

das **AUTO**

**MOTOR
UND
SPORT**

**TEST
BORGWAR
2,3 LITER MIT
LUFT-
FEDERUN**

IN DIESEM HEFT:
FAHREINDRÜCKE VOM NEUEN

FERRARI 2+2



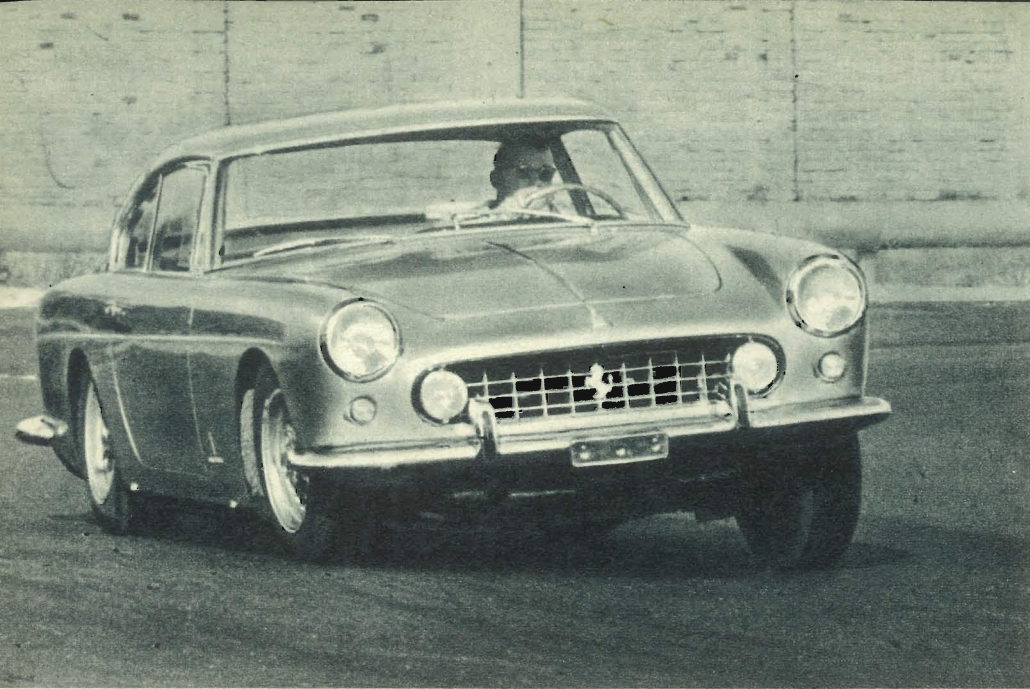
**DIE KNIFFLIGEN KNÖPFE
WIE KOMMT MAN IM WINTER ÜBER DIE ALPEN?
ZELTWEG: GEBURTSTAGSSIEG VON MOSS**

HEFT 21
8. OKTOBER 1960
DM 1.50

E 1418 D

WIR FUHREN:

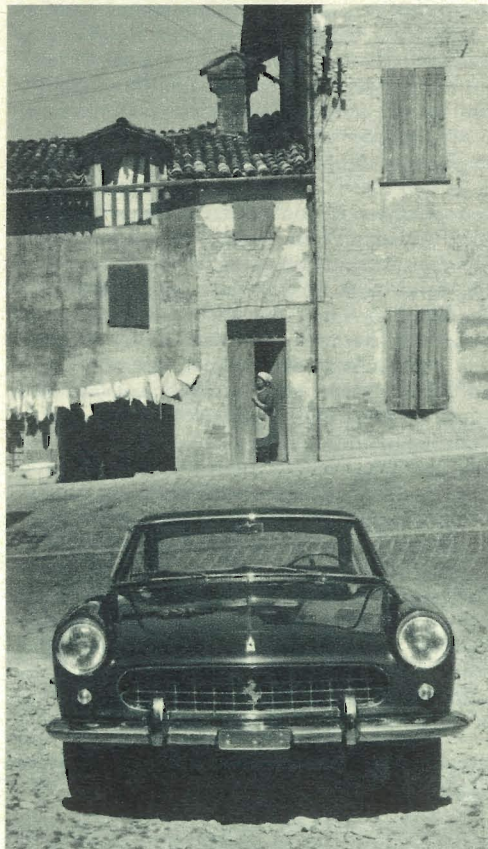
FERRARI 2+2



Es ist keineswegs leicht, an Testwagen von Ferrari heranzukommen. Und besonders schwer an solche, die noch gar nicht in Serie gebaut werden. Zu der Zeit, als ich in Modena war, liefen erst drei Ferrari 2 + 2. Nummer eins war der Prototyp, Nummer zwei entsprach dem Vorserienmuster, während der dritte Wagen – der erste der eigentlichen Serie – Commendatore Ferrari als Privatwagen dient. Es erübrigt sich, hinzuzufügen, daß ich den dritten Wagen nicht in die Hände bekam, mich dafür um so ausführlicher mit den beiden anderen beschäftigen konnte.

