

- ### Neue Autos im Test
- Citroen Visa II Super X
 - Talbot Murena 2.2
 - Toyota Cressida Diesel

- ### Drei Traumwagen von gestern
- AC Cobra 289
 - Jaguar XK 150 S Roadster
 - Mercedes 300 SL Roadster



- ### Günstige Gebrauchtwagen
- #### Auslaufmodelle von
- BMW ● Ford ● Mercedes ● Opel ● VW**

Die richtigen Reifen für Ihr Auto
Ford Escort

Technik
Der erfolgreichste VW - Motor

Großer Vergleichs- test

1. Teil

- Audi 100 CS
- BMW 520 i
- Ford Granada 2.3 GL
- Mercedes 200
- Opel Rekord 2.0 E Berlina
- VW Passat GL 5



Ford Granada

VW Passat

Audi 100

Opel Rekord

BMW 520 i

Mercedes 200

Minderlande bis 4,30, Norwegen nur 12,25 (inkl. m.w.st.), Portugal Esc 130,-, Schweiz inf. 3,80, Spanien Plus 175,-, Printed in Germany.



Klasse- Treffen

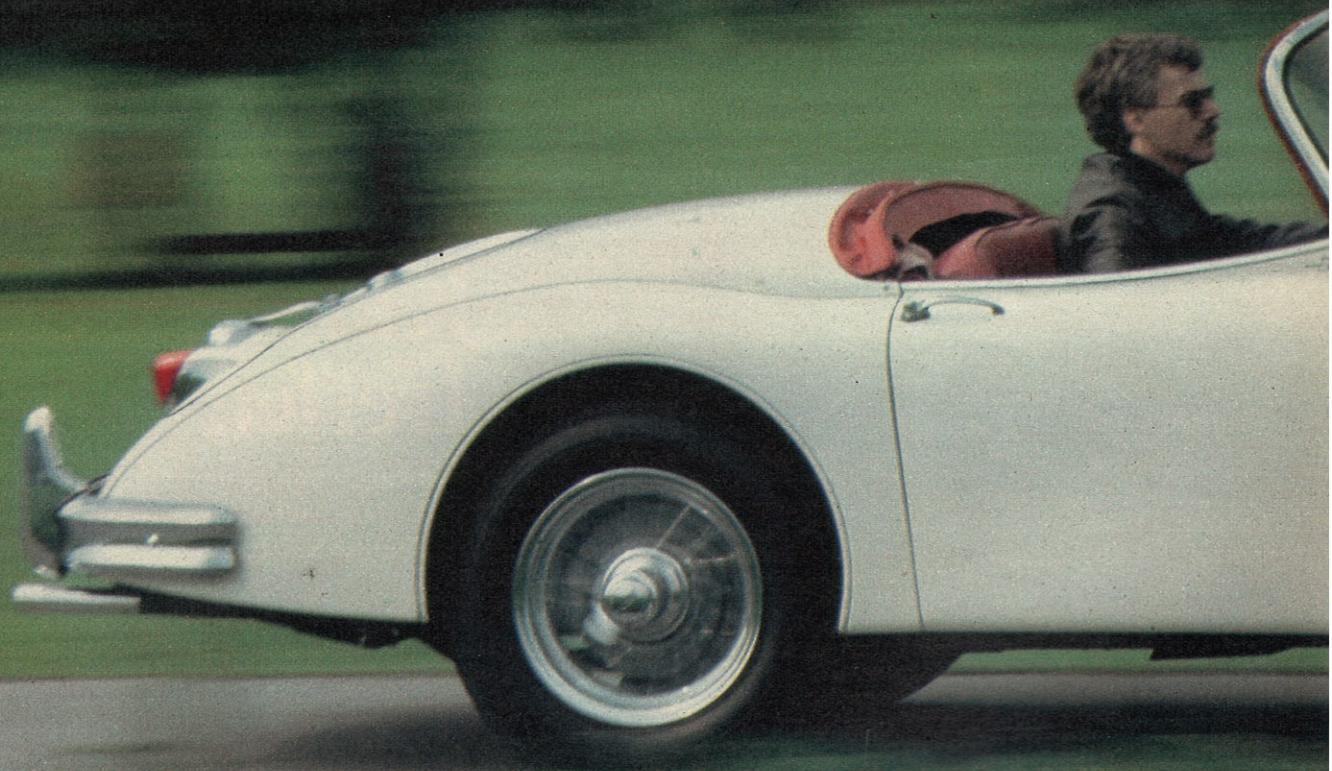
Traumwagen von gestern:
AC Shelby Cobra, Mercedes 300 SL
und Jaguar XK 150 S.

