

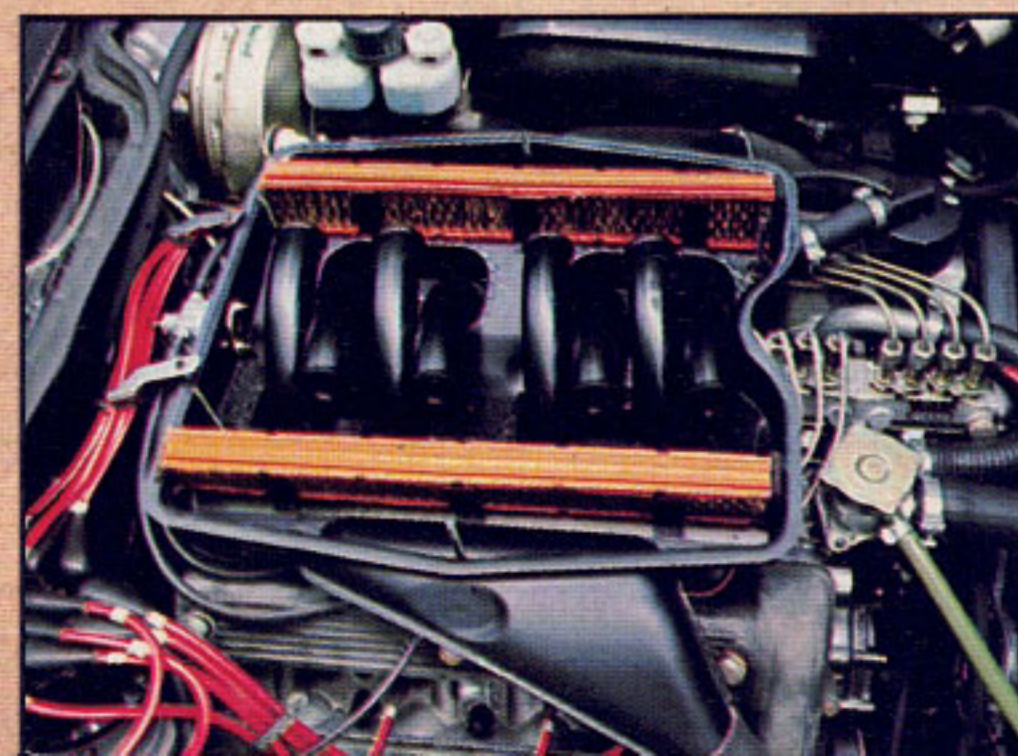


**W**en nach sportlicher Fortbewegungsgelüsten und wer gleichzeitig in der glücklichen Lage ist, mehr als 20 oder gar 30 Tausender anlegen zu können, der landet in Deutschland traditions- und standesgemäß in einem BMW CSI, einem Mercedes SL oder in einem Porsche 911. Eine kleine Käuferschar jedoch neigt zu den Outsidern des Sportwagenmarktes,

wohl wissend, daß sie damit nicht unbedingt Besseres, sicher aber Originelleres erwirbt. Das Angebot an auffälligen Modellen ist ungewöhnlich vielfältig: Neben teuren Vierzylindern (Alpine, Lotus) bereicherte mit dem Jaguar „E“ bis vor kurzem noch ein Zwölfzylinder den schillernden Markt unter 40 000,- DM. Wir wollten nicht ganz so teuer einkaufen, die sport · auto-Testkonkur-

renten sollten im Gegenteil preislich unter der etablierten deutschen Konkurrenz liegen. Der Chevrolet Camaro LT ist für 20 363,- DM zu haben, 23 950,- DM verlangt die Deutsche Nissan für den Datsun 260 Z 2+2 und auch der Alfa Montreal, in der offiziellen Preisliste gleichwohl mit 35 000,- DM ausgezeichnet, wird von regionalen Händlern zu Preisen zwischen 28 000,- und

# Duft der weiten Welt



Der Jet-set pflegt seinen Status nicht zuletzt durch automobile Extravaganz zu dokumentieren. Allerdings weht der Duft der weiten Welt nicht nur in 80 000,- DM-Mobilen, auch unter 30 Mille gibt es Exotisches — und technisch Exklusives, wie die Achtzylinder-Perle im Alfa Romeo Montreal beweist (links).

30 000,- DM gehandelt. Weitere Gemeinsamkeit: Der Amerikaner, der Asiate und der Europäer entsprechen ziemlich genau dem jeweils kontinentalen Sportwagen-Geschmack. Zwar weist der Camaro eine auffallend schlichte, fast unamerikanische Linienführung auf, doch künden die gewaltigen Dimensionen (Länge 4,92 m), hohes Gewicht (1720 kg) und gewisse Stilele-

mente (Scheinwerferfassungen, versenkte Scheibenwischer, Panorama-Heckscheibe) von amerikanischer Ringelhemd-Ästhetik. Wie der Camaro setzt auch der Datsun auf bewährte Styling-Grundsätze, nach denen die Motorhaube möglichst lang, die Heckpartie möglichst fließend zu sein hat. Der ehemals (1969) als Zweisitzer konzipierte Japan-Sportler gewann zwar optisch



