

Kraft und Rasse in jeder Preislage

Fortsetzung von Seite 4

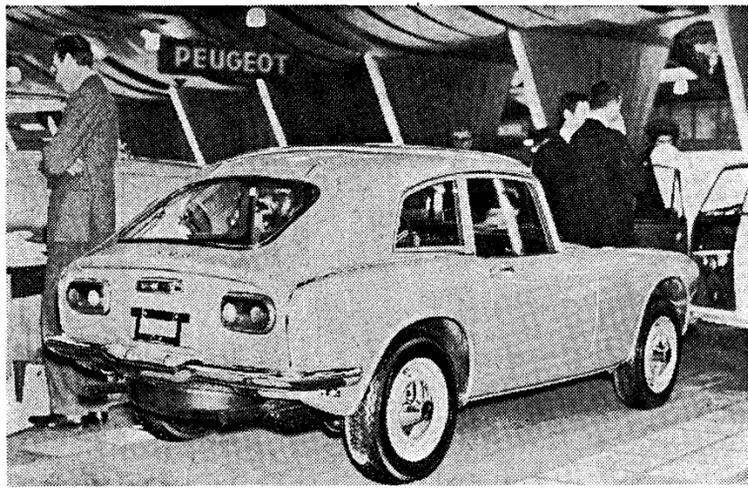
Nutzfahrzeuge und Luxuswagen konzeptionell recht nahe beieinander liegen!

Vollblut aus den USA

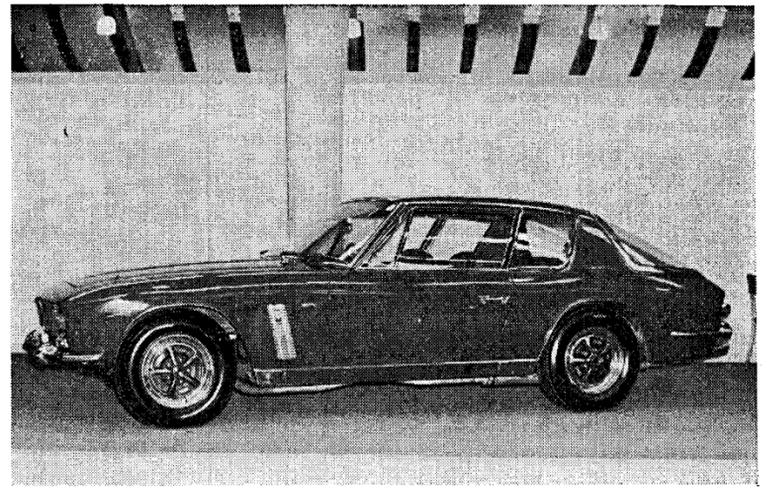
Wenn man sich wundert, warum die amerikanischen Automobilfirmen sich gegenseitig mit Hochleistungsvarianten überbieten, muss man berücksichtigen, dass der Automobilsport in den USA 1966, in absoluten Zahlen ausgedrückt, die grössten Zuschauerzahlen zu mobilisieren vermochte. Deshalb haben sich die Firmen dieser Tendenz rasch angepasst. Die Auswirkungen können nun in Genf bestaunt werden. Nebst den auf den Firmenständen ausgestellten serienmässigen und mit sportlichem Anstrich gebauten Modellen beherbergt die Sportwagenonderschau noch bedeutend «heissere» Varianten. Der Shelby GT 500 auf dem Stand der Performance Cars SA wirkt beinahe angsteinflössend auf den stillen Betrachter. Man spürt förmlich die in ihm schlummernde Energie. Doch auch die Spezialausführung des Chevrolet Sting Ray wirkt nicht minder imposant. Von besonderer Bedeutung an diesen Typen sind die Verbesserungen, die das Fahrwerk und die Bremsen erfahren haben. Chrysler ist mit den Barracudas und Dodge Chargers und Chevrolet mit den stärksten Camaro-Typen in der Lage, ähnliche Leistungsvarianten anzubieten. Motoren mit einem maximalen Hubraum von etwa 7 Litern stehen jedem der «big three» zur Verfügung. Spitzenmodell dieser Wagenfamilie ist der Ford GT 40 Street Version mit 4,7-Liter-Motor und ZF-Fünfganggetriebe. Die Innenausstattung wurde auf einen luxuriösen Stand gebracht. Der Preis für diesen Strassenboliden liegt allerdings nahe der 100 000-Franken-Grenze. Exklusivität musste schon immer bezahlt werden.

