

# MOTOR REVUE

EUROPA-  
MOTOR

1/65

Heft 53 · E 1957 F  
Frühjahrsausgabe 1965  
Postverlagsort Stuttgart  
Printed in Germany  
Preis DM 5.-

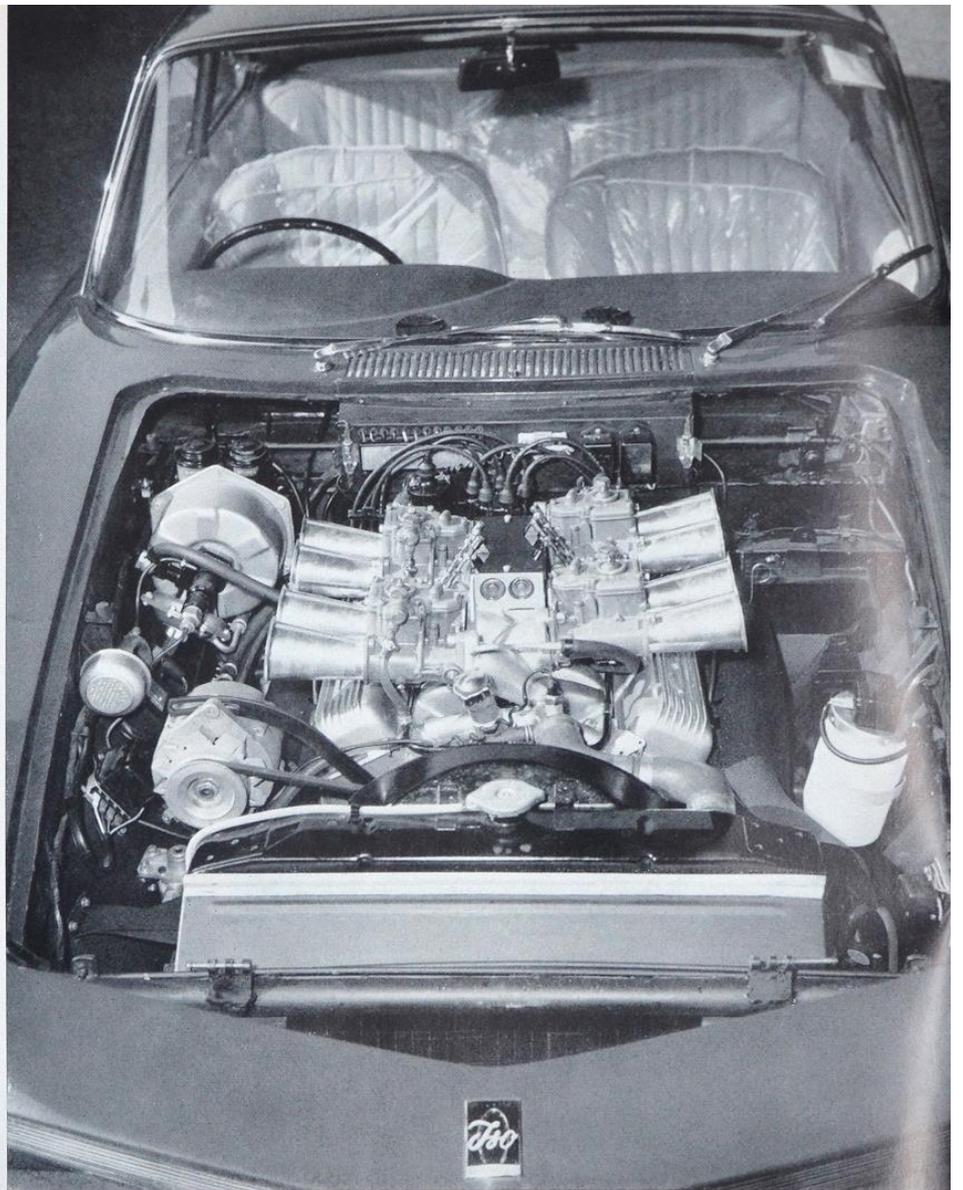
32 Seiten Rennwagen und schnelle Autos



Jenkinson: Die Hintergründe  
unseres Mille-Miglia-Sieges

PAUL FRÈRE:

# EUROPAS SCHNELLSTE LIMOUSINEN



Heutzutage muß ein Luxus- oder Sportwagen schon über 200 laufen, wenn er als wirklich schnell gelten will. Unter den richtigen Voraussetzungen sind solche Geschwindigkeiten auch gar nicht gefährlich, und es muß mit Bestimmtheit angenommen werden, daß sie in 25 oder 30 Jahren, wenn die Autobahnen in Europa so ausgebaut werden, wie sie es sollten, fast zur Selbstverständlichkeit geworden sein werden. Vor nur 13 Jahren galt ein Porsche 1300, der 140 lief, schon als ein schnelles Auto, und der damalige Mercedes 300 gehörte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu den schnellsten Luxuswagen; heute läuft fast jeder Großserienwagen der 1500er Klasse mehr als 140, und 160 erreichen schon ein

Einspritz-Peugeot, ein 20 M oder ein Citroën, die halb so viel kosten wie seinerzeit der 300.

Auf relativ freien Autobahnen, die außerhalb der Ferienzeit sehr hohe Geschwindigkeiten zulassen, wird durch eine hohe Reisegeschwindigkeit mehr Zeit eingespart, als man meist vermutet. Bei einem Reisedurchschnitt von 180 km/h werden 100 km in 33 Minuten zurückgelegt; bei 120 Schnitt braucht man 50 min. Auf einer Strecke von 300 Kilometern werden also mit einem 180 km/h fahrenden Wagen gegenüber einem Schnitt von 120 km/h nicht weniger als 50 min eingespart, und für 400 km sogar weit mehr als eine volle Stunde.