## Vergleichstest: Datsun - Alfa Romeo - Chevrolet



durch eine Radstandverlängerung um 30 Zentimeter, die ihn zum 2+2 umfunktionierte. Als berauschende Autoschönheit kann der 260 Z dennoch nicht gelten. Dazu ist der Entwurf des Grafen Goertz trotz üppiger Spoiler-Bestückung zu angejährt, die Stilmittel wirken zu steril. Auch der Alfa verkörpert eine nicht mehr ganz tauforsche Styling-Epoche. Bertone siedelte den Montreal stilistisch in unmittelbarer Nähe des Lamborghini Miura an, Seitenfenster- und Heckpartie zeugen von der Artverwandtschaft. Wie beim (nicht mehr gebauten) Miura verraten vor allem das Verhältnis Spurweite zu Karosseriebreite und die verwendete Reifen-

breite (195/70 VR 14) das Erscheinungsjahr (1970). Heute dimensioniert man die seitlichen Überhänge geringer, die Reifen in dieser Kategorie breiter. Überdurchschnittliches Überholprestige gewährleisten alle drei Boliden, wobei allerdings nur der knapp 220 km/h schnelle Alfa den gewährten Vortritt eindrucksvoll umzumünzen versteht. Selbst noch bei 170 km/h verursachen präzises Zurückschalten in den vierten Gang und Gasgeben spürbaren Druck im Rücken, man hat das Gefühl, sich am Rechtsfahrer regelrecht vorbeizukatapultieren. Anders verhält es sich bei der preiswerteren Konkurrenz. Während der Chevro-

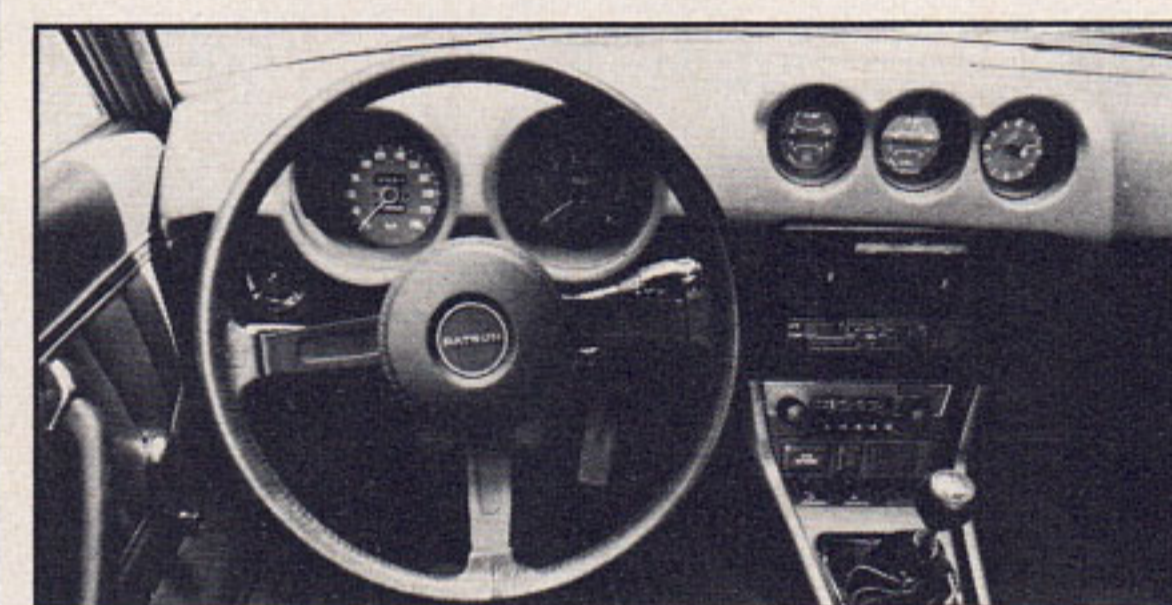
let in diesem Bereich effektiv bereits am Ende ist (Spitze 182,7 km/h), kommt auch im Datsun, der sich immerhin zu 195,1 km/h aufschwingt, unerwartete Frustration auf: Der altertümliche Eisenklotz unter der Fronthaube will und will nicht hochdrehen. Spätestens nach dem zweiten Versuch, Überholmanöver durch Zurückschalten in den Vierten zu beschleunigen, läßt man davon ab, denn erstens ändert sich dadurch außer der Geräuschkulisse eh' nicht allzuviel und zweitens gerät der irgendwann notwendige Wechsel in den fünften Gang wegen einer völlig unzureichenden Schaltkulisse zum mühevollen Suchspiel.

Solcherlei Pein bleibt dem Camaro-Piloten erspart, er fährt amerikanisch automatisch und damit automatisch amerikanisch. Man gewöhnt sich daran, daß die ideale Camaro-Autobahngeschwindigkeit bei rund 140 km/h liegt, daß manuelles Schalten kaum Beschleunigungsvorteile erbringt und, eine Überraschung, man findet Gefallen daran. Enttäuschend ist dabei lediglich der gebotene Fahrkomfort. Der Camaro schluckt Unebenheiten trotz 1,7 Tonnen Leergewicht eindeutig schlechter als der ebenfalls nicht gerade komfortable 260 Z, der allerdings über eine vergleichsweise aufwendige hintere Einzelrad-Aufhängung an Dreieckquerlenkern verfügt. Andererseits bringt das modernere Fahrwerk des Japaners nur geringfügige Lagen-Pluspunkte. Ursprünglich auf 175er-Schmalbereifung zugeschnitten, rollt der Japan-Bomber nunmehr auf 195/70er-Sohlen. Die Lenkung, über ein kleines Lenkrad betätigt, gerät dadurch noch schwergängiger, so daß die vor allem bei welliger Fahrbahn notwendigen Kurskorrekturen zur harten Arbeit entarten. In Kurven herrscht leichtes Untersteuern vor. Während der Versuch, das Heck durch einen Gasstoß zum Mitlenken zu bewegen mangels Leistung bereits im Ansatz erstickt wird, ist durch abrupte Gasabstinenz zumindest ein kurzfristiger Drift möglich. Die Datsun-Brem-

