximale Straßenlage durch Frontantrieb. Der kraftvolle 4-Zylinder-Motor mit oberliegender Nockenwelle. Das ideal abgestufte 5-Gang-Getriebe, das schnelle Autobahnreisen mit mäßigen Drehzahlen und niedrigem Verbrauch ermöglicht. Und die maximale Wandlungsmöglichkeit des Innenraumes als 5sitzige Limousine, Großraumkombi oder bequemes Doppelbett eines Reisemobils.



Motor:	quer zur Fahrtrichtung eingebaut, 72 PS/4900 U/min, 1721 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb, 5-Ganggetriebe
Federung:	Hydrolastic-Verbundfederung, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	5türig, 5 Sitze
Reifen:	155 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 15,5 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	150 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	9,5l

AUSTIN MAXI 1750 HL



Der Austin Maxi 1750 HL ist die sportliche Luxusausführung des bekannten All-round-Autos Austin Maxi. Die bekannt robuste 1750er Maxi-Maschine erhielt daraufhin folgende Modifikationen: Die Verdichtung wurde auf 9,5:1 erhöht, und es wurde eine „Gasfabrik“ von 2 SU-HS 6-Vergasern installiert. Der kompakte, mit einer obenliegenden Nockenwelle ausgerüstete Motor leistet im Austin Maxi 1750 HL 90 PS. In Verbindung mit dem anerkannt ideal abgestuften Maxi-5-Gang-Getriebe lassen sich somit respektable Fahrleistungen erzielen. Die Innenausstattung ist noch luxuriöser geworden. Ein lederbezogenes Sportlenkrad harmonisiert mit einem gepolsterten Armaturenbrett aus Kunstleder. Dinge, die bei anderen Autos zusätzlich bezahlt werden müssen, sind beim Maxi HL serienmäßig, wie beheizte Heckscheibe, elektrische Scheibenwaschanlage und abblendbarer Rückspiegel.

Motor:	90 PS, 1721 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Vorderradantrieb, 5-Ganggetriebe
Federung:	Hydrolastic-Verbundfederung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	5türig, 5 Sitze
Reifen:	165 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 13,2 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	162 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	11,3l

MORRIS MARINA 1300 Coupé



Morris ist eine Marke, die innerhalb der British Leyland die konventionelle Bauweise pflegt. Hier werden keine konstruktiven Experimente gemacht, sondern bewährte Konstruktionsprinzipien und millionenfach getestete

Aggregate weiterentwickelt. Die Modelle der Morris Marina-Baureihe sind die besten Beispiele für diese Konzeption. Das Styling ist modern-zeitlos im europäischen Sinn und dürfte darum in den nächsten Jahren nicht modischen Einflüssen ausgesetzt sein. Mit Frontmotor und Hinterrad-Antrieb kehrt man bei diesen Fahrzeugen der Mittelklasse wieder zu den bewährten Beispielen zurück, welche auch die British Leyland-Modelle der gehobenen und Luxusklasse auszeichnen. Das bildschöne 1300er Coupé ist zudem äußerst preiswert in Anschaffung und Unterhalt.



Zur serienmäßigen Ausrüstung gehören: Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, 2-Kreis-Bremssystem, Gürtelreifen, 2 Rückfahrtscheinwerfer, 2-Stufen-Scheibenwischer mit elektrischer Waschanlage, Ruhesitze, Zigarettenanzünder, Make-up-Spiegel, through-flow-Ventilation, Frischluftdüsen, Ausstellfenster hinten.



Motor:	57 PS/5500 U/min, 1256 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 5 Sitze
Reifen	145 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 17,5 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	138 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	9 l

MORRIS MARINA 1300 Limousine



Die Morris Marina 1,3 Limousine ist in jeder Beziehung ein gelungener Wurf. Styling und Proportionen „stimmen“. Konsequenterweise hat die Limousine 4 Türen, damit alle Insassen bequem ein- und aussteigen können. Die Morris Marina 1,3 Limousine ist ein echtes – und dabei schönes – Vernunftauto. Jedes Detail ist so konstruiert, daß die Wartung leicht

und unkompliziert ist und daß Service-Zeiten auf ein Minimum zusammenschmelzen. Im großen, freundlich gestalteten Innenraum haben 5 Personen reichlich Platz, denen die angenehm weiche Polsterung vollen Fahr genoß bietet. Durch die folgerichtig gestaltete Stufenheck-Karosserie hat man auch auf der hinteren Sitzbank reichlich Kopffreiheit, und von allen Plätzen genießt man einen ungehinderten Rundumblick durch die großdimensionierten Fenster. Als Antrieb dient – genau wie beim Coupé – der unverwüsthliche 4-Zylinder-BL-Motor.



