

VW mit Scheibenbremsen!

hobby
WISSEN · TECHNIK · UNTERHALTUNG

Nr. 13/63 · 19. 6. 63 · DM 1,50

Im Abonnement: DM 1,35 zuzügl. 15 Pf Zustellgebühr
SCHWEIZ 1,60 FR. · ÖSTERREICH 11 S.

Deutsches Wunderflugzeug VJ101

**Gemeinsamer Markt-
nur für Unternehmer?**

Nicht knipsen-fotografieren!

E 3757 D



**FORD THUNDERBIRD KONTRA
MERCEDES 220 SE COUPÉ**



Zwei Autos - zwei Welten



Ford Thunderbird kontra Mercedes 220 SE Coupé

Mein Freund Harry ist ein Auto-Fan wie ich. Mein Freund Harry hegt und pflegt sein geliebtes Alltags-Vehikel genauso wie ich, aber da auch er kein Millionär ist, mußte er seinen ständigen vierrädrigen Begleiter nach wirtschaftlichen, steuertechnischen und praktischen Erwägungen aussuchen, genau wie ich. Das heißt aber nicht, daß er nicht auch ab und zu von einem "Traumwagen" träumt. Sie kennen ja sicher diese Überlegungen, die damit beginnen: „Also, wenn ich genug Geld hätte und nicht rechnen müßte, dann würde ich...“

Aber mein Freund Harry ist Amerika-

ner, und deshalb sieht sein Traumwagen der sportlichen Luxusklasse anders aus als meiner. In vielen Briefen, die über den großen Teich hin- und herwanderten, haben wir uns trotz heftigster Diskussionen in diesem Punkt nie einigen können.

Als dieser Tage mein Freund Harry auf einem Europaurlaub in der hobby-Redaktion aufkreuzte, entbrannte diese Streitfrage aufs neue. „Mein Dreamcar ist der Thunderbird“, meinte Harry kategorisch, „so ein perfektes Auto gibt es in Europa nicht.“ — „Na, na“, dämpfte ich seinen Enthusiasmus, „für das Geld, das der Thunderbird kostet, kannst Du



Vergleichstest der sportlichen Luxusklasse

Von Günther Gebhardt

auch im guten alten Europa ein Auto haben, das sich weder an Leistung noch Komfort und entsprechendem Luxus zu verstecken braucht. Der Thunderbird kostet in seiner meistverbreiteten Version als Hardtop etwa 28000 DM. Dafür bekommt man in Deutschland beispielsweise ein Mercedes 220 SE Coupé, mit allen Schikanen.“

Damit war das Programm schon abgesteckt, das von diesem Streitgespräch zur praktischen Fahrerprobung führen sollte. Es machte keine großen Schwierigkeiten, zwei Testwagen für eine Vergleichsfahrt zu bekommen und so die

beiden Traumwagen der sportlichen Luxusklasse aus Amerika und Europa in natura gegeneinander zu werten.

Andere Länder — andere Traumwagen

Über Geschmack läßt sich bekanntlich nicht streiten. Harry meinte, sein sportlicher Traumwagen müsse die geballte Wucht seiner Kraft auch augenfällig repräsentieren, er müsse schon auf den ersten Blick klar vor Augen führen, daß unter seiner Haube 'etwas Besonderes' sitzt. Mit einem Wort, er müsse seine Extraklasse auch optisch zur Schau tragen. Ich meinte dagegen, daß auch ein Traum-

wagen nicht pompös und marktschreierisch wirken dürfe, daß luxuriöse Eleganz, gerade wenn sie dezent und unauffällig dargeboten wird, doppelt wirksam sei.

