



Ford Capri 3000 GT



Jensen Interceptor II

Test Day in Silverstone

Fortsetzung von Seite 33

lich; ein Vinyl Dach, seitliche Zierleisten, Sportzierräder und ein geändertes Kühlergrill sind seine Besonderheiten. Im Innern liegt die Betonung auf vermehrt Komfort. Die neuen Sitze, mit Liege-Lehnen-Verstellmöglichkeit, sind ausgeprägter in ihren Vertiefungen und geben vermehrt Halt, dazu gesellt sich eine deutlicher zutage tretende Kreuzstütze. Eine Mittelarmlehne hinten gehört ebenfalls zur Serienausrüstung.

Vergleicht man den neuen 1300 GT mit dem MG 1300, dann bietet ersterer dank den erwähnten Interieurveränderungen bei identischer Leistung von 71 DIN-PS, die er bei 6000 U/min abgibt, etliches mehr an Fahrkomfort. Wenig Anerkennung kann man aber auch hier dem zu hoch liegenden Lenkrad zollen — für mittlere wie kleinere Leute wird dadurch die Sicht auf die Armaturen zu Zweidritteln verdeckt.

Während das Mini-Getriebe, das ebenfalls mit einem Frontantrieb zu arbeiten hat, begeistert, trifft man beim 1300 GT das alte Lied von der unpräzisen, unzulänglichen Schaltung an, die vor allem bei stillstehendem Wagen Kraft und Geduld verlangt.

Nicht als ganz unproblematisch zeigte sich die Hydrolastic-Federung; es scheint, dass bei dieser Wagenkategorie das Problem Druck in Federungssystem und Reifen noch nicht vollends gelöst ist oder, anders ausgedrückt, dass die Ansichten über Fahrkomfort auseinandergehen. Während die beiden Minis — wobei der 1275 GT mit 140 km/h gegenüber dem 1300 GT mit 154 km/h nicht als viel langsamer eingestuft werden darf — auch bei schneller Kurvenfahrt absolut ruhig auf der Strasse lagen, neigte der Mittelklassetyp bei Belagsunebenheiten zu seitlichem Front- und Heckversetzen. Federungsmässig machte letzterer mit den im Heck verstärkten Schraubenfedern einen härteren, dämpfungsmässig aber eher schwächeren Eindruck. Dies sind Probleme, wie sie sich auch beim Prüfwagen MG 1300 stellten und die sich durch genaue Reglage von System- und Reifendruck steuern liessen.

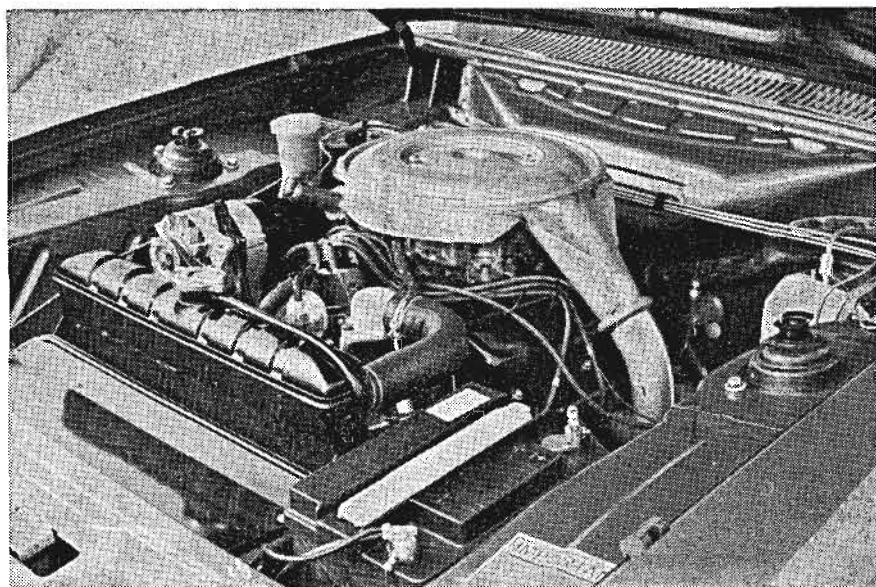
Wünschenswert wäre in diesem ebenfalls zu den BLMH-Luxustypen gehörenden Wagen ein Frischluftanlage mit Regeldüsen nach dem Vorbild der Minis.