Zur serienmäßigen Ausrüstung gehören: Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, 2-Kreis-Bremssystem, Gürtelreifen, 2 Rückfahrtscheinwerfer, 2-Stufen-Scheibenwischer mit elektrischer Waschanlage, Ruhe-sitze, Zigarettenanzünder, Make-up-Spiegel, through-flow-Ventilation, Frischluftdüsen.



Motor:	57 PS/5500 U/min, 1256 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	145 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 17,5 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	138 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	9l

MORRIS MARINA 1800 Limousine



Die Morris Marina 1,8 Limousine basiert wie auch die anderen Marina-Modelle auf der gleichen Ganzstahlkonstruktion. Ein verändertes Grill und eine reichhaltigere Ausstattung zeichnen sie aus. Hier findet der 1,8-Ltr.-4-Zylinder-Motor Verwendung, der schon millionenfach die Mittelklassemodelle von AUSTIN, MORRIS und MG antrieb. Dieser robuste, kraftvolle, sparsame und langlebige Motor verhilft auch der Morris Marina Limousine zu ausgezeichneten Fahrleistungen und gibt andererseits doch dem Fahrer – dank seiner unerschütterlichen Elastizität – Gelegenheit, auch einmal entspannt zu bummeln.

Die serienmäßige Ausstattung ist ungewöhnlich reichhaltig und erübrigt teure Zusatzausrüstungen. Hier einige Beispiele dafür, was ein Marina bei seinem geringen Anschaffungspreis seinen Besitzern alles bietet: Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, 2-Kreis-Bremssystem, Drehstromlichtmaschine, Gürtelreifen, 12-Volt-Anlage, 2-Stufen-Scheibenwischer mit elektrischer Waschanlage, Rückfahrlichtscheinwerfer, beheizte Heckscheibe, abblendbaren Innenspiegel, Frischluftdüsen, through-flow-Belüftungsanlage, 2-Stufen-Heizungsgebläse, Sonnenblenden mit Spiegel, Liegesitze etc.

Der Morris Marina ist also einer der wenigen Wagen, die sofort und unbedingt gebrauchsfertig sind.

Die Innenraumgestaltung ist sportlich komfortabel und nach den neuesten Sicherheitsprinzipien ausgerichtet. Die körpergerechten Sitze sind angenehm weich gepolstert und aus geschmackvollem strapazierfähigem Material.



Motor:	78 PS/5100 U/min, 1767 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	145 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 13,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	159 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	10l

MORRIS MARINA 1800 TC Coupé



Das Morris Marina 1800 TC Coupé ist ein Wolf im Schafspelz. Dieser Wagen ist gebaut für Männer, die ein schnittiges, kraftvolles Auto lieben. Die aber andererseits nicht mit einem auffälligen Sportwagen fahren wollen und auch nicht darauf verzichten können, im Bedarfsfall ein echtes 5sitziges Fahrzeug zur Verfügung

zu haben. Styling und Ausstattung sind in dieser Klasse jedem Vergleich gewachsen, und die solide Marina-Technik verspricht den Besitzern eine lange und ungetrübte Freude.

Dieser Wagen ist genau auf die Erfordernisse des Verkehrs auf Europas Straßen und Autobahnen zugeschnitten. Er hat alles, was ein Auto der 70er Jahre braucht, ohne mit überflüssigem Tand behangen zu sein. Antrieb und Fahrwerk entsprechen der 1800TC Limousine. Somit bekommt man zu einem äußerst attraktiven Preis ein Fastback-Coupé, welches schon alle notwendigen Extras besitzt.

Dies ist beim Morris Marina 1800TC Coupé alles „im Preis“: Scheibenbremsen vorne, Bremskraftverstärker, 2-Kreis-Bremssystem, Drehstromlichtmaschine, Gürtelreifen, Liegesitze, 2 Rückfahrtscheinwerfer, Ausstellfenster hinten zur zugfreien Zusatzbelüftung. Die Innenausstattung trägt dem sportlichen Stil dieses Wagens Rechnung.