Nun, als die beiden Konkurrenten nebeneinander auf unserer Testpiste standen, repräsentierten sie tatsächlich schon rein äußerlich zwei Welten. Zugegeben, der Thunderbird ist auch für europäische Verhältnisse kein pompöses Monstrum mehr. Trotz seinen imponierenden Ausmaßen von 5,21 m Länge und 1,94 m Breite wirkt er zwar auffällig, aber doch für amerikanische Verhältnisse raffiniert glatt und sportlich. Mit dem in USA so beliebten Chrom ist man zwar nicht gerade sparsam umgegangen, aber man hat es geschickt zur Betonung der horizontalen Linie benützt, zur Gliederung der gewaltigen Flächen und natürlich zur Unterstützung des breiten 'Gesichtes', das tatsächlich den Eindruck eines sprungbereiten Tieres vermittelt.

Das 220 SE Coupé ist zwar nicht viel kürzer (4,88 m) und nur um ein paar Zentimeter schmaler (184,5 cm), trotzdem wirkt der Thunderbird viel flacher und breiter, wobei natürlich die um fast 10 cm niedrigere Form des Amerikaners (1334

mm gegenüber 1420 mm des 220 SEC) eine entscheidende Rolle spielen. Erst bei dieser Gegenüberstellung fiel mir auf, wie gekonnt die Linienführung des deutschen Luxuswagens ist, der auf Chromspielereien fast völlig verzichten kann.

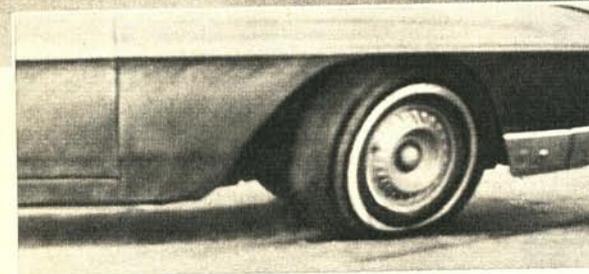
Beim Aufbau ist den Amerikanern eine wirklich harmonische Form gelungen. Sie dürfte zu dem Schönsten gehören, was man in Amerika bisher entworfen hat. Dieses Plus wird allerdings durch die etwas zu pompöse Heckpartie aufgewogen. Hier ist der Mercedes klar überlegen, zumal die Heckform aus Unter-türkheim nicht nur die Linie, sondern auch dem Kofferraum zugute kommt. Denn trotz des weit ausladenden Thunderbird-Hecks mit den schallplattengroßen Schlußleuchten und den etwas unmotivierten Flossenstummeln ist der Kofferraum des Amerikaners zwar sehr lang und breit, aber doch unverhältnismäßig niedrig.

Ewiger Kompromiß: Linie kontra Platz

Unsere beiden 'Traumwagen' wollen keine Sportfahrzeuge sein. So gesehen sollen sie keine Zweisitzer, sondern echte Viersitzer sein. Trotz der größeren Länge hat der Thunderbird hier gegenüber

seinem europäischen Konkurrenten Nachteile. Die Rücksitze im Mercedes sind zweifellos bequemer. Dafür ist der Fond durch die überdimensionalen Türen beim Thunderbird besser zu erreichen. Der Sitzkomfort auf den Vordersitzen bringt wiederum ein kleines Plus für den Ford,

HAB' MEIN WAGEN voll geladen... Natürlich nur zum Spaß und zur Demonstration, wie groß die Kofferraumfläche des Thunderbird ist. Aber nur bei flachen Koffern geht der Deckel richtig zu!



FÄLLT ER oder fällt er nicht? — Natürlich fällt er nicht, auch bei extremsten Kurvenversuchen. Denn der sportliche Straßenkreuzer aus USA drückt mit seinen zwei Tonnen eher die Reifen von den Felgen (siehe kleines Bild), bevor er ausbricht. Ein etwas unheimliches Gefühl bleibt es für den Fahrer trotzdem.



zumal er noch einen originellen Gag bietet: Das Trichterlenkrad läßt sich nämlich bei Parkstellung des Getriebes zum bequemeren Einstieg seitlich wegkippen. Im übrigen ist bei beiden Wagen mit der Sitzbreite vorn geradezu platzverschwendend umgegangen worden. Zwischen den Vordersitzen auf dem breiten Getriebetunnel sitzt beim Mercedes der sportliche Schaltknüppel, während der Thunderbird an dieser Stelle das 'Kommandopult' für die elektrisch betätigten Fensterverschlüsse und dazu noch einen griffgerechten Aschenbecher und einen Miniaturhandschuhkasten besitzt. Diesen Handschuhkasten braucht er auch, denn über den Knien des Beifahrers fand man keinen Platz mehr dafür. Die Armaturen sind bei beiden Wagen wirklich gekonnt,

beim Thunderbird durch überdimensionale Wülste spiefelfrei abgedeckt und etwas besser im Blickfeld als beim Mercedes.