In der Beschleunigung können sich 1300 GT und Mini 1275 GT ungefähr die Stange halten. Nach Werkangabe benötigt der 1300 GT vom Stillstand bis zu 80 km/h 9,8 Sekunden, der Mini dagegen 9,5 Sekunden und für eine solche bis zu 100 km/h ersterer rund 15 Sekunden und der Mini GT deren 13,7. Das lässt sich sehen und rechtfertigt die Bezeichnung GT.

Mit dem 3000 GT auch ein V6 in der englischen Capri-Serie

Erst 9 Monate ist es her, seit Ford die Capri-Typenreihe mit den Modellen 1300, 1300 GT, 1600, 1600 GT und 2000 GT für die EFTA-Länder und 1300, 1500, 1700 GT, 2000 und 2300 GT

für die EWG-Länder vorstellte, und trotzdem zirkulieren davon bereits 160 000 Exemplare auf allen Strassen der Welt. In London präsentieren die englischen Ford-Werke eine neue Version, den 3000 GT, der mit Zodiac-V6-Dreilitermotor 128 DIN bzw. 146 SAE-PS von sich gibt. Nachdem wir kurze Zeit vor dem Londoner Salon Gelegenheit hatten, die gesamte in der Schweiz lieferbare Serie von 1,3- bis 2-Liter näher kennenzulernen, traten



Ford Capri 3000 GT

wir dem 3000 GT etwas skeptisch und mit der Frage, ob sich wohl Fahrgefühl und Motor vertragen werden, gegenüber. Das Ergebnis ist überraschend und absolut positiv; es bereitet keinerlei Schwierigkeiten und ist in diesem Sinne und in wenigen Zeilen zu Papier zu bringen.

Schon nach den kurzen zwei Runden steht für uns fest, dass dieses viersitzige Dreiliter-Coupé über viel Temperament und Kraftreserve verfügt, erstaunlicherweise aber problemlos zu fahren ist. Mit Goodyear G 800 ausgerüstet, liess sich die Kraft einwandfrei auf die Fahrbahn bringen. Das leichte Heckausbrechen bei forcierter Fahrweise trat weder plötzlich noch überraschend auf, sondern vorgezeigt und dadurch Lenkkorrekturen ermöglichend. Der Uebersteuerungstendenz kann somit mit Leichtigkeit begegnet werden, was gerade auf dem Circuit Spass bereitete und als absolut ungefährlich taxiert werden darf. Dass ein Wagen mit diesem Anzugsvermögen auf der mit Naturbelag versehenen Slalomstrecke gelegentlich durchdrehte, ist absolut verständlich. Nach Werkangabe braucht der 3000 GT für eine Beschleunigung vom Stillstand bis zu 60 Meilen/h (96 km/h) ja lediglich 9,2 Sekunden.

Die unteren Gänge lassen sich ohne weiteres bis 60/100 und 145 km/h ausfahren und sind bei der grossen Elastizität des Sechszylinders über einen ausgedehnten Geschwindigkeitsbereich im Einsatz. Das Antriebsaggregat drehte beim Prüfwagen absolut rund und in angenehm brummendem Ton; überhaupt hatte man in Silverstone das Gefühl, dass dieser Wagen in seiner Fertigmontage in positivem Sinne aus

der Serie tanze. Nichts klapperte, alles schien festgeschraubt zu sein und der Wagen in seinem sauberen Finish wirklich abgabebereit dazustehen.

Trotz der sechs in V angeordneten Zylinder ist im Motorraum gutes Bedienen der einzelnen Aggregate gewährleistet, und vor dem Kühler verbleibt noch genügend leerer Raum, um später weitere Zylinder hinzufügen oder bei Zusammenstössen einen Teil der Energie aufzufangen.