Es stimmt ein bißchen traurig, daß das neue 2 + 2-Coupé des 250 GT das bisherige so ungemein liebenswürdige zweisitzige Coupé verdrängt. Mit dem 2 + 2 haben wir übrigens den ersten Viersitzer aus Maranello vor uns. Etwa tausend Stück davon sollen gebaut werden, wobei die Karosserien natürlich bei Pininfarina in Turin entstehen. Jeweils ein Fahrgestell wird pro Tag in Maranello durch die elegante Blechhaut komplettiert – man kann also wirklich von Handarbeit sprechen. Selbstverständlich bleiben der California-Spyder und die praktisch nur für Rennen bestimmte Berlinetta weiter im Ferrari-Programm, wobei von letzterer eine etwas „luxuriösere“ Version mit Lederpolsterung und viel Antidröhn- und Geräuschkämpfungsmaterial vorbereitet wird. Den 4,9 Liter Super-america gibt es mittlerweile nicht mehr, an dessen Stelle ist zu Beginn dieses Jahres ein Vierliter-Modell mit gleichem Namen getreten.

Vielleicht sieht die Farina-Karosserie des 2 + 2 nicht ganz so gekonnt und elegant wie die des zweisitzigen Coupés aus, geräumiger ist sie auf jeden Fall. Vier Erwachsene finden einwandfrei Platz, obwohl man die Benützung der hinteren Sitze nicht gerade für Langstrecken empfehlen möchte. Leute von mehr als 1,80 Meter Größe müssen natürlich hinten den Kopf einziehen, für Personen mittlerer Größe reicht aber die Kopffreiheit ebenso wie der Knieraum hinten aus. Vom bisherigen 250 GT-Coupé unterscheidet sich das 2 + 2-Modell durch die 4 cm breitere hintere Spur, bei gleicher Länge ist der 2 + 2 um 2,5 cm schmaler und 1 cm höher geworden (Radstand unverändert 2600 mm). Die gestrecktere und niedrigere Karosserie ergibt einen günstigeren Luftwiderstands-



Beiwert, woraus um 8 km/h höhere Spitzengeschwindigkeit resultiert. Das Gewicht stieg um etwa 100 kg auf (vollgetankt) 1488 kg an. Der prinzipiell unveränderte 2953 ccm V-Zwölfzylindermotor wanderte im Fahrgestell um 17 cm nach vorn.

Die Weiterentwicklung des Motors zielte vor allem darauf ab, diesen noch weicher und elastischer zu machen, was durch eine Verbesserung des Drehmomentverlaufs im unteren und mittleren Drehzahlbereich erreicht wurde. Es ist müßig, den Habitus des Zwölfzylinders näher zu beschreiben, kennt man ihn doch ohnedies als einen der kultiviertesten Sportmotoren, die gegenwärtig gebaut werden. Langwierige Versuche mit der Auspuffanlage schlugen sich in einer noch besseren Geräuschkämpfung ohne Leistungsverlust nieder. Einen feinen Gag haben die Ferrari-Ingenieure für die Drosselklappenbetätigung entwickelt, deren Gelenk in Nylon-Lagern ruht.

Die Wirksamkeit der serienmäßigen Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern beeindruckt fast ebenso sehr wie der prächtige Motor. Mit drei Personen an Bord und vollem Tank (was in diesem Fall fast 1800 kg ausmacht) kann dieser Ferrari in 25 s vom Stand auf 160 km/h beschleunigen und wieder zum Stillstand abbremsen. Diese Messung, die seinerzeit Aston Martin beim DB 4 eingeführt hat, sagt dem Eingeweihten alles





Seit vergangem Jahr werden in alle Ferrari-Modelle nur noch Dunlop-Scheibenbremsen eingebaut. Damit wurde ein schwacher Punkt der Vorgängertypen in überzeugender Weise eliminiert, wie die Zeit von 25 s für 0-160-0 km/h beweist. FOTOS: ALEXANDER

