

Fünf Traumtransportwagen

Sie gehören zur absoluten Spitzenklasse im Automobilbau und sind Gegenstand zahlloser Träume. Selten nur geht der Traum dann eines Tages in Erfüllung, und man wird stolzer Besitzer eines solchen Wagens, allgemein beneidet und bewundert.

Eine weite Kluft trennt den Lamborghini, den Ferrari und den Iso Grifo auf der einen und den Mercedes 250 SL und den Jaguar auf der anderen Seite: der Preis! Während man bei Mercedes und bei Jaguar bestrebt war, einen Luxuswagen zu einem tragbaren Preis für größere Käuferkreise zu bauen, kennen Ferrari, Lamborghini und Iso nur eine Aufgabe: das absolute Auto, wobei der Preis keine Rolle spielt, weil ohnehin nur ein kleiner, exklusiver Käuferkreis in Frage kommt. Der Jaguar gehört wenigstens vom Hubraum her in die Reihe der „Großen“, während der Mercedes sich dabei natürlich mit 2,5 Litern relativ bescheiden ausnimmt. Immerhin aber ist er der deutsche Renommiersportwagen schlechthin, wenn man vielleicht einmal von dem neuen BMW-Glas 3000 absieht, und dieser Umstand mag unsere Wahl rechtfertigen.

Iso Grifo 365 GL

Es ist modern geworden, einen riesengroßen amerikanischen V8-Motor als Triebwerk für Hochleistungsportwagen zu verwenden – denken wir nur an die Erfolge der Ford-Prototypen und an den Chaparral. Tatsächlich bieten diese amerikanischen Motoren einige bestechende Vorzüge: sie geben bei zivilen Drehzahlen die gleiche Leistung ab wie spezifisch hochbelastete europäische Motoren mit oberliegenden Nockenwellen, aber kleinerem Hubraum, sind dabei aber leise und unanfällig gegen Störungen. Und wenn tatsächlich einmal etwas kaputtgehen sollte, dann hilft buchstäblich der nächste Händler an der Ecke. Der Grifo hat den Chevrolet-Corvette-Motor, der bei 5400 ccm die stolze Leistung von 350 SAE-PS abgibt. Normalerweise wird der Grifo auch mit dem Chevrolet-Vierganggetriebe geliefert, auf Wunsch bekommt man allerdings ein ZF-Fünfganggetriebe. Dabei ergibt sich die interessante Tatsache, daß der Wagen mit Vierganggetriebe geringfügig schneller ist als mit dem Fünfganggetriebe, weil der vierte Gang voll ausgedreht werden kann, was im länger übersetzten fünften Gang des Fünfganggetriebes nicht möglich ist. Nötig ist das Fünfganggetriebe auch deswegen nicht, weil der Motor das gegenläufige (SAE) Drehmoment von 49,8 mkp bei nur 3600 U/min

abgibt und der Motor demzufolge bei praktisch jeder Drehzahl mit uriger Kraft einsetzt. Einen gewichtigen Vorteil allerdings hat das Fünfganggetriebe: durch den langen fünften Gang kann man mit Drehzahlen unter 5000 U/min mit weit über 200 km/h stundenlang auf der Autobahn „dahinbummeln“.

Hohe Geschwindigkeiten von 200 km/h und darüber fährt man im Grifo sozusagen spielend und entspannt, ohne daß man sich wirklich schnell vorkommt. Die Richtungsstabilität ist die beste unter den drei „Superautos“, wozu zweifellos die De Dion-Achse ihr Teil beiträgt. Sie ist auch mit dafür verantwortlich, daß der Grifo eine Straßenlage hat, die wir ihm ehrlich gesagt nicht zugetraut hätten. Der klobige V8-Motor wurde weit hinter die Vorderachse gesetzt, wodurch sich eine fast ideale Achslastverteilung von 48,5:51,5 ergibt. Das Fahrverhalten ist denkbar neutral, und durch die sehr leichtgängige Lenkung (die nicht servounterstützt, dafür aber für sportliches Fahren etwas indirekt ist) kann man den Wagen trotz des beachtlichen Gewichts von rund 1200 kg wie einen Kleinwagen um enge Kurven wirbeln.