Wie von den bestehenden Typen her nicht anders zu erwarten, liess sich das Viergang-Vollsynchrongetriebe — auch wenn es sich hierbei um eine Neukonstruktion handelt — mit dem kurzen, handlichen Schaltknüppelchen leicht und rasch bedienen; die Syn-

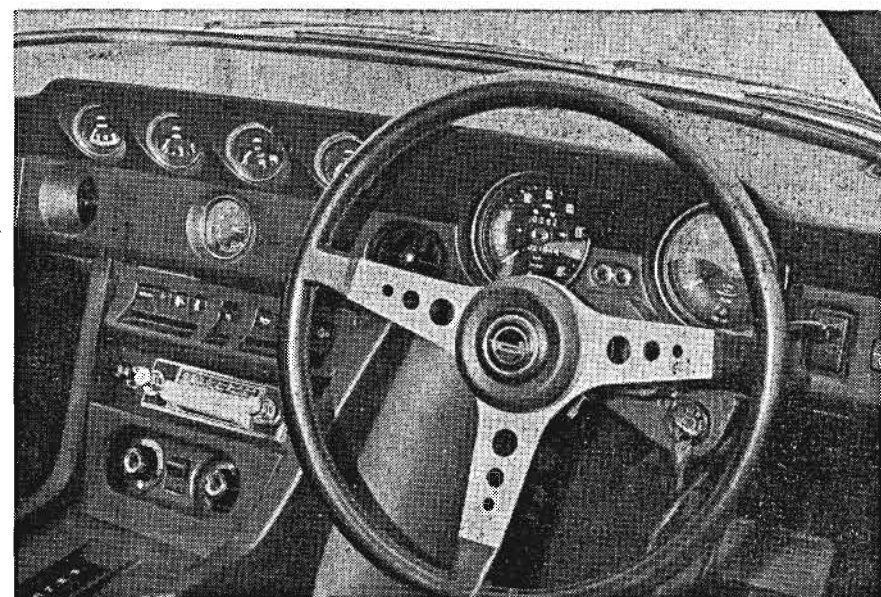
vollbremsung aus 80 bis 100 km/h kommt ungefähr derselben ZerreiSSprobe gleich, wie ein Start einer Foker Friendship erfordert. Der ganze Wagen wird durchgerüttelt, so dass man glaubt, dass gelegentlich einmal die Räder am Bremsort verblieben, die Karosserie aber ruckartig weitergeschleudert würde. Bei trockener Fahrbahn mag dies als Schönheitsfehler abgetan werden, was aber geschieht auf nasser oder gar vereister Strasse? Und dies alles beim 3000 GT mit Heavy-Duty-Bremsklötzen vorne und breiteren Belägen hinten.

In seinem Aeusseren unterscheidet sich der Neuling von den übrigen GT-Typen lediglich durch die Anschrift.

wir die modifizierte Ausgabe 70 kurz betrachten und dabei speziell die damals nicht voll überzeugenden, mit den Änderungen für 1970 aber weitgehend berücksichtigten Punkte unter die Lupe nehmen.

Aeusserlich lassen sich am Typ II nur geringe neue Züge erkennen. Es sind dies vor allem die der Allgemenorm angepassten, höher gelegten Stossstangen mit eckigen, gummiwaffneten Puffern. Blinker und Parkleuchten liegen nun exponierter unterhalb der Frontstange, und die Scheinwerfer werden durch schwarze Flächen eingerahmt.

Bei der Probefahrt ging es uns um den Einfluss der breiteren Felgen und der von 185 VR 15 auf 70 VR 15 ver-



Jensen Interceptor II

Interceptor II — mehr Luxus für denselben Preis

Im vergangenen Sommer hatten wir Gelegenheit, den seit 1966 in Produktion stehenden Jensen Interceptor, ein Gran Turismo aus West-Bromwich, über mehrere hundert Kilometer zu fahren, um alsdann im Kurztest Nr. 22 vom 8. August darüber eingehend zu berichten. Hier in Silverstone wollen

grösserten Reifendimension. Schon allein der Anblick der grösseren Standfläche flossete mehr Vertrauen ein, und auf der Piste war der Wagen nicht wieder zu erkennen. Das Gefühl, dass es sich um ein Kraftpaket auf wackligen Beinen handle, ist weitgehend gewichen, doch immer noch ist im Umgang mit dem Gaspedal Vorsicht am Platze. Auch wenn der 6,3-Liter mit dem wirklich dazu passenden Getriebeautomaten viel sicherer auf der Fahrbahn liegt, so ist er bei vollem