über die Allround-Fähigkeiten eines so schnellen und schweren Fahrzeuges aus. Bei allen Meßversuchen saß übrigens Phil Hill am Steuer, der die Meinung vertrat, man könne sicherlich mit mehr Erfahrung im Umgang mit den Bremsen eine noch etwas bessere Zeit herausholen. Die Beschleunigungszeiten waren nicht minder eindrucksvoll, sie wurden wiederum mit drei Personen (Phil Hill, Richie Ginther und mir) und vollem Tank gestoppt. Vom Stand beschleunigt der Ferrari 250 GT 2 + 2

auf 80 km/h in	6,0 s
auf 100 km/h in	8,5 s
auf 120 km/h in	10,5 s
auf 140 km/h in	14,9 s
auf 160 km/h in	18,1 s
auf 180 km/h in	25,0 s
auf 200 km/h in	37,0 s

Mit dem Fahrer allein müßte die Zeit von 0 auf 100 km/h noch um eine halbe Sekunde niedriger liegen. Wie dem auch sei, die Zeiten

sind ohnehin für ein keineswegs leichtes Dreiliter-Fahrzeug imposant genug. Die Höchstgeschwindigkeit maßen wir im Mittel mit 219,5 km/h (Hinterachsübersetzung 4,57). Außer dieser sind noch zwei längere Übersetzungen (4,0 und 4,25) erhältlich, die dem Wagen zu einer noch etwas höheren Spitzengeschwindigkeit bei natürlich schlechterer Beschleunigung verhelfen. Den durch einen kleinen Hebel am Lenkrad elektrisch zum IV. Gang zuschaltbaren Overdrive gibt es allerdings nur in Verbindung mit der 4,57-Hinterachse als



FERRARI

2+2

F O R T S E T Z U N G



Serienausstattung. Als erster GT-Ferrari wird der 2+2 nur mit Koni-Stoßdämpfern geliefert.

Hinter dem Lenkrad fühlt sich das neueste Modell aus Maranello recht groß an, wenn man an den Umgang mit kleineren europäi-

schen Wagen gewöhnt ist. Die Sicht nach vorn und hinten läßt nichts zu wünschen übrig, doch könnte der Fahrersitz etwas höher sein, weil kleinere Personen jetzt durch das Lenkrad hindurchsehen müssen. Die Glasflächen erscheinen von innen riesenhaft, besonders das Heckfenster. Die Fenster in den Türen bewegen sich ganz leicht; wenn die dafür notwendige viele Kurbelei zuviel erscheint, der kann sich gegen Extraberechnung elektrische Fensterheber einbauen lassen. Die Schwenkfenster in den Türen kann man ähnlich wie beim neuen Mercedes 220 mittels kleiner Handrädchen öffnen. Hintere Ausstellfenster entlüften das Wageninnere.

Der Handschuhkasten ist – etwa am Peugeot 404 gemessen – zu klein ausgefallen, doch bedeutet das angesichts der sonstigen Verstaumöglichkeiten von Gepäck eine Lapalie. Frische Luft gelangt durch die Öffnung vor der Windschutzscheibe in das Wageninnere. Das Armaturenbrett unterscheidet sich etwas von dem des bisherigen Coupés: wie

bisher liegen Tachometer und Drehzahlmesser direkt vor dem Fahrer, die Anzeigeeinstrumente für Öl- und Wassertemperatur sowie Tankinhalt und die Zeituhr befinden sich jetzt in der Mitte. Das Ölmanometer wurde zwischen die beiden Hauptinstrumente plaziert. Eine stattliche Anzahl schwarzer, unbezeichneter Knöpfe nimmt die Unterseite des Armaturenbrettes ein. Die Neigung der Sitzlehne läßt sich individuell auch während der Fahrt verändern. Die Verarbeitung macht einen hervorragenden Eindruck, und die echten Leder-sitze tragen zur luxuriösen Atmosphäre des Ferrari-Interieurs entscheidend mit bei.