Ausgezeichnet in ihrer Wirkung sind auch die servounterstützten Vierrad-Zweikreis-Scheibenbremsen, und ein Sperrdifferential ermöglicht es, die gewaltige Kraft auf den

Zu einem vergleichenden Fahrbericht gehören eigentlich auch genaue Leistungsmessungen. Leider führen wir diese schnellen Wagen zu einer Zeit, zu der gerade die Urlaubswelle rollte und teilweise Messungen unmöglich machte. In solchen Fällen griffen wir auf Meßwerte bekannter ausländischer Fachzeitschriften zurück, deren Name für die Richtigkeit der Messungen ausreichend Gewähr bietet.

Halten Sie es bitte nicht für einen Zufall, wenn die Angaben für die Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung bei den drei Spitzenwagen nahezu identisch sind. Da einerseits Leistung, Gewicht und Stirnfläche einander sehr ähnlich sind und andererseits gerade im Bereich hoher Geschwindigkeiten jeder Kilometer an zusätzlicher Geschwindigkeit mit viel Leistung oder einer ganz konsequenten Aerodynamik erkauft werden will (Beispiel: Lamborghini Miura), müssen die Meßwerte einander zwangsläufig ähnlich werden. Darüberhinaus ist es wirklich belanglos, ob ein Wagen nun 248 oder 254 km/h läuft, weil diese Geschwindigkeiten bereits in Bereichen liegen, die nur selten voll genutzt werden.

Boden zu bringen. Insgesamt ist der Grifo ein ungewöhnlich erfreuliches Auto, und wer einen Wagen sucht, der denkbar geringe Reparaturanfälligkeit verspricht und von jedem Opel-Händler in kürzester Zeit wieder in Ordnung gebracht werden kann, wenn einmal eine Kleinigkeit den Dienst versagt, wer aber darüberhinaus einen Wagen fahren möchte, mit dem er sich vermutlich Zeit seines Lebens nicht überholen lassen muß, der findet im Grifo die Erfüllung seiner Wünsche. Allerdings muß er auch eine gehörige Menge Kleingeld mitbringen, denn der Grifo ist keineswegs billiger als der Ferrari oder der Lamborghini, die eine wesentlich aufwendigere Technik haben. Das ist der einzige echte Minuspunkt. Wir vermögen nicht recht einzusehen, warum der Grifo nicht rund 10000 DM billiger sein kann.

Lamborghini 400 GT 2 + 2

Ferruccio Lamborghini hat seine Laufbahn als Hersteller von Traktoren begonnen, ohne aber jemals seinen Jugendtraum aus den Augen zu verlieren: Wagen der absoluten Spitzenklasse zu bauen, die seinen Namen tragen. Im Jahre 1963 wurde der erste Lamborghini einer staunenden Öffentlichkeit vorgestellt, und mittlerweile hat man dort fast 500 Wagen hergestellt und auch verkauft.



Iso Grifo 365 GL

Preis: 57 730,- DM.

Beschleunigung von 0-100 km/h ca. 6,5 sec, 0-160 km/h ca. 15,5 sec.

1000 m mit stehendem Start 26,0 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h.

Lamborghini 400 GT 2 + 2

Preis: 56 000,- DM.

Beschleunigung von 0-100 km/h ca. 7,0 sec,

0-160 km/h ca. 15,5 sec.

1000 m mit stehendem Start 26,0 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h.



Ferrari 330 GT

Preis: 54 250,- DM.

Beschleunigung von 0-100 km/h ca. 7,0 sec,

0-160 km/h 16,0 sec.

1000 m mit stehendem Start 27,0 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 243 km/h.

Mercedes 250 SL

Preis: 23 000,- DM.

Messungen der Automatik-Ausführung.

