

REINTESTES VOLLBLUT IM «AR»-TEST

Wenn je ein Automobil diesen Namen verdient hat, so ist es dieser Ferrari-Sportwagen. Seine offene Zweisitzer-Karosserie stammt von Vignale und entspricht dem für die Filmstars Rossellini und Bergmann gebauten Roadster, der am letzten Genfer Salon ausgestellt war. Das Bild zeigt den Wagen auf dem Autodrom von Modena.

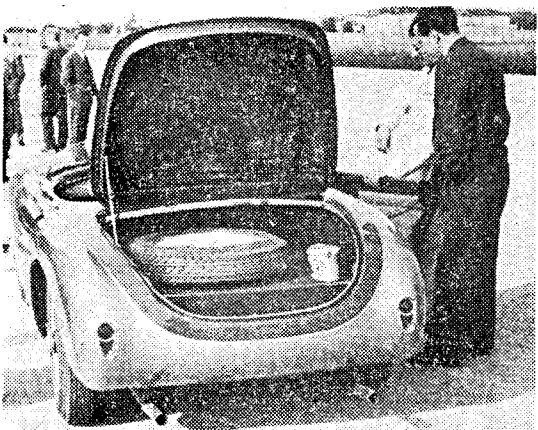
«AR»-PRÜFUNGSBERICHTE

Ferrari 212 Export

Der erste über einen Ferrari veröffentlichte Prüfungsbericht — Der schnellste und leistungsfähigste unter sämtlichen von der «AR» bisher getesteten Serienwagen — Optimale Strassenlage und Elastizität

Von «Tester»

Von den drei Sportwagenmodellen, die Ferrari zurzeit in kleinen Serien von etwa 30 Stück auf Mal baut, ist der Typ Export 212 der mittlere. Dieser als Sportwagen für die Strasse sowie für die Teilnahme an Sportveranstaltungen für Serienfahrzeuge gebaute Zweisitzer besitzt einen 2½-Liter-Zwölfzylindermotor, wiegt trocken 800 kg und verfügt mit einem Leistungsgewicht von unter 6 kg/PS mit Ausnahme des grösseren Ferrari 340 America und des Allard mit Cadillac-Motor über das beste Leistungsgewicht aller Seriensportwagen. Dies waren die uns bekannten Angaben über den grünen Roadster, den wir am 16. Mai dieses Jahres von Ferrari zum Testen übernahmen. Versuchschef D'Angelo, der uns mit dem Wagen vertraut machen sollte, teilte uns ferner mit, dass der Prüfwagen auf Wunsch des Kunden, der ihn bestellt hatte, nur auf 7,6:1



ZUR ABWECHSLUNG: EIN KLEINER KOFFERRAUM

Da der Typ Export nicht als Tourenwagen gebaut ist, sondern möglichst leicht und kurz karossiert wird, besitzt er nur Spureneinbauten für einen Kofferraum. Dafür fasst der Tank, dessen grossen Einfüllstützen das Bild zeigt, über 100 Liter Treibstoff.

verdichtet war, somit etwa 10 PS weniger als die katalogmässigen 160 PS abgab, dass die Vignale-Karosserie das Gewicht des Wagens um etwa 60 kg erhöhe und dass der Treibstoffbehälter mit Superbenzin der Oktanzahl 80 gefüllt sei. Wir freuten uns auf den schnellsten Testwagen, der uns je zur Verfügung gestellt worden war, und machten uns auf eine delikate, nur auf hohen Touren richtig arbeitende Maschine, die zugehörigen Geräusche und Vibrationen, die harte Federung und die verschiedenen Mucken gefasst, die von einem Sportfahrzeug zu erwarten waren, das seine Abstammung vom Rennwagen alles andere als verleugnete. Wir nahmen uns vor, uns die ersten Kilometer etwas Zurückhaltung aufzuerlegen und hofften gegen alle Erwartung, dass wir alle zwölf Zündkerzen unverletzt bis auf die Meßstrecken brächten.

Wie konnten wir ahnen, dass uns dieser kurze, gedrungene Zweisitzer die grösste Ueber-raschung unserer Testfahrten bringen sollte!