Fortsetzung Seite 37





Vauxhall VX 4/90



Triumph 2500 PI Mk. II

Test Day in Silverstone

Fortsetzung von Seite 35

Krafteinsatz nicht einfach zu beherrschen. Seine durch die Gesamtkonzeption mit Differentialbremse und 330-*SAE-PS*-Leistung bedingte Tendenz zu plötzlichen Heckausbrüchen lässt sich durch die bessere Standfestigkeit und leicht überarbeitete Frontaufhängung nicht aus der Welt schaffen, sondern lediglich eindämmen. Man darf aber ruhig sagen, dass dank diesen Änderungen das *V8-Coupé* ein bedeutendes Stück weiter in Richtung schnelle Luxusklasse geschoben wurde, dass der Wagen aber mit seinem Gebaren den weniger geübten Fahrer hin und wieder in Schweißausbrüche versetzen kann.

Die präzise *Adwest-Servolenkung* vermittelt mit dem zierlichen kleinen, mit Leder eingefassten Lenkrad einen guten Kontakt mit der Strasse.

Das Fahrzeuginnere präsentiert sich in ganz neuer Form. Die neuen Umschalter mit ihrer deutlichen Symbolisierung sorgen nicht nur für erhöhte Sicherheit, sondern auch für ein gediegeneres Aussehen des gesamten Armaturenbrettes. Aber nicht nur die Schalter wurden ausgewechselt, sondern das ganze Instrumentenbrett unter den neuesten Gesichtspunkten neu geschaffen. Auf schwarzem, mit Leder überzogenem Grund präsentieren sich die reichlich vorhandenen Instrumente sehr übersichtlich. Unmittelbar vor dem Lenker liegen neu nun noch Geschwindigkeits- und Drehzahlzeiger, alle weniger massgebenden Instrumente wurden auf das Mittelstück und das Radio auf die Mittelkonsole verwiesen. Die Frischluftdüsen wurden verdoppelt und durch Schlitze im Fussraum in ihrer Wirkung verstärkt. Auf Wunsch baut Jensen auch eine kräftige Klimaanlage ein.

Die vorderen Liegesitze bieten mit den ausziehbaren Kopfstützen bei der neuen Formgebung noch vermehrten Seitenhalt für kleinere und mittlere Fahrer; im Heck dagegen ist der Raum trotz Umgestaltung nicht überschwinglich.

Nebst den Seitenfenstern wird auch der Benzintankdeckel elektrisch betätigt und damit dem Fahrer eine weitere manuelle Arbeit abgenommen.

HK

Vauxhall VX 4/90 — temperamentvoll und luxuriös gekleidet

Schon vor rund neun Jahren bezeichnete Vauxhall die Sonderversion eines seiner Serienmodelle mit *VX 4/90*. Heute trägt ein Victor wiederum diese Bezeichnung. Dieses am Pariser Salon erschienene Modell besitzt eine reichhaltige und luxuriöse Innenausstattung und wird mit der Mechanik des *Viva GT* ausgerüstet, einem 1975-cm³-Vierzylinder mit oberliegender Nockenwelle und 115 *SAE-PS*, der anstelle des 1,6-Liters mit 83 *SAE-PS* tritt.

Ausserlich unterscheidet sich der *VX 4/90* von der Normalversion durch ein anderes Kühlergitter, zwei Nebellampen unter der Frontstossstange und breiteren Felgen mit sportlichem Look. Der Vauxhall *VX 4/90* besticht durch

seine geschmackvolle Innenausstattung. Das etwas dünne Lenkrad ist mit Kunstleder eingefasst; seine zwei Speichen stören keineswegs den Blick auf die in zwei Rundinstrumenten untergebrachten Armaturen, unter anderem einen Drehzahlmesser, Oeldruckmanometer und Kühlwasserthermometer. Verschiedene Bedienungsknöpfe sind auf einer gut platzierten Mittelkonsole angebracht, wo sie, auch mit Sicherheitsgurt angeschnallt, gut erreicht werden können. Fahrer aller Grössen finden eine gute Sitzposition. Der kurze und handliche Mittelschalthebel besitzt im Schaltknopf einen Kipp-Schalter für die Betätigung des *Overdrive*. Diese überaus praktische Vorrichtung gestattet durch einfachen Daumendruck die Vorteile des *Overdrive* im 3. und 4. Gang auszunützen.