Motor:	87 PS/5500 U/min, 1767 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türig, 5 Sitze
Reifen:	155 SR 13
Beschleunigung:	0-100km/h in 12,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	165 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	10,5l

MORRIS MARINA 1800 TC Limousine



Wer alle Vorteile der Morris Marina 1800 Limousine genießen will, aber etwas mehr „Biß“ von der Maschine erwartet, dem steht jetzt der Morris Marina 1800 TC zur Verfügung. TC bedeutet Twin-Carburettor, sprich „Zweivergaser“, und man hat es hier mit dem berühmten B-Triebwerk zu tun, welches schon seit Jahren die sportlichen MG-B's beflügelt. Da

das Gewicht der Marina TC Limousine sogar noch unter dem eines MG liegt, kann man entsprechende Fahrleistungen erwarten. Der höheren Motorleistung wurde die Ausrüstung entsprechend angepaßt. Eine servo-unterstützte Bremsanlage mit Scheibenbremsen vorn und großen Trommeln hinten sorgt für entsprechende Verzögerungen aus allen Geschwindigkeiten. Die komfortable Ausstattung bietet z. B. Drehzahlmesser, abblendbaren Innenspiegel, Frischluftdüsen, through-flow-Ventilation, Liegesitze, ausklappbare Armlehnen hinten, perforierte Kunstleder-Sitzbezüge, dicke Filzunterlage unter den Bodenteppichen, Kindersicherung an den hinteren Türen, Zierleisten aus rostfreiem Stahl.

Weiterhin sind beim Marina selbstverständlich: 2-Kreis-Bremssystem, Drehstromlichtmaschine, Gürtelreifen und beheizte Heckscheibe.



Motor:	87 PS/5500 U/min, 1767 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	155 SR 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 12,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	165 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	10,5 l

TRIUMPH 2500 PI



Die Triumph Limousine 2500 PI fährt auf deutschen Straßen als exklusiver Einzelgänger für Autokenner. Die wenigsten wissen, daß der viertürige Saloon vom gleichen 2,5-Liter-6-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung beflügelt wird, wie ihn der als rasant bekannte Sportroadster Triumph TR 6 hat. Die Limousine ist bei einem Leistungsgewicht von 11,5 kg/PS

ein sportlicher Vier- bis Fünfsitzer, mit dem mühelos hohe Reisedurchschnitts-Geschwindigkeiten erzielt werden können. Um eine maximale Ausnutzung der Triebwerks-Leistung zu ermöglichen, haben die Triumph-Ingenieure ihr Spitzenauto mit einem vollsynchronisierten 4-Gang-Getriebe mit Overdrive ausgestattet. Dies bedeutet, daß man im Fahrbetrieb sechs Fahrstufen zur Verfügung hat, da sich der Overdrive im 3. und 4. Gang zuschalten läßt. Die Innenausstattung ist äußerst komfortabel und getreu langer Triumph-Tradition in einer geschmackvollen Kombination von Holz und gediegen verarbeitetem Kunststoff gehalten. Trotz der kompakten Außenmaße hat der Wagen noch einen großen nutzbaren Kofferraum, der ihn zu einem echten viersitzigen Reisewagen macht. Das Fahrwerk mit vorne und hinten unabhängig aufgehängten Rädern bietet – trotz sportlicher Sicherheitskonzeption – ein Höchstmaß an Fahrkomfort.



Motor:	116 PS/5000 U/min, 2467 ccm, 6 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Einzelradaufhängung an Schrauben- federn vorn und hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommel- bremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt, Drehstromlichtmaschine
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	185 SR 13
Beschleunigung:	0 - 100 km/h in 11,2 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	178 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	11 l

ROVER 2000 TC



Die Rover Modelle bezeichnet man in England nicht zu Unrecht als „Rolls Royce des kleinen Mannes“. Was bei diesen Modellen an Qualität in Technik, Verarbeitung und Ausstattung geboten wird, zählt in unserer Zeit der Massen-Automobile schon zum Außergewöhnlichen. Hier findet man noch die liebevolle Detailarbeit, welche die Autokonstrukteure der

klassischen Epochen auszeichnete. In den Rover-Ingenieurbüros steht für alle sichtbar der Leitspruch: „Nur die besten Lösungen sind keine halben Lösungen“.