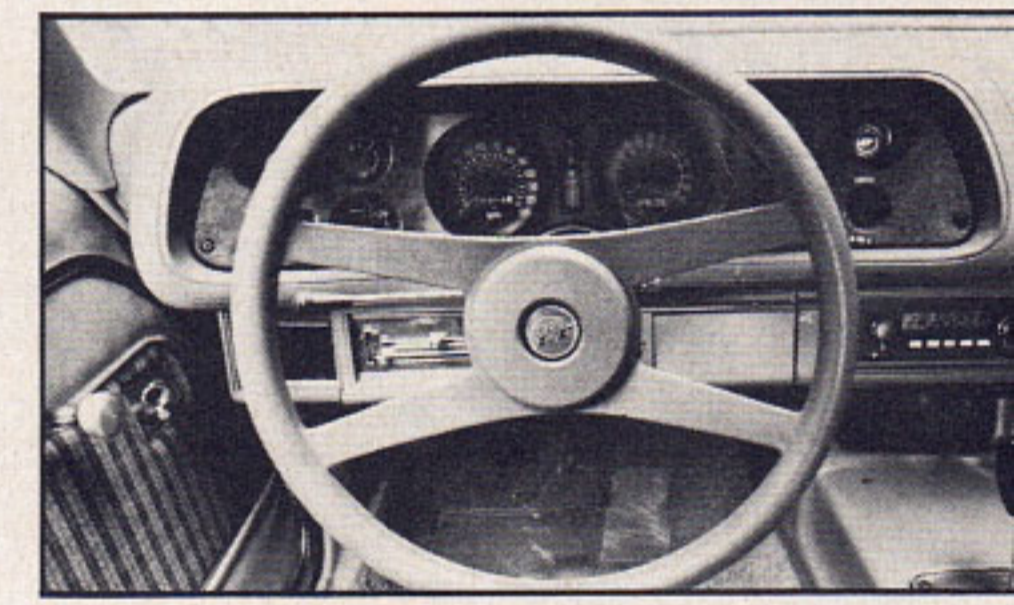
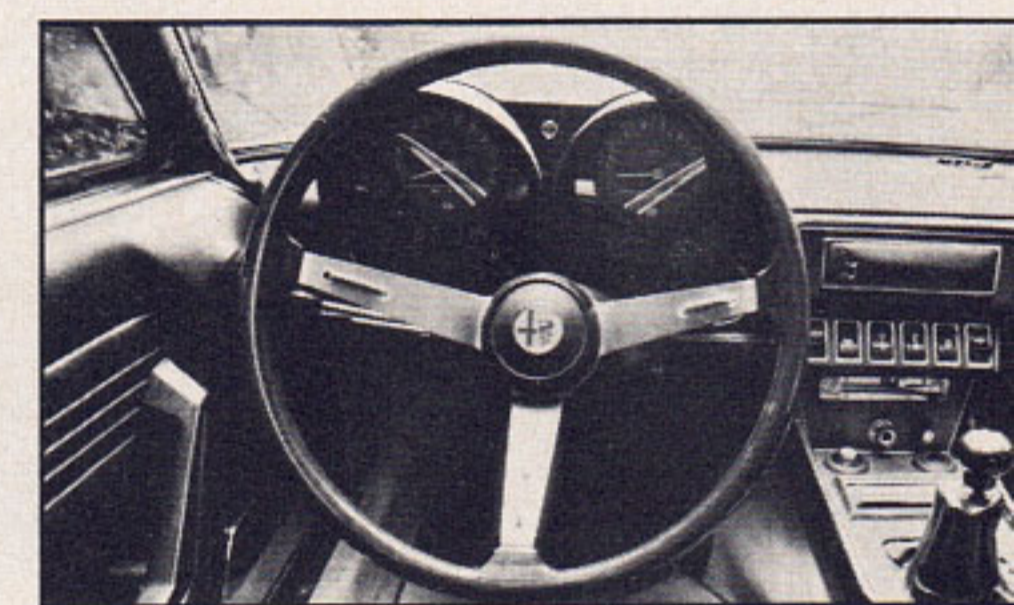
sen gefallen zwar durch gutes Kaltbremsvermögen, lassen aber bei hoher Beanspruchung unerfreulich in ihrer Wirkung nach. Der Camaro, dank hyperleichtgängiger Servolenkung geradezu spielerisch zu manövrieren, ist bei eiliger Kurvenfahrt ebenfalls frühzeitig an seinen Grenzen angelangt, das schwere Gerät neigt sich protestierend zur Seite und bremst sich ab. In Fahrstellung 2 des automatischen Getriebes lassen sich gelegentlich harmlose Drifts provozieren, doch enthält man sich dieses Vergnügens spätestens dann, wenn man mit dem ausla-

Hinterräder nicht überbremsen. Was den Komfort angeht, trägt der Alfa das Schlußlicht: Sein bockeliges und unkontrollierbares Gehüpfte auf der Polterstrecke hat auch direkten Einfluß auf die Fahrsicherheit bei schneller Autobahnfahrt. Hier nimmt das intensive Eigenleben der aufwendig mit Längsschubarmen und mittlerem Dreiecklenker geführten starren Hinterachse gelegentlich beängstigende Formen an, die es ratsam erscheinen lassen, vor allem auf schlechten Passagen das Tempo auf Mittelklasse-Niveau zu drosseln. Speziell mit den Seriedämpfern ver-

typische „Watschelgang“ war jedoch nur geringfügig vermindert worden. Öffnet man die Motorhaube, so erkennt man mit einem Blick, wo das Geld für ein optimales Fahrwerk investiert wurde. Schon optisch steht der kompakte V 8 mit seinem voluminösen Luftfiltergehäuse, unter dem sich acht Ansaugrohre winden, der unmittelbar davor angeordneten Spica-Einspritzpumpe (Saugrohr-Einspritzung) mit ihren kunstvoll geschlungenen Druckrohrleitungen und den darunter liegenden beiden silbergrauen zweigeteilten Zylinderkopfhauben einer Ferra-