Schon nach den ersten Kilometern wussten wir, dass uns die Spezifikationen für einmal völlig getäuscht hatten. Durch die Hauptstrasse von Modena ging es im 20-km-Tempo im fünften, also im Schnellgang, wobei der Motor weich und gleichmässig drehte. Der erste richtige Druck auf Gaspedal liess den Wagen auf der offenen Strasse — immer noch im fünften Gang! — innerhalb weniger Sekunden auf weit über 100 km/h losschliessen, und nach einer Viertelstunde waren sämtliche anderen Wagen vergessen. Die einzigartige Harmonie zwischen Motorleistung und Fahrgestell, zwischen Lenkung, Strassenlage und Federung, das Bewusstsein, über nie gekannte Beschleunigungsmöglichkeiten und eine bisher nur erträumte Kombination von Fahr-

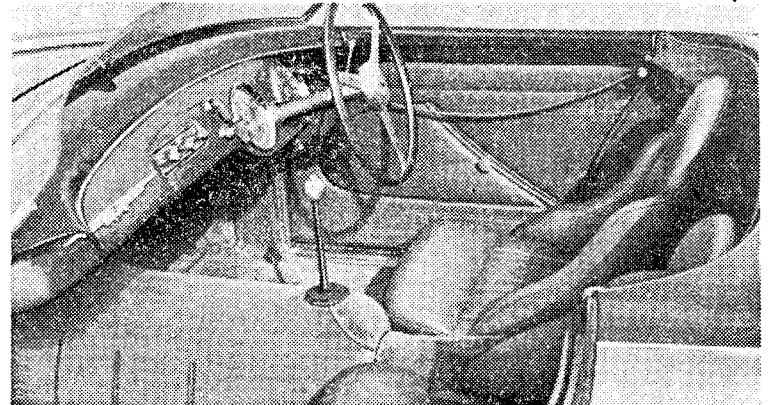
sicherheit und leichter Bedienung Herr zu sein — all das hatte uns restlos in Bann geschlagen. Von der kritischen und sachlichen Einstellung,

mit der ein Tester an die Arbeit zu gehen hat, war nichts mehr übrig. Es verging einige Zeit, bis wir uns unserer Aufgabe, den Ferrari objektiv und wie ein Messinstrument zu beurteilen, bewusst waren.

Unsere Leser, die sonst gewohnt sind, in den Prüfungsberichten der «AR» nüchterne, durch Tatsachen untermauerte Bemerkungen über die getesteten Wagen zu finden, mögen durch diese dithyrambische Einleitung bass erstaunt sein. Wenn wir im Gegensatz zu unserer Gepflogenheit für diesmal nicht nur die katalogisierten und revidierten Prüfungsergebnisse veröffentlichen, sondern dazu unsere ersten, gefühlsmässigen Eindrücke wiedergeben, so dürfte damit genügend deutlich gesagt sein, dass der Ferrari «Export» in jeder Beziehung aus dem Rahmen des heutigen Automobilbaus — nicht nur im Verkaufspreis — herausfällt. Dieser Wagen ist eine Sondererscheinung.

Man überlege sich: Eine Fahrleistung, die derjenigen eines Bugatti-2,3-Liter-Kompressor-Rennwagens entspricht, eine Beschleunigung im fünften (Schnell-)Gang, die den besten Anzug in irgendeinem Gang sämtlicher heute gebauten Serientourenwagen übertrifft, eine Lenkung, die beim Parkieren an einen Kleinwagen erinnert, eine Strassenlage, die in den Kurven der Zentrifugalkraft zu spotten scheint, eine Kupplung und ein Getriebe, das nach kurzer Instruktion auch einem Nichtexperten keine Probleme mehr bietet, Bremsen, die bei 20 und 130 km/h gerade so arbeiten, wie man sich es wünscht — ein solcher Katalog von Tugenden mag erklären, weshalb an dieser Stelle die sonst so verpönten Superlative erscheinen.