Jeder Rover ist sozusagen ein Maßanzug, und Rover-Fahrer sind eben zum großen Teil Menschen, die Konfektion in jeder Form meiden. Daß hinter dem britisch-konservativen Äußeren eine konsequente Sicherheitskonstruktion liegt, ist bei Rover selbstverständlich. Der Fahrgastraum ist eine stählerne Sicherheitszelle, die zusätzlich noch durch eine integrierte massive Stahlspritzwand vom Motorraum getrennt ist.

Die Innenausstattung läßt das Herz jedes Automobilenthusiasten höher schlagen. Die vier körpergerechten, weichgepolsterten Einzelsitze sind mit echtem englischen Leder bezogen und haben an den Kanten Sicherheits-Polsterwülste.



Motor:	98 PS/5200 U/min, 1950 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Einzelradaufhängung an Schraubenfedern vorn, De Dion-Hinterachse
Lenkung:	Kugelumlauf Lenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn und hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türig, 5 Sitze
Reifen:	165 SR 14
Beschleunigung:	0-100 km/h in 13,2 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	170 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	11 l

JAGUAR XJ12 L



Der Jaguar XJ12 L ist das Flaggschiff von British Leyland. Die neue Bezeichnung „L“ steht für Longwheel-Base, sprich langer Radstand.

Das 12-Zylinder-Aluminium-Triebwerk mit seiner kaum hörbaren seidenweichen Kraftentfaltung ist der ideale Motor für die formvollendete 4türige Komfortkarosse. Dieser Wagen wird mit der bewährten Borg-Warner-Automatik geliefert.

Den großen Aufwand bei der Konstruktion dieses Modells zeigt eine Auswahl aus der Fülle technischer Details: Einzelrad-Aufhängung mit Anti-Dive-System, Zweikreis-Bremssystem mit Servo-Unterstützung, 4 Scheibenbremsen mit Blockierschutz (vorne belüftet), Servo-Lenkung, beheizte Heckscheibe, 2 getrennte Stahl-Sicherheitstanks, Sicherheitstraversen in Türen und Seitenteilen, automatisches Zentral-Türverriegelungssystem.

Motor:	253 PS/5750 U/min, 5307 ccm, V12 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Schraubenfedern vorn und hinten, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung, Lenkhilfe
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	4türlich, 5 Sitze
Reifen:	205/70 VR 15
Beschleunigung:	0-100 km/h in 8,1 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	225 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	ca. 23l

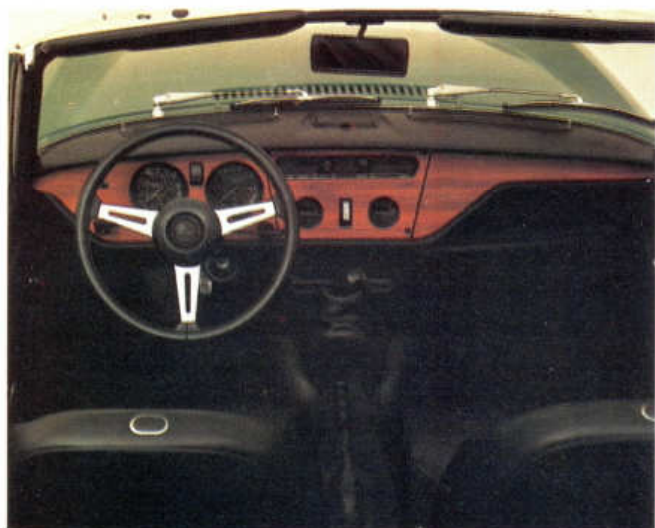
TRIUMPH SPITFIRE



Dies ist der Wagen, der die große Tradition der englischen Sportroadster für junge Leute fortführt. Der Spitfire will nichts anderes sein als echter Zweisitzer mit ausreichendem Kofferraum. Eine Karosserie von jugendlichem Schwung. Ein Fahrwerk mit vier unabhängig aufgehängten Rädern. Die 4-Zylinder-Maschine

entwickelt aus steuergünstigen 1300 ccm kräftige 60 PS und bringt das Leichtgewicht bis auf 154 km/h. Der Spitfire beschleunigt von 0 auf 100 km/h in ca. 12,8 Sek. In Verbindung mit einem phantastisch kleinen Wendekreis von nur 7,3 Metern ergibt dies ein hervorragendes handling im Stadtverkehr und in allen anderen Verkehrssituationen.