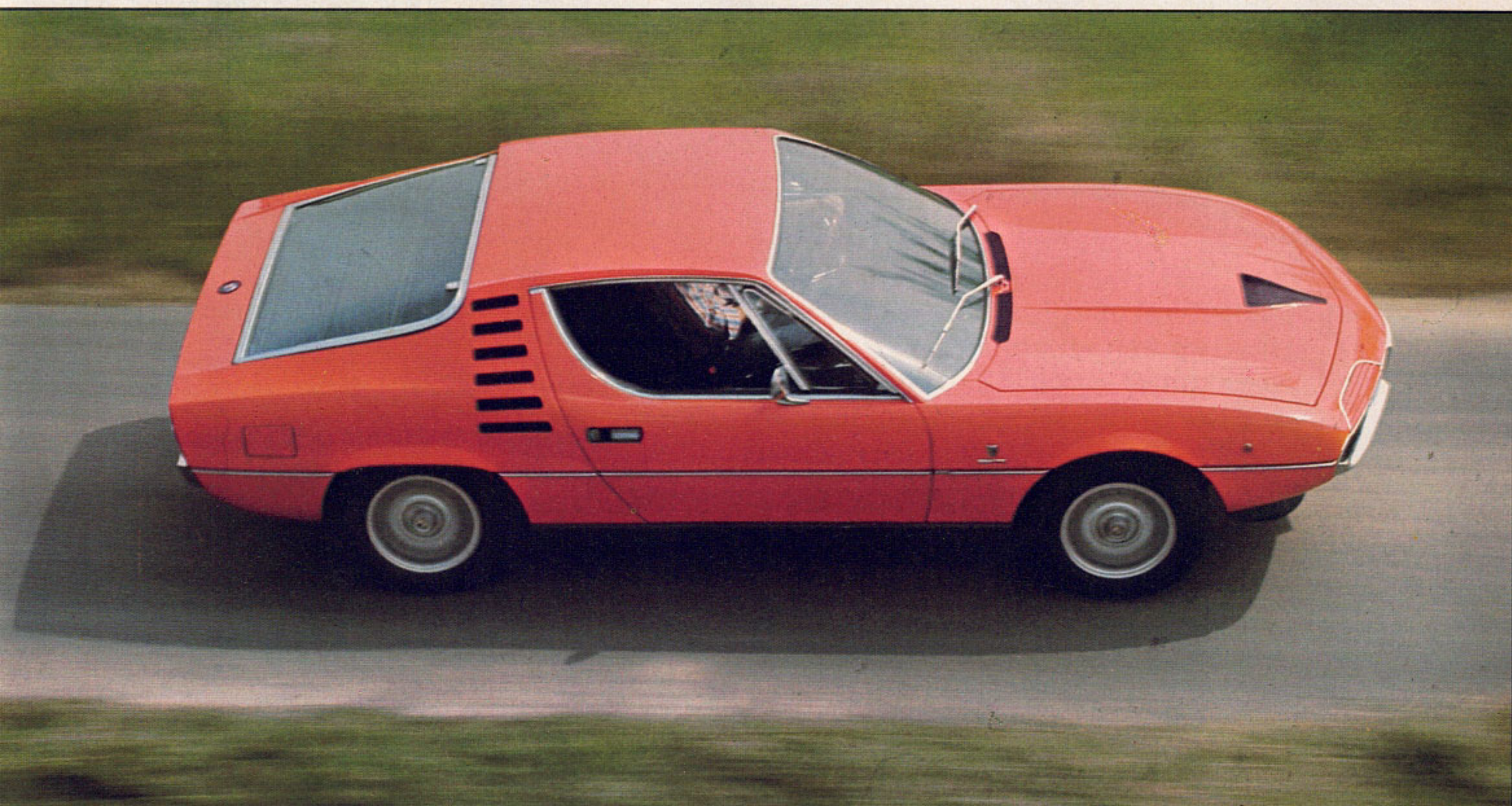
In tiefen Höhlen kauern die sachlichen, spiegelfreien Uhren des Datsun 260 Z. Das UKW/MW-Radio ist serienmäßig (oben). Effektiv, jedoch wenig übersichtlich, gerieten die futuristischen Alfa-Armaturen. Die Schalterreihe ist weitgehend außer Reichweite (oben rechts). Wohltuend schlichte Rundinstrumente im amerikanischen Camaro. Der kleine Volant verdeckt jedoch die Kleinanzeigen. Praktisch: Die Automatik-Anzeige im Blickfeld zwischen Tacho und Tourenzähler (rechts).



