

GIPFELTREFFEN

DERZEIT RUHT DER GRIMSELPASS, DENN DIE ASPHALT-ACHTERBAHN IST VON ENDE OKTOBER BIS CIRCA ANFANG JUNI GESPERRT. UNSER V8-ROADMOVIE DIENT ALSO NUR EINEM ZWECK – DER VORFREUDE

Text Matthias Pfannmüller · Fotos Ian G.C. White/map





Dichter Nebel liegt über dem Grimsel, die Sicht beträgt keine hundert Meter. An diesem herbstlich-kalten Morgen liegt eine Ahnung von Schnee in der Luft. Entsprechend leer ist es auf dem 2164 Meter hohen Pass; die Camper kommen für gewöhnlich erst gegen Mittag. Wer also früh aufsteht, hat die Strasse für sich allein. Erste Sonnenstrahlen brechen durch die Wolkenfetzen, werfen scheinbar göttliche Schlaglichter auf die Strecke. Es ist so weit: Wir besteigen die Autos, starten die Motoren, und schon bebt der Boden, werfen 24 Zylinder einen dumpfen Klangteppich über die Hochebene.

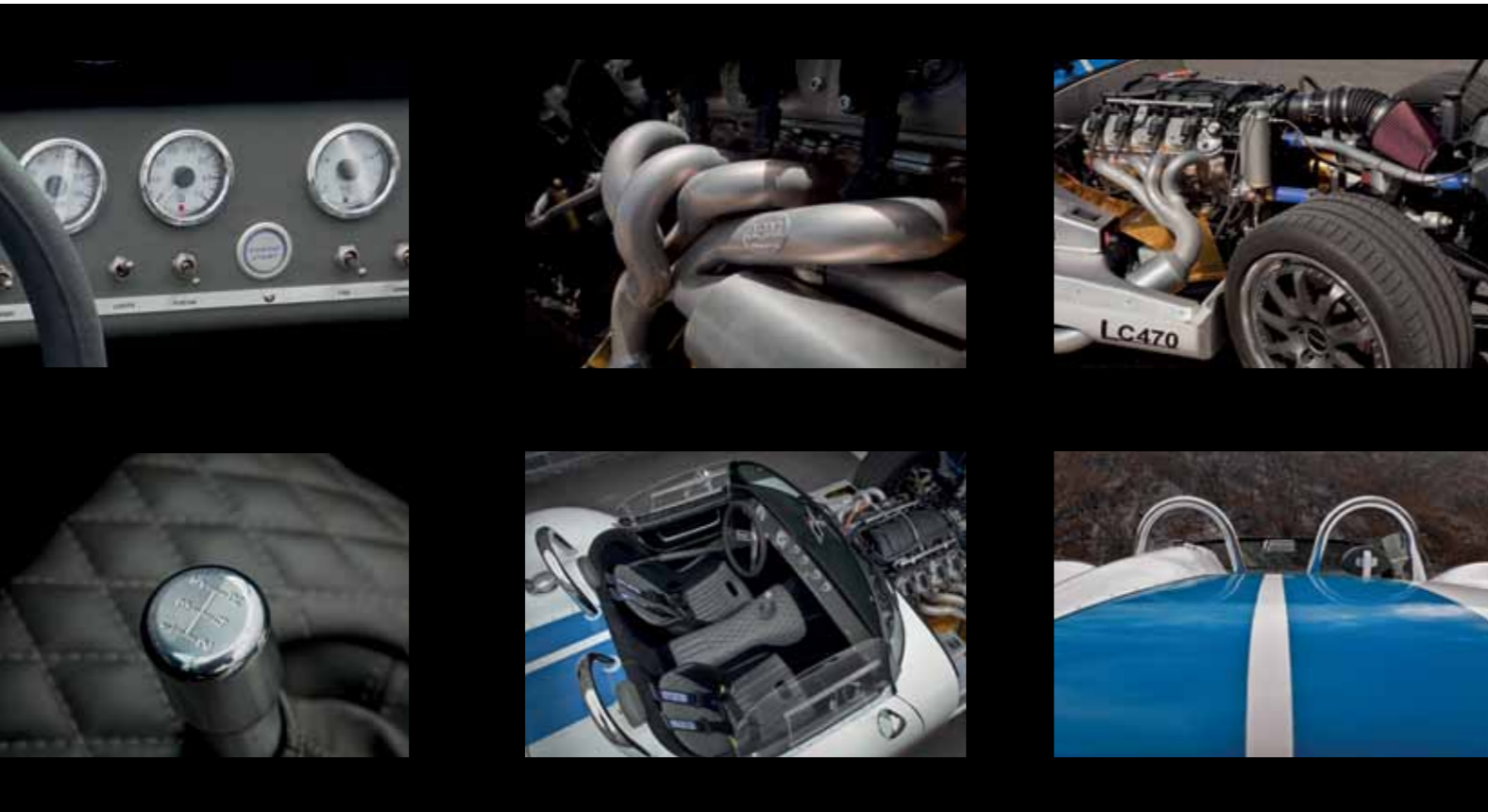
Der Grimselpass befindet sich mitten in der Schweiz. Im Norden liegt das Berner Oberland, im Süden das Wallis. Die Bergwelt ist ein traumhaftes Revier für Töff- und Roadsterpiloten, die im Sommer auch den benachbarten Furkapass ansteuern: Auf ihm verläuft die europäische Wasserscheide zwischen Nordsee und Mittelmeer. Weltberühmt wurde die kurvenreiche und stellenweise sehr enge Strecke aber durch die Verfolgungsszenen in «Goldfinger», dem dritten James-Bond-Film aus dem Jahr 1965. Nach Tiefenbach schlängelt sich die Strasse bis nach Andermatt zu Tal, kann man via Sustenpass nach Innertkirchen und Brienz zurückkehren. Die alpine Rundtour ist ein mobiles Erlebnis der Extraklasse und bequem in wenigen Stunden zu schaffen.

