

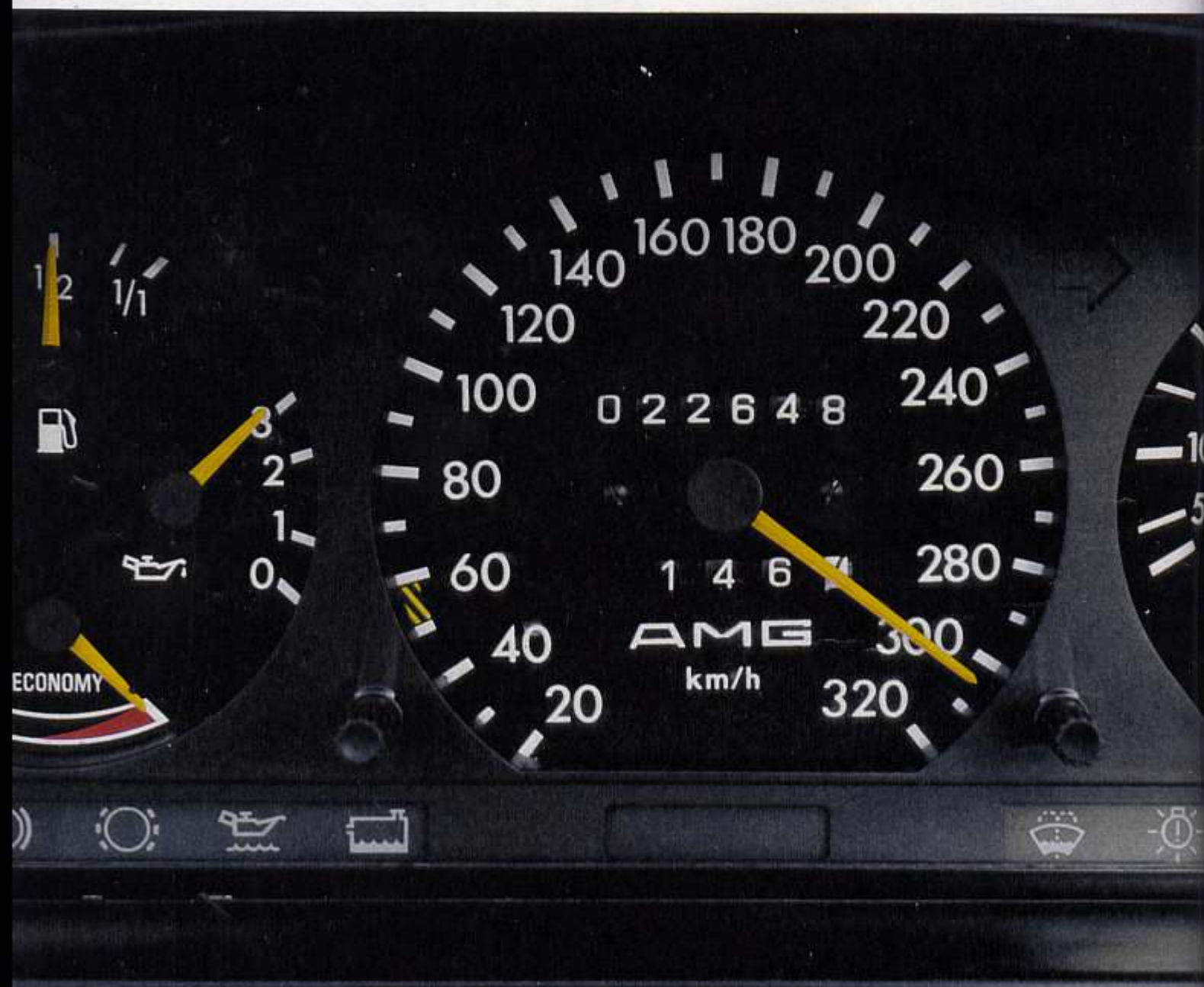
Schnellste allgemeine Verunsicherung

Vom Umgang mit 300 km/h-Autos.