Der leistungsfähige Motor verleiht dem Wagen ein lebhaftes Temperament, doch wird man sich schnell bewusst, dass Vauxhall den Akzent mehr auf Komfort als auf Fahrleistung gelegt hat; dies zeigt die auch bei hohen Drehzahlen gute Geräuschisolierung, welche dank neuem Luftfilter und Auspuff sowie reichlichem Gebrauch von schallschluckendem Material gewährleistet wird. Gegenüber der Normalversion beträgt das Mehrgewicht ganze 200 kg.

Bezüglich Fahrverhalten stellt der *VX 4/90* keinerlei Probleme; in schnell befahrenen weiten Kurven tritt ein leichtes Uebersteuern auf. Die Handlichkeit würde mit einer etwas direkter unteretzten Lenkung einiges gewinnen. Einen guten Eindruck hinterliessen die rasch ansprechenden Bremsen.

Für den Schweizer Markt wird der Vauxhall *VX 4/90* mit vier bequemen Sitzen und einem guten Finish — eine Kombination von Komfort und Temperament — in Biel montiert.

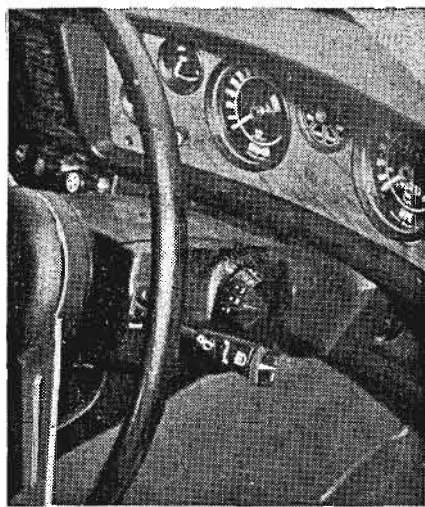
Hillman GT — eine Entwicklung aus Rallye-Erfahrungen

Nach unseren Erfahrungen mit dem Sunbeam Hunter Mk. II im Kurztest (siehe AR 30/69) waren wir besonders gespannt auf das Verhalten dieses ruhigen Familienwagens mit dem stärkeren Motor. Nach dem erfolgreichen Abschliessen des Hunters am Rallye London—Sidney erschien diese leistungsfähigere Hillman-GT-Version. Bekanntlich werden sämtliche Rootes-Produkte für den Export unter dem Namen Sunbeam vertrieben; dennoch gibt es keinen Sunbeam GT, da dieses Modell ausschliesslich für den Inlandmarkt reserviert bleibt.

Der Hillman GT unterscheidet sich äusserlich von der zahlreicherer Ausführung durch weisse Zierstreifen und sportlich aussehende breitere Felgen. Die Innenausstattung weist ebenfalls einige Modifikationen auf; sie umfasst neue Sitze mit besonders hohen Rückenlehnen, die gleichzeitig Kopfstütze bilden und einen Drehzahlmesser. Der Finish ist gut, doch passen die kleinen inneren Türhebel kaum zum Gesamtbild.

Beim Einstieg in den Wagen stellt man fest, dass die Sitze durch Leute mit Erfahrung konzipiert wurden. Die Rückenlehne ist bequem und der Seitenhalt gut. Der Nachteil dieser Konstruktion besteht in der nicht verstellbaren Lehne; gegen Mehrpreis sind aber konventionelle Liegesitze erhältlich. Als angenehm empfanden wir das lederüberzogene Lenkrad mit drei gelochten Metallspeichen. Zwei Aussenrückspiegel und ein reichlich bemessener Innenrückspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten; beim Parkieren wird diese aber durch die hohe Rückenlehne etwas eingeschränkt.