Jedermanns Sportauto

Nebst den eingangs erwähnten Spitzenmodellen europäischer und amerikanischer Provenienz bietet die Automobilindustrie Europas nach wie vor eine ganze Typenreihe von interessanten sportlichen Wagen an, deren Erwerb nicht bloss einer



Honda wird auch schnell auf vier Rädern — Neues Modell S 800 mit 70 DIN-PS aus 791 cm³.



Für Baustellen oder sportliche Ambitionen? — Jensen FF mit Vierradantrieb von Ferguson.

schmalen Schicht vorbehalten ist. Diese Typen tragen nach internationalem Sportreglement die Bezeichnung Gran Turismo. In der Mehrzahl werden diese Typen auf der Basis von in grossen Stückzahlen gebauten Personenwagen hergestellt. Als Beispiel diene der MGB-GT oder die Neuerscheinung Fiat 124 Sportspider. Diese Liste lässt sich selbstverständlich bedeutend erweitern. Bei dieser Feststellung wird der am Autosport Interessierte einen reglementarischen Seitensprung nicht verkneifen können. Als Gran Turismo wird ein Fahrzeug definiert, das in kleineren Stückzahlen produziert wird, und das sich im besondern entweder durch hohe Leistung oder durch einen guten Komfort auszeichnet. Populäre Vertreter dieser Klasse, wie Alfa Romeo und Porsche, sind der Gran-Turismo-Einteilung ausgewichen, indem sie durch entsprechende massliche Modifikationen des Innenraumes und der Nachweis der erforderlichen Produktionszahlen zu sogenannten Tourenwagen geworden sind; dies obwohl an der Charakteristik der Fahrzeuge nichts geändert hat. Betrachtet man nun dazu noch die Produktionsbasen und Stückzahlen der noch in dieser Klasse verbliebenen Fabrikate, so kann man ebenfalls keinen klaren Zusammenhang mit der Definition der Gran Turismo erblicken. Doch zurück in die Ausstellungshallen. Bei den europäischen Sportwagenmodellen der unteren Preisklasse scheint auch das

Losungswort Konsolidierung vorzuherrschen. Neuerscheinungen sind keine zu melden. Vielleicht hängt dies auch mit der allgemeinen Absatzkrise in Europa zusammen. Die Hersteller haben keine Lust, relativ teure Wagen in den Fabrikhöfen stehen zu haben. So hat man sich weitgehend auf Detailänderungen beschränkt. Mit einer neuen Frontverkleidung warten der Triumph Spitfire und der Volvo P 1800 S auf. Peugeot und BMW fertigen als Spitzenmodell das 404-Cabriolet-Coupé bzw. die Typen 2000 CS und 2000 C unverändert weiter. Glas demonstriert seine Zugehörigkeit zu BMW, indem das blauweisse Emblem neben demjenigen von Glas den Stand dekoriert. Ueber den endgültigen Stand des Glas 2600 V8 sind verschiedene Meinungen im Umlauf. Werksseitig gibt man für 1967 mehr Motorleistung und geänderte Getriebeabstufungen bekannt. Alfa Romeo zeigt in Genf den 1300 Junior, eine Kombination der Karosserie des Sprint GT 1600 mit dem Motor der Giulia 1300 TI. Wie der Name besagt, richtet sich dieser Typ an junge Leute, die sich noch keinen allzu teuren Sportwagen leisten können. Alle übrigen Varianten warteten schon letztes Jahr in Genf auf. Porsche präsentiert seine Reihe 912 und 911, wobei für beide Ausführungen die Targa-Variante erhältlich ist. Der 911 wurde im Herbst 1966 in verschiedenen Teilen modifiziert und gilt als Variante zwischen dem 912 und dem 911 S. Lancia hat

den Fulvia-Coupés mehr Hubraum zukommen lassen. Die Rallye- und Sporttypen besitzen jetzt einen 1,3-Liter-Motor, der zusätzlich noch in der Rennausführung geliefert werden kann.

Japanische Offensive?