Wir konzentrieren uns diesmal auf den Grimsel rund um das gleichnamige Hospiz und die beiden Stauseen – hier ist der Asphaltbelag glatter, sind die Strassen breiter und auch besser einsehbar. Schliesslich gilt es, die unterschiedlichen Charaktere unserer Spielmobile kennenzulernen. Denn mit AC Cobra Mark VI, Lucra LC470 und Chevrolet Corvette Grand Sport Convertible haben sich hier drei ganz spezielle Muscle Cars zusammengefunden. Was sie eint, ist die gemeinsame Antriebsquelle (siehe Seite 29 ff.), und so dient uns der schnelle Chevy gewissermassen als Referenzfahrzeug des Motorlieferanten.

Zur Abwechslung haben wir einen Sechsstufenautomaten gewählt, der auch per Lenkradtasten bedient werden kann – und beim grössten Schweizer Vette-Händler (www.corvettetotal.ch) natürlich auf das Stoffdach bestanden. Knapp 60 Jahre nach ihrem Debüt gilt die Vette als «phantastic piece of plastic» und einzig ernsthafter Sportwagen der Vereinigten Staaten – ein Anspruch, den die aktuelle Baureihe C6 eindrucksvoll unterstreicht. ►







Auch Automobilkenner diesseits des Atlantiks schnalzen anerkennend mit der Zunge, denn nirgendwo sonst gibt es mehr «bang for the buck», mehr Power fürs Geld. Und dazu feinste Zutaten wie ein Head-up-Display, Reifendruckkontrolle, Bildschirnavigation oder Bose-Soundsystem.

Wesentlich wilder, aber auch nostalgischer, weil historisch eingekleidet kommt die AC Cobra daher. Ihr Markenlogo weist sie als legitime Nachfolgerin des nunmehr 50-jährigen Originals aus: Hier steht keine der ungezählten Schlangen-Kopien, sondern ein intelligenter Remake, dessen Macher sich des wertvollen Namens bewusst waren. Jürgen Mohr, laut eigener Aussage ein «Autoliebhaber mit Hang zur Technik» und seit über 30 Jahren im Kleinseriengeschäft, unter anderem mit dem Super-Seven-basierten Rush, sicherte sich 2008 die AC-Namensrechte aus England. Und entwickelte den Klassiker von Grund auf neu. Unter anderem wurde die Cobra im Türbereich um fünf Zentimeter verlängert und der Kabinenboden um etwa vier Zentimeter abgesenkt: So ähnlich hatte das 25 Jahre vorher schon der deutsche Tuner Lorenz gemacht, um auch grossgewachsenen Cobra-Fans eine Nutzung zu ermöglichen. Die Neuversion legt jetzt auch in der Breite zu, allerdings nur im Millimeter-Bereich. Ihre Karosserie besteht aus mit Epoxy-Komposite verstärktem Aluminium – das ist teurer, besticht aber mit makellosem Finish. Schöne Details wie dreiteilige Zentralverschlussfelgen im Original-Halibrand-Design runden den positiven Eindruck ab.

Die nun Mark VI genannte Neo-Cobra feierte 2010 auf dem Genfer Salon seine Weltpremiere und ist seit wenigen Monaten erhältlich. AC Automotive hat ihren Hauptsitz in Straubenhardt bei ▶

TECHNISCHE DATEN LUCRA LC470

Konzept: Roadster mit Motor hinter der Vorderachse