denden Heck die Grasnarbe gemäht hat. Beim obligatorischen Slalomtest zeigte sich im übrigen die Unart fast aller Lenkhilfen: Unter wechselseitiger Beanspruchung verhärtet sich die Lenkung. Den Amerikaner kehrte das großvolumige Coupé auch bei den Bremsprüfungen heraus: Mit abgekühlten Bremsen leistete sich der Camaro einen sport · auto-Negativ-Rekord, obwohl die Vorderräder mit Scheibenbremsen verzögert werden: 4,6 m/sec<sup>2</sup>. Besser bremst der Alfa Montreal, wengleich auch er mit 6,6 m/sec<sup>2</sup> bestenfalls dem Durchschnitt zuzurechnen ist. Ungewohnt und spektakulär das Bremsverhalten dieses Wagens: Der Italiener geht vorn stark in die Knie, wobei jedoch die

mag der Montreal nur auf topfebener Fahrbahn den Fahrer zufriedenzustellen, erfordert jedoch auch hier äußerste Konzentration, da das niedrig belastete Heck (44,5% des Gesamtgewichtes) unter Einsatz der brutalen Motorkraft frühzeitig herumschwingt, wobei die unexakte Lenkung nicht im erwünschten Maße das Gefühl für situationsgerechte Gegenaktionen vermittelt. Gerade auf der schnellen großen Wedelstrecke (Pollerabstand 36 m) verhinderte diese Eigenschaft eine ähnlich große Überlegenheit des Alfa, wie bei den anderen sport · auto-Fahrprüfungen (siehe Tabelle). Nachträglich installierte Koni-Dämpfer konnten das kritikwürdige Fahrverhalten um Nuancen verbessern, der Montreal-

ri-Kreation kaum nach. Auf seinen ursprünglichen Verwendungszweck im Tipo 33 weisen zudem elektronische Kondensatorzündung und Trockensumpfschmierung hin. Die Zylinderköpfe und -blöcke bestehen aus Leichtmetall, beim Ventilttrieb (2x2 obenliegende Nockenwellen) kommen Magnesium- und Alulegierungen zur Verwendung. Weit weniger Motor-Aufwand treiben Chevrolet und Datsun. Den Camaro bewegt zwar ebenfalls ein V 8, doch ist dieser von geradezu ernüchternder Einfachheit. Die Ventile werden über eine zentrale Nockenwelle und lange Stoßstangen betätigt, das Benzingemisch bereitet ein gewaltiger Rochester-Vierfachvergaser auf. Seine 155 PS schöpft das Triebwerk





# Vergleichstest: Datsun - Alfa Romeo - Chevrolet

aus ganzen 5,7 Litern Hubraum. Im Datsun dagegen tut ein gewichtiger und imposanter Reihen-Sechszylinder Dienst, dessen Ventile aber immerhin über eine obenliegende Nockenwelle betätigt

werden. Zwei Hitachi-Horizontalvergaser vernebeln das Benzin. Im Motorverhalten zahlt sich der hohe konstruktive Aufwand des Italiener naturgemäß aus. Die Kolben neh-

men nach Erlöschen der Kontrolleuchte für den Benzinförderdruck spontan ihre Arbeit auf, der gute Kaltlauf verleugnet das Hochleistungstriebwerk. Eine extrem lange Ölwannezeit er-

innert jedoch an die Rennherkunft und natürlich auch das Laufgeräusch, ein Bananense, der dabei keine Gänsehaut bekommt. Trotz 75,2 PS/Liter wartet der Alfa mit einer beeindruckenden Elastizität

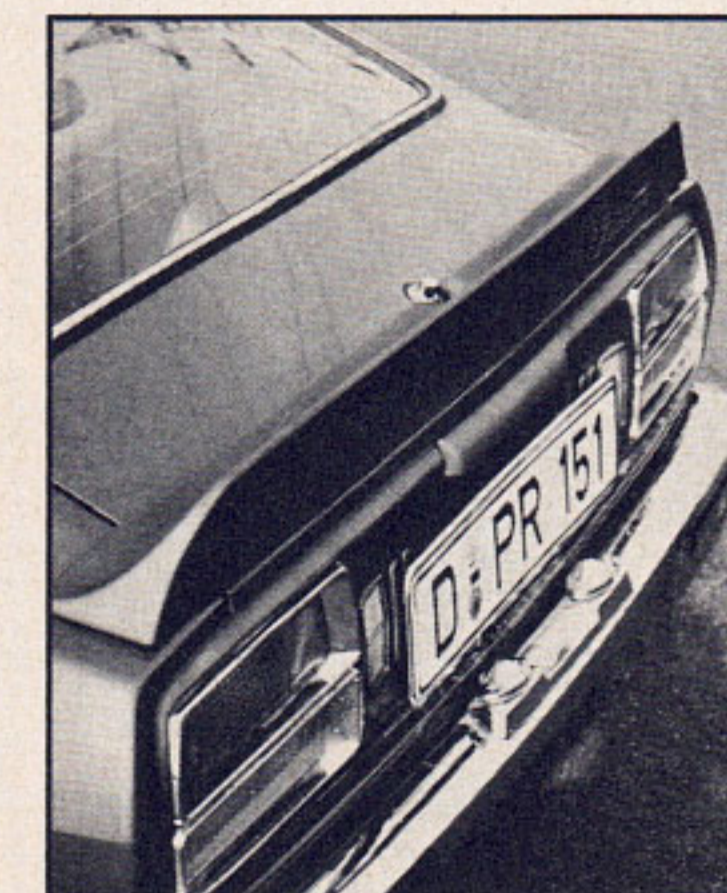
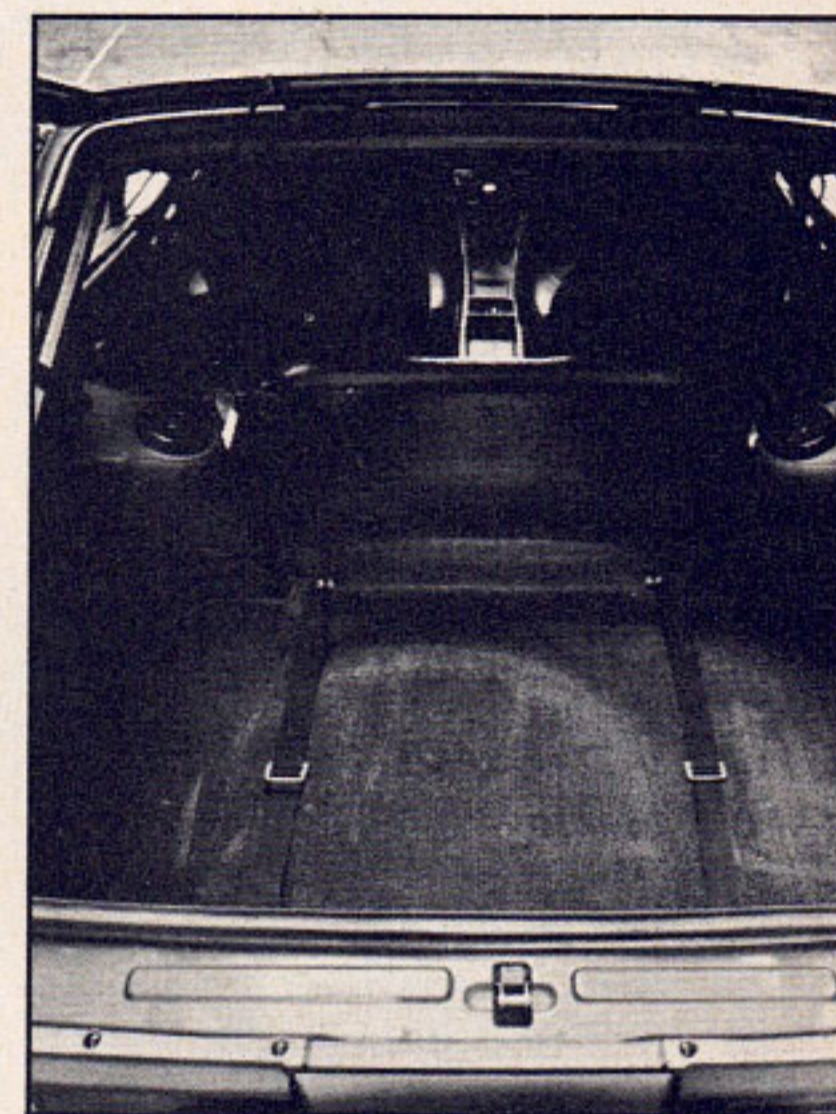
auf, der Motor hängt sensibel am Gaspedal. Auch die Beschleunigung kann sich sehen lassen: 7,7 Sek. von 0-100 km/h sind ein Wert, dem nur wenige Konkurrenten Paroli bieten können.