Beschleunigung von 0-100 km/h 12,5 sec,

0-160 km/h 27,0 sec.

1000 m mit stehendem Start 31,4 sec.

(Messungen der Autom.-Ausf.).

Höchstgeschwindigkeit: ca. 187 km/h.

LT. Werk (ohne Automatik) 200 km/h.



Jaguar E-Type

Preis: 29 000,- DM.

Beschleunigung von 0-100 km/h 8,1 sec,

0-160 km/h 17,3 sec.

1000 m mit stehendem Start 27,9 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h.



Unsere Bilder zeigen von oben nach unten bzw. von links nach rechts: Lamborghini, Iso Grifo, Ferrari 332 GT, Jaguar E-Typ, DB 250 SL.

Der Lamborghini besticht durch seine Technik. Ferruccio Lamborghini wollte es nicht in den Kopf, daß es auf der Welt nur noch einen Hersteller für Zwölfzylindermotoren gibt: Ferrari. Er beschloß, es noch besser zu machen und spendierte seinen V12-Motoren pro Zylinderreihe gleich zwei obeliegende Nockenwellen. Wie bei Ferrari ist der Motor aus Aluminium und hat einen Hubraum von 4000 ccm, aber statt der drei Weber-Doppelvergaser des Ferrari verwendet Lamborghini sechs Weber-Doppelvergaser und kann somit den 300 DIN-PS des Ferrari 320 DIN-PS gegenüberstellen. Ferrari konnte seinen Motor zwei Jahrzehnte lang ausreifen lassen – bei Lamborghini mußte alles auf Antrieb klappen. Es klappte auch, und heute ist der Motor fast unverwundlich und trotz seiner spezifischen Leistung von 80 PS/l läuft er seidenweich. Für den Kenner bietet der Motor eine Augenweide, wie sie selten geboten wird, und der Fahreindruck bestätigt rasch, daß trotz technischer Perfektion kein Vier-, Sechs- oder Achtzylinder einen Zwölfzylinder ersetzen kann.

Da bei der Konstruktion des Lamborghini nicht nur mit einem Auge auf Ferrari geschaut wurde, sondern von Anfang an die Absicht bestand, einen noch besseren Wa-

gen zu bauen, nimmt es nicht wunder, wenn beide Wagen einander in vielen Punkten sehr ähnlich sind. Beide Werke sind beispielsweise nicht damit zufrieden, wie allgemein üblich das Getriebe und das Differential von anderen Herstellern zu beziehen (wenn auch Lamborghini zunächstZF-Getriebe und Salisbury-Differentiale verwendete). Das Lamborghini-Getriebe ist dem Leistungs- und Drehmomentverlauf des Motors ausgezeichnet angepaßt. Es läßt sich leicht und exakt schalten und ist stabil genug, um selbst brutaler Behandlung gewachsen zu sein.

Die Radaufhängung vorn und hinten an Dreieckstrapezienkern und Schraubenfedern ist aus dem Rennwagenbau her bekannt und gewährleistet eine ausgezeichnete Straßenlage, die auf glatter Straße vielleicht eine Nuance unter, auf weniger glatter Straße geringfügig über der des Iso Grifo liegt. Eine Vierrad-Zweikreis-Bremsanlage mit Servo ist für einen solchen Wagen selbstverständlich. Der Fahrkomfort ist beachtlich, und der Lamborghini läßt sich ebenso gut auf schnellen Straßen wie in der Stadt fahren.