Das sportliche Cockpit ist reich instrumentiert und funktionell gestaltet. Polsterung und Interieur sind aus strapazierfähigem Kunstleder, unempfindlich gegen Staub und Feuchtigkeit. Ein zu den Seiten herumgezogenes Heckfenster im schwarzen Kunstlederüberdeck gewährleistet auch bei geschlossenem Wagen eine hervorragende Rundumsicht. Die gesamte Motorhaube klappt nach vorne auf und gibt ungehinderten Zugang zu allen Aggregaten des Vorderwagens. Dies ist für die vielen Autofans, die einen Spitfire besitzen, eine wichtige Hilfe bei ihren „Doityourself-Wartungszeiten“.



Motor:	60 PS/5500 U/min, 1280 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Schraubenfedern vorn, Querblattfedern hinten, alle 4 Räder Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türiger Roadster
Reifen:	5.20 S 13
Beschleunigung:	0-100 km/h in 15 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	150 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	10l



TRIUMPH TR6 PI



Der Triumph TR 6 PI hat den 6-Zylinder-Einspritzmotor von seinem Vorgänger TR 5 übernommen. Dieser Motor ist inzwischen tausendfach bewährt und bekannt für seine Robustheit, Drehfreudigkeit und Kraft. Auf den TR 6 paßt haargenau das geflügelte Wort: Ein Auto „für Männer, die Pfeife rauchen“. Der



TR 6 besitzt ein richtiges verwindungsfreies Chassis, auf das die Karosserie aufmontiert ist. Alle Räder sind unabhängig aufgehängt, und das sportliche Fahrwerk gibt immer einen unmittelbaren Fahrbahnkontakt.

Das Triebwerk im TR 6 leistet 123 DIN-PS und beschleunigt diesen Sprinter in 9,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h. Die Innenausstattung ist sportlich funktionell, dabei aber gediegen und elegant. Die 5 1/2-Zoll-Stahlfelgen sind mit Hochgeschwindigkeits-Gürtelreifen versehen, um die Kraft des Motors mittels eines Vierganggetriebes und Overdrive auf die Straße zu bringen. Das schwarze Kunstleder-Roadster-Verdeck schließt absolut dicht und ist einfach zu bedienen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, ein formschönes Hardtop zu montieren.



Motor:	123 PS/5100 U/min, 2467 ccm, 6 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb, 4-Gang-Getriebe mit Overdrive
Federung:	Schraubenfedern vorn und hinten, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommel- bremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türiger Roadster
Reifen:	165 HR 15
Beschleunigung:	0-100 km/h in 9 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	184 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	12l

TRIUMPH STAG



Der Triumph Stag ist die erste Entwicklung auf dem Sportwagensektor nach der Gründung der British Leyland. Er ist die Krönung des Triumph-Sportwagen-Programms. Sein 3-Ltr.-V8-Motor hat pro Zylinderreihe eine obenliegende Nockenwelle und einen Aluminium-Zylinderkopf.

Der Stag wendet sich ganz bewußt an die Menschen, die den unbestrittenen Reiz eines offenen Roadsters nicht missen wollen, andererseits aber ein problemloses, komfortables Fahren schätzen. Hier ist die Gelegenheit gegeben, Sonne und Wind zu genießen, ohne die modernen Sicherheitsaspekte zu ignorieren. Der fest eingebaute Überrollbügel setzt einen prägnanten Akzent. Entsprechend der Klasse dieses Autos ist die Innenausstattung. Das Fahrwerk entspricht mit unabhängiger Radaufhängung bester Triumph-Tradition. Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe und Overdrive sorgen dafür, daß man den Spaß am Fahren nie verliert, welches durch Servo-Lenkung, -Bremsen und einer Vielzahl sinnvoller Hilfen erleichtert wird. Auch für diesen Roadster ist ein form-schönes Hardtop mit beheizter Heckscheibe lieferbar.



Motor:	146 PS/5500 U/min, 2976 ccm, V8 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb, Automatic oder Vierganggetriebe mit Overdrive
Federung:	Schraubenfedern vorn und hinten, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung, Lenkhilfe
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker
Elektr. Anlage	12 Volt
Karosserie:	2türiges Cabrio mit Überrollbügel, 4 Sitze
Reifen:	185 HR 14
Beschleunigung:	0-100 km/h in 11 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	186 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	15l

MG B



Der Name MG hat ein halbes Jahrhundert Automobilgeschichte mitgeprägt. Heute werden diese Fahrzeuge im größten Sportwagenwerk der Welt in Abindon on Thames gebaut. Der MG B Roadster ist der bildgewordene britische Roadster schlechthin. Hier ist alles Funktion. Auch das Cockpit ist streng funktionell geord-

net. Die körpergerechten Sitze sind mit Kunstleder bezogen. In einem solchen Auto fahren echte „Open-Air-Driver“. Das hervorragend dicht schließende Kunstleder-Roadster-Verdeck ist mit wenigen Griffen zu öffnen und zu schließen.