Der Genfer Salonbesucher hat sich anscheinend vorgenommen, den japanischen Sportmodellen ganz besonders seine Aufmerksamkeit zu machen. Die Stände von Honda und Toyota erfreuen sich eines ausserordentlich regen Besuches; das Interesse an den sportlichen Modellen dominiert. Die Motorradfolge lassen alle Jahre wieder von neuem aufhorchen. Honda baut als Spitzenmodell ein Cabriolet-Coupé mit der Bezeichnung S 800. Der Motor mit 791 cm³ leistet 70 DIN-PS und erreicht Motordrehzahlen in der Grössenordnung von 8000 U/min. Die Spitze wird mit 160 km/h angegeben. Toyota hat sich vor kurzer Zeit in der Schweiz niedergelassen. In Genf steht natürlich der 2000 GT im Brennpunkt der Interessen. Der 2-Liter-Motor leistet 150 DIN-PS und soll dem Wagen eine Spitze von 220 km/h verleihen. Der Motor wird als Sechszylinder hergestellt und zeichnet sich durch ein hohes Drehmoment aus. In Europa wird die Auffassung vertreten, dass bei zwei Litern Hubraum ein Vierzylindermotor günstigere Bedingungen bietet. Dieser Motor wird in Rennsport-Version 200 DIN-PS abgeben.

Stilistisch lehnt der Toyota 2000 GT sich etwas an den Jaguar E an.

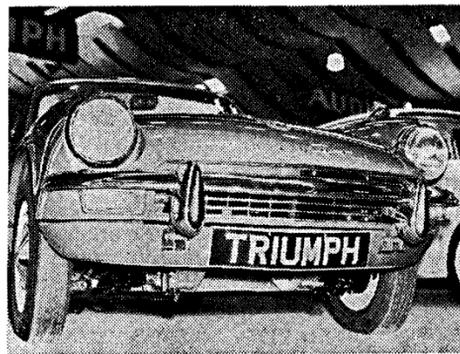
Fazit

Der sich verschärfende Konkurrenzkampf auf dem Absatzmarkt und die Einsicht vieler Hersteller, dass der Automobilsport eines der zügigsten Werbemittel darstellt, haben die Entwicklungen der vergangenen Jahre stark beeinflusst. Heute wird ein technischer Stand angeboten, den man früher nicht für möglich hielt. Dank immer mehr verfeinerten Fabrikations- und Automationsmethoden ist es möglich geworden, dass heute reife sportliche Automobile zu Preisen auf den Markt kommen, die sich nicht wesentlich von denen der Alltagsautomobile unterscheiden. Man ist versucht zu glauben, dass der heutige Stand der Technik nicht mehr zu überbieten ist. Die Evolution wird aber nicht aufgehalten werden. Neue Erkenntnisse (Entwicklung und Fertigung) auf dem metallurgischen und dem Kunststoffsektor werden dafür sorgen, dass das, was heute als nicht überbietbar gilt, morgen schon vergessen ist. Den Konstrukteuren von sportlichen Spitzen- und Wettbewerbsfahrzeugen wird es vorbehalten bleiben, in diesem Sinne nach wie vor Schrittmacher zu sein und damit die Allgemeinheit von der angestrebten Sicherheit und dem Komfort profitieren zu lassen.

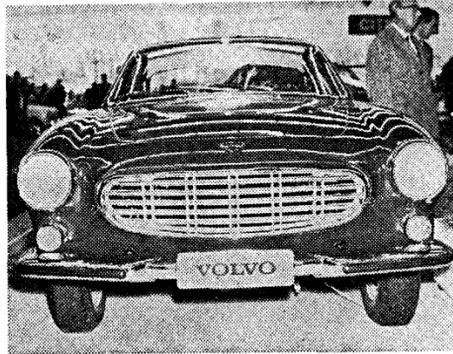
H. D.



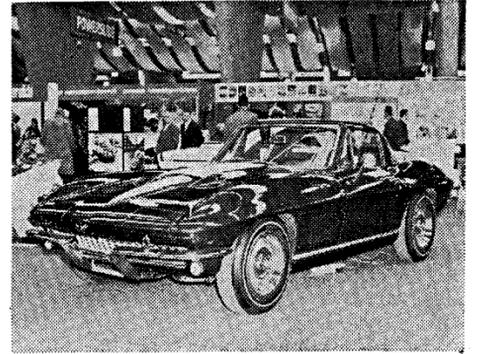
Styling für 300 km/h — Unheimlich schnell wirkt der Maserati Ghibli auf den ersten Blick.