Wer einen Lamborghini 400 GT kauft, erhält an Gegenwert das wohl technisch per-



ISO Grifo 365 GL

Motor:

Viertakt-Achtzylinder-V-Chevrolet-Motor, Bohrung 101,6 mm, Hub 82,55 mm, Inhalt 5359 ccm, Leistung 365 SAE-PS bei 6000 U/min, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 60 Ah

Fahrwerk:

Preßstahl-Kastenrahmen, Radführung vom Einzelradaufhängung m. Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern, hinten System „De Dion“ Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfer, Bremsen: hydr., System Dunlop, Scheibenbremsen auf 4 Rädern, Reifendimension 205 HR 15 F

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb hinten, Übersetzungen: 1. Gang 2,54:1, 2. Gang 1,92:1, 3. Gang 1,51:1, 4. Gang 1:1, R.-Gang 3,36:1

Hersteller: ISO S.p.A. Bresso (Milano), Italien

Importeur: Auto-Becker, Düsseldorf, Suitbertusstraße 150

LAMBORGHINI 400 GT 2 + 2

Motor:

Viertakt-Zwölfzylinder-V-Motor (60°), Bohrung 62 mm, Hub 62 mm, Inhalt 3929 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,2:1, Leistung 320 DIN-PS bei 6500 U/min, elektrische Anlage 12 Volt

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie mit Stahlrohrrahmen, vorn und hinten Einzelaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenker, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Zweikreis-Vierrad-Girling-Scheibenbremse, Reifendimensionen 250 HR 15

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb hinten, Übersetzungen: 1. Gang 2,52:1, 2. Gang 1,73:1, 3. Gang 1,25:1, 4. Gang 1:1, 5. Gang 0,814:1, R.-Gang 2,765:1

Hersteller:

Automobili Ferruccio Lamborghini s.p.a. S. Agata Bolognese (Bologna) — Italy —

Importeur: Automobili-Verkaufs-KG, Verkaufsbüro Wiesbaden, Frankfurter Str. 34

Ferrari 330 GT

Motor:

Viertakt-Zwölfzylinder-V-Motor, Bohrung 77 mm, Hub 71 mm, Inhalt 3867 ccm, Leistung 300 DIN-PS bei 6000 U/min, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 65 Ah

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie mit Rohrrahmen, Radführung vom Trapez-Dreieckquerlenker und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern und Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Bremsen: Zweikreis-Vierrad-Scheibenbremse, Reifendimension 250 HR 15 F

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb hinten, Übersetzungen: 1. Gang 2,53:1, 2. Gang 1,7:1, 3. Gang 1,25:1, 4. Gang 1:1, 5. Gang 0,797:1, R.-Gang 3,218:1

Hersteller: Sefac Ferrari, Modena, Italien

Importeur: Auto-Becker, Düsseldorf, Suitbertusstraße 150

Mercedes 250 SL Automatik

Motor:

Viertakt-Sechszylinder-Reihen-Motor, Bohrung 82 mm, Hub 78,8 mm, Inhalt 2496 ccm, Leistung 150 DIN-PS bei 5900 U/min, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 55 Ah

Fahrwerk:

Rahmen-Bodenanlage mit Karosserie verschweißt, Radführung vom Trapez-Dreieckquerlenker, hinten Einzelenk-Pendelachse, vorn und hinten Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Bremsen: Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Reifendimension 185 HR 14

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb hinten, Übersetzungen: 1. Gang 4,05:1, 2. Gang 2,33:1, 3. Gang 1,40:1, 4. Gang 1:1, R.-Gang 3,58:1, a. W. mit automatischem Vierganggetriebe

Hersteller: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim

Jaguar E-Type

Motor:

Viertakt-Sechszylinder-Reihen-Motor, Bohrung 82 mm, Hub 106 mm, Inhalt 4236 ccm, Leistung 265 BHP bei 5400 U/min, elektrische Anlage 12 Volt, Batterie 56 Ah

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie, Radführung vorn und hinten Einzelaufhängung m. Doppelquerlenkern und Drehstabfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Bremsen: Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Reifendimension 6.50-15 Racing

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, Antrieb hinten, Übersetzungen: 1. Gang 8,23:1, 2. Gang 5,34:1, 3. Gang 3,9:1, 4. Gang 3,07:1, R.-Gang 9,45:1

Hersteller: Jaguar Cars Ltd., Coventry, England

Importeur: Peter Lindner, Frankfurt/Main

feckteste Auto, das heutzutage gebaut wird. Der Importeur für Deutschland ist bemüht, die Ersatzteilversorgung zu garantieren, so daß also auch von dieser Seite her keine allzu großen Bedenken zu hegen sind.