Noch viel wichtiger sind aber unter den heutigen Verkehrsverhältnissen

die Beschleunigungen, die bis zu einem gewissen Grade in einem mehr oder weniger festen Verhältnis zur Höchstgeschwindigkeit stehen. Ein Wagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h beschleunigt nach einer z. B. durch einen anderen Wagen verursachten Verzögerung von 110 auf 140 km/h in 20 bis 25 Sekunden; beträgt die Spitze 200 km/h, sinkt die Beschleunigungszeit auf 7 bis 8 Sekunden, und wenn sie um 250 liegt, braucht der Wagen von 110 bis 140 km/h nur noch ca. 4 bis 4½ s!

Wir hatten im Laufe der letzten zwei Jahre die Möglichkeit, mit vielen der heutigen Wagen zu fahren, deren Höchstgeschwindigkeit klar über 200 km/h liegt, mit einigen von ihnen sogar Strecken von mehreren

tausend Kilometern zurückzulegen, so daß eine Beurteilung ihrer Eigenschaften, ja ein Vergleich zwischen ihnen naheliegt. Da es aber ebenso unfair wäre, bequeme und doch schnelle Reisewagen hinsichtlich ihrer Fahrleistungen mit leichten Sportzweisitzern mit nur beschränktem Gepäckraum zu vergleichen, wollen wir uns in dieser Arbeit nur mit solchen Wagen befassen, die zwar über 200 km/h laufen, aber doch vier Personen ausreichend Platz bieten. Sie sind hier in der Reihenfolge des den Fahrgästen gebotenen Raums aufgezählt:

Jaguar Mark 10, 4,2 Liter

Mercedes-Benz 300 SE

(mit 3,75 : 1 Achse)

Maserati „Quattroporte“,

4,2 Liter

Iso-Rivolta 5,3 Liter

Gordon-Keeble 5,3 Liter

Ferrari 330 GT, 4 Liter

Aston-Martin DB 4 Vantage GT,

3,7 Liter

Erstaunlich dürfte erscheinen, daß in der Aufstellung kein amerikanischer Wagen figuriert, nicht einmal ein Ford Mustang. Unserer Erfahrung nach läuft aber kein einziger Amerikaner in Normalausführung ehrliche 200, obwohl von fast allen Werken Spezialausführungen oder Frisierausrüstungen angeboten werden, die es ermöglichen, weit höhere Geschwindigkeiten zu erreichen, dann aber weitgehende Änderungen an der Aufhängung und an den Bremsen voraussetzen.

Sowohl nach unserer Erfahrung als auch auf Grund der von verschiedenen Seiten veröffentlichten Testes werden echte 200 km/h auch von einem Rolls-Royce oder einem Bent-



*Auf der hinteren Bank des Iso-Rivolta ist durchaus Platz für erwachsene Menschen. Der auf dem Bilde links gezeigte Motor ist jener mit 4 Weber-Doppelvergäsern der sportlicheren Variante des Typs IR 3 340/4, der mit 420 (SAE-) PS bei 6200 U/min 270 km/h erreicht.*



# EUROPAS SCHNELLSTE LIMOUSINEN

F O R T S E T Z U N G

ley nicht ganz erreicht, so daß, wenn man sich auf Werksangaben verlassen kann, in der Aufstellung nur zwei Wagen fehlen, die ganz oben in der Aufzählung figurieren müßten: der Mercedes 600 als Nummer 1 und der Opel Diplomat mit Handschaltung, der zwischen dem Jaguar Mark 10 und dem Mercedes-Benz

300 SE eingegliedert werden müßte. Aber ihrem Charakter nach gehören beide Wagen sowieso kaum in diesen Vergleich von Wagen hauptsächlich sportlicher Tendenz oder wenigstens Abstammung, so daß unsere Liste als ziemlich vollständig angesehen werden kann. Eigentlich müßte die Liste noch ein-

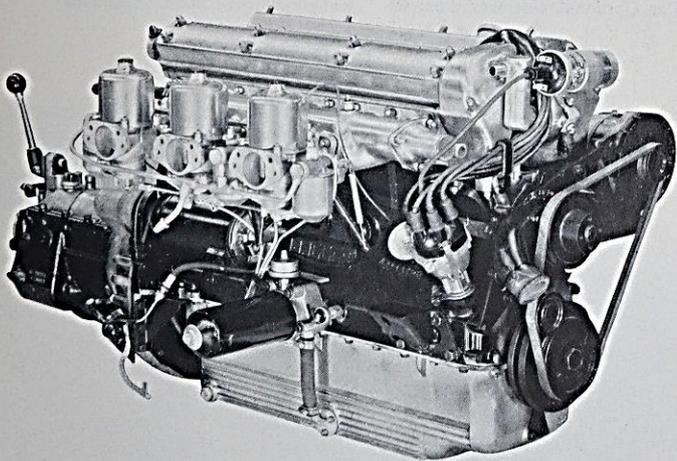
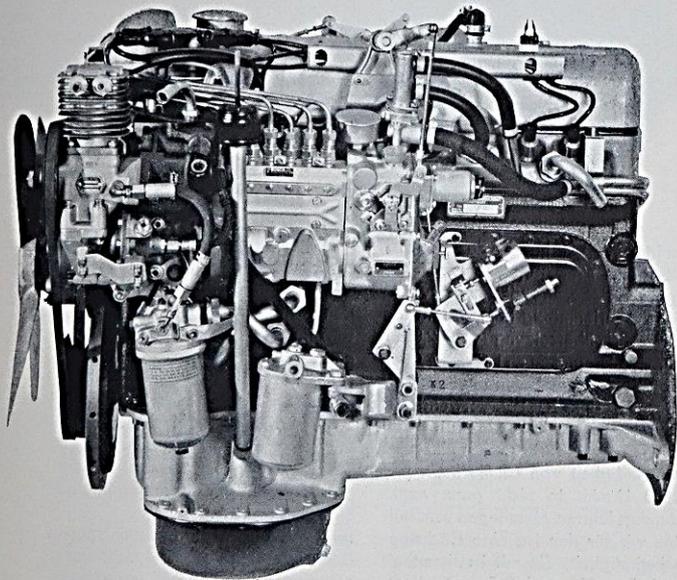
mal in eine Gruppe schneller Reisewagen, die nur den Jaguar Mark 10, den Mercedes 300 SE und vielleicht den Maserati (die alle vollwertige 4- bis 5-Sitzer mit 4 Türen sind) umfassen würde, und eine Gruppe für ausgesprochen sportliche Tourenwagen unterteilt werden. Man kann sich wohl vorstellen, daß, wer die