Von Clauspeter Becker

Der erste Autofahrer, der die 300 km/h-Grenze hinter sich ließ, war Henry O'Neal de Hane Segrave. Er tat das fern seiner britischen Heimat und in absoluter Einsamkeit auf dem Strand von Daytona in Florida. Die seinerzeit gestoppte Geschwindigkeit von 327,94 km/h machten Segrave und seinen 1000 PS starken Sunbeam zu Inhabern eines neuen Weltrekordes. Das war vor ziemlich genau 60 Jahren im März 1927.

Für die Rekordfahrer nach Segrave war die Zahl 300 nur ein Meilenstein auf ihrem Weg zur Schallmauer. Für die Autos des täglichen Lebens hingegen war die Marke 300 bis gestern so etwas wie die letzte Bastion der Naturgesetze und ihrer Fahrwiderstände. Die stärksten und teuersten Traumgebilde der feinen Sportwagenwelt sind über Jahrzehnte dagegen angerannt. Bis in die jüngsten Tage hinein war kein Ferrari, kein Maserati, kein Lamborghini und



auch kein Aston Martin der legalen Sorte stark genug, die Barriere bei 300 einzureißen. Selbst die Besten verfehlten die Traumzeit von zwölf Sekunden für einen Kilometer immer noch um einen winzigen Augenblick. Seit ein Porsche 959 diese Welt betört, gelten 300 Spitze als eine versprochene Sache. Und wer rechtzeitig zugegriffen hat, als es den letzten Ferrari GTO zu kaufen gab, der kann heute bereits mit diesem Tempo auf deutschen Auto-



Fotos: H.P. Seufert

The Hammer“ taufen amerikanische Fans den AMG-Mercedes mit dem 5,6 Liter-Viertürilmotor. Das schlichte Aussehen und die Durchschlagskraft hat der zu doppelter Leistung erstarkte Mercedes 300 E mit dem König der Werkzeuge wahrhaftig gemeinsam. Seine Art, 360 PS in

Szene zu setzen, ist nicht immer so unauffällig wie das Äußere. Er notiert jeden Blitzstart mit langen schwarzen Spuren auf der Straße. Das magische Tempo 300 erledigt der AMG mit einer Ruhe und Gelassenheit, die das Risiko beängstigend herunterspielen

bahnen verkehren. Nachdem dieser Rekord für Automobile mit TÜV und Zulassungsstempel erst einmal gebrochen war, erging es ihm wie allen Rekorden in solcher Lage: Die Zahl der Brecher mehrt sich. Die neuen Herausforderer kommen aus dem edlen Kreis des Tuninggewerbes, wo offensichtlich die Erkenntnis reifte, daß es nach 25 Jahren Ringen um eine bessere Beschleunigung nun endlich höhere Ziele geben muß. Gerade jetzt, da

das Endspiel um die 300 km/h-Trophäe angepöflet ist und die Kritik an der Aufrüstung des Automobils aus allen Medien spiegelt, mußte das wohlso kommen. Dennoch mutig beworben um das blaue Band der Autobahn haben sich drei der gründlichsten Leistungssteigerer unserer Republik: So schickte Hans Werner Aufrecht (AMG) in diesen Bewerb einen Mercedes mittlerer Größe (W 124) mit einem 5,6 Liter-Achtzylinder, dem Vierventilköpfe made by

AMG zu opulenterer Kraftentfaltung verhelfen – 360 PS (265 kW) nämlich. Willi Koenig (Koenig Specials) meldete für die Trophy 300 einen Ferrari 328, dem seine Tuning-Truppe neben diverser Spoilerwerk auch gleich zwei Turbolader appliziert hatte in der festen Überzeugung, damit nicht weniger als 450 PS (331 kW) zu gewinnen.

Alois Ruf (Ruf Automobile) setzte gegen die 300 km/h einen Porsche



Carrera im schmalen Gewand mit einem heftig animierten Turbomotor im Heck, für den er ein Leistungsminimum von 374 PS (275 kW) garantiert.