Trotz der niedrigeren Form ist die Kopfhöhe im Thunderbird nicht schlechter als beim Mercedes. Man erreichte dies durch Niedriglegung der Sitze. Die Sicht ist allerdings beim Mercedes um Klassen besser. Das liegt daran, daß der horizontal vorspringende vordere Überhang zusammen mit den niedrigen Sitzen beim Thunderbird die Sicht nach vorn unten ziemlich weit verdeckt und die breiten Seitenteile des Aufbaues einen großen toten Winkel nach seitlich-hinten ergeben.

Eine echte Katastrophe aber ist der Rückspiegel des Amerikaners. Er sitzt



MODERN UND LUXURIÖS wirkt das Armaturenbrett des Thunderbird. Das Lenkrad kann man wegklappen (oben). — Einfacher ist das Instrumentarium des Mercedes (unten).



SCHWELLENDEN POLSTER können die Platzknappheit nicht verdecken. Weder beim Thunderbird (oben) noch beim Mercedes (unten) sind sie für Langstreckenfahrten berechnet.



zwar sehr originell direkt auf der Scheibe, liegt aber so ungünstig, daß er bei Rechtskurven fast die ganze Straße verdeckt.

Und nun auf die Straße . . .

Das war ein Beschleunigungs-Rennen, so recht nach dem Herzen der Traumwagen-Fans! Hier haben die Amerikaner wirklich mit dem Vorurteil aufgeräumt, daß automatische Getriebe unsportlich sein müssen. Das Cruise-O-Matic-Dreiganggetriebe mit Drehmomentwandler kann man sich sportlicher gar nicht mehr denken. Trotz des glänzend abgestuften Mercedes-Getriebes war hier der Amerikaner klar überlegen.

Dabei war das Anzugsmoment des Amerikaners dank der voluminösen Reifen 8,00-14 zwar heftig, aber doch so weich, daß auf normaler Piste die Hinterräder auch beim Kavaliertart nicht durchdrehten. Der Mercedes mit seinen 7,25-13-

Reifen neigte da weit eher zum zwar sehr sportlich klingenden, aber doch unökonomischen Hinterradpfeifen. Wir stoppten:

	Thunderbird	Mercedes
0 — 80 km/h	7,3 Sek	7,9 Sek
0 — 100 km/h	9,9 Sek	12,0 Sek
0 — 120 km/h	14,8 Sek	18,0 Sek

Wir mußten lange suchen, bis wir eine Strecke fanden, auf der wir in den verkehrsarmen frühen Morgenstunden die effektive Spitzengeschwindigkeit ausfahren konnten. Sie liegt beim Thunderbird mit gestoppten 189 km/h doch beträchtlich über dem Höchstwert des 220 SE, der es auf der gleichen Strecke auf 173 km/h brachte.

Nun, Kenner werden sagen: Das ist ja kein Kunststück, wenn man bedenkt, daß der deutsche Wagen 134 SAE-PS (120 DIN-PS) leistet, während der Ami eine

Monstre-Maschine von 300 SAE-PS (255 DIN-PS) unter der Haube hat. Ja, hier scheiden sich eben die Geister. Andere Länder, andere Steuer- und Spritpreissitten! Die Sparsamkeit, mit der man auch in Europa bei Luxuswagen Hubraum, PS und Verbrauch in ein ökonomisches Verhältnis bringen muß, ist ja das Hauptproblem, mit dem sich die Konstrukteure in merry old Europe herumschlagen müssen. Die Amerikaner haben es da zweifellos leichter. Sie können — wie beim Thunderbird — ihre 300 Pferde in fast 6½ Liter Hubraum (genau 6319 ccm) einpacken, und es kommt ihnen dabei nicht so darauf an, ob statt etwa 12 bis 15 Liter beim Mercedes beim Thunderbird 15 bis 20 Liter auf 100 km aus dem Tank laufen. Wir erzielten folgende Gesamt-Verbrauchswerte:

Thunderbird 19,4 Liter auf 100 km;
Mercedes 220 SEC 14,6 Liter auf 100 km.
Daraus mag sich jeder Traumwagen-



aspirant unter unseren Lesern selbst seinen Vers machen.

Das Märchen von den 'weichen Amis'

Es gibt Vorurteile, die sind einfach nicht auszurotten. Eines davon ist die Meinung, daß die 'Schlachtschiffe', made in USA, in jeder kleinsten Kurve umfallen, wegwischen oder was sonst noch von europäischen Lokalpatrioten immer wieder nachgebetet wird. Sicher ist dieses Vorurteil nicht von ungefähr entstanden und hat bei manchem amerikanischen Straßenkreuzer auch heute noch seine Berechtigung. Das Straßenverhalten des Thunderbird jedoch zeigt, daß die Amerikaner hier erhebliche Fortschritte gemacht haben.

Natürlich muß man sich erst daran gewöhnen, die ungeheuren Fliehkräfte, die der riesige Amerikaner entwickelt, über die nicht immer leicht zu kontrollierende Servolenkung in den Griff, oder besser gesagt: in den kleinen Finger zu kriegen. Immerhin wiegt auch der Thunderbird fast 2 Tonnen (genau 1975 kg), wogegen sein Konkurrent Mercedes 220

SEC nur 1410 kg aufzuweisen hat. Das Fehlen jeglichen Gegendrucks am Volant des Thunderbird, verleitet Ungeübte allzu leicht, die von der Physik bestimmten Gefahren Grenzen in scharfen Kurven zu unterschätzen. Hat man sich aber daran gewöhnt, daß der 'Straßenkreuzer' noch lange nicht wegrutscht, wenn man längst das Gefühl hat, nur noch auf zwei Rädern zu fahren, dann bringt der Thunderbird auch eine erstaunliche Straßenlage zur Geltung. Exakter aber und zweifellos sportlicher ist hier das deutsche Fabrikat. Der Mercedes war in langen Kurvenjagen dem von Freund Harry mit allen Raffinessen schonungslos gefahrenen Thunderbird klar überlegen. Auch auf steilen Berggeraden entwickelte der 220, trotz seiner unterlegenen PS-Zahl, mehr Temperament als sein 300pferdiger Konkurrent.

Die Bremsen waren bei beiden Wagen gleich gut, wobei noch ein Vorurteil mit Blickrichtung auf Amerika aus dem Weg geräumt werden muß. Das gefürchtete Fading — das gefährliche Aussetzen der Bremsen, wenn sie heiß gefahren

Ford Thunderbird

Motor:

Viertakt-Achtzylinder-V-Motor. Bohrung 103 mm, Hub 96 mm, Hubraum 6391 ccm. Leistung 255 DIN-PS bei 4600 U/min, maximales Drehmoment 59 mkg bei 2800 U/min. Verdichtung 10,5:1. 1 Fallstrom-Vierfach-Vergaser, zentrale Nockenwelle, Wechselstrom-Lichtmaschine. Wasserkühlung mit Thermostat. Elektrische Anlage 12 Volt.

Kraftübertragung:

Dual Range Cruise-O-Matic: hydraulischer Drehmomentwandler mit 3-Gang-Planetengetriebe.

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie. Vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, hinten Starrachse mit Halbelliptik-Längsfedern. Vorn Schraubenfedern und Stabilisator. Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten. Fußbremse hydraulisch mit Bremshebel, Bremsfläche 1510 cm², Kugelumlauf Lenkung, Reifen 8,00-14. Tankinhalt 76 Liter.