luxuriösen Fondsitze des Jaguars für sich selbst, seine Familie oder für Repräsentationszwecke braucht, den Aston-Martin z. B., in dem man hinten eng sitzt, und auch dann nur, wenn die Fondsitze so weit nach vorn eingestellt sind, daß der Fahrer viel zu nah am Lenkrad ist, überhaupt gar nicht in Betracht ziehen kann.

Als vollwertige, viersitzige Luxuswagen – beim Jaguar kann man sogar mit Bestimmtheit Fünfsitzer sagen – haben die drei ersten Wagen auch vier Türen, und keiner von ihnen wiegt weniger als 1550 kg. Um so erstaunlicher ist es, daß der Mercedes mit nur 3 Liter Hubraum sich unter diesen, über 200 laufenden Autos behaupten kann und dennoch ein äußerst kultivierter Wagen bleibt. Der Jaguar Mark 10 ist nicht so sehr für seine 4,2 Liter-Maschine als für seine Größe und sein Gewicht von 1800 kg (vollgetankt) erstaunlich schnell, was, nebenbei gesagt, auf eine gute Stromlinie schließen läßt. Zwar hat er einen Zweinockenwellenmotor, aber der lange Hub von 106 mm setzt seiner Drehzahl bei 5500 U/min eine Grenze, und auf der Autobahn verhindert ein Overdrive, daß 4700 U/min überschritten werden, was einer Geschwindigkeit von 203 km/h entspricht. Da jedoch die Nennleistung bei 5400 U/min liegt, muß man annehmen, daß mit einer kürzer übersetzten Hinterachse eine noch höhere Spitze erreicht werden könnte, die allerdings auf Kosten der Reisegeschwindigkeit ginge.

Die angenehme Autobahngeschwindigkeit des Jaguars liegt bei 180 km/h, einer Geschwindigkeit, bei welcher der Motor ca. 4300 U/min läuft und der ganze Wagen außerordentlich ruhig ist: der Motor ist kaum zu hören, die Windgeräusche sind niedrig (und wären noch geringer, wenn der Wagen, wie der Mercedes, in der Karosserie Luftauslässe hätte, die es ermöglichen, mit ganz geschlossenen Fenstern zu fahren), und die Spurhaltung bereitet überhaupt kein Problem. Was die Laufruhe angeht, ist der Jaguar bei hoher Geschwindigkeit dem Mercedes 300 SE überlegen, dessen Maschine bei 180 km/h auch mit der „langen“ Hinterachse immerhin ca. 5500 U/min dreht. Die Laufruhe des Mark 10 ist bei jeder Geschwindigkeit hervorragend, ja un-





*Während der Dreiliter-Sechszylinder-Einspritzmotor des Mercedes-Benz 300 SE mit seiner einzelnen obenliegenden Nockenwelle 170 PS bei 5400 U/min abgibt, sind es beim Doppelnockenwellen 4,2 Liter-Sechszylinder des Jaguar (unteres Bild) bei gleicher Drehzahl 265 PS. Die beiden repräsentativen Limousinen, beides echte Fünfsitzer, wiegen leer 1565 (Mercedes-Benz) bzw. 1880 kg (Jaguar Mk 10).*

seres Erachtens der eines Rolls-Royce ebenbürtig. Bei normaler Belastung bietet er, der die gleiche Hinterachskonstruktion hat wie der Typ E, einen Fahrkomfort, der dem des luftgefederten Mercedes unbedingt gleichzusetzen ist, und das gleiche gilt auch für die Fahreigenschaften und für die Kurvenlage, die für ein so großes und schweres Auto ganz hervorragend sind.

Beide Wagen haben eine sehr gute Servolenkung und unproblematische Servo-Scheibenbremsen mit doppeltem Kreislauf; das neue Jaguar-Vollsynchrongetriebe schaltet sich, unseres Erachtens, eher angenehmer als das Daimler-Benz-Getriebe und ist auch viel zweckmäßiger abgestuft, aber wir haben keine Liebe für den Overdrive, der störungsanfällig ist und der durch einen vom normalen Schalthebel getrennten Schalter betätigt werden muß. Ein normaler fünfter Gang, wie er von Daimler-Benz im auf Wunsch gelieferten ZF-Getriebe angeboten wird, ist uns viel lieber. Beide Wagen werden auch mit einer automatischen Kraftübertragung geliefert, laufen aber dann nicht mehr ganz 200 km/h.