Mit diesen Werten, das ergab jegliche Rechnung, sollte das Passieren der 300 km/h-Marke nun wirklich kein Problem sein. Doch bevor diese zum Tatbestand werden, lohnt es sich, noch einen Moment am Taschenrechner zu verweilen, um die



Turbolader stellte seine Bemühungen ein, und danach sank die Leistung noch etwas unter das Niveau der Serie. So blieb es jedem Fahrer erspart, dieses Auto in Geschwindigkeitsbereichen zu bewegen, die seinem Wesen kaum angemessen sind

Der Koenig-Ferrari 328 Biturbo sieht so aus wie einer, der immerzu auf 300 Spitze scharf ist. Im Vollbesitz der versprochenen 450 PS sollte er das wohl auch schaffen. Allerdings verweigerte der Testwagen diese Prüfung durch eine neue Variante der Registeraufladung. Einer der beiden

Größe 300 in ihrer vollen Tragweite zu begreifen. 300 Kilometer pro Stunde, das sind pro Sekunde immer noch 83,33 Meter. Eine Vollbremsung aus dieser Geschwindigkeit dauert auch unter theoretisch idealen Bedingungen 8,5 Sekunden und erfordert eine Distanz von 354 Metern. Die dazu notwendige Bremsleistung erreicht bei einem Wagen-gewicht von 1,5 Tonnen eine Größenordnung, von der die Formel 1 nur träumen kann: 1226 Kilowatt.

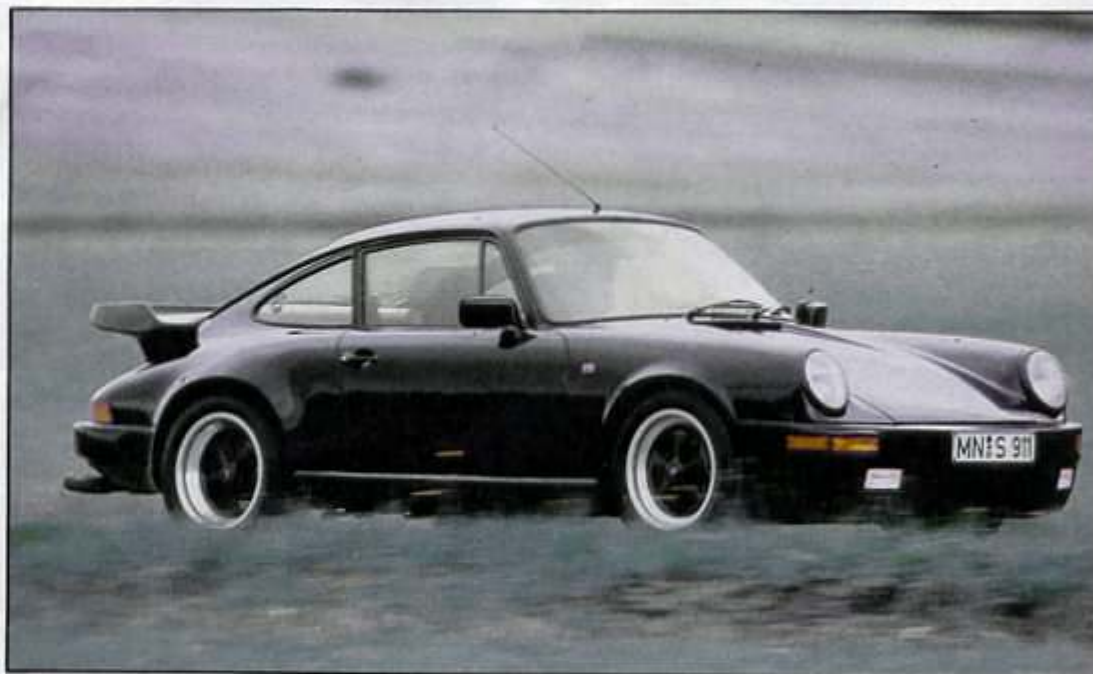
Aber so etwas geht einem besser nicht im Kopf herum, wenn die Tachonadel nach der Zahl 300 züngelt. Die 350 Meter Anhalteweg sind ohnehin viel zu optimistisch, ein halber Kilometer ist nun das mindeste, was der Mensch zum Überleben braucht. Die 300 km/h sind für die Sinne des Menschen weit mehr als das Doppelte jener 150, die von oben herab betrachtet den Anschein eines gemütlichen Reisetempos erwecken. 83 Meter pro Sekunde, das