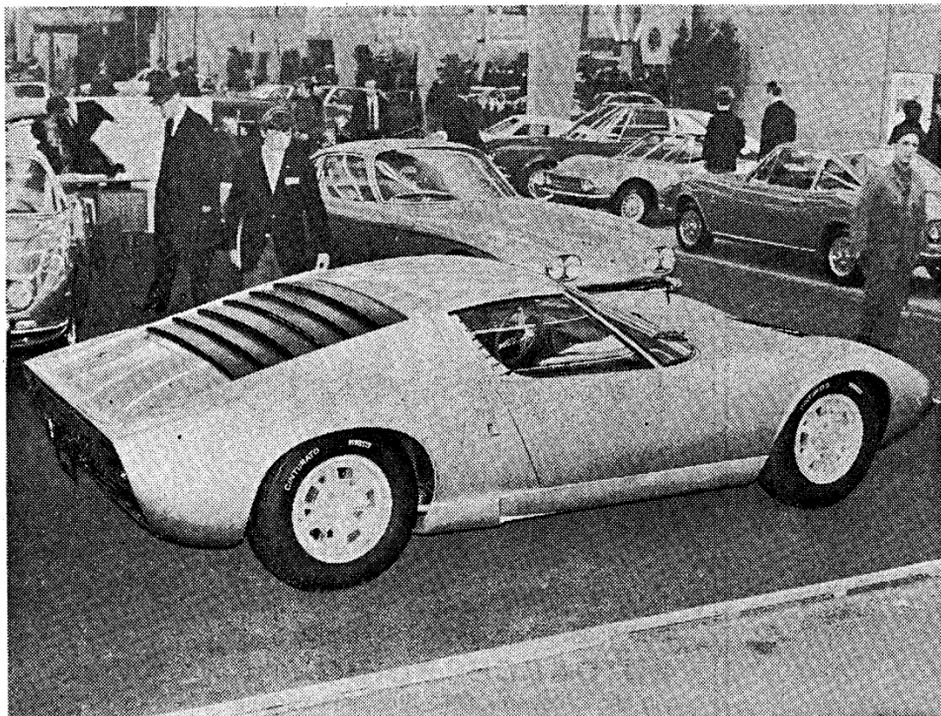
Eleganter Triumph Spitfire — Modifizierte Front aus dem Leyland-Konzern.



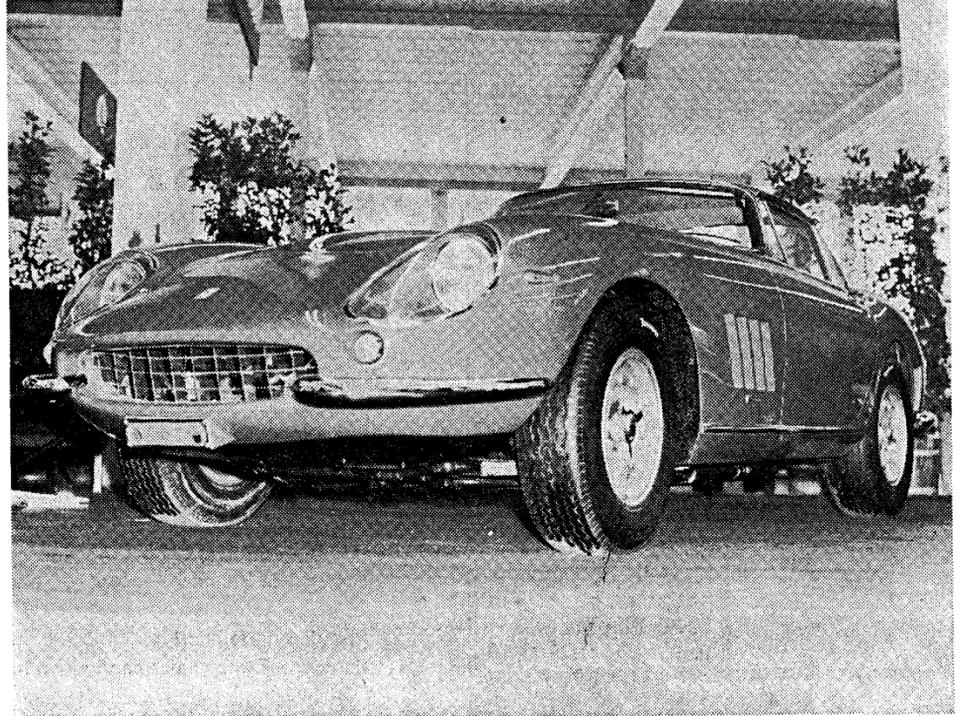
Alter Schwede mit neuem Gesicht — Volvo P 1800 S nach der Verjüngungskur.



Ein Bulle aus Detroit — Chevrolet Sting Ray in Competition-Ausführung.



Lamellenstoren im Fahrzeugbau? — Lamborghini Miura verwendet lamellenförmige Luftzutrittsverschalung.



Immer wieder bewundert — Echte Wucht drückt der Ferrari GTB aus; ein gutes Pferd aus Maranello.