Maße und Gewichte:

Radstand 287 cm, Länge 521 cm, Breite 194 cm, Höhe 133,4 cm, Spur v/h 155/152,5 cm. Leergewicht 1975 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2500 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 189 km/h.

Preise: Hardtop zweitürig 28000.— DM, 199000.— ö. S., 31600.— sfr.

Mercedes Benz 220 SE Coupé

Motor:

Viertakt-Sechszylinder in Reihe. Bohrung 80 mm, Hub 72,8 mm, Hubraum 2195 ccm. Leistung 120 DIN-PS bei 4800 U/min, maximales Drehmoment 19,3 mkg bei 3900 U/min. Verdichtung 8,7:1. Intermittierende Saugrohrspritzung, Bosch-Pumpe. 1 obenliegende Nockenwelle. Wasserkühlung mit Thermostat. Elektrische Anlage 12 Volt.

Kraftübertragung:

Einscheiben-Trockenkupplung. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Schalthebel in der Mitte. Auf Wunsch automatisches Getriebe. Unterstellungen Schaltgetriebe: 1. Gang 3,64:1, 2. Gang 2,28:1, 3. Gang 1,53:1, 4. Gang 1:1, R-Gang 3,92:1.

Fahrwerk:

Rahmen-Boden-Anlage. Einzelradaufhängung vorn und hinten, gleichfalls Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfer. Eingelenkpendelachse hinten. Vorn Stabilisator. Kugelumlauf lenkung. Girling-Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Reifen 7,25-13 Nylon Sport. Tankinhalt 52 l.

Maße und Gewichte:

Radstand 275 cm, Länge 488 cm, Breite 184,5 cm, Höhe 142 cm. Spur v/h 148,2/148,5 cm. Leergewicht 1410 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1880 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h.

Preise: 23500.— DM, 221000.— ö. S., 33000.— sfr.

sind — war bei diesem Amerikaner nicht mehr festzustellen. Allerdings neigt die Servobremse des Thunderbird leichter zum Blockieren als die des Mercedes. Ein Plus für den deutschen Wagen durch die Scheibenbremsen vorn, die wir dem Amerikaner auch wünschen würden.

Fazit: Jedem das Seine

Unsere Traumwagenvergleichsfahrt ist beendet, nicht beendet aber sind die Diskussionen zwischen meinem Freund Harry und mir. Meinem Argument, daß es — wie das Beispiel Mercedes 220 SEC zeigt — zur Erfüllung der Traumwünsche nicht unbedingt monströser Supermotoren und vollmechanischer Knopfspielereien bedarf, setzte er die Erwägung gegenüber, daß all das bei seinem Traumwagen, made in USA, sozusagen im Preis inbegriffen sei. Und er gab seinem Argument noch den zweifellos richtigen Schluß, daß 'sein Thunder-

bird', wenn man Preis und Kaufkraft in Relation setzt, eigentlich noch viel billiger sei. Wenigstens in Amerika, denn der Umrechnungskurs von 4 DM = 1 Dollar hat ja in der Praxis nur bedingte Berechtigung. Vergleicht man die Kaufpreise zum Beispiel in der Schweiz oder in Österreich, dann verschiebt sich das Bild ohnedies zu Gunsten des Thunderbird.

Eines aber ist mir bei dieser Vergleichsfahrt klar geworden: Zwar sind die 'Geschmäcker' zwischen hüben und drüben noch in vielen Punkten verschieden, aber die ehemals so gigantischen Unterschiede verschwimmen mehr und mehr. Die amerikanischen Autos werden zusehends sportlicher, und die große europäische Klasse wird zusehends luxuriöser. Und wenn demnächst Mercedes seinen '5,4-Liter' und Opel seinen 'Admiral' auf die Straßen bringen, dann werden auch die Unterschiede bei den Traumwagen nur noch im persönlichen Geschmack liegen.



COUPÉS SIND BEIDE, doch unterscheiden sich unsere 'Traumkonkurrenten' in der Grundkonzeption wie Tag und Nacht, oder besser wie Europa und Amerika. — Wie lange wird dies noch so sein?