

Foto: Conrad Peperburg

AUSRITT auf drei Muskeltieren

Sie verdrehen Männern den Kopf und machen Frauen schwach: Lotus Esprit Turbo (links), Porsche Carrera (rechts) und Ferrari 328 GTS – in dem Sie auf diesem Foto zu sitzen scheinen. Starke Träume von der Rennstrecke für die Straße

Achtung, diese Ladung ist hochexplosiv! Ferrari, Lotus und Porsche gemeinsam am Start – das ist Benzingeruch, Gummiabrieb und – ganz ehrlich – auch ein bißchen Gänsehaut.

Ferrari, Lotus, Porsche: drei große Namen des Motorsports. Unweigerlich legt sich ein Hauch von Formel-1-Atmosphäre über unseren Testwagenparkplatz. Unweigerlich schweifen die Gedanken ab.

● Ferrari: Über keinen anderen Rennstall wurde mehr geschrieben als über diese Nobelmarke aus Maranello. Ferrari, das ist Rasse, Schönheit, Eleganz – und Unvernunft. Ferrari, das ist der 90jährige Patriarch Enzo, das ist Erfolg: 422 Grand-Prix-Einsätze, neun Formel-1-Weltmeisterschaften, 93 Siege insgesamt – die Visitenkarte einer automobilen Legende.

● Lotus: da fallen sofort Namen wie Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi oder Mario Andretti. Sie alle wurden am Steuer eines Lotus Formel-1-Weltmeister. Lotus: das steht aber auch für Mut und Ideen, Allradantrieb, elektronisches Fahrwerk, Mittelmotor – die Briten

AUSRITT auf drei Muskeltieren

gebaut, technisch überholt und dennoch heiß geliebt. In Deutschland ist der „Oldie“ noch immer der Sportwagen Nummer eins. Die Vorschußlorbeeren sind verteilt. Jetzt zählt, was die drei Traumwagen im Alltag können.

Wer größer als 1,75 Meter ist, sitzt

im Ferrari und im Lotus wie der berühmte Affe auf dem Schleifstein. Die beiden Exoten verlangen nach einem geräumten Fahrer. Die Größe eines Formel-1-Piloten, die zierliche Gestalt einer Primaballerina, die Oberarme eines Gewichthebers und die Gelenkigkeit eines Turners – das wäre der Idealfall. Die beiden Exoten sind kaum höher als ein Schreibtisch. Da heißt es runter mit dem Po, bis auf etwa 25 Zentimeter über der Fahrbahn.

Porsche-Fahrer kennen diese Probleme nicht. Der 911er bietet im Innenraum den meisten Platz. Während die beiden anderen reine Zweisitzer sind, bietet der Deutsche hinten immerhin noch zwei Notsitze für Kleinkinder, Gentlemen – bitte starten Sie Ihre Maschinen. 18 Zylinder erwachen.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 34



Die keilförmige Kunststoffkarosserie des Lotus sitzt auf einem Gitterrohrrahmen

brachten es als erste in die oberste Motorsportliga ein.

● Porsche: vom Motorsport nicht zu trennen. Aus dem Porsche-Entwicklungszentrum in Weissach kommt mit dem 958/962 nicht nur der beste Langstreckenwagen der Welt, sondern mit dem TAG-Motor obendrein das erfolgreichste Formel-1-Aggregat aller Zeiten.

Ferrari, Lotus, Porsche: Die Legenden leben, der Mythos der großen drei ist käuflich.

Für 117 500 Mark gibt es den „Einstieger-Ferrari“, den 328 GTS. Er trägt das Erbe von fast 40 Jahren Rennerfahrung unter der Blechhaut, die Maestro Pinin Farina in einer Sternstunde gezeichnet hat. Im Heck des GTS schlummert ein Vulkan: 270 PS stark.

Für 84 900 Mark nimmt sich der Lotus Esprit Turbo HC im Vergleich zum Ferrari schon fast wie ein Sonderangebot aus. Die flache Flunder mit ihrer kantigen, keilförmigen Kunststoffkarosserie könnte in jedem Science-fiction-Film mitspielen. 1988 präsentiert sich der Esprit aktueller denn je. Das Turbo-Aggregat wurde gründlich überarbeitet und leistet nun 218 statt 213 PS. In den Hallen der von Lotus-Vater Colin Chapman gegründeten Sportwagenschmiede weht nach langer Durststrecke endlich wieder frischer Wind. Seit der Übernahme von General Motors sind die finanziellen Sorgen wie weggeblasen.