In ihren Fahrleistungen stehen die beiden Wagen ungefähr auf einer Ebene, und obwohl der Jaguar, der einen bequemen zusätzlichen Fondplatz und mehr Gepäckraum bietet, in seinen Fahreigenschaften dem Mercedes mindestens ebenbürtig, bei Nässe wahrscheinlich überlegen ist, eignet sich der letztere für eine sportliche Fahrweise doch besser, hauptsächlich weil er für schnelle Kurvenfahrten viel bessere Frontsitze hat und wegen seiner bedeutend geringeren Außenabmessungen und seines um ca. 2000 kg geringeren Gewichtes doch etwas wendiger ist.

Der viertürige 4,2 Liter-Maserati beansprucht ungefähr die gleiche Bodenfläche wie der Mercedes. Von einer durch ihre Rennwagen berühmten gewordenen Firma als sehr schneller Luxuswagen entworfen, dürfte er seine volle Reife noch nicht erreicht haben, ist aber wahrscheinlich die schnellste serienmäßige (wenn man bei einer Produktion von ca. 5 Wagen in der Woche von einer Serie reden kann) viertürige Limousine der Welt. Trotz aller Anstrengungen seines Konstrukteurs Giulio Alfieri kann der Maserati

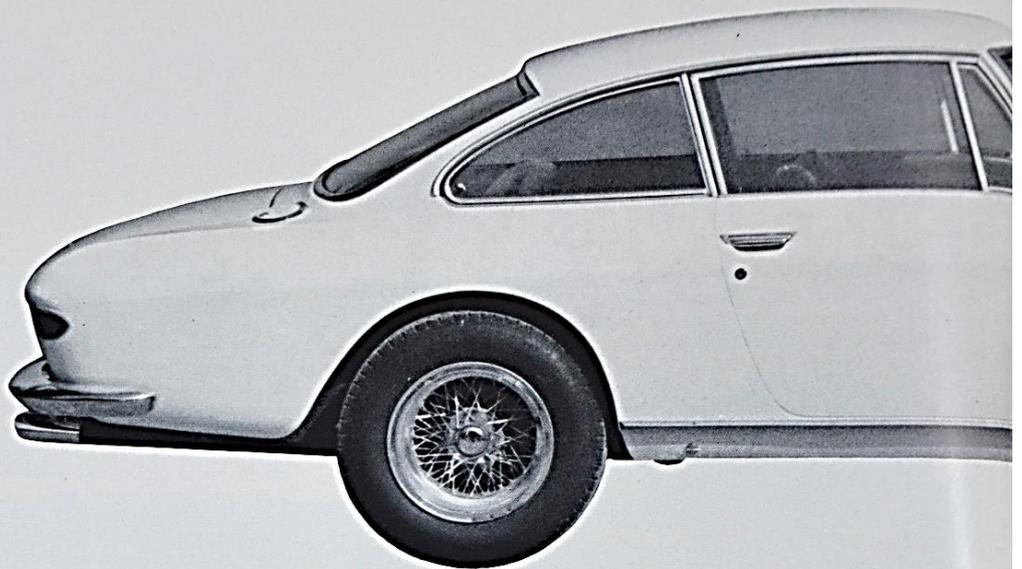
seine sportliche Abstammung aber nicht verleugnen, und wenn er auch sehr bequem ist, ist er doch strammer gefedert als der Mercedes oder der Jaguar, und ist auch nicht – vielleicht müßte man sagen noch nicht – so kultiviert. Sein Viernockenwellen V8-Motor ist etwas rauher, und es gelangt vom Motor und von der Straße her mehr Geräusch in den Fahrgastraum als in den zwei anderen Wagen. Dafür ist er ihnen aber in seinen Fahrleistungen überlegen. Das Exemplar, für welches die Beschleunigungswerte gemessen wurden, hatte eine auf Wunsch lieferbare kürzere Hinterachsübersetzung als serienmäßig eingebaut (3,56 statt 3,31:1), war aber dafür mit der ziemlich schweren, auf Wunsch gelieferten Klimaanlage ausgerüstet, deren Kompressor obendrein noch einige PS frißt. Mit dieser Übersetzung dürfte der Wagen nur unbedeutend langsamer sein als mit der normalen. Dafür wird aber die Dauergeschwindigkeit, die einer Drehzahl von nicht über 5000 U/min entsprechen soll, im V. Gang des ZF-Getriebes von ca. 215 auf ca. 200 km/h herabgesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit dürfte bei 225 km/h liegen.

In einem Luxuswagen, in dem übrigens elektrisch betätigte Seitenfenster serienmäßig sind, könnte man sich hinten etwas mehr Knie- und Fußraum wünschen, aber der Kofferraum entspricht den Anforderungen, die man an einen Wagen dieser Klasse stellen kann. Unser Testwagen war nicht mit der auf Wunsch lieferbaren ZF-Servolenkung ausgerüstet, auf die wir für einen solchen schnellen, ca. 1700 kg wiegenden Wagen auf keinen Fall verzichten möchten, denn 5½ Lenkradumdrehungen sind – wenn auch der Wendekreis gut ist – für ein über 200 km/h schnelles Auto viel zu viel. Eine automatische (Borg-Warner) Kraftübertragung ist übrigens auch für diesen Wagen lieferbar.

Für unsere Begriffe untersteuert der „Quattroporte“ in schnell gefahrenen Kurven etwas zu stark, so daß der Übergang von der Geradeausfahrt in eine Kurve etwas schwerfällig wirkt, aber die geringe Bauhöhe und die etwas stramme, jedoch keineswegs harte Federung ergeben eine geringe Kurvenneigung, während die Bodenhaftung der Hinter-

# EUROPAS SCHNELLSTE LIMOUSINEN

F O R T S E T Z U N G



Vergleichstabelle 4türige Wagen	Mercedes 300 SE (Test auto, motor und sport)	Jaguar Mk 10 4,2 Liter	Maserati „Quattroporte“
0-100 km/h . . . . .	9,8 s	9,5 s	8,6 s
0-160 km/h . . . . .	26,0 s	24,7 s	21,6 s
400 m mit steh. Start .	—	16,5 s	16,0 s
1 km mit steh. Start .	30,4 s	30,3 s	29,2 s
Höchstgeschwindigk.	203 km/h	203 km/h	ca. 225 km/h
Verbrauch ca. . . . .	—	15,5-24 Liter pro 100 km	—

räder dank der DeDion-Achse hervorragend ist.