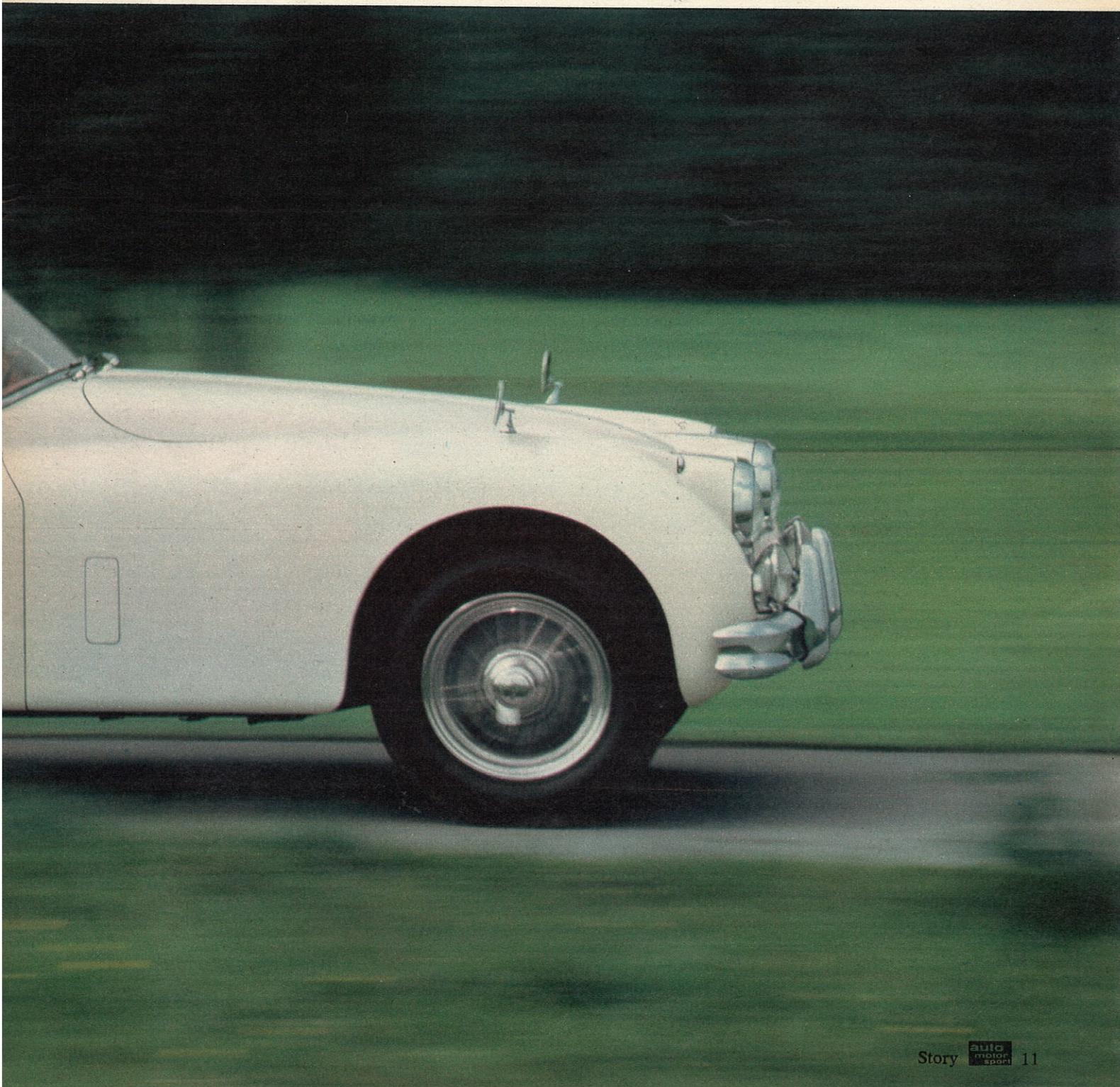
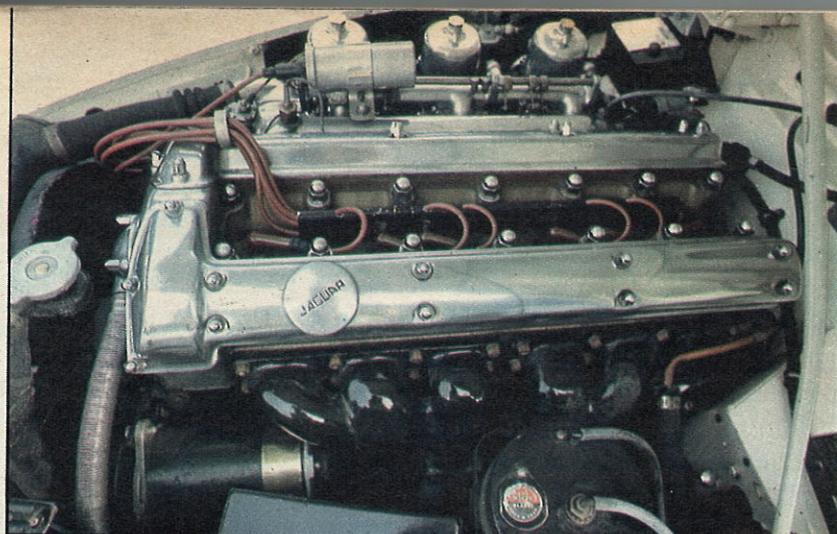
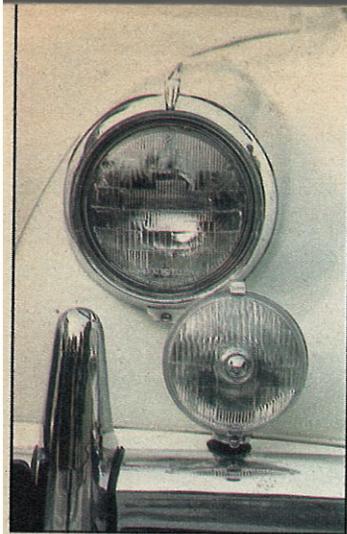
Von Dirk Michael Conradt und
Hans Peter Seufert (Fotos)