Für 82 075 Mark gibt's den Klassiker unter den Sportwagen, den Porsche 911 Carrera, mit 217 Kat-PS. Ein Phänomen: Seit 25 Jahren nahezu unverändert



Der Schalthebel wird beim Ferrari traditionell in einer Kullase geführt

| Testwerte Ferrari 328 GTS | |
|------------------------------|------------------|
| Höchstgeschw. | 258 km/h |
| 0-100 km/h | 5,5 Sekunden |
| 60-100 km/h ① | 5,8/8,4 Sekunden |
| Testverbrauch | 15,6 l S/100 km |
| Gewicht | 1370 Kilogramm |
| Zuladung | 190 Kilogramm |
| Anhängelast ② | nicht zugelassen |
| Innengeräusch ③ | 76 dB (A) |
| Steuer | 691 Mark |
| Versicherung | 1519 Mark |
| Inspektionskosten | 600-800 Mark |
| Grundpreis | 117 500 Mark |

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



Kleine Instrumente im Ferrari. Edles Leder und Klimaanlage gibt's serienmäßig



Auf kurvenreicher Landstraße läßt der Ferrari den anderen keine Chance



| Testwerte Porsche 911 Carrera Kat | |
|--------------------------------------|------------------------|
| Höchstgeschw. | 234 km/h |
| 0-100 km/h | 6,3 Sekunden |
| 60-100 km/h ① | 8,6/11,6 Sekunden |
| Testverbrauch | 13,7 l S bl/fr./100 km |
| Gewicht | 1210 Kilogramm |
| Zuladung | 320 Kilogramm |
| Anhängelast ② | 800 Kilogramm |
| Innengeräusch ③ | 74 dB (A) |
| Steuer | 19 Mon. fr./422 Mark |
| Versicherung | 1519 Mark |
| Inspektionskosten | 1300-1400 Mark |
| Grundpreis | 82075 Mark |

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



In die Jahre gekommen: das Porsche Cockpit. Leder kostet 4535 Mark Aufpreis



Kurvenfahrt im Porsche will gelernt sein. Das Heck schwenkt schnell aus

| Testwerte Lotus Esprit Turbo HC | |
|------------------------------------|-------------------|
| Höchstgeschw. | 235 km/h |
| 0-100 km/h | 6,5 Sekunden |
| 60-100 km/h ① | 6,4/10,5 Sekunden |
| Testverbrauch | 15,1 l S/100 km |
| Gewicht | 1280 Kilogramm |
| Zuladung | 172 Kilogramm |
| Anhängelast ② | nicht zugelassen |
| Innengeräusch ③ | 79 dB (A) |
| Steuer | 475 Mark |
| Versicherung | 1519 Mark |
| Inspektionskosten | 400-550 Mark |
| Grundpreis | 84900 Mark |

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



Klassische Rundinstrumente im Lotus. Leder kostet 3462 Mark extra



Der Lotus Esprit überrascht im Grenzbereich mit giftigen Reaktionen



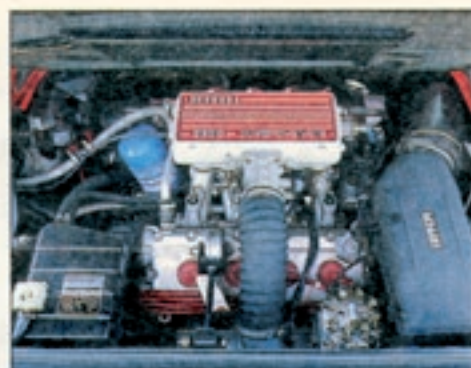
Von der Straße auf die Rennstrecke. Hier beweisen die drei Muskeltiere, daß ihre Fahrwerke, Getriebe und Motoren echte Rennwagenqualitäten besitzen

Foto: Thomast Ziemerstein

Technische Daten

Ferrari 328 GTS

Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, quer vor der Hinterachse eingebaut, je zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, vier Ventile pro Zylinder, Hubraum 3186 ccm, Bohrung x Hub 83 x 73,6 mm, Leistung 199 kW (270 PS) bei 7000/min, max. Drehmoment 304 Nm bei 5500/min, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, mechanische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, Trapez-Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisatoren, vier innenbelüftete Scheibenbremsen, Tankinhalt 74 Liter, Reifengröße vorne 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16.