Die Kehrseite der Medaille? Nun — der Besitzer eines Ferrari hat sich beim Kauf von einem kleinen Vermögen zu trennen, muss Superbenzin mit 80 Oktan verwenden, auf das Mitführen einer ganzen Familie und des zugehörigen Gepäcks verzichten und daran denken, dass die kleine Modeneser Firma keine weltumspannende Serviceorganisation aufgebaut hat. Zum letzten Punkt sei bemerkt, dass uns der Ferrari auch bezüglich seiner Empfindlichkeit überrascht hat: Das Fahrgestell ist derart solid und stark gebaut, die verwendeten Materialien derart gut und die Konstruktion des Motors so robust und bei allem Raffinement so einfach, dass die ganze Maschine bestimmt normalerweise nicht mehr als den üblichen Unterhalt benötigt. Wie bei früheren Spitzenprodukten, so mag auch hier ein Aufenthalt im «Heimathafen» in grossen Zeitabständen empfehlenswert sein; für lange und



ZWISCHEN PROMENADE UND GRAND PRIX

Die bequemen Fauteuils mit Seitenstützen, der stabile, kurze Schalthebel und das verhältnismässig weit vom Fahrer entfernte Lenkrad sind Zeichen der Rennerfahrung.

längste Reisen kann man vom Ferrari aber die gleiche Zuverlässigkeit fordern wie von seinen wesentlich weniger leistungsfähigen Brüdern.

Ueber den Sinn eines Fahrzeugs dieser Art darf man sich wohl seine Gedanken machen. Für Sportfahrer, die sich in der Kategorie der seriennässigen Sportwagen aktiv beteiligen wollen und die der hohe Preis nicht abschreckt, gehört der 212 «Export» zu den vielversprechendsten heutigen Typen. Als Gebrauchsfahrzeug hat er indessen — so mag es auf den ersten Blick erscheinen — wenig Existenzberechtigung. Geschwindigkeiten von fast 200 km/h sind heute für alle Durchgangsstrassen in Europa, auch die Autobahnen, zu viel, denn der Verkehr und die verhältnismässig geringe Breite auch der besten Strassen lassen solche normalerweise nicht zu. Wirtschaftlich gesehen lohnt sich der Zeitgewinn, den man bei verantwortungsvoller Fahrweise auch mit diesem in jeder Beziehung fahrerischeren Wagen erlangen kann, bestimmt nicht, da er mit einem sehr hohen Herstellungspreis, nur zwei Sitzen, wenig Gepäckraum und einem nicht gerade niedrigen Treibstoffverbrauch erkauft wird.

Der Wert eines solchen Wagens liegt auf anderen Gebieten. Einmal gibt es auch heute noch Glückliche unter den erfahrenen Automobilisten, die ein Optimum an Fahreigenschaften an sich zu schätzen wissen, genau so wie früher der Herrenreiter den Wert eines Vollblutpferdes erkannte. Ferner aber ist es gut, dass im Zeitalter der Serienfabrikation, das dem Moloch «Gestehungspreis» unerhörte technische Opfer gebracht hat, noch Fahrzeuge vorhanden sind, die beweisen, welche Höhe an Fahrsicherheit und Leistung erreicht werden kann, wenn sich ein Konstrukteur wirklich mit vollem Einsatz und Hingabe diesem Ziel verschreibt. Die Ironie des Schicksals will es, dass hinter dem Entwurf und der Entwicklung des Ferrari ein Minimum an wissenschaftlichem Rüstzeug, aber ein Maximum an praktischer Erfahrung und Enthusiasmus steckt.

Einem nüchternen Zahlenmenschen mögen diese Ueberlegungen angesichts der Höchstgeschwindigkeit von «nur» 187 (Mittelwert), bzw. 193 km/h (besten Wert), die der geprüfte Wagen erreichte, als etwas gesucht erscheinen. Tatsächlich sind diese Ziffern das absolute Maximum, das der Testwagen in seinem damaligen Zustand erreichen konnte. Die Höchstgeschwindigkeit blieb nach einer verhältnismässig kurzen Anlaufstrecke von etwa 2½ km so konstant, dass die Beschleunigung bei einer Tourenzählerangabe von etwa 6500 U/min wie abgeschnitten erschien. Dazu wäre folgendes zu bemerken: Einmal hatte der Prüfwagen nur wenige hundert Kilometer zurückgelegt. Obwohl ein Ferrari nicht eingefahren zu werden braucht, dürfte sich der gesamte Mechanismus doch noch etwas lockern, so dass die 200-km/h-Grenze an und für sich fast erreichbar erscheint. Andererseits aber handelte es sich bei diesem Wagen um die «mildeste» Form des Typs 212, deren etwas geringere Verdichtung einige Kilometer Spitzengeschwindigkeit kostet. Schliesslich dürfte der Luftwiderstand des von Vignale gebauten Roadsters trotz der anscheinend recht flüssigen Linie das mögliche Minimum nicht erreichen; insbesondere der grosse Ausschnitt für die Sitze und die fast zu niedrige Windschutzscheibe sind für schädliche Wirbel bei höchsten Geschwindigkeiten verantwortlich. Die beiden von Touring gebauten Karosserien für dieses Chassis, der offene Roadster und das «Le-Mans»-Stromliniencoupé (besonders das letztere) liegen im Luftwiderstandsbeiwert zweifellos noch etwas günstiger. Weitere Steigerungsmöglichkeiten bietet Ferrari durch die Wahl niedrigerer Hinterachsunter-