Sie sind kompromißlos zweisitzig,
wunderschön und bärenstark —
der ungestüme AC Shelby Cobra
289 aus den USA, der nüchterne
Mercedes 300 SL aus Deutschland
und der stilvolle Jaguar XK 150 S
aus England. auto motor und sport
führ die 20 Jahre alten Boliden. ▷

Britischer Traumwagen von 1958: der Jaguar XK 150 S

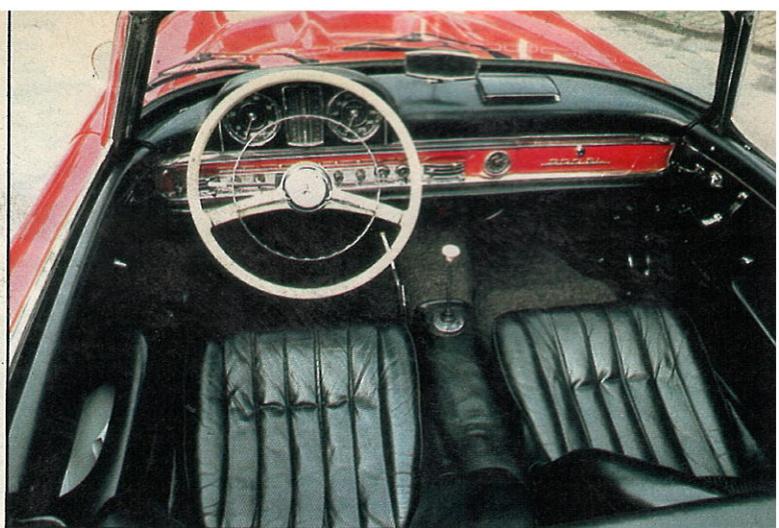
Dem eleganten Jaguar sieht man seine Renn-Vergangenheit kaum noch an — er basiert auf den Sport-Modellen C-Type und D-Type, mit denen die Briten in Le Mans reichen Lorbeer ernteten. Durch seinen langen Hub von 106 Millimetern wartet der Jag mit einem Superlativ auf: Seine Kolben erreichen bei Nenndrehzahl eine Geschwindigkeit von fast 20 Metern pro Sekunde.