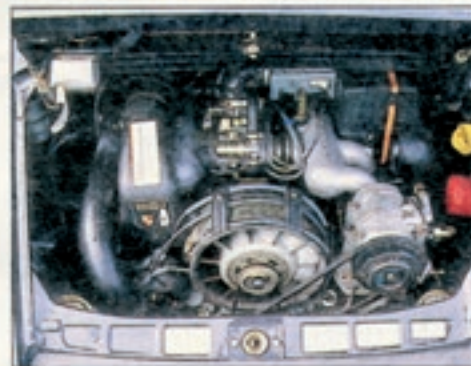


Der V8-Mittelmotor im Ferrari schöpft 270 PS aus 3,2 Liter Hubraum. Eine Traummaschine, die in jedem Drehzahlbereich enorme Kraftreserven bereithält

Technische Daten

Porsche 911 Carrera Kat

Sechszylinder-Boxermotor, hinten längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen, geregelter Katalysator mit Lambdasonde, Hubraum 3164 ccm, Bohrung x Hub 95 x 74,4 mm, Leistung 160 kW (217 PS) bei 5900/min, maximales Drehmoment 265 Nm bei 4800/min, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, elektronische Benzineinspritzung, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, Torsionsstabfederung, Stabilisatoren, vorne Querlenker, hinten Schräglenker, vier innenbelüftete Scheibenbremsen, Tankinhalt 85 Liter, Reifengröße vorne 205/55 VR 16, hinten 225/50 VR 16

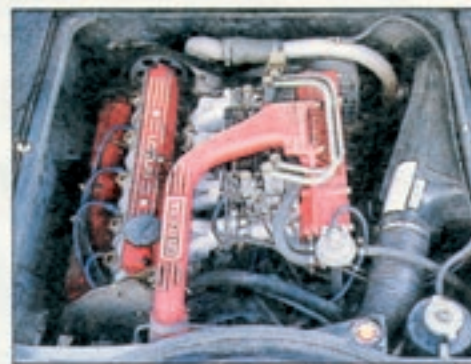


Der Sechszylinder-Boxermotor des Porsche leistet 217 PS. Der Kat kostet ihn 24 PS. Besonders im unteren Drehzahlbereich wirkt der Deutsche nicht mehr so spritzig