Ferrari 330 GT

Von höchstem Bekanntheitsgrad und Prestige unter den Autos über 50 000,- DM ist Ferrari. Eigentlich weniger in Europa als in den USA, wohin der Commendatore aus Maranello ständig mehr als die Hälfte seiner Produktion exportiert. Für Enzo Ferrari war es — ebenso wie später für Lamborghini — fast unter der Würde des Hauses, fremde Aggregate oder Konstruktionselemente in die Luxus-Wagen einzubauen. Im Hauptabsatzgebiet USA begann jedoch das Image des Ferrari-Namens zu schmelzen, als gewichtige Leistungsriesen die Fahrleistungen der italienischen Traumautos auf die Plätze verwiesen. So unternahm man vor drei Jahren flugs den Schritt vom 250 GT zum 330 GT, dessen Vierliter-Motor dem 1380 kg schweren Viersitzer eine Leistung von soliden 300 PS verlieh. Der 12-Zylinder-Motor mit seinem Drehmoment von 33,2 mkg bei 5000 U/min ist somit an Elastizität und stufenloser Leistungsfähigkeit kaum zu überbieten. Fast kann man sagen, daß er das Paradebeispiel für luxuriöses Fortbewegen ist und alles andere verkörpert, als die Fahrleistungen des Ferrari zu versprechen scheinen. Allerdings entwickelt der 330 GT insbesondere beim Fahren in oberen Geschwindigkeitsbereichen ein weniger erwartetes Geräuschniveau, das wir aber nicht ausschließlich dem Motor anlasten wollen. Der Wagen ist mit Fünfganggetriebe ausgerüstet, das man dank des elastischen Motors im Normalbetrieb nie ausnutzen muß und auch nicht braucht. Bereits vom Drehzahlbereich zwischen 700 und 1000 U/min nimmt der Motor jeden Gang gelassen hin, den man ihm bietet. Weich und sauber beschleunigt der Wagen von rund 30 km/h im fünften Gang bis zur Höchstgeschwindigkeit. Im vierten Gang erreicht er bei 6500 U/min die Geschwindigkeit von 234 km/h, wobei die Kolbengeschwindigkeit des Kurzhubers (77x71) 15,39 m/sec beträgt und sich somit in zivilen Grenzen befindet. Das schnelle und saubere Erreichen der 200 km/h-Marke sichert jedoch bereits der schonende fünfte Gang mit seiner Übersetzung von 0,797:1. Als wirklich neutral kann die Straßenlage des 330 GT bezeichnet werden. Im Gegensatz zum 330 GTC, der ein echter Zweisitzer ist, hat der 330 GT hinten eine Starrachse, Halbelliptikfedern und Schraubenfedern mit Teleskop-Stoßdämpfern. Die Vorderräder sind an Trapez-Dreieckquerlenkern geführt. Die leichte Neigung zum Untersteuern ist beim 330 GT nur gewollt zu erzielen. Impionierend sind die Super-Reifendimensionen 205x15, die ihren guten Anteil an der traumhaften Straßenlage des Ferrari haben. Der Innenraum des 330 GT ist straff und zweckmäßig gestaltet und kann mit seiner Instrumentierung und der Mittel-Konsole bei anderen Traumwagen-Projekten Modell gestanden haben.



Tacho- und Drehzahlmesser sind beispielhaft groß dimensioniert, Öldruck und -temperatur ersieht man aus zwei Uhren zwischen beiden.