Schon nach den ersten Kilometern stellt man die durch den zweiten Vergaser Zenith-Stromberg 150 CDS erhöhte Leistung des 1725-cm³-Vierzy-



Triumph 2500 PI Mk. II

linders fest; diese beträgt nun 90 *SAE-PS* gegen 80 *SAE-PS* für den Hunter Mk. II, während das Drehmoment von 14,2 *SAE-mkg* bei 3000 U/min auf 14,7 *SAE-mkg* bei 4200 U/min stieg. Besonders im oberen Drehzahlbereich ist die Beschleunigung spürbar besser geworden. Im Gegensatz zur Normalversion verfügt der Wagen auch im direkten Gang über genügend Leistung. Der *Overdrive* kann zum 3. oder 4. Gang zugeschaltet werden.

Auf dem Rundkurs von Silverstone erwies sich der Wagen als problemlos. Die breiteren Reifen gewährleisteten einen guten Geradeauslauf und verbesserten Bodenkontakt, was auf der kurvenreichen Rennstrecke besonders gut in Erscheinung trat. Die Uebersteuerungstendenz ist nicht so ausgeprägt, ebenso kommt der Wagen nach provozierten Schlenkern mühelos in die Normallage zurück. Ob dies auch auf schlechten Strassen und in engen Kurven zutrifft, liess sich auf dem ausgezeichneten Belag von Silverstone nicht feststellen.

Zweifellos hat diese sportliche Kur einige der Vorbehalte, die wir gegenüber der Normalversion hegten, erübrigt, so dass dieser neue GT-Familienwagen die Ziele seines Herstellers erfüllen dürfte.

Triumph 2500 PI Mk. II — ein Hochleistungs-Fünfsitzer

Während das Fahrverhalten und die Leistungen des 2.5 PI von Triumph schon von Anfang an überzeugten, wünschte man sich für dieses interes-

sante Fahrzeug aber ein moderneres Gewand als jenes des vor sechs Jahren erschienenen 2000. So entwickelte der italienische Karosierer Michelotti eine um 22 cm längere Karosserie, was auch der passiven Sicherheit zugute kommt.

Das neue Kühlergitter erinnert an gewisse von Bertone eingekleidete Japaner, insbesondere was die Anordnung der vorderen Blinkleuchteinheiten betrifft. Das neustilierte Heck verleiht dem Wagen eine elegante und zeitgemässe Linie.

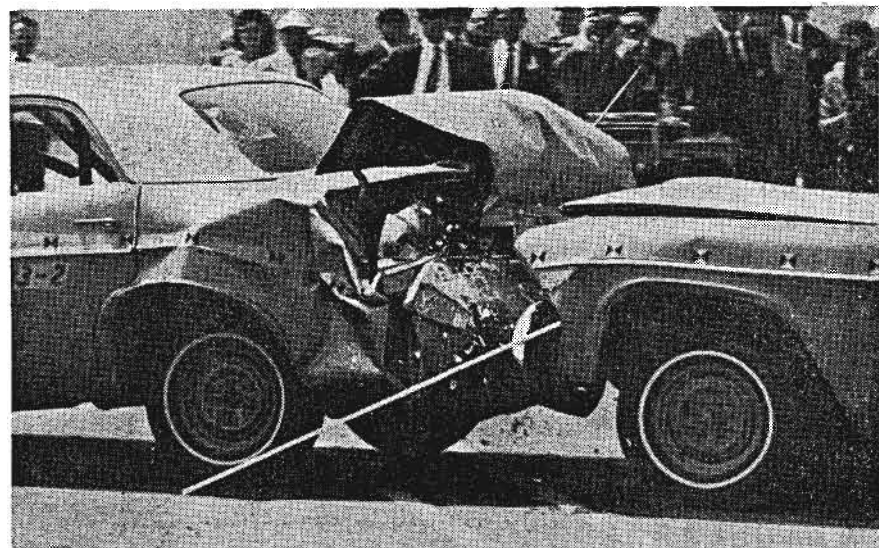
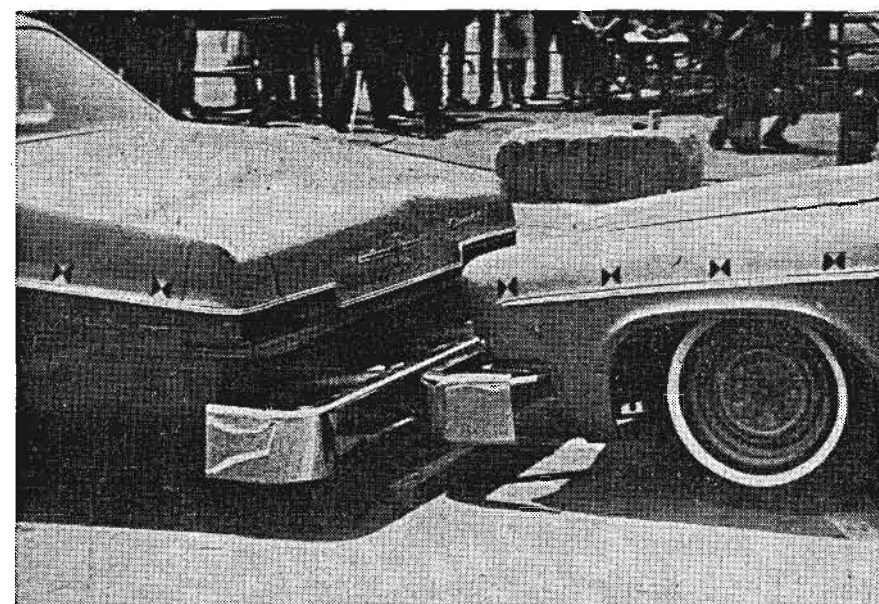
Um vermehrten Schutz für die Insassen zu gewährleisten, wurde auch die Innenausstattung überarbeitet. Die Bedienungsknöpfe sind rationeller angeordnet; der Hebel für Scheibenwischer und Dusche befindet sich rechts an der Lenksäule, und der Schalter für den *Overdrive* wurde von der Lenksäule auf den Mittelschalthebelknopf verlegt; eine ausgezeichnete Lösung.