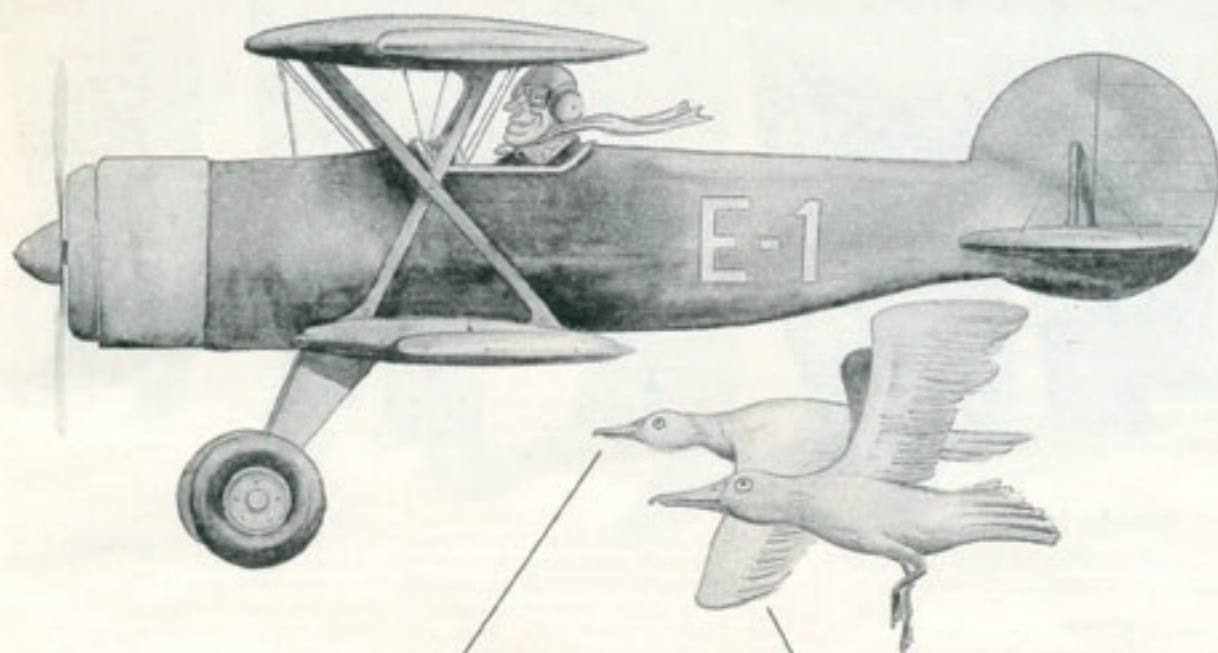
Technische Daten

Lotus Esprit Turbo HC

Vierzylinder-Reihenmotor, längs vor der Hinterachse eingebaut, zwei obenliegend, Nockenwellen, Garrett-T3-Turbo-lader, vier Ventile pro Zyl., Hubraum 2174 ccm, Bohrung x Hub 95,3 x 76,2 mm, Leistung 160 kW (218 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 298 Nm bei 4250/min, Verdichtungsverhältnis 8,5:1, zwei Doppelvergaser, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stabi, hinten Querlenker, Schraubenfedern, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten innenliegend, Scheibenbremsen, Tankinhalt 86 Liter, Reifengröße vo. 195/60 VR 15, hinten 235/60 VR 15



Im Lotus arbeitet ein 218 PS starker Vierzylinder mit 2,2 Liter Hubraum, 16 Ventilen und zwei Doppelvergasern. Zusätzlich sorgt ein Turbolader für Leistungszuwachs



„Früher haben wir den komischen Vogel doch immer überholt.“

„Tja, da gab's auch noch keine BERU-Silverstone...“

Wer sich keine Zündaussetzer leisten kann, wer vom Kaltstart an bis hin zum Überholmanöver sicher gehen will, daß die Leistung seines Triebwerkes voll da ist, der vertraut auf die neue BERU-Silverstone. Die Zündkerze mit der Mittelelektrode aus 999,9er Feinsilber. Das garantiert eine bessere Abbrandfestigkeit und eine extrem hohe Wärmeleitfähigkeit. Silber ist außerdem widerstandsfähiger gegen Funkenerosion und chemische Einflüsse im Brennraum. Dadurch bleibt der Elektrodenabstand während der Wechselintervalle nahezu gleich. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch wird optimal verbrannt und in Leistung umgesetzt. Die BERU-Silverstone ist gewöhnlichen Zündkerzen durch ihr größeres Wärmebereichsspektrum weit überlegen. Kurz nach dem Start erreicht sie ihre Selbstreinigungstemperatur, ist im Stadtverkehr gegen Verrußen und Verölen unempfindlicher und bei Vollastfahrt auf der Autobahn gegen Überhitzung sicherer. Wenn Sie die volle Leistung Ihres Motors immer auf Abruf bereithalten wollen – dann nehmen Sie die neue schwarze Zündkerze von BERU: die Silverstone.



Die einzige mit 50 000 Kilometer-Wechselintervall

Woran erkennen Sie ein

Johann Auberger

Roland Mende

Heinz Dieter Schaaf

Franz Wolf

Hannes Wagner

Fritz Funke

Klaus Reissen

Walter Back

Hermann Gruppe

Ulrich Beyer



An seiner Arbeitskleidung? Wir von Ford wollen es schon genauer wissen. Deshalb gibt es die Autotek, das Ford-Schulungsprogramm. Hier beweisen Ford-

Mechaniker ihr Können. Und wer dies mit Auszeichnung tut, kommt in die Ford-Mechaniker-Gilde. Derzeit sind das mehr als 2600 Spitzenkräfte. Die 20 Sieger

der Endausscheidung erhalten den Titel „Mechaniker des Jahres“. Die Gewinner des Jahres 1987 sehen Sie hier. Für Ford-Mechaniker ist die Verbesserung

en guten Mechaniker?

Heinz-Joachim
Vofskuhl

Franz Dostal

Hermann Heseke

Christian Dünnes

Andreas Bender

Martin Wellermann

Walter Martini

Ulrich Quitzsch

Werner Gromau

Günter Mechs



Y&R

von Fertigkeit und Fachwissen selbstverständlich. Besonders in der Arbeit mit modernen elektronischen Systemen. Unser Schulungsprogramm „Autotek“ hilft da-

bei mit großem Erfolg. Und davon haben unsere Kunden am meisten. Denn jeder Ford-Händler will mit ausgezeichnetem Kundendienst überzeugen. Das kann

man nur mit erstklassigen Mechanikern. Und weil die nun mal erstklassig arbeiten, gibt Ihnen auch nur der Ford-Händler die Langzeit-Reparatur-Garantie.