Gutes Mittelklasseformat hat das Beschleunigungsvermögen des 260 Z: Er nimmt sich bis 100 km/h 11,4 Sekunden Zeit und läßt dabei durch renitentes Getöse seine sechs Zylinder vergessen. Im unteren Drehzahlbereich erinnert das Motorgeschrei hingegen an das Brabbeln eines amerikanischen V 8, Tribut an den Hauptabsatzmarkt des Z, die USA. Hohe Drehzahlen verabscheut der optisch einem alten Daimler-Triebwerk ähnelnde Sechszylinder. Munterer wirkt der Camaro, dessen Spritzigkeit in Anbetracht seines Gewichtes, der niedrigen Leistung und der kräftezehrenden Automatik als Überraschung gewertet werden kann. Unter Aufwendung von gerade 4500 U/min in den Schaltstufen erreicht der Chevrolet die 100-km/h-Marke in nur 10,4 Sekunden. Dabei besticht der Motor durch fast gespenstisch anmutende Geräuschlosigkeit. Geräusch- und Bedienungskomfort sind also die besonderen Stärken des Amerikaners. Und natürlich der Preis: 1700 kg Auto für rund 20 000,- DM müssen als Sonderangebot gelten. Studiert man gar die Angebote freier Direktimporteure, die das Chevrolet Coupé zu Preisen zwischen 12 500,- und 19 000,- DM anbieten, müßte man eigentlich an der Kalkulation deutscher Hersteller zweifeln. Der enorme Benzinverbrauch des dicken Ami (25 l/100 km) vermag jedoch die beim Kauf ersparten Scheine alsbald aufzuzehren. Reichhaltige Ausstattung, variable Heckklappen-Karosserie, gutes Innenraumangebot, zu erwartende Anspruchslosigkeit und akzeptabler Benzinkonsum (15,3 l/100 km) machen den Datsun 260 Z für Vernunftkäufer interessant. Fans, die ihrem Gerät hinter verschlossener Garagentür andächtig die Motorhaube zu öffnen pflegen, um sich still zu ergötzen, die an schönen Tagen die Autobahn aufsuchen, um sich am Motorensound zu berauschen, sollten zum Alfa greifen. Der verwegengelangweilte Blick des Jets stellt sich im Montreal von allein ein.