Blick auf den Ölkühler für das Motorschmieröl, der dicht neben dem Wasserkühlelement liegt und vom Fahrwind bestrichen wird. Von einer Öltemperatur von 60° C an schaltet ein Thermostat den Kühler ein.

Die Kehrseite der Medaille? Nun — der Besitzer eines Ferrari hat sich beim Kauf von einem kleinen Vermögen zu trennen, muss Superbenzin mit 80 Oktan verwenden, auf das Mitführen einer ganzen Familie und des zugehörigen Gepäcks verzichten und daran denken, dass die kleine Modeneser Firma keine weltumspannende Serviceorganisation aufgebaut hat. Zum letzten Punkt sei bemerkt, dass uns der Ferrari auch bezüglich seiner Empfindlichkeit überrascht hat: Das Fahrgestell ist derart solid und stark gebaut, die verwendeten Materialien derart gut und die Konstruktion des Motors so robust und bei allem Raffinement so einfach, dass die ganze Maschine bestimmt normalerweise nicht mehr als den üblichen Unterhalt benötigt. Wie bei früheren Spitzenprodukten, so mag auch hier ein Aufenthalt im «Heimathafen» in grossen Zeitabständen empfehlenswert sein; für lange und

«AR» 27

«AR»-Testtafel Nr. 35 (Nachkriegsserie)

13. 6. 51

Ferrari 212 Export

Vignale-Karosserie, Verdichtung 7,6:1

Hauptkennzahlen

13 Steuer-PS, ca. 140 Brems-PS, 2 Sitze, Verbrauch normal 17 bis 20 Liter auf 100 km (OZ 80). Gewicht fahrbereit und aufgefüllt 970 kg, Leistungsgewicht fahrbereit und aufgefüllt 6,9 kg/PS. Beschleunigung von 0 auf 80 km/h in 8,1 sec, Höchstgeschwindigkeit 187—193 km/h. Preise in Italien: Chassis ca. 4,5 Millionen Lire (ca. 32 000 Sfr.), karossiert ca. 5,5 bis 6 Millionen Lire (ca. 40 000 bis 43 000 Sfr.).

Technische Daten

MOTOR: 13,0 Steuer-PS, 12 Zylinder in V (60°), Bohrung 68 mm, Hub 58,8 mm, Hubvolumen 2562,51 cm³; Höchstleistung 150 PS bei 6500 U/min (Verdichtung 8:1) bzw. ca. 140 PS bei 6500 U/min (Verdichtung 7,6:1); max. Drehmoment 21 bis 22 mkg bei 4000 U/min, spez. Leistung 58,5 PS/Liter (8:1) oder 54,4 PS/Liter (7,6:1), 8,9 bzw. 8,4 PS/L und 1000 U/min.

Schräghängende Ventile in V, je 1 Nockenwelle pro Block, Kettenantrieb, Haarnadel-Ventilfedern, Leichtmetall-Zylinderblock mit nassen Gussbüchsen, Leichtmetallzylinderkopf, 7mal gelagerte Kurbelwelle mit Gegengewichten, Vandervell-Dünwandlagerachsen. 1 Doppelfallstromvergaser Weber 36 DCF mit Beschleunigerpumpe und Startergaser (auf Wunsch drei Weber-Fallstromvergaser), 2 mech. Fisp-Benzinpumpen; Druckschmierung mit Zahnradpumpe, Ölwanne unter Kurbelgehäuse, Ölkühler mit Thermostatregulierung (ab 60° C), Öelfilter (Sieb) im Hauptschluss; Batteriezündung, 12 V, 2 Marelli-Unterbrecher mit autom. Zündpunktverstellung, 2 Hochleistungspulen, Dynamo 150 W, Btt. 55 Ah, Wasserkühlung (Pumpe und Thermostat, kein Ventilator).