Soviel Auto braucht der Mensch.



70! Vollblüter erwarten den Countdown. Doch der wird vorerst im Großstadtgetümmel abgebremst. Statt dessen neugierige Blicke, aus denen viele Fragen sprechen: Was sind denn das nur für Typen? Etwas Zuhälter? Pop-Stars? Fußball-Profis?

Nur nicht beachten. Immer stur geradeaus gucken.

Zugegeben: Ein reinrassiger Sportwagen vom Schlage eines Ferrari wirkt im Freitagnachmittag-Verkehrsgewühl so deplaziert wie ein Power-Boot auf dem Entenweiher. Das Trio braucht Auslauf. Im Stadtverkehr bedeutet jeder Meter Schwerarbeit. Lediglich Porsche liefert für den Carrera eine Servolenkung mit. Ferrari und Lotus verlangen beim Rangieren nach starker Oberarmmuskulatur. Die Lenkung des Briten noch deutlich mehr als die des Italieners. Eines gilt für alle drei: In den Fußräumen herrscht akuter Platzmangel, die Pedale stehen sehr eng zusammen. Es bedarf äußerster Konzentration, um beim zügigen Gangwechsel mit den Beinen im Takt zu bleiben.

Kritikpunkte findet man genug: So haben die Kofferräume gerade Kulturtaaschen-Format, ist die Sicht nach hinten sowohl beim Lotus wie auch beim Ferrari minimal und der Federungskomfort des 328 GTS eher mit dem einer Postkutsche aus dem letzten Jahrhundert vergleichbar. Doch die drei Sportler am Nutzwert eines VW Golf zu messen ist bestimmt der falsche Weg. Ferrari, Lotus, Porsche – das heißt auch bereit sein zu Kompromissen. Dafür werden Fahrleistungen geboten, die nur einer elitären Automobil-Gemeinschaft vorbehalten sind. Die Beschleunigungswerte sind bei allen drei grandios (siehe Testwerte). Lediglich dem Porsche fehlt im unteren Drehzahlbereich ein wenig der Biss. Der Abgasfilter und die damit ver-

AUSRITT auf drei Muskeltieren

besten läßt man dem Lenkrad ein wenig Spiel. Kein Problem, da der Geradeauslauf bei allen drei vorbildlich ist.

Ach ja, leise sind die Boliden natürlich auch nicht. Besonders der Ferrari ist nichts für schwache Nerven: Dürfte das Trommelfell

die Geschwindigkeit bestimmen, so würde der 328er die 100-km/h-Marke nie überschreiten.

Auf Landstraßen können die drei Sportler ihre überlegenen Fahrwerksqualitäten auspielen – jedenfalls solange die Fahrbahn trocken ist. Sie erreichen Kurvengeschwindigkeiten, bei denen „normale“ Autos schon längst im Graben landen würden. Doch gerade diese Tatsache erfordert von den Fahrern äußerste Disziplin. Denn: Über die Physik können sie sich auch nicht hinwegsetzen. Wenn der Eifer zu schnell durch die Kurve gejagt wird, bricht er unerwartet ohne Vorwarnung mit dem Heck aus. Und auch der Lotus überrascht im Grenzbereich mit giftigen Reaktionen. Bei zuviel Gaseinsatz droht ein Dreher. Den gutmütigsten Eindruck hinterläßt der Ferrari. In der Manier eines Rennwagens hält er selbst bei scharfen Biegungen souverän die Spur.

Wer baut nun den besten Rennwagen für die Straße?

Für den Alltagsbetrieb eignet sich der Porsche am ehesten. Er hat die beste Verarbeitungsqualität, besitzt als einziger einen Kat, ist am sparsamsten und bietet den meisten Komfort. Ferrari und Lotus sind reinrassige Sportwagen, Spielzeuge für die oberen Zehntausend. Im Zeitalter von Tempolimits und Benzinknappheit sind sie eigentlich überflüssig. Doch eine automobiler Welt ohne sie wäre wie ein Leben ohne Sünde: langweilig!