Der bullige B-Serien-Motor, den die Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ „Dampfhammer“ nennt, hat im MG B eine einfach abzustimmende Zweivergaser-Anlage. Eine Drehstromlichtmaschine sorgt immer für genug elektrische Spannung. Das vollsynchronisierte 4-Gang-Getriebe mit Overdrive ist durch einen sehr kurzen Schalthebel in geradezu idealer Position leicht und exakt geschaltet. Das robuste Fahrwerk wird allen Fahrbahnanforderungen gerecht und bleibt auch bei vollgeladenem Fahrzeug und unter winterlichen Bedingungen hundertprozentig funktionsgerecht.



Motor:	93 PS/5500 U/min, 1777 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb, 4-Gang-Getriebe mit Overdrive
Federung:	Schraubenfedern vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türiger Roadster
Reifen:	155 SR 14
Beschleunigung:	0-100 km/h in 11,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	173 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	111

MG B GT



Das MG B GT Coupé ist eines der schönsten Autos, das British Leyland je gebaut hat. Nicht immer gelingt den Designern ein solcher Wurf, der in Linienführung und Proportion als goldener Schnitt für ein Auto bezeichnet werden kann. Alle typischen Eigenschaften des MG B Roadsters treffen auch auf das GT Coupé zu.

Darüber hinaus bietet das Coupé eine größere Verwindungssteifigkeit und einen lichtereren Innenraum. Das MG B GT Coupé war eines der ersten Sportcoupés, das eine große, sich nach oben öffnende Heckklappe besaß.

Das MG B GT Coupé ist auch bei hohen Geschwindigkeiten ein sicherer und komfortabler Reisewagen. Das vollsynchronisierte 4-Gang-Getriebe wird auch hier durch einen auf den 3. und 4. Gang zuschaltbaren Overdrive zur idealen Kraftübertragung des 1,8-Liter-93-PS-Motors bei angemessenen Drehzahlen. Die 5-Zoll-Scheibenräder sind für ein solch schnelles Auto natürlich mit Gürtelreifen versehen. Innen ist der Wagen mit hochwertigem Wollmaterial ausgeschlagen, und die körpergerechten, verstellbaren Sitze sind mit Rauh-Nylon bezogen. Die elektrische Anlage wird von einer Drehstromlichtmaschine versorgt.



Motor:	93 PS/5500 U/min, 1777 ccm, 4 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb, 4-Gang-Getriebe mit Overdrive
Federung:	Schraubenfedern vorn, Blattfedern hinten
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Bremsen:	Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	3türiges Coupé
Reifen:	165 SR 14
Beschleunigung:	0-100 km/h in 11,8 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	173 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	11 l

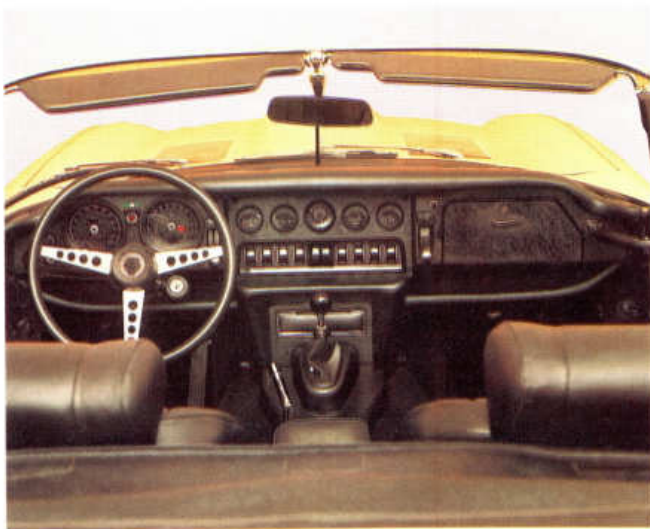
JAGUAR E-TYPE Roadster



Der Jaguar E-Type ist das Top-Sportmodell des gesamten British Leyland-Automobilprogramms. Die unverwechselbaren Jaguar-Linien sind seit mehr als einem Jahrzehnt, von kleinen Detail-Retuschen abgesehen, konstant. Als große Neuerung wurde jedoch der Jaguar-5,3-Liter-12-Zylinder-Motor installiert. Dieser Mo-