Von den vier Wagen der 2türigen Gruppe haben zwei den gleichen Motor: der Iso-Rivolta und der Gordon-Keeble. Für sie ist als Serienausrüstung der Chevrolet Corvette-Motor, in der Ausführung mit hydraulischen Ventilstößeln und einem Vierfachvergaser, mit einer Leistung von 300 SAE-PS, vorgesehen. Diese beiden Wagen haben auch insofern eine große Ähnlichkeit miteinander, als sie beide eine DeDion-Hinterachse mit Schraubenfedern, Watt-Gestänge und Salisbury-Differential besitzen, und in beiden Fällen die Karosserie von Bertone entworfen wurde. Der Unterschied zwischen den zwei Wagen besteht hauptsächlich nur darin, daß der Iso einen Plattformrahmen mit aufgeschweißter Ganzstahlkarosserie hat, während die Struktur des Gordon-Keeble aus einem Gitterrohrrahmen besteht, der eine Kunststoffkarosserie trägt. Der englische Wagen ist auch etwas kompakter; er ist im Radstand um 11 Zentimeter kürzer (2,59 m statt 2,70 m) und wiegt ca. 120 kg weniger - 1440 kg mit halbvollem Tank. Dementsprechend ist auch der Charakter der beiden Wagen: man hat im Iso hinten noch gut Platz, während im Gordon-Keeble die Hinter-

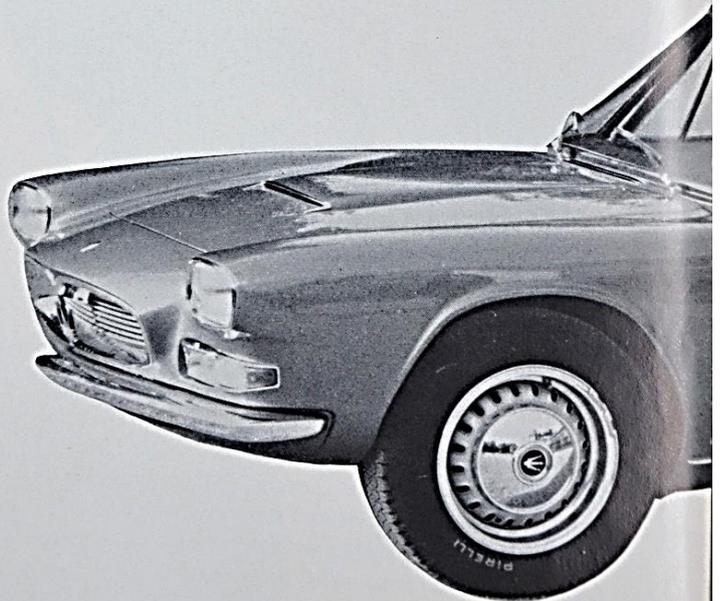
sitze nicht mehr ganz vollwertig sind. Dafür fährt sich aber der englische Wagen wesentlich sportlicher als der italienische: seine Lenkung ist direkter, aber trotzdem erstaunlich leicht, und der Wagen macht einen viel wendigeren Eindruck. Dazu tragen auch die viel besseren Frontsitze bei, die jedes Hin- und Herutschen verhindern.

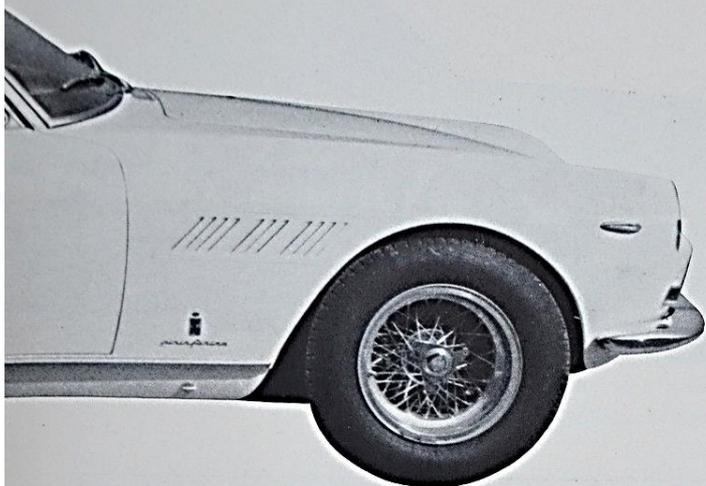
Trotz ihrer beachtlichen Fahrleistungen sind beide Wagen sehr ruhig und gut gefedert, wenn auch lange nicht so weich wie ein Jaguar Mark10 oder ein Mercedes 300 SE, und beide haben eine sehr gute Straßenlage mit einem annähernd neutralen Kurvenverhalten und sehr geringer Kurvenneigung. Dank der DeDion-Achse gehört auch trotz der hohen Motorleistung schon viel dazu, die Hinterräder, auch ohne das auf Wunsch gelieferte Sperrdifferential, zum Durchdrehen zu bringen. Beim Iso-Rivolta sind die Scheinwerfer der Wagenleistung bei weitem nicht angepaßt, und der Wendekreis ist zu groß. In schnellen Autobahnkurven, die mit über 180 km/h durchfahren werden können, neigt der Gordon-Keeble etwas zum Schwimmen, wahrscheinlich wegen seiner ziemlich schmalen Felgen, die in nächster Zeit durch breitere ersetzt werden sollen.