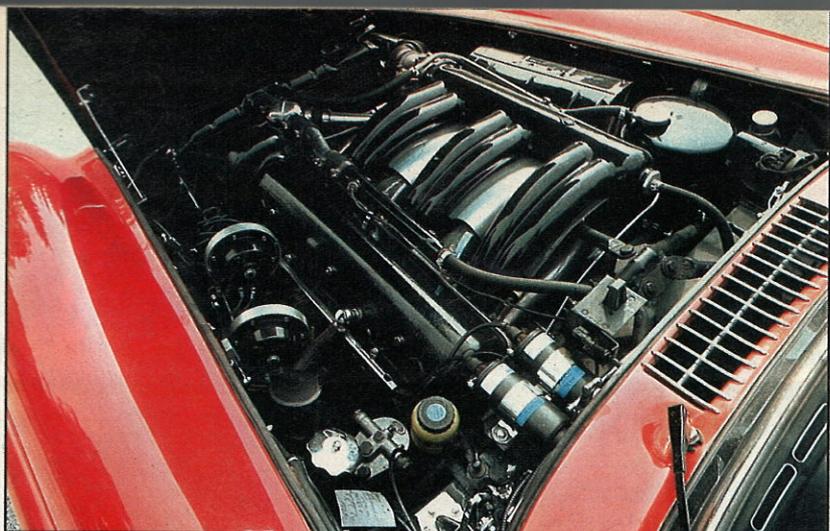




Deutscher Traumwagen von 1961: der Mercedes 300 SL Roadster

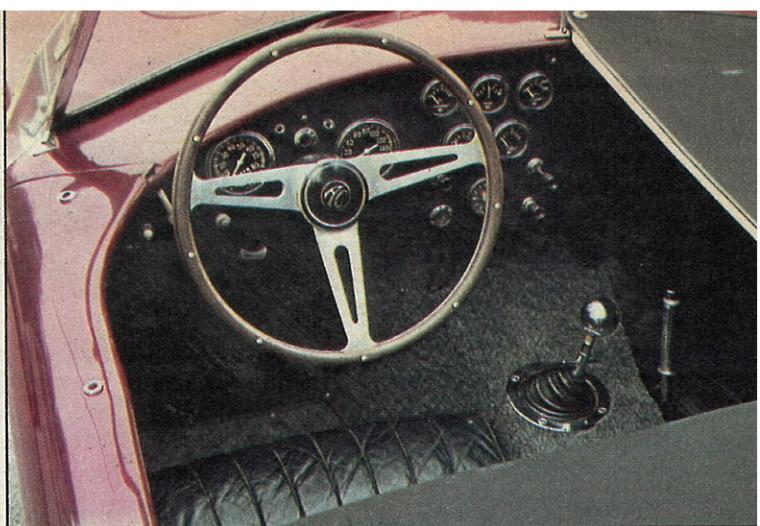
Sein Vorgänger, der Flügeltüren-SL, war die Straßenversion eines Rennwagens, und Rennsport-Attribute prägen auch den zivilisierten Roadster. Der 300 SL besitzt einen Gitterrohr-Rahmen, und sein Dreiliter-Einspritzmotor mit sechs Zylindern überrascht mit einer spezifischen Leistung, die von Serien-Automobilen selbst heute nicht übertroffen wird: 71,8 PS pro Liter.