tor wurde ursprünglich von Harry Mundy als Rennmotor für einen Einsatz im berühmten 24-Stunden-Rennen von Le Mans konzipiert, das Jaguar mit dem C- und D-Type fünfmal gewann. Nach dem Rückzug Jaguars vom Rennsport wurde diese Maschine für den „Zivilbetrieb“ zurückgerüstet. Da die Ingenieure von British Leyland bei diesem Motor wirklich aus dem vollen schöpfen konnten, gelang es Ihnen, bei einer Leistung von 268 DIN-PS und weitgehendster Geräuschkämpfung ein kaum hörbares, seidenweich seine Kraft entfaltendes Aggregat zu schaffen.

Die Bremsanlage besteht aus einem servo-unterstützten Zweikreis-Bremssystem mit vier Scheibenbremsen, die vorne innen belüftet sind. Das Fahrwerk hat eine Anti-Dive-Einrichtung. Das Cockpit ist sportlich funktionell, und die Sitzbezüge bestehen aus echt englischem Leder. Das dichtschießende Faltdach ist mit wenigen Griffen zu schließen.



Motor:	268 PS/5750 U/min, 5307 ccm, V12 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Schraubenfedern hinten, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung, Lenkhilfe
Bremsen:	4 Scheibenbremsen
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	2türiger Roadster
Reifen:	ER 70, VR 15
Beschleunigung:	0-100 km/h in 6,9 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	238 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	22l



JAGUAR E-TYPE V12 Coupé



Das Jaguar E-Type V12 Coupé ist für solche Auto-Enthusiasten entworfen, die ohne Verzicht auf die Eigenschaften eines Vollblut-Sportwagens im Innenraum die Geborgenheit und den Komfort einer Limousine lieben.



Während der Roadster ein echter Zweisitzer ist, bietet das Coupé die Möglichkeiten eines komfortablen 2 + 2-Sitzers. Die zeitlose Linienführung und die klassisch ausgewogenen Proportionen sind seit langem ein Augenschmaus für jeden Autoliebhaber. Das Gepäck ist beim Coupé durch die große seitlich öffnende Hecktür leicht zugänglich. Das Reserve Rad liegt unsichtbar unter dem Kofferraumboden. Wie beim Roadster haben Steuer- und Bremssystem Servounterstützung, und außer dem vollsynchronisierten 4-Gang-Getriebe ist eine Borg-Warner-Automatik lieferbar. Serienmäßige Spezial-Gürtelreifen vom Typ Dunlop SP Sport 70 VR 15 auf breiten Preß-Stahl-Felgen entsprechen den besonderen Erfordernissen der erreichbaren hohen Geschwindigkeiten. Das Coupé ist zusätzlich mit einem leistungsstarken Frischluft-Heizsystem mit Entfroster und „through-flow“-Belüftung ausgerüstet.

Motor:	268 PS/5750 U/min, 5307 ccm, V12 Zylinder
Antrieb:	Hinterradantrieb
Federung:	Drehstäbe vorn, Schraubenfedern hinten, Einzelradaufhängung
Lenkung:	Zahnstangenlenkung, Lenkhilfe
Bremsen:	4 Scheibenbremsen
Elektr. Anlage:	12 Volt
Karosserie:	3türiges Coupé, 2 + 2 Sitze
Reifen:	ER 70, VR 15
Beschleunigung:	0-100 km/h in 6,9 sec.
Höchstgeschwindigkeit:	238 km/h
Benzinverbrauch auf 100 km:	22l