ist Fahren mit dem total geschärften Feldstecherblick, ein unablässig furchtsames Überwachen jedes anderen Autos zwischen Windschutzscheibe und Horizont. Schon das Augenzwinkern auf den Tacho nach der magischen Zahl läßt 50 Meter im Blindflug vorüberziehen. Die Gewißheit aber, so schnell zu sein, läßt sich nicht in erhabene Gefühle wandeln, es sei denn, man findet an jener endgültigen Erkenntnis Gefallen, daß ein Fehler im eigenen Früh-



erkennungssystem nicht mehr zu kompensieren ist. Wenn bei 300 auf der Autobahn etwas schiefeht, dann spielt es keine Rolle mehr, wie lange der Notarzt zur Unfallstelle braucht.

Dieses Maß an Verantwortung nicht nur für sich selbst, sondern zwangsläufig auch für andere, bläht sich in diesem Geschwindigkeitsbereich zu einem Bremsfallschirm, der einen zurückholt aus einer Situation, auf



Der Porsche Carrera Turbo von Alois Ruf ist der Kraftwagen schlechthin. Das äußert sich nicht nur in der Gewalt seiner Fahrleistungen. Auch sein Bezwinger muß imstande sein, energisch zuzupacken. Der Ruf ist kein servogezählter Sport-

wagen neuer Schule, sondern einer vom alten Schlag, der dem Menschen noch in die Muskeln geht. Seine 300 km/h läuft er locker, ohne einen Zweifel daran zu lassen, wie schnell das ist. Wer weniger möchte, kann das Dampftrad (oben) zurückdrehen

die man gespannt war, von der man aber nun weiß, daß man sie eigentlich nie erleben wollte. 300 km/h auf der Autobahn, das ist wie ein Film, der viel zu schnell abläuft und zu viele Akteure hat. Der Schnellste von allen – man selbst also – muß hier den bösen Helden spielen. Eine schöne Rolle ist das nicht, es ist der schiere Streß.

Nach dieser Vorstellung mündet der 300 km/h-Traum in die lange Suche nach einer reinen Leere, nach der unentdeckten Autobahn der vollkommenen Einsamkeit, nach einem frisch gehobelten Salzsee, nach einem Ort also, wo die 300 km/h ihr Risiko und zugleich ihre Bedeutung verlieren.

Denn für sich und ohne alle anderen Verkehrsteilnehmer betrachtet, ist

dieser nach oben verschobene Geschwindigkeitsbereich heutzutage ein Routinefall der Technik. Die Autos selbst sind imstande, wenn sie funktionieren, diese Aufgabe mühelos zu bewältigen. Sie geben dem Fahrer sogar die selbstkritische Gewißheit, daß von ihnen das geringste Risiko ausgeht, und je perfekter sie das tun, desto klarer wird auch, daß sich bei 300 km/h traditionelle Wertbegriffe der Fahrsicherheit verschieben oder gar umkehren.

Die Art und Weise, wie der AMG-Mercedes die einem 300 E angebotenen 230 km/h zu einem nebensächlichen Zwischenwert auf der Tachoskala verkümmern läßt, ist in fast bedenklicher Manier selbstverständlich. Dieses Auto wird ohne viel Aufhebens immer schneller. Seine Richtungsstabilität bleibt so

unerschütterlich wie die eines Laserstrahls. Seine 303 km/h sind nichts weiter als ein korrekt ausgeführter Befehl, aber gerade diese Gelassenheit dämpft mit der Zeit den Respekt vor der Geschwindigkeit. Die Perfektion des Autos multipliziert sich mit den Schwächen des Fahrers zum Risiko.

Im Ruf-Porsche gewinnen die 300 km/h einen ganz und gar anderen Stellenwert. Im Fahrwerk gestrafft und sehr nachdrücklich auf korrekten Kurs gebracht, ist das Ruf-Automobil im Grunde seiner Achsen doch ein Carrera geblieben, ein Elfer eben, ein liebenswertes, leicht nervöses Spielzeug. Geradeauslauf ist immer noch eine Sache, die Fahrer und Fahrzeug miteinander ausmachen müssen. Die 300 erfordern konzentrierte Lenkkorrekturen. Da weiß man, was man tut, und hinterher, was man getan hat. Am Ende einer schnellen Fahrt im Ruf steht eine siegreiche Müdigkeit.