Beide Wagen haben das gleiche, übrigens sehr gute Warner-Vierganggetriebe, das mit dem Corvette-Motor serienmäßig kommt, und die Hinterachsübersetzung von 2,88:1 für den Iso und 3,07:1 für den Gordon-Keeble ergeben, in beiden Fällen, mit den jeweils verwendeten Reifen (185-15 Pirelli Cinturato bzw. 6.70-15 Avon Turbospeed) eine Geschwindigkeit von ca. 40 km/h pro 1000 U/min. In nicht ganz exakt durchgeführten Messungen ermittelten wir für den Iso eine Höchstgeschwindigkeit, die mit Bestimmtheit zwischen 210 und 215 km/h liegt. Der Gordon-Keeble war dank sei-

ner etwas kleineren Stirnfläche ca. 5 km/h schneller. Beide Wagen haben vorn und hinten Scheibenbremsen; im Iso werden sie durch einen einfachen Kreislauf mit Vakuum-Servo betätigt; der Gordon-Keeble hat einen doppelten Kreislauf mit zwei Vakuum-Aggregaten. Beide Wagen kommen mit einem elektrischen Seitenfenstermechanismus, der Gordon-Keeble sogar mit Radio und Sicherheitsgurten.

Im Iso-Rivolta wird auch eine sportlichere Version des Corvette-Motors geliefert, die 340 SAE-PS leistet, keine hydraulischen Stößel hat und lau-





Aus Rennmaschinen abgeleitet sind die Motoren des Ferrari 330 GT (links) und des Maserati 4 Poste (unten). Der 4 Liter V12-Ferrari-Motor gibt 300 PS bei 6600 U/min, der 4,2 Liter V8-Maserati-Motor 260 PS bei 5200 U/min ab.

Vergleichstabelle 2türige Wagen	Iso-Rivolta 300	Iso-Rivolta 340 (Test Autocar)	Gordon-Keeble GT
0-100 km/h . . . . .	8,5 s	8,3 s	7,8 s
0-160 km/h . . . . .	20,5 s	18,6 s	19,6 s
400 m mit steh. Start .	15,8 s	15,9 s	15,6 s
1 km mit steh. Start .	29,1 s	—	27,9 s
Höchstgeschwindigk.	210-215 km/h	228,5 km/h	218 km/h
Verbrauch ca. . . . .	16-24 Liter pro 100 km	17,7-25,7 Liter pro 100 km	15-23 Liter pro 100 km

ter ist. Zu diesem Motor, der schneller läuft, paßt eine kürzer übersetzte Hinterachse von 3,31 : 1. Wir sind diese Ausführung nicht gefah-

ren, geben aber die für einen solchen Typ von „Autocar“ erzielten Werte zum Vergleich an. Der Vollständigkeit halber sei noch

erwähnt, daß vom Iso-Rivolta nunmehr auch eine 400 SAE-PS-Version angeboten wird, deren durch vier Weber-Doppelvergaser gespeister Corvette-Motor mit dem der Iso-Grifo Renn-Prototypen identisch ist. Trotz seinem um 60 Millimeter längeren Radstand bietet der Ferrari 330 GT nicht mehr Platz als der Gordon-Keeble, hat aber noch gerade akzeptable Fondsitze, wenn auch der Fußraum wegen der Konstruktion des Fahrgestells ziemlich eng ist. Er bietet aber auf jeden Fall mehr Lebensraum als der Aston-Martin DB 5, dessen hintere Sitze wirklich nur als Notsitze aufzufas-

sen sind, in denen Erwachsene gerade noch sitzen können, ohne einen runden Buckel zu machen. Eigenartigerweise haben diese zwei schnellsten der in Betracht gezogenen Wagen eine hintere Starrachse, die allerdings durch Längslenker – im Aston-Martin auch durch ein querliegendes Wattgestänge – exakt geführt wird.

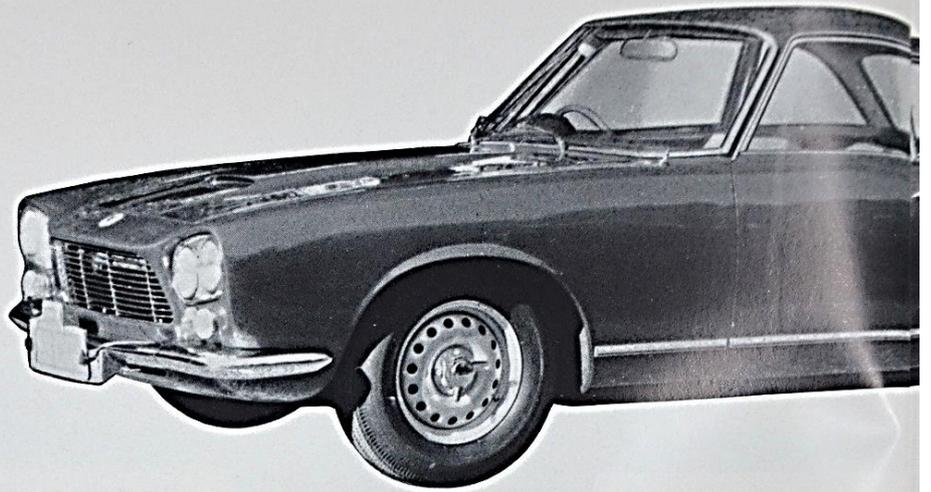
Beide haben einen 4 Liter-Motor. Den Aston-Martin gibt es in zwei Ausführungen: die normale mit 3 SU-Einfachvergasern und 282 DIN-PS und das „Vantage“-Modell mit 3 Weber-Doppelvergasern, Sportnockenwellen und 325 DIN-PS. Beide haben jetzt ein ZF-Fünfganggetriebe. Der von uns getestete Wagen entsprach der Vantage-Ausführung, war aber noch ein DB 4 „Vantage GT“ mit 3,7 Litern, 314 DIN-PS und 4 Gängen. Der Unterschied zwischen den Fahrleistungen unseres damaligen Testwagens und denen der heutigen Ausführung dürfte aber gering sein, da das Gewicht inzwischen um ca. 100 kg gestiegen ist.

Von allen von uns getesteten Wagen ist der Aston-Martin der schnellste gewesen: elektrisch gestoppt, erreichte er den erstaunlichen Mittelwert von 278 km/h, den wir zuerst gar nicht glauben wollten, der sich aber nach Überprüfung aller Geräte und Nachmessen der Entfernung zwischen den Zellen als unanfechtbar erwies. Verschiedene Handmessungen auf ungeeichten Autobahn-Kilometern, wo der Anlauf nicht immer ganz ausreichend gewesen war, hatten vorher angedeutet, daß der Wagen einer Geschwindigkeit von mindestens 250 km/h fähig war. Alle diese Messungen wurden mit Dunlop-Rennreifen vorgenommen. Auf jeden Fall erwies sich der Aston-Martin als noch schneller als der



# EUROPAS SCHNELLSTE LIMOUSINEN

F O R T S E T Z U N G



auf der gleichen Strecke und ebenfalls mit Rennreifen elektrisch gemessene, sehr schnelle 3,8 Liter Jaguar E, der 256 km/h lief, und viel schneller als ein Chevrolet Corvette mit Einspritzung, mit dem wir 1963 eine Spitze von 229 km/h erreichten. Mit einem anderen und anscheinend besseren Motor kam letzterer allerdings später in den Händen unseres englischen Kollegen von „Motor“ auf 236 km/h.

Für unsere Begriffe liegt aber der Ferrari 330 GT an der unteren Grenze dessen, was man Fond-Passagieren zumuten kann, und ist somit bei einer von uns gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 234 km/h (für einen Wagen, der nur 600 Kilometer gelaufen war und überhaupt keine besondere Vorbereitung erfahren hatte) heute der schnellste viersitzige Wagen. Seine äußerst sicheren Fahreigenschaften bleiben auch bei voller Belastung unverändert, was beim Aston-Martin nicht der Fall ist. Der Ferrari scheint härter gefedert und vor allem strammer gedämpft zu sein als der Aston und vermittelt dem Fahrer ein unerhört sicheres Gefühl, ohne jedoch etwa bei Stadtgeschwindigkeiten unkomfortabel zu sein, wenn er auch auf Steinpflaster ziemlich dröhnt. Alles trägt in diesem Wagen dazu bei, den Insassen den Eindruck zu verleihen, sie hätten es mit einer viersitzigen, für den Straßengebrauch angepaßten Rennmaschine zu tun, während der Aston-Martin viel mehr den Charakter eines schnellen Tourenwagens hat. Beide sind allerdings recht laut, aber der 12 Zylinder-Ferrari-Motor besitzt eine erstaunliche Elastizität; man kann mit ihm auch unter 30 km/h fahren und sogar beschleunigen, ohne daß er ruckt und spuckt, während der Sechszylinder Aston im direkten Gang nicht unter 40 zu fahren ist. Das bessere Drehmoment des Ferrari-Motors im unteren Drehzahl-

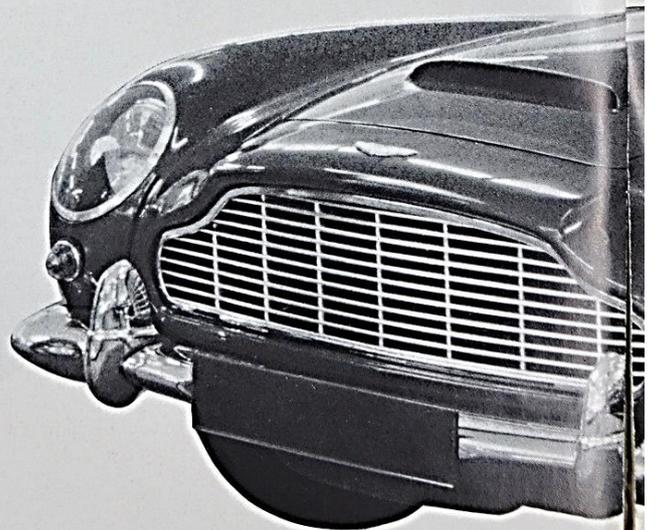
bereich findet auch darin seinen Ausdruck, daß er trotz seines um 70 kg höheren Gewichts bis 160 genauso schnell beschleunigt wie der DB 4 Vantage GT – und übrigens auch praktisch ebenso schnell wie die leichteren Jaguar E und Einspritz-Corvette, die beide reine Zweisitzer sind, und wesentlich schneller als der ebenfalls zweiseitige 12 Zylinder Lamborghini. Mit einer Belastung von zwei Personen, die allen unseren Werten zugrunde liegt, erreichten diese Wagen 160 km/h in 15,9, 16,2 und (im Falle des Lamborghinis mit der jetzigen Übersetzung) ca. 18 Sekunden. Bei höheren Geschwindigkeiten verliert allerdings der Ferrari dem Jaguar und der Corvette gegenüber an Boden.