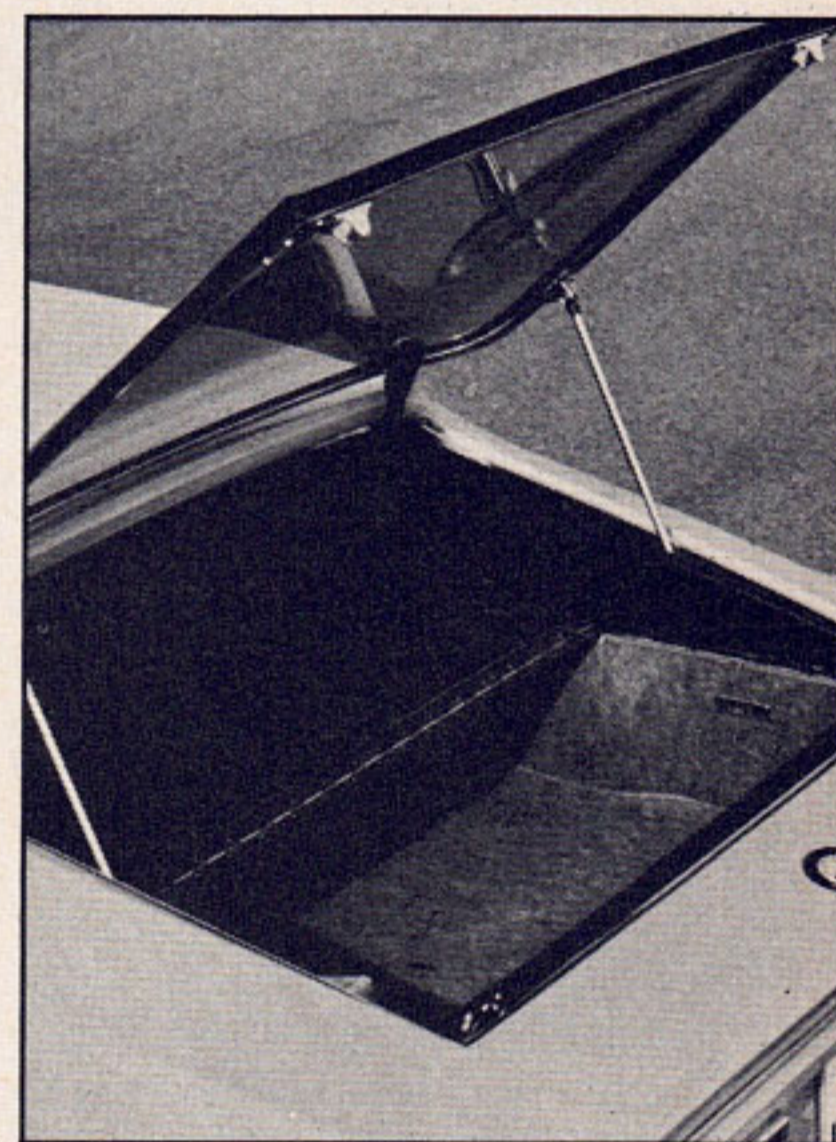
Grand Prix in Schweden. Und noch zwei attraktive Ereignisse: Moto Cross 250/500 ccm in Northeim, Speedway Continental-Final in Slany.