Der Koenig-Ferrari hingegen verstand es, die 300 km/h-Herausforderung mit menschlicher Größe zu parieren. Er tat genau das, was ein vernünftiger Pilot in diesem Auto tun würde: Er fuhr nicht so schnell. Diese feste Absicht kündigte er durch blaue Rauchzeichen aus dem Auspuff an. Und dann legte er, um dies zu unterstreichen, einen seiner beiden japanischen Turbolader still. Danach fuhr er noch ungefähr so schnell, wie sich das für einen serienmäßigen Ferrari 328 gehört: 264 km/h. Auch das ist eine Menge für ein agiles Mittelmotorauto, das seiner Bestimmung gemäß nicht stur auf der Autobahn dahinschnüren will, weil es sich auf den winkligen Bergstraßen zwischen Bologna und Florenz viel wohler fühlt.

Die Automobile von AMG und Ruf aber, die ihr Klassenziel erreichten, bewiesen eins noch deutlicher: Die möglichen 300 km/h sind eine der unbedeutendsten Eigenschaften eines 300 km/h-Autos. Die eigentliche Qualität von mehr als 350 PS liegt in Bereichen, die auch dem serienmäßigen Basismodell nicht verschlossen bleiben. Doch wenn zwei das gleiche tun, dann vermitteln die Stärkeren eben die kostbare und kostspielige Wonne des Überflusses.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	AMG 300 E 5.6	Koenig Ferrari 328 Biturbo	Ruf Carrera Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8 ¹⁾	V/8	B/6 ²⁾
Motoranordnung	vorn längs	quer vor der Hinterachse	hinten längs
Hubraum cm ³	5547	3186	3366
Bohrung × Hub mm	96,5 × 94,8	83,0 × 73,6	98,0 × 74,4
Leistung kW (PS) bei 1/min	265 (360) bei 5500	331 (450) bei 6500	275 (374) bei 6000
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	510 bei 4000	450 bei 5000	480 bei 4800
Verdichtungsverhältnis	9,8 : 1	7,5 : 1	7,0 : 1
Art der Ventilsteuerung	2 ohc ³⁾	2 ohc	ohc
Anzahl der Ventile pro Zylinder	4	4	2
Gemischaubereitung	meh. elektr. Einspritzung Bosch KE-Jetronic	meh. Einspritzung Bosch K-Jetronic	meh. Einspritzung Bosch K-Jetronic
Kraftübertragung	Viergang-Automatik	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe
Bremsen vorne	Scheiben bel.	Scheiben bel.	Scheiben bel.
Bremsen hinten	Scheiben	Scheiben bel.	Scheiben bel.
Felgenreiße vorn hinten	8 J × 17	8 J × 16 11 J × 15	7 J × 16 8 J × 16
Reifenreiße vorn hinten	215/45 VR 17 235/45 VR 17	225/50 VR 16 285/50 VR 15	205/55 VR 16 225/50 VR 16
Leergewicht kg	1599	1414	1256
Beschleunigung in s			
0–60 km/h	3,1	2,9	2,3
0–80 km/h	4,4	4,2	3,5
0–100 km/h	5,7	5,5	4,8
0–120 km/h	7,4	7,0	6,4
0–140 km/h	9,4	9,2	8,3
0–160 km/h	12,0	11,2	10,3
0–180 km/h	14,9	15,2	13,5
0–200 km/h	18,1	18,0	16,7
1 km mit stehendem Start	24,3	24,2	23,3
Elastizität in s			
40–100 km/h (IV. Gang)	–	14,4	18,2
60–120 km/h (V. Gang)	–	22,8	27,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	(IV. Gang) 303	(V. Gang) 264	(V. Gang) 305
Testverbrauch l/100 km	16,8 S	22,7 S	20,1 S
Preis DM	259 436,-	200 000,-	188 000,-

¹⁾ V = V-Motor, ²⁾ B = Boxermotor, ³⁾ overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle