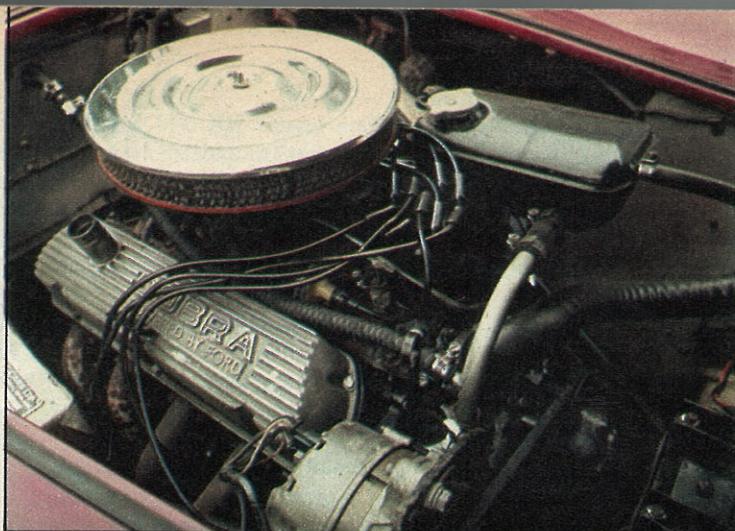
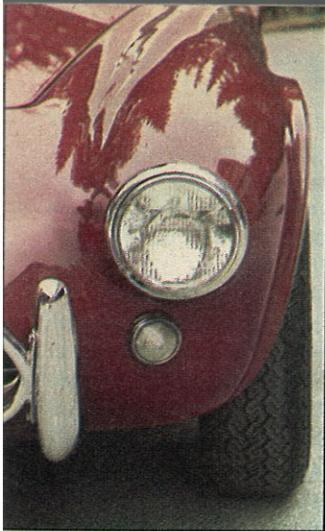




Amerikanischer Traumwagen von 1965: der AC Shelby Cobra

Ursprünglich war der AC ein unauffälliger britischer Kleinserien-Roadster. Erst als sich 1962 der Texaner Carroll Shelby seiner annahm, gedieh er dank bulliger amerikanischer Ford V8-Motoren zum AC Cobra und damit zum Sport-Gerät. Das Cobra-Leistungsgewicht ist sensationell niedrig: Eine Pferdestärke hat mit nur vier Kilogramm leichtes Spiel.





Damals war die automobilen Welt noch ganz anders.

Um das Jahr 1960 riefen PS-starke Sportwagen weder kritische Soziologen noch entlarvende Psychologen auf den Plan. Denn erstere beschäftigten sich mit ernsthafteren Dingen, und letztere analysierten nicht die Besitzer schneller Wagen, sondern deren technische Daten und Fahrleistungswerte. ▷



Klasse-Treffen

Auch die Auto-Firmen — so scheint es heute — vertreten noch Ideale, deren sie sich heute opportunistisch schämen.

Damals durften Sportwagen vor Kraft strotzen — ohne daß dies mit Hinweisen auf einen dennoch niedrigen Benzinverbrauch verbrämt wurde.

Damals durften Sportwagen weit über 200 km/h schnell sein — ohne daß dies als ein unerwünschtes Abfallprodukt energiesparender Aerodynamik entschuldigt wurde.

Und damals durften Sportwagen selbstverständlich temperamentvoll spurten, so einfach zum Selbstzweck — ohne daß sich dies Vermögen energiesparende Leichtbau-Artisten an ihre Fahnen hefteten.

Mercedes 300 SL, Jaguar XK 150 S und AC Cobra — gebaut von Mitte der fünfziger bis Mitte der sechziger Jahre — waren solch puristische Sportwagen.

Zu einer Zeit, da sich ein Mittelklasse-Opel zu 130 km/h aufschwung und Beschleunigungs-Werte für den Sprint bis 100 km/h von unter 20 Sekunden als sportlich galten, da fuhren 300 SL-, XK 150 S- und Cobra-Piloten bereits bis zu 230 km/h schnell.

Der AC Cobra gar spurtet so flink wie ein neuer Porsche 911 Turbo 3.3 — und dies in der zahmen, hier vorgestellten 4,7 Liter-Version 289*.

Doch während Turbo-Piloten solche Urgewalten im wohlklimatisierten, komfortablen Coupé-Gehäuse über sich ergehen lassen dürfen, kauern Cobra-Treiber im Freien — mannhaft, das hölzerne Volant dicht vor der Brust, in Knieführung mit einer har-

* 289 steht für den Hubraum im amerikanischen Volumenmaß Cubicinch. Neben dem 289 offerierte Carroll Shelby den 427 mit Siebenliter-Motor und über 400 SAE-PS.

ten Armaturenblech-Kante, einen knappen Schalensitz unter dem Hintern, den Hitze ausstrahlenden Getriebetunnel zur Rechten, zur Linken die dünnwandige Einstiegluke.

Der Cobra galt als Sportwagen für den Könner, und manch einer sah in ihm gar ein automobiles Monster. „Bei diesem Auto“, notierte etwa der britische Automobil-Journalist John Setright 1978 nach einem AC-Proberitt erschreckt im englischen Fachblatt „Car“, „hat Satan ganze Arbeit geleistet.“

Der Teufel muß fahrerischen Hochgefühlen in der Tat zusetzen sein, denn was ein Cobra seinem Bezwinger an Sinnesgenüssen bietet, das findet auf vier Rädern so schnell nicht seinesgleichen.

Da wäre zunächst einmal jenes aggressive Aufbrüllen beim Dreh am Zündschlüssel, untermalt vom zischelnden Schlürfen des mächtigen Holley-Vierfachvergaser, der den Treibstoff — die schwarzen Schwaden im Rückspiegel lassen dies vermuten — nur grob dosiert in die acht Brennräume entläßt.

Die steinerne Kupplung kommt hart und knapp und bissig, packt ohne Rutschen zu — den Schlupf besorgen die Hinterräder.

Der zweite Gang liegt knapp hinter dem ersten, der kurze Weg läßt sich aus dem Handgelenk überbrücken, Dritter, Viertes liegen dicht daneben. Und wenn das Gaspedal gepulst wird, dann braut sich im Rücken des Schlangen-Beschwörers ein brodelndes, ballegendes Auspuff-Gewitter zusammen.

AC Cobra — das ist eine Fahrmaschine, reduziert auf das Notwendige: ein simpler, aber bulliger V8-Stoßstangenmotor, zwei Notsitze und drumherum eine enge Roadster-Alukarosserie, rund 1000 Kilogramm leicht, ein PS für nur vier Kilogramm Wagen-gewicht.

Der Jaguar XK 150 S ist da von gänzlich anderer Natur — trotz des kräfteverheißenden „S“ im Typen-Namen. Während ein AC-Pilot in sein Gefährt hineinschlüpft, vermögen Jag-Freunde ihren Roadster mit Grandezza zu besteigen. Das schwere Portal öffnet weit und gibt eine Schweller-Stufe frei, auf der vor dem Platznehmen erst einmal verschnauft werden kann. Dicke Teppiche und edles Leder umgeben die Passagiere.

„Stil“ wird in dieser Umgebung mit scharfem S ausgesprochen, und wenn des gentleman driver's Hand den runden Anlasser-Knopf berührt,

dann bemüht sich der archaische Reihen-Sechszylinder mit den beiden obenliegenden Nockenwellen um gesittete Umgangsformen.

Ganz gelingt ihm dies freilich nicht: Beim Gasgeben verfällt der feine Brit in eine wohlklingende, knatternde Tonart, und einmal in Bewegung gesetzt, legt der majestätische Zweisitzer gar verhaltenes Temperament an den Tag.

Der XK 150 S besitzt immerhin drei S.U.-Doppelvergaser sowie eine gegenüber der Basisversion auf stattliche 9,0 : 1 erhöhte Verdichtung. Und