Tomas Hirschberger



bundene Zurücknahme der Verdichtung (von 10,3:1 auf 9,5:1) haben dem Schwaben einen spürbaren Dämpfer verpaßt.

Schaurig-schön die schnelle Jagd über die Autobahn

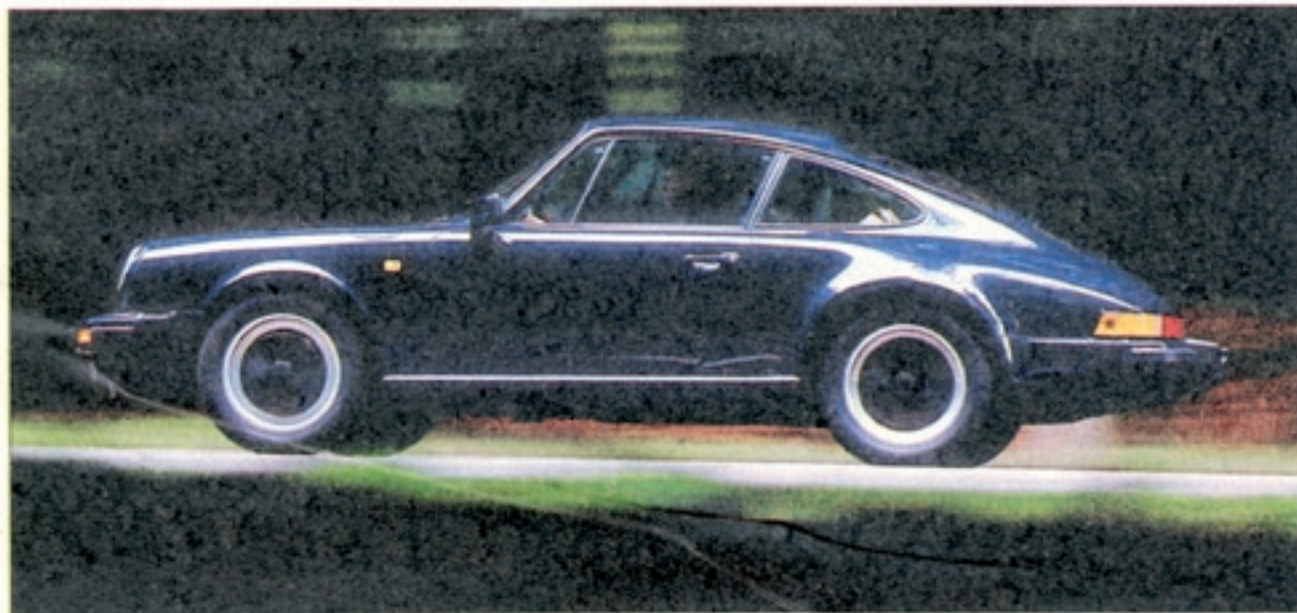
Verdammt schnell ist das Trio natürlich auch. Mal ehrlich: Für unsere Autobahnen viel zu schnell. Ab 200 km/h steht man mehr auf der Bremse als auf dem Gas. Die Gänsehaut fährt ständig mit. Porsche und Lotus liegen in der Höchstgeschwindigkeit nur einen Kilometer auseinander (234 und 235 km/h). Der Ferrari eilt mit 258 km/h uneinholbar vorneweg. Der Verbrauch steigt dabei auf weit über 20 l/100 km. Der Lotus ist bei Vollgas nicht wesentlich genügsamer. Durchschnittsverbräuche auf 100 Kilometer: Ferrari 15,5 Liter, Lotus 15,1 Liter, Porsche 13,7 Liter.

Die Lenkungen entwickeln bei Höchstgeschwindigkeit ein reges Eigenleben. Wer sich am Lenkrad festklammert, wird nach wenigen Kilometern Krämpfe in den Händen bekommen. Am





Kaum zu glauben: Jede der drei Karosserien ist schon mehr als zehn Jahre alt. Sie haben bis heute nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Der Porsche 911 feierte 1963 Premiere (damals noch als 901). Das im eigenen Haus entworfene Design wurde bis heute kaum verändert. Der Ferrari 328 GTB stammt aus der Feder von Sergio Pinin Farina. Das Geburtsjahr: 1975. Der GTS mit Targa-Dach folgte zwei Jahre später. Auch der Lotus Esprit kam 1975 auf die automobiler Welt. Das Styling stammt von Giorgio Giugiaro



Fotos: Conrad Pappenburg