Auf der Straße drängen sich einem am Steuer des 250 GT 2+2 viele Eindrücke auf. Vielleicht am eindrucksvollsten ist die Art, wie sicher, genau und leicht sich der Vollblüter lenken läßt. Faule Fahrer können auf das Getriebe (außer zum Anfahren) verzichten: mit Leichtigkeit und ohne Stottern zieht das Fahrzeug im IV. Gang auch noch aus 1000 U/min (= 29 km/h) weg. Es fällt immer wieder

DIE WICHTIGSTEN TECHN. DATEN

Motor:

Zwölfzylinder in 60 Grad-V-Anordnung, Bohrung \times Hub 73 \times 58,8 mm, Hubraum 2953 cm³, je eine obenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb, Verdichtung 8,8:1, 3 Weber-Doppelfallstromvergaser, Leistung 240 PS bei 7000 U/min (81,3 PS/liter), maximales Drehmoment 33,1 mkg bei 5500 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/h im IV. Gang (Hinterachse 7:32, ohne Overdrive) ca. 6,8 m/s (3450 U/min), bei Höchst Drehzahl (7200 U/min) ca. 14,1 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, Batteriezündung, Druckluftschmierung.

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung, sperrsynchrisiertes Vierganggetriebe mit Knüppelschaltung, Übersetzungen: I. 2,54, II. 1,70, III. 1,26, IV. 1,0, R. 2,96, Hinterachse 4,27 (mit Querschiebe, auf Wunsch auch 4,0 und 4,3).

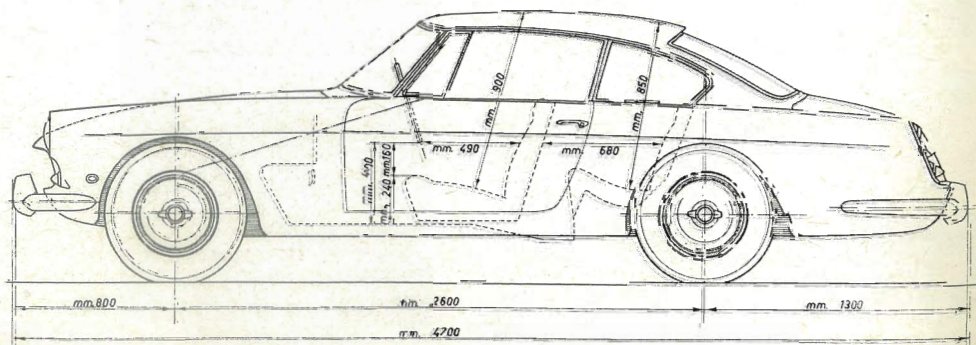
Fahrwerk:

Geschweißter Stahlrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Dreiecks-Querlenkern und Torsionsstab-linien, hinten Starrachse mit Halbelliptik-Längsfedern und Doppellänglenkern, vorn und hinten einstellbare Koni-Stoßdämpfer, Dunlop-Vierrad-Scheibenbremsen, Reifen 650 \times 15 oder 185 \times 15, Tankinhalt 104 Liter.

Abmessungen und Gewichte:

Radstand 2600 mm, Spur 1354/1394 mm, Länge 4700 mm, Breite 1700 mm, Höhe 1350 mm, Wendekreis-Durchmesser ca. 12,5 m. Gewicht mit vollem Tank 1468 kg, Leistungsgewicht faktorechtig 6,2 kg/PS.

Preis: ca. 54 000 DM.



schwer, zu glauben, daß unter der Haube „nur“ ein Dreiliter-Motor solche phantastische Fahrleistungen auf den Boden bringt. Der recht geräuschvolle Anlasser läßt den Motor sofort zum Leben erwachen. Kaum noch zu überbieten ist die Spontanität, mit der Bewegungen des Gaspedals in Geschwindigkeitserhöhungen umgesetzt werden. Selbst im II. Gang noch scheint bei Vollgas von 5000 U/min an der Wagen unter dem Sitz davonziehen zu wollen. Das Getriebe läßt sich kaum mehr verbessern, wenn man von

der etwas unglücklichen Lage des Rückwärtsganges neben dem III. absieht. Beim schnellen Aufwärtsschalten gerät man leicht in die verkehrte Kulisse. Die höchstzulässige Drehzahl von 7200 U/min entspricht mit der 4,57-Hinterachse im I. Gang 87 km/h, im II. 122 und im III. 170. Bei hohen Geschwindigkeiten erweist sich der Overdrive, der die Drehzahl um 22% herabsetzt, als recht nützlich. Es ist nicht leicht, diesem Ferrari gerecht zu werden. Pininfarina und Enzo Ferrari haben sich zusammengetan, um ein ebenso begeh-

renswertes wie teures (in Deutschland kostet der 2 + 2 rund 54.000 DM) Luxusfahrzeug zu schaffen, das gleichzeitig extrem schnell ist. In Verein mit dem großen Kofferraum stellt der 250 GT 2 + 2 einen Gran Turismo-Wagen in des Wortes echter Bedeutung dar, nämlich einen Reisewagen par excellence. Wenn Sie Rennen fahren wollen, dann sollten Sie die Berlinetta aus dem gleichen Hause kaufen, sonst aber gibt es eigentlich nichts Besseres als den 2 + 2, den man immer nur noch mehr lieben kann. Jesse Alexander