Verkauft Träume: Werner



Traum-Symbole: Stern



... Cobra

... und Jaguar

Technische Daten

Fahrzeugtyp	AC Cobra Shelby 289	Jaguar XK 150 S	Mercedes 300 SL
Zylinderzahl/Bauart	8 V ¹⁾	6 R ²⁾	6 R
Hubraum cm ³	4727	3442	2996
Bohrung x Hub mm	101,6 x 72,9	83,0 x 106,0	85,0 x 88,0
Leistung kW (PS) bei 1/min	221 (300) ³⁾ bei 5750	184 (250) bei 5500	158 (215) bei 5800
Verdichtungsverhältnis	11,0:1	9,0:1	8,55:1
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	386 bei 4500	293 bei 3000	274 bei 4600
Art der Ventilsteuerung	ohv ⁴⁾	2 ohc ⁵⁾	ohc
Gemischaubereitung	1 Vierfachvergaser	3 Doppelvergaser	mechanische Einspritzung
Kraftübertragung	Viergang-Getriebe		
Vorderradaufhängung	Querlenker Querblattfeder	Querlenker Drehstabfedern	Querlenker Schraubenfedern
Hinterradaufhängung	Querlenker Querblattfeder	Starrachse Blattfedern	Pendelachse Schraubenfedern
Leergewicht kg	1050	1390	1330
Radstand mm	2286	2590	2400
Außenmaße (L x B x H) mm	4013 x 1600 x 1219	4500 x 1640 x 1395	4570 x 1790 x 1300
Beschleunigung 0-100 km/h in s	5,8	9,8	9,0
Höchstgeschw. km/h	225	210	230
Verbrauch in L/100 km	14-20	12-18	14-19
Neupreis ⁶⁾ DM	30 500,- (1965)	24 250,- (1958)	32 500,- (1961)
Liebhhaberpreis ⁷⁾ DM	90 000,-	75 000,-	95 000,-

¹⁾ V-Motor; ²⁾ Reihenmotor; ³⁾ Angabe nach der amerikanischen SAE-Norm; 300 SAE-PS entsprechen rund 250 DIN-PS; ⁴⁾ overhead valves = hangende Ventile - untenliegende Nockenwelle; ⁵⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle; ⁶⁾ in Klammer entsprechende Baujahre; ⁷⁾ heutiger Gebraucht-Preis.

unter offensichtlich günstigen Umständen maßen pfeifenrauchende Testingenieure irgendwo in der Nähe Coventrys im Jahr 1957 bei 5500/min stolze 250 PS (184 kW). Die Zeichen stehen also auf Sturm bei der potenten S-Variante, doch zum Rasen animiert dieser Jaguar dennoch ganz und gar nicht. Geruhsam reisen — das zählt im Jaguar zu den automobilen Höhenflügen.

Denn Reisen im offenen Jaguar bedeutet Genuß, Freude an der überaus elastischen Maschine, der leichtgängigen Pedalerie und Lenkung, auch Freude am recht ordentlichen Fahrkomfort.

Daß sich das knorrige Getriebe nur mit eingelegten Gedenkminuten geräuschlos schalten läßt, daß die Lenkung ungenau und daß die wunderschöne Karosserie ein Muster an Unübersichtlichkeit ist — all dies nehmen Jaguar-Fans gelassen hin, tolerieren es als spezifischen Jag-Charakter, zu dem auch die gewöhnungsbedürftigen Fahreigenschaften zählen.

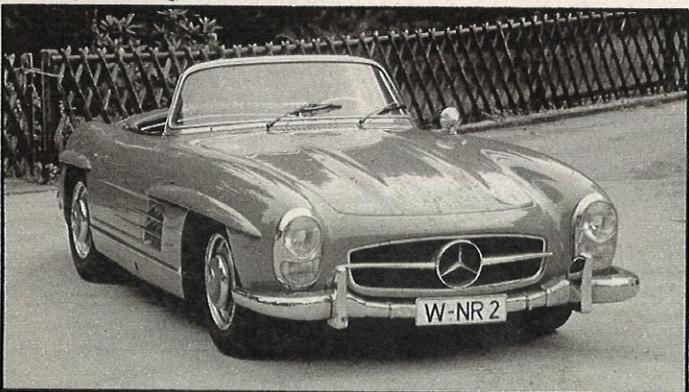
In Sachen Straßenlage sind bei den Großen von gestern natürlich deutliche Zugeständnisse zu machen, und das gilt auch und gerade im Falle des legendären 300 SL von Mercedes-Benz.