KRAFTÜBERTRAGUNG: Einplatten-Trockenkupplung, 5-Gang-Getriebe, 2., 3., 4. und 5. Gang ständig im Eingriff, geräuscharm mit Klauenschaltung, 4. Gang direkt, Kardanwelle in 1 Stück mit 2 Kardangelenken, Achsantrieb spiralfedernd, Untersetzung 4,67:1 (9/42), auf Wunsch 5,00:1 (8/40) oder 4,44:1 (9/40).

UNTERSETZUNGSVERHÄLTNISSE (Hinterachse 4,67:1, in Klammern Untersetzungen im Getriebe): 1. Gang 11,23:1 (2,41:1), 2. Gang 8,11:1 (1,74:1), 3. Gang 5,92:1 (1,27:1), 4. Gang 4,67:1 (1:1), 5. Gang 4,28:1 (0,92:1), Rückw. 13,98:1 (3,1:1).

FAHRGESTELL: Elliptikrohrrahmen, vom Einzelradaufhängung mit Trapez-Dreieckquerlenkern und Quer-

blattfeder, hinten Starrachse (Umderslung) mit Halblipptfedern, vier hydr. Houdaille-Stossdämpfer.

Hydr. Fussbremse, Gesamtbremsfläche 1280 cm², Handbremse mech. auf Hinterräder, Lenkung mit Schraube und Sektor, dreiteilige Spurstange mit Parallelgrommführung, Benzintankinhalt 120 Liter, Reifen 5,90—15 Pirelli Corsa.

ABMESSUNGEN: Radst. 225 cm, Spur vorn 127 cm, hinten 125 cm, Bodenfr. 17 cm, Länge 372 cm, Breite 156 cm, Höhe (bis Windschutzscheibe) 108 cm.

THEORETISCHE GESCHWINDIGKEITS-DREHZAHVERHÄLTNISSE

Drehz. U/min	1. Gg. km/h	2. Gg. km/h	3. Gg. km/h	4. Gg. km/h	5. Gg. km/h	U/min. Kolben- beschw. 1/rev
a: 1000	11	16	22	28	30	1,96
b: 4000	46	64	87	111	120	7,84
c: 6500	75	104	142	180	196	12,74

b: höchstes Drehmoment, c: höchste Leistung und höchste zulässige Drehzahl.

Drehzahl bei 100 km/h: 5. Gang: 3320 U/min, 4. Gang: 3610 U/min, 3. Gang: 4560 U/min, 2. Gang: 6250 U/min.

FAHRLEISTUNGSKENNZIFFERN (bezogen auf Trokengewicht von 865 kg): Spezifisches Hubvolumen 2,97 Liter/Tonne, Luftdurchsatz im 5. Gang 3840 Liter pro km, spez. Luftdurchsatz 4440 Liter pro Tonnen-km, spez. Bremsfläche 1480 cm/Tonne.

KAROSSERIE: Zweisitzer, offener Roadster von Vignale, Leichtmetallausführung. Weitere Modelle: Zweisitzer Sportroadster (Spyder «Barchetta») und Sportcoupé von Touring.

Messresultate

Messungen durch geeichte Präzisionsinstrumente

FAHRZEUG: Ferrari 212 Export, Modell 1951, Brems-PS ca. 140, mit niedriger Verdichtung (7,6:1), neuer Zustand, km-Stand bei Prüfbeginn ca. 300.

PRÜFUNG: Mai 1951, Fahrstrecke durch «AR» ca. 400 km, Strassen in der Gegend von Modena-Maranello, Treibstoff durch Hersteller geliefert (Reinbenzin mit Bleizusatz, OZ nach Motormethode 80).

MESSBEDINGUNGEN: Hell, trocken, 15 bis 20° C, leichter Wind, Bitumen- und Betonstrassen, Betonpiste Modena.