MINISTER SEEBOHMS KONFERENZ

AUF seiner großen Pressekonferenz in Bonn – die Tageszeitungen haben darüber ausführlich berichtet – konnte Minister Seebom nicht überzeugen. Aus den Fragen der Bonner Journalisten und der geladenen Gäste ging ein unverhohlenes Mißtrauen hervor. Man fand es im übrigen nicht korrekt, daß zu dieser Konferenz, auf der über das Wohl und Wehe nicht nur der Automobilisten in Deutschland, sondern auch der Automobil-Firmen gesprochen wurde, kein einziger Industrie-Vertreter eingeladen war. Und das, obwohl Minister Seebom recht massive Angriffe gegen die Industrie startete, nicht nur massive, sondern auch unbegründete und unsachliche.

Man sprach sehr viel von Unfällen. Und Seebom sagte: wenn man an einen Baum fährt, ist es besser, man hat vorn einen Motor. Er sagte ferner: Wenn man an einem Baum fährt, und der Tank des Autos liegt vorn, dann brennt der Wagen leichter. Das ist sehr massive Propaganda gegen den Heckmotor, die Professor Nordhoff oder ein Vertreter des VW-Werkes sicherlich nicht unbeantwortet gelassen hätte, vor allen Dingen, da diese Vorstellung, der vornliegende Motor sei eine Lebensversicherung bei Auffahr-Unfällen, physikalisch kaum zu halten ist. Denn je „weicher“ vorne ein Wagen ist, je mehr er nachgibt, desto geringer ist ja die Wucht, mit der die Passagiere nach vorn geschleudert werden.

Aber wir wollen uns hier nicht mit technischen Problemen auseinandersetzen, sondern mit dem Verkehrsminister. Es dürfte Herrn Nordhoff auch nicht ganz gleichgültig sein, wenn Herr Seebom sagt: Daß wir so schwachmotorige Wagen haben, kommt unter anderem daher, daß wir eine Hubraum-Steuer besitzen (was genau stimmt). Schwachmotorige Wagen stellen aber im heutigen Straßenverkehr eine Behinderung dar (stimmt auch). Er, Seebom, habe indessen schon 1949 die deutsche Auto-Industrie gefragt, ob man nicht von dieser Hubraumsteuer abgehen und ob man nicht auf diese Weise zu etwas größeren Motoren und damit sichereren Autos kommen könne. Worauf die deutsche Industrie einmütig geantwortet habe, eine solche Maßnahme (Aufhebung der Hubraumsteuer) käme einer zweiten Demontage gleich, sie sei undurchführbar.

Unzweifelhaft ist Prof. Nordhoff mehr als einmal in den letzten zehn Jahren mit der Ansicht hervorgetreten, daß der heutige Gebrauchswagen eine bestimmte Mindestgröße

haben müsse und damit eine bestimmte Mindestleistung. Und es ist kaum anzunehmen, daß Daimler-Benz, Opel, Ford und Borgward den von der Hubraumsteuer begünstigten Kleinwagen propagieren.

Als ADAC-Vizepräsident Hans Bretz die Zahlen gehört und gelesen hatte, die man in Bonn verkündete und die einen Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung an den Feiertags-Wochenenden ausweisen, als Hans Bretz also nach einer Aufschlüsselung fragte: wie viele solche Unfälle mit Personenschaden denn auf der Autobahn und wie viele auf den Landstraßen passiert wären, im Vergleich zu den vorjährigen Unfällen, da erklärte Seebom, eine solche Aufschlüsselung liege nicht vor, aber sie könne eventuell nachgereicht werden. Auch das macht einen sehr skeptisch, denn diese Unfallstatistiken, die man von Minister Seebom vorgelegt bekam, gingen sonst bis ins kleinste Detail. Man bekam 57 Schreibmaschinenseiten vervielfältigt vorgelegt, und es waren dabei 206 Unfälle ganz genau aufgeschlüsselt, mit Gründen, Ursachen, Folgen und Angabe der Uhrzeit – aber die ganz simple Einteilung in Autobahn-Unfälle und Landstraßen-Unfälle fehlte.