Dirk-Michael Conradt

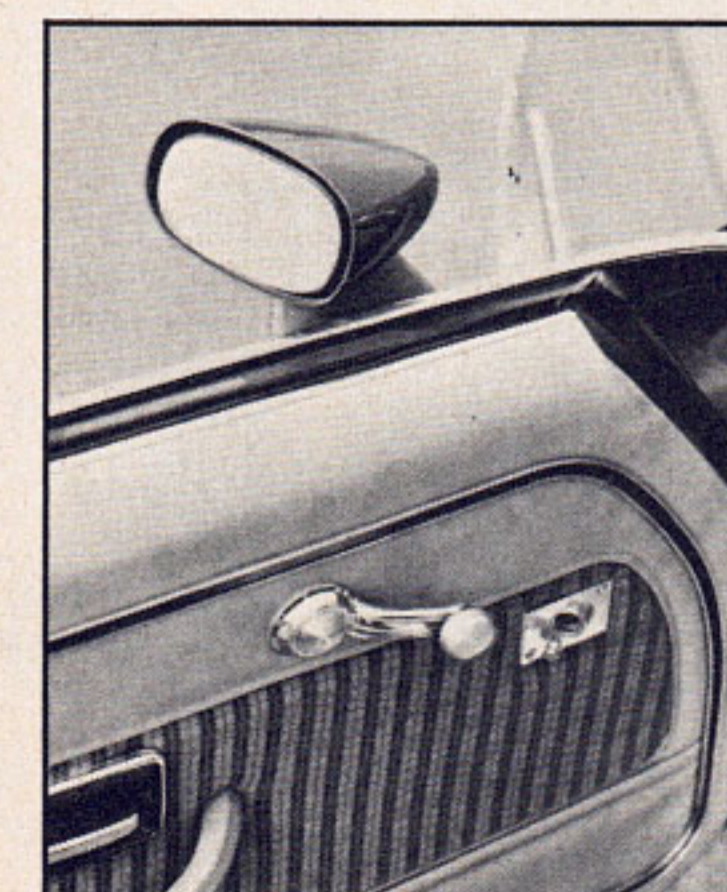
Technische Daten und Messungen			
	Alfa Romeo Montreal Michelin XWX (195/70 VR 14)	Chevrolet Camaro LT Uniroyal PR 6 (FR 70 HR 14)	Datsun 260 Z 2+2 Dunlop Sp Sport Super (195/70 VR 14)
<b>MOTOR/FAHRWERK</b>			
Hubraum (Bohr. x Hub)	2593 ccm (80 x 64,5 mm)	5657 ccm (101,6 x 88,4 mm)	2547 ccm (83 x 79 mm)
Leistung bei Drehzahl max. Drehm. b. Drehzahl	195 PS bei 6400 U/min 24,0 mkp b. 4750 U/min	155 PS bei 3800 U/min 34,6 mkp b. 2400 U/min	126 PS bei 5000 U/min 19,25 mkp b. 3500 U/min
Nockenwelle; Verdicht.	2 x 2 ohc; 9:1	1 ohv; 8,5:1	1 ohc; 8,3:1
Literleistung	75,2 PS/l	27,4 PS/l	49,5 PS/l
Hinterachse; Felgen	starr; 6 1/2 x 14	starr; 7 x 14	Einzelrad, 5 1/2 x 14
Leergew.; Leistungsg.	1315 kg; 6,7 kg/PS	1720 kg; 11,1 kg/PS	1200 kg; 9,5 kg/PS
<b>MESSUNGEN</b>			
Gangbereiche	68/116/157/187	64/110 (Automat.-Getr.)	75/116/160/182
Schaltdrehzahl (rot. B.)	7500 (7000) U/min	4500 (5000) U/min	7000 (7000) U/min
Beschleunigung			
0-60 km/h	3,6 sec	4,7 sec	5,0 sec
0-80 km/h	5,7 sec	7,2 sec	8,3 sec
0-100 km/h	7,7 sec	10,4 sec	11,4 sec
0-120 km/h	10,9 sec	14,6 sec	17,3 sec
0-140 km/h	14,2 sec	21,2 sec	23,9 sec
0-160 km/h	19,3 sec	30,0 sec	34,6 sec
1 km mit steh. Start	28,8 sec	31,8 sec	33,0 sec
Höchstgeschwindigkeit	219,5 km/h	182,7 km/h	195,1 km/h
Elastizität (aus 50 km/h im 4. Gang)		mit Automatik	
50-80 km/h	7,0 sec	4,4 sec	8,8 sec
50-100 km/h	11,2 sec	7,7 sec	14,7 sec
50-120 km/h	15,2 sec	11,8 sec	20,8 sec
50-140 km/h	19,9 sec	18,3 sec	28,1 sec
50-160 km/h	24,7 sec	26,2 sec	37,3 sec
Bremsverzög. kalt/warm	6,6/6,6 m/sec <sup>2</sup>	4,6/5,4 m/sec <sup>2</sup>	7,2/5,4 m/sec <sup>2</sup>
Testverbrauch l/100 km	17,3 (Super)	25,0 (Normal)	15,3 (Normal)
<b>FAHRPRÜFUNGEN</b>			
Kreistest (Ø 50 m Asphalt)	<b>Basis 10,5 sec</b> = 55,9 km/h	- 4,6 % = 53,3 km/h	- 6,3 % = 52,4 km/h
Wedeln (36 m Abstand)	<b>Basis 9,5 sec</b> = 110,3 km/h	- 9,5 % = 99,8 km/h	+ 1,0 % = 111,4 km/h
Slalom (18 m Abstand)	<b>Basis 17,9 sec</b> = 59,3 km/h	- 7,3 % = 55,0 km/h	- 0,5 % = 59,0 km/h
Handling-Kurs	<b>Basis 24,0 sec</b> = 78,0 km/h	- 1,7 % = 76,7 km/h	- 0,4 % = 77,7 km/h
Kl. Kurs Hockenheim	<b>1:28,0 min</b>	<b>1:33,2 min</b>	<b>1:32,8 min</b>
<b>FAHRVERHALTEN</b>	<b>Gut:</b> Fahrleistungen, Motorverhalten, Karosserie-Prestige <b>Störend:</b> Kritisches Fahrverhalten, Innenraumangebot, unübersichtliche Instrumente und Karosserie, Fahrkomfort <b>Fazit:</b> Lamborghini-Ersatz	<b>Gut:</b> Laufruhe, Bedienungskomfort, Ausstattung, Preis, Anspruchslosigkeit <b>Störend:</b> ausladende, unübersichtliche Karosserie, Innenraumangebot, Bremsvermögen, Benzinverbrauch <b>Fazit:</b> Preis-Bombe	<b>Gut:</b> Ausstattung, variable Karosserie, gutmütiges Fahrverhalten, Anspruchslosigkeit <b>Störend:</b> Schwergängige Lenkung, träges Motorverhalten, lautes Motorgeschrei, ungenügende Beschleunigung <b>Fazit:</b> Vernunft-Exote
<b>PREISE</b> (Stand 1. 7. 75)	<b>DM 35 000,-</b> Basis-Modell Heizbare Heckscheibe Drehzahlmesser Kopfstützen Alu-Felgen Automatik-Getriebe Servolenkung sport - auto-Modell	<b>DM 20 362,95</b> Heckgebläse serienmäßig serienmäßig serienmäßig nicht lieferbar serienmäßig serienmäßig <b>DM 20 362,95</b>	<b>DM 23 950,-</b> serienmäßig serienmäßig serienmäßig serienmäßig nicht lieferbar nicht lieferbar nicht lieferbar <b>DM 23 950,-</b>



Datsun: Großraum-Sportler mit variablem Laderaum und Kombiklappe. Der Heckspoiler besteht aus Hartgummi.



Alfa: Kofferraum im Kleinformat, darunter das Ersatzrad und die Batterie. Die Aluminiumfelgen sind serienmäßig.



Chevrolet: Trotz Faltrad wenig Gepäckraum; von innen verstellbarer Sportspiegel.

# Brandneu.



## Vergleichstest

Drei Zweizylinder-Zweitakter:  
Benelli 2C, Suzuki GT, Yamaha RD.  
Nach unseren Einzeltests die drei 250er in kritischer Gegenüberstellung.

## Langstreckentest

Honda CB 500 Four:  
25.000 km ohne Probleme auf einer gemeinhin als ideal geltenden Maschine. Harmonie von Motor und Fahrwerk.

## Sport

Grand Prix in Schweden. Und noch zwei attraktive Ereignisse: Moto Cross 250/500 ccm in Northeim, Speedway Continental-Final in Slany.

DAS **MOTORRAD**

Heft 16/75 ab 6.8. bei Ihrem Zeitschriftenhändler.