Mercedes Benz 250 SL

Vielleicht erscheint es nicht sehr angebracht, an das Trio ausgesprochener Luxus-Autos mit einem Bericht über den 250 SL anzuschließen, der schließlich die Hälfte der fast manuell gefertigten Italiener kostet. Aber Relationen scheinen zu hinken. Sitzt man im Ferrari, denkt man an zwei Mercedes oder Porsche, die man dafür haben könnte. Führt man die beiden Deutschen, hört man viele, die von zwei BMW's oder Opel sprechen. Der 250 SL steht aber mehr als alle Mittelklasse-Coupés und gewollt sportlichen Modifikationen für eine Extra-Gruppe: er soll nicht das Sport-Instrument sein, das letztlich sogar für Wettbewerbe gedacht ist, sondern ein lediglich sehr schneller, komfortabler Luxuswagen – vielleicht auch Reisewagen – für zwei Personen sein. In diesem Gedanken nähert sich der 250 SL auch der Konzeption nach dem Lamborghini und dem Ferrari. Ebenso wie an diesen ist alles – wenn auch im Serienrahmen – in sich konstruiert, durchdacht und abgerundet.

Allerdings ist der Mercedes lediglich mit 2,5 Liter Hubraum versehen, der aus sechs Zylindern in Reihe 150 PS leistet. Mit einer Literleistung von 60 PS und einem Leergewicht von 1435 kg kann man die Werte sicher nicht als sportwagenmäßig betrachten, zumal der Motor Einspritzung hat. Der Motor des 250 SE, der im ehemaligen 230 SL zum Einbau kam, hat auch keine effektive Mehrleistung gebracht, sondern das Drehmoment von ehemals 20 mkp bei 4200 U/min auf 22 mkp angehoben, was allenfalls für sattere Fahrleistungen spricht und eine solidere technische Grundlage. Das Drehmoment begünstigt schaltfaule Fahrer, und da man uns für die schaltfaulsten hielt, führen wir auch die Ausführung mit automatischem Vierganggetriebe, wobei Automatik- und Handschalt-Ausführung des 250 SL wahlweise mit Achsunterstützungen von 3,69 und 3,92 zu haben sind. Wie kaum ein anderes Auto kann man den 250 SL als ausgewogen und von Grund auf durchkonstruiert bezeichnen. Vieles ist

bekannt von den Limousinen, doch sind alle Aggregate und das Fahrwerk mit Federung und Dämpfung auf die SL-Belange abgestimmt. Die Federung war für unsere Begriffe etwas zu weich, schluckte jedoch jedes Schlagloch nach sanfter Limousinen-Manier. Was man auch bedient ist ohne Widerstand und leicht. Die Bremsen mit Verstärker (vier Scheiben, 230 SL hatte hinten Trommeln) scheinen auf Anhauchen zu reagieren, das Lenkrad verlangt unter härtesten Bedingungen höchstens lackierte Fingernägel. Servo macht's möglich. Mit diesen Hilfsmitteln läßt sich der leicht untersteuernde 250 SL ohne Anstrengung durch Kurven bewegen, in denen man sich nicht sehr schnell vorkommt, weil man glaubt, zu wenig getan zu haben. Die Stoppuhr läßt einen staunen. Allerdings strengt beim bewußt schnellen Fahren die Automatik, deren Wille des öfteren durch Griff zum Wählhebel gebremst werden muß, mehr als gewollt an.

Das weich gefederte Fahrwerk läßt den Wagen bei jeder Bremsung einen eleganten Diener machen, was verrät, daß der Mercedes ein – wenn auch sehr edles – Kompromißauto erster Klasse ist.

Ebenso wie sich der Mercedes im Äußeren und im Fahreindruck eher zurückhaltend und untertreibend gibt, ist auch seine Innenausstattung gestaltet. Auf Chromringe und etwas undurchsichtige Bemalung ist jedoch trotz allem Sport-Appeal nicht verzichtet worden. Abstechend von den 4-Liter-Wagen gibt es keine geschwollene Konsole, Drehzahlmesser links und Tacho rechts begrenzen die Universal-Uhr, die in ihrem Rechteck Tankfüllung, Wassertemperatur und die üblichen Kontrollleuchten führt.