Vermutlich wegen seiner weicheren Federung fühlt sich der Aston-Martin schwerer an als der nicht unerheblich größere Ferrari. Dies hängt auch vielleicht damit zusammen, daß seine Zahnstangenlenkung direkter ist und eine viel stärkere Rückstellwirkung hat, so daß sie bedeutend schwerer geht als die allerdings für einen so schnellen Wagen doch etwas zu stark untersetzte ZF-Lenkung des Ferrari, der übrigens einen unmöglich großen Wendekreis hat. Im Aston-Martin dürfte sich das jetzige Fünfgang-ZF-Getriebe (das gleiche wie im Maserati) angenehmer schalten lassen als das in unserem Testwagen eingebaute David Brown-Viergang-Getriebe, aber die Verwendung eines Laycock-Overdrives als V. Gang konnte uns im Ferrari nicht überzeugen. Das Ferrari-Viergang-Getriebe mit Porsche-Synchronisierung ist an sich sehr gut, aber der durch einen getrennten Hebel unter dem Lenkrad elektrisch geschaltete Overdrive ist schnellen Schaltvorgängen in den V. Gang nicht gewachsen und neigt dabei zum Rutschen. Gut ist aber, daß, wenn man bei eingeschaltetem

Vergleichstabelle 2türige Wagen	Ferrari 330 GT	Aston-Martin DB 4 Vantage GT	Aston-Martin DB 5 (Test „Motor“)
0-100 km/h . . . . .	7,0 s	7,2 s	7,4 s
0-160 km/h . . . . .	16,3 s	16,4 s	16,9 s
0-200 km/h . . . . .	29,4 s	26,4 s	—
400 m mit steh. Start .	—	15,0 s	15,4 s
1 km mit steh. Start .	27,1 s	26,8 s	—
Höchstgeschwindigk.	234 km/h	278 km/h	234 km/h
Verbrauch ca. . . . .	22-26 Liter pro 100 km	20-23,5 Liter pro 100 km	13,2-23,5 Liter pro 100 km

Overdrive mit dem normalen Getriebe in den III. Gang zurückschaltet, der Overdrive endgültig ausge-

schaltet wird, so daß beim nächsten Hinaufschalten der direkte IV. Gang nicht übersprungen werden kann.





*Gordon-Keeble (links) — ein in England unter Verwendung des Chevrolet-Corvette-Motors in kleinen Stückzahlen gebauter Hochleistungswagen hervorragender Qualität. Unten die schnellste von Europas schnellen Limousinen, der Aston-Martin DB 4 bzw. 5 in seiner GT-Version, von allen beschriebenen Wagen der sportlichste, aber auch jener, der vom Komfort her die meisten Konzessionen verlangt.*

Beide Wagen haben ausgezeichnete, ihrer Leistung voll entsprechende Scheibenbremsen mit doppeltem Kreislauf und zwei Servos. Von den beiden Wagen hat der Ferrari den größeren Gepäckraum, der jedoch für 4 Personen mit Ferrari-Ansprüchen doch ziemlich knapp ist. Er kann jedoch besser ausgenutzt werden als im Aston-Martin, wo wegen des großen Überhangs schweres Gepäck am besten auf den hinteren Sitzen Platz finden sollte. Zum Vergleich geben wir auch die Fahrleistungen eines normalen 282 PS Aston-Martin DB 5 der heutigen Ausführung, der von „Motor“ getestet wurde, an. Dieser dürfte ruhiger und elastischer sein als der GT,

bleibt aber in seinen Fahrleistungen hinter diesem weit zurück. Solche schnellen Autos sind natürlich nicht billig, und es wäre unfair, wenn der Preis in der Beurteilung der gebotenen Leistung nicht in Betracht gezogen würde. Auffallend ist, daß er im viel engeren Zusammenhang mit den Fahrleistungen steht als mit irgendeiner anderen Eigenschaft der besprochenen Wagen, gleichgültig, ob sie aus Deutschland, England oder Italien stammen, und ob ein eigener oder ein fremder Motor eingebaut ist. Zum Vergleich haben wir den Preis der verschiedenen Wagen in ihrem Heimatland approximativ in DM umgerechnet, wobei sich folgendes

Bild ergibt (für englische Wagen ist die Umsatzsteuer von ca. 18%, die vom Inlandskäufer bezahlt werden muß, im Preise inbegriffen):

	DM
Jaguar Mark 10, 4,2	23 500.-
Mercedes-Benz 300 SE	23 100.-
Iso-Rivolta 300	32 200.-
Maserati „Quattroporte“	36 000.-
Gordon-Keeble GT	40 000.-
Ferrari 330 GT	40 500.-
Aston-Martin DB4Vantage	50 500.-

Was die reinen Fahrleistungen anbetrifft, so ist wahrscheinlich die Zeit, die für den Kilometer mit stehendem Start benötigt wird, der aufschlußreichste Maßstab. Auf Grund dieser Zeit erhalten wir für die schnellsten

viersitzigen Wagen von heute folgende Rangliste:

Aston-Martin Vantage	26,8 Sek.
Ferrari 330 GT	27,1 Sek.
Gordon-Keeble GT	27,9 Sek.
Iso-Rivolta 300	29,1 Sek.
(der Typ 340 würde vermutlich eine noch bessere Zeit erreichen)	
Maserati „Quattroporte“	29,2 Sek.
Jaguar Mk 10, 4,2	30,3 Sek.
Mercedes 300 SE	30,4 Sek.

Daß die Reihenfolge fast genau umgekehrt lautet wie die am Anfang des Artikels aufgestellte Rangliste nach dem gebotenen Innenraum, ist sicher kein Zufall und bestätigt nur, daß das Beste aus zwei Welten kaum zu vereinbaren ist. \*