Versammelte Träume: bulliger AC Cobra Shelby 289



... eleganter Jaguar XK 150 S



... und wuchtiger Mercedes 300 SL

Zügig um Kurven gelenkt, wird der Sternen-Roadster hinten merkwürdig leicht, gerät dabei ins Schwimmen, und Zuschauer wissen danach von eigenartigen Verrenkungen der pendelnden Hinterräder zu berichten.

Doch vom ganz speziellen Eigenleben der SL-Eingelenk-Pendelachse einmal abgesehen, hat die Fahrt im 300 SL so gar nichts Abenteuerliches an sich. Ist die ungewöhnlich breite, durch den aufwendigen Gitterrohrrahmen bedingte Türschwelle erst einmal überwunden, erwarten den Mercedes-Lenker Fahrqualitäten, die fast zu modern erscheinen, um nostalgische Faszination zu erzeugen.

Der 300 SL ist ein durch und durch ernsthafter Sportwagen mit dem Charakter eines deutschen Schäferhundes. Und ihn zeichnet bereits aus, was an aktuellen Mercedes-Modellen immer noch gerühmt wird: eine fast schon penetrante Perfektion. Die Sitzposition im 300 SL ist gut, die lederbezogenen Schalensitze sind körpergerecht geformt. Die Bedienung funktioniert so, wie man sie sich wünscht, die Schaltung arbeitet exakt. Instrumente? Nüchtern, sachlich, übersichtlich. Auch der Fahrkomfort ist so, daß keine Klagen aufkommen.

Das um 50 Grad nach links geneigte eingebaute Dreiliter-Sechszylinder-Triebwerk mit mechanischer Bosch-Direkteinspritzung wartet bei einer Literleistung von über 70 PS/Liter mit ausgesprochen sportlichem Naturell auf. Unterhalb der 4000/min-Marke kommt der Reihenmotor eher behäbig zur Sache, um dann dumpf grollend — fast im Stil aktueller Turbomotoren — enormen Biß zu entwickeln.

Zwischen 4000/min und 6000/min legt der über 1,3 Tonnen schwere Roadster geradezu ungestüm zu, und der Fahrer tut gut daran, sich vor Kurven der eigenwilligen Hinterachs-Konstruktion zu besinnen

und rechtzeitig den Fuß auf das Bremspedal zu stellen. Dabei zeigt sich dann, daß die mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern und hinteren Trommelbremsen gerüstete Verzögerungsanlage zwar einigen Kraftaufwand erfordert, dafür jedoch angenehm progressiv und gefühlvoll Geschwindigkeit abbaut.

Bremsen ist freilich auch im AC und im Jaguar keine Affäre, die zu gesteigerter Handschweißbildung beiträgt. Speziell der leichtgewichtige, an allen Vieren scheibenbestückte Cobra sorgt beim energischen Tritt aufs mittlere Pedal dafür, daß Beifahrer erlebend wortkarg werden. Die Großen von gestern haben noch Mumm in den Knochen — daran gibt es keinen Zweifel. Und was ihre Erscheinung betrifft, so degradieren sie allesamt moderne Windkanal-Sportwagen zu Statisten.

Das waren noch Zeiten, so um das Jahr 1960, als echte Sportwagen kein Blechdach, sondern eine Stoffplane trugen, als sich solch potenziertes Vergnügen für heute preiswert erscheinende 30 000 Mark verwirklichen ließ. Wer zu spät auf den Geschmack kam und sich einen der drei Klassiker erst jetzt gönnen will, der muß im Jahr 1981 rund das Dreifache dieser Summe überweisen.

Klaus Werner, 31, Besitzer und Verkäufer der hier präsentierten Traumwagen von gestern, gibt indessen jenen Interessenten Kaufhilfe, die selbst beim Träumen noch Vernunft walten lassen wollen. „Alle drei“, weiß der Inhaber der Firma „Klassische Automobile“ in Wuppertal, „bringen mindestens soviel Zinsen wie eine Bankanlage.“

Doch der versprochene Profit bleibt mit Sicherheit aus. Denn wer trennt sich heute schon von einem AC Cobra, einem Jaguar XK 150 S oder einem Mercedes 300 SL?