Als Roadster mit Verdeck und Coupé-Ansatz bietet der 250 SL die universellsten Verwendungsmöglichkeiten und verliert in keiner Variation seine Eleganz. Betrachtet man ihn in diesem Kreis der „ganz Großen“, bietet er als billigstes Auto noch am meisten, zumal wenn man bedenkt, daß seine Fahrleistungen noch im Bereich des auf unseren Straßen erreichbaren liegen. Denn bei ihm gelangen uns auch in der Urlaubszeit verwertbare Höchstgeschwindigkeitsmessungen.

Jaguar E-Typ

Es steht außer Frage, daß der E-Typ Jaguar in Form und Linienführung beispielhaft und – vor allem für viele kleinere sportliche Wagen – von der Konzeption her richtungweisend ist. In neuerer Zeit sei als Beispiel nur der 2-Liter GT 6 von Triumph genannt. Offensichtlich haben die Engländer mit diesem Wagen in Form, Preis und Leistung den optimalen Punkt getroffen. Mit seinem Motor von 4235 ccm und einer Leistung von 265 SAE-PS bei 5400 U/min bietet Jaguar wenigstens optisch am meisten für einen Preis unter 30 000 Mark.

Das Sechszylinder-Reihen-Triebwerk besteht aus Zylindern mit dem Bohrungs-Hub-Verhältnis 92,07x106 mm. Diese langhubige Bauweise kann dem E-Typ schnell als Nachteil angelastet werden, weil sich dadurch schon bei der werkseitig angegebenen Höchstgeschwindigkeit Kolbengeschwindigkeiten ergeben, die man als astronomisch bezeichnen muß. Der Wagen wird mit drei Achsunterstützungen geliefert: 3,07, 3,31 und 3,54:1. Bei einer Drehzahl von 5500 U/min (Nennzahl 5400 U/min) wird mit der kurzen Achse eine effektive Geschwindigkeit von 191 km/h erzielt, mit der längsten Achse 221 km/h. Soll mit der längsten Achse 240 km/h gefahren werden, müßte die Drehzahl bei ca. 6000 U/min liegen, wobei die Kolben bereits einen Weg von 21,20 m/sec zurücklegen müssen, was sie wohl nicht sehr lange tun. Natürlich wird das für eisenharte Gemüter kurzfristig möglich sein. Doch ist auch der E-Typ seinem Charakter nach nicht der Wagen, der es mit der temperamentvollen Sportlichkeit hat. Was aus seinem gemütlichen Motor und dem enormen Drehmoment von 39 mkp bei 4000 U/min kommt, reicht aus, um seidenweich Zeiten auf die Stoppuhr zu bringen, die von ihm wirklich nicht erkämpft zu werden brauchen. Der E-Typ strapaziert nicht und bringt Geschwindigkeiten kaum fühlbar. Das muß man hinnehmen, und die Leute, die es taten, sollen in England mit diesem Motor immer noch mehr als 250 000 Kilometer hinter sich bringen. Man kann den E-Typ falsch verstehen, wenn man sich dem Image hingibt, das er nun einmal hat und das auf seiner Form und dem unnachahmlichen Ton aus seinem Auspuff zurückzuführen ist.

Der Jaguar ist wohl der deutlichste Untersteuerer, der auf diesen Seiten vorgestellt wird und er braucht auch auf kurvigen Straßen die beherzte Hand, die ihn zu zwingen weiß. Vom Fahren her erfüllt er noch am ehesten das Idealbild des harten Sportwagens. Mit vordem Rohrstell-Rahmen, an Lenkertrapezen geführten Rädern mit Torsionsstabfederung und hinterer Pendelachse scheint das Fahrwerk des E-Typ auch das konventionellste zu sein.

Während wir die Testwagen von den Werken beziehungsweise von den Importeuren zum Test bekamen, war der E-Typ vom hannoverschen Jaguar-Händler Koch & Zeffner zur Verfügung gestellt worden.