Er selbst, sagte der Minister, sei in diesen Feiertagen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung „mehrere 1000 Kilometer gefahren“, um die Situation in Augenschein zu nehmen. Ich hoffe nur, alle Bonner Korrespondenten wissen, daß Minister Seebom zwar seit 1925 einen Führerschein besitzt, aber seit 1945 nicht mehr selbst gefahren ist. Wenn diese Geschichte mit den mehreren 1000 Kilometern stimmt, dann hat er sich von einem Chauffeur herumfahren lassen – Anschauungsunterricht aus zweiter Hand.

Minister Seebom sagte gleich zu Anfang seiner Erläuterungen, er betrachte die Geschwindigkeitsbegrenzung als ein Mittel, nicht die Zahl, sondern die Schwere der Unfälle zu vermindern, und er wies deshalb in allen seinen Statistiken nur auf die Unfälle mit Personenschäden, nie auf die Unfälle mit Sachschäden hin: ob diese sich vermehrt haben – durch die vermehrten Auffahr-Unfälle – interessiert ihn nicht.

Auch bei dieser Behauptung, man könne die Schwere der Unfälle durch die Beschränkung der Geschwindigkeit vermindern, regt sich zwangsläufig starke Skepsis. Man verhindert durch die Beschränkung auf 100 km/h ja nur Unfälle bei mehr als 100 km/h Geschwindigkeit. Es gibt keine ganz genauen Statistiken

über die jeweiligen Unfallgeschwindigkeiten, es gibt nur ungefähre Zahlen. Der ADAC Gau Südbayern hat einmal vor einigen Jahren eine solche Statistik veröffentlicht: Es scheint festzustehen, daß weit weniger als 1 Prozent aller Unfälle sich bei Geschwindigkeiten über 100 km/h ereignen. Es fahren ja auch relativ wenige Automobilisten, wenn keine Begrenzung besteht, auf der Autobahn über 100. Es sind weniger als 10 Prozent. Aber es sind jedenfalls mehr als ein Prozent! Was eindeutig beweist, daß die Leute, die zügig und relativ schnell fahren, nicht zu den „Unfällen“ zählen, sonst müßten ja die Unfälle bei über 100 km/h einen sehr großen Raum einnehmen. Aber diese Geschwindigkeits-Begrenzungen, das ließ Minister Seebom zum Schluß in aller Offenheit durchblicken, seien ja deswegen so probat, weil sie kein Geld kosten würden. Leitschienen kosten Geld, Geschwindigkeits-Begrenzungen kosten nur eine Verordnung, sind also billig, darin liege der Anreiz. Darin liegt aber auch der Anreiz, unserem Verkehrsminister den Vorwurf zu machen, er suche sich den einfachsten und billigsten Weg anstatt den wirkungsvollsten – und wo es um Menschenleben geht, sollte man eigentlich nicht die „billigsten Mittel“ so stark in den Vordergrund stellen.

Es lag ein gutes Stück Zynismus in seinen Antworten, die er den Journalisten in Bonn gab, und er sagte auch in aller Offenheit, er erachte es nicht als üblich, daß ein Minister erzähle, was er eigentlich vorhabe, weil er sich „sonst nur neue Angriffsflächen schaffe“. Diese Kabinetts-Politik mag angebracht sein, wo es um außenpolitische Fragen geht, aber wir möchten von Minister Seebom nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden.

Er versuchte die Journalisten damit zu beeindrucken, daß er sagte, die Verkehrsoffer des letzten Jahres würden, wenn man die Särge aneinander reihet, eine Straße von 7,5 m Breite auf einer Länge von 15 km bedecken. Wie Seebom mit solchen geschmacklosen Demonstrationsbeispielen bei den Bonner Journalisten ankommt, zeigte mir die daraufhin von meinem Nachbarn gestützte Bemerkung: Das ist dann die Seebom-Straße.

Ich will nicht verheimlichen, daß der Minister auch einige sehr zutreffende Bemerkungen machte. Er sagte zum Beispiel ganz klar, daß die Unfall-Ursache „überhöhte Geschwindigkeit“, die so oft in den Statistiken auftaucht, in keiner Weise abhängig sei von der Geschwindigkeits-Begrenzung. Damit, fürchte ich,

(Fortsetzung Seite 55)