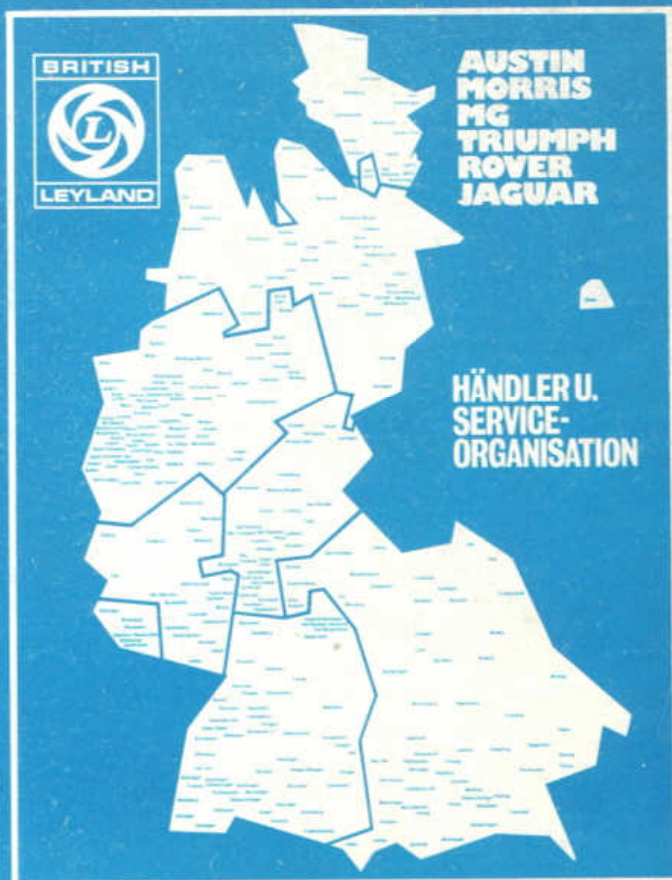
Der Konzern: **BRITISH LEYLAND**

Die Marken: **AUSTIN, MORRIS, MG, TRIUMPH, ROVER, JAGUAR, DAIMLER**

Der Importeur: **A. BRÜGGEMANN + CO GMBH**

British Leyland ist der größte britische Automobil-Hersteller. Außer PKWs stellt BL den bekannten Land-Rover und das Mehrzweck-Fahrzeug Range Rover sowie Nutzfahrzeuge jeglicher Art bis zu Schwer-Transportern her, die zum Teil schon mit Gasturbinen ausgerüstet sind. Ein umfangreiches Bau- und Landmaschinen-Programm gehört ebenso zur breiten BL-Produktionsbasis wie die in alle Welt exportierten Leyland-Busse. Leyland-Schiffsmotoren und Industrie-Aggregate stellen nur einen Teil der umfangreichen eigenen Motor-Produktion dar.

Das British Leyland PKW-Programm umfaßt fast alle renommierten englischen Automobilmarken, die sich zum Zwecke größter Effektivität unter der Führung von British Leyland zusammengeschlossen haben. Kaum ein anderer Automobil-Konzern der Welt hat ein so reichhaltiges Angebot, welches bei British Leyland von Mini bis zur Daimler Luxus-Limousine reicht. Durch die Neu-Organisation und Straffung der Vertriebswege ist eine lückenlose Belieferung mit allen BL-Produkten und Ersatzteilen gewährleistet.



Seit nunmehr 25 Jahren betreut die Firma A. Brüggemann + Co GmbH in Düsseldorf britische Automobile. Es begann 1948 mit dem Import von Austin-Fahrzeugen für die Britische Besatzungszone. Schon 1949 wurde man

Austin-Alleinimporteur für das gesamte Bundesgebiet und West-Berlin. 1960 wurde der neue Betrieb in Düsseldorf, Harffstraße 53, erbaut. Dieser umfaßt 2500 qm Werkstatt, 5000 qm Zentral-Ersatzteil- und ein 28000 qm großes Neuwagen-Lager. 1969 wurde die Firma A. Brüggemann + Co GmbH zusätzlich mit dem Allein-Import der Wagen Morris, MG, Riley und Wolseley betreut. Die Händlerorganisation erfuhr eine Ausweitung auf 300 Vertretungen. 1972 wurden die bisher durch eine Konzern-Niederlassung vertretenen British Leyland-Marken Triumph, Rover, Jaguar und Daimler übernommen. Seit dieser Zeit werden nun alle BL-Marken zentral durch die Firma A. Brüggemann + Co GmbH betreut. 1958 wurde in Heidelberg eine Zweigniederlassung gegründet. Bis Ende 1973 entsteht dort ein neuer Betrieb von 6400 qm. In der Planung befindet sich z.Z. der Neubau eines Service-Zentral-lagers in Norf (Rheinland) von ca. 10 000 qm. Investitionsaufwand für Heidelberg und Norf mehr als 20,5 Mill. Mark. Die deutsche Händlerorganisation umfaßt heute 400 Firmen und wird ständig weiter ausgebaut.