Die neugestalteten Sitze, das lederbespannte Lenkrad und die Dreipunkt-Sicherheitsgurte, welche volle Bewegungsfreiheit gewährleisten, tragen nicht wenig zum allgemeinen Fahrkomfort bei. Bis auf den etwas überladenen Geschwindigkeitsmesser sind sämtliche Instrumente gut ablesbar.

Der Einspritzmotor verleiht dem Triumph eine sehr gute Beschleunigung sowie weichen und geräuscharmen Lauf. Das gut synchronisierte Getriebe dürfte leichtgängiger sein. Die Spitzengeschwindigkeit wird nach einer relativ kurzen Zeit erreicht. Bei der höchstzulässigen Drehzahl von 6000 U/min tritt ein Zentrifugalregler in Aktion, der ein Ueberdrehen der Maschine verhindert, was besonders beim häufigen Gebrauch des *Overdrive* nützlich ist.

Das Fahrverhalten wurde durch die längeren Ueberhänge vorn und hinten keineswegs beeinflusst, zweifellos eine Folge der breiteren Spur. Nach wie vor ist die Stabilität und das Verhalten in langgezogenen Kurven sehr gut. In engen Passagen wünschte man sich eine leichtgängigere und direkter ausgelegte Lenkung. Die Bremsanlage hinterliess einen guten Eindruck. Verbessert wurde das nun rascher ansprechende Gasgestänge.

Es ist nicht nötig, den neuen 2.5 PI mit mehr Leistung zu versehen. Für 1970 behält der Wagen seine Qualitäten, die wir anlässlich unseres Kurztests (siehe AR 21/69) feststellen konnten. Dazu kommen die wichtigen Verbesserungen bezüglich Komfort und Aussehen, die seinen Verkaufspreis vermehrt rechtfertigen. AD



Erhöhte Stossfängerwirkung — Die amerikanische Firma Menasco demonstrierte unlängst in Kalifornien eine neuartige Stossfängerkonstruktion. Ihre Besonderheit bildet eine komprimierbare Silikonverbindung, dank welcher sich bei Aufprallmassiven Schäden an den beteiligten Fahrzeugen eliminieren lassen. Die Versuche wurden bei einer Geschwindigkeit von 45 km/h (28 Meilen) durchgeführt; während bei den mit der neuen Konstruktion ausgerüsteten Wagen kaum Deformationen erkennbar sind, tritt im unteren Bild der verursachte hohe Schaden an Front und Heck der kollidierenden Fahrzeuge deutlich in Erscheinung. (UPI-Photo)