GEWICHT UND MASSENVERTEILUNG

	Gewicht kg	Leistungs-gewicht kg/PS	Gewichts- verteilung v/h in %
Trocken	865	6,2	52/48
Aufgef. (Treibstoff, Wasser)	970	6,9	49/51
Aufgef. mit 2 Pers. (150 kg)	1122	8,0	47/53

EICHEN DER BORDINSTRUMENTE

Instrument	km/h	40	80	120	160	200
Wirklich	km/h	36	76	112	148	182
hlanzeige	%	10	5	7	7	9

Tourenzähler: Mehrzanzeige ca. 3—4%.

BESCHLEUNIGUNG

Belastung 2 Personen (150 kg) in den Gängen	2. Gang				3. Gang				4. Gang				5. Gang			
	sec		sec		sec		sec		sec		sec		sec			
20—50 km/h	3,9	4,3	6,1	6,2	3,2	3,9	4,9	5,0	3,0	3,7	5,1	5,4	3,2	3,9	5,4	6,1
35—65 km/h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50—80 km/h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65—95 km/h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
80—110 km/h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95—125 km/h	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Vom Stillstand mit Durchschalten

0—50 km/h (1. und 2. Gang)	4,4 sec
0—80 km/h (1. und 2. Gang)	8,1 sec
0—100 km/h (1. und 2. Gang)	10,9 sec
0—120 km/h (1. bis 3. Gang)	14,3 sec
0—160 km/h (1. bis 4. Gang)	22,4 sec

DAUERBERGSTEIGEFÄHIGKEIT

Messungen bei ca. 100 m ü. M., Belastung 2 Pers. (150 kg)	2. Gang	3. Gang	4. Gang	5. Gang
bei 65 km/h	32%	24%	18%	15%
bei 90 km/h	24%	18%	14%	12%
bei 110 km/h	18%	14%	11%	9%
bei 120 km/h	15%	11%	8%	7%

GESCHWINDIGKEITEN IN DEN GÄNGEN

Nach. kor. Instrument	Min. km/h			Normal km/h			Max. km/h †		
	1. Gang	2. Gang	3. Gang	1. Gang	2. Gang	3. Gang	1. Gang	2. Gang	3. Gang
1. Gang	10	16	22	60	80	105	100	125	140
2. Gang	16	22	28	90	125	140	125	150	180
3. Gang	22	28	30	100	150	180	150	180	180
4. Gang	28	30	30	100—150	150	180	150	180	180
5. Gang	30	30	30	100—gegen 200	150	200	150	200	200

† Vorgeschriebene Drehzahl von 6500 U/min könnte überschritten werden; Ueberschreiten nicht empfehlenswert.

*) Im 1. Gang wurden angesichts der geringen Fahrstrecke, die der Wagen zurückgelegt hatte, keine Messungen durchgeführt.

HOCHSTGESCHWINDIGKEIT

Mittel aus 4 Messungen: 187 km/h
Beste Messung: 193 km/h
Siehe Bemerkungen im Text.

LENKUNG

Kleinster Wendekreisdurchmesser
Aussenkante Reifen: Links 10,07 m, rechts 9,70 m
Aussenkante Karosserie: Links 10,59 m, rechts 10,16 m
Lenkraddrehungen:
Von Anschlag links zu Anschlag rechts: 2 1/2.

BREMSVERZÖGERUNG

Höchstverzögerung nach Tapley-Bremsmesser, trockene Betonstrasse
Zwischen 80 und 50 km/h: 84 %
Zwischen 110 und 70 km/h: 79 %

INNENMASSE DER KAROSSERIE

Innenbreite der Karosserie auf Sitzhöhe: 136 cm
Breite der Sitze zwischen Seitenlehnen: 50 cm
Höhe der Windschutzscheibe: 19 cm

TREIBSTOFFVERBRAUCH

Bedingungen:
Normale Fahrt, gemischtes Gelände, Reisegeschw. 80 bis 120 km/h; Werkangabe 16—17
Rasche Fahrt, gemischtes Gelände, Reisegeschw. 100 bis 160 km/h; «AR»-Messung 19,3
Bei Teilnahme an Sportveranstaltungen:
Werkangabe bis 30
Eine Tankfüllung reicht je nach Fahrweise und Verwendungszweck für 400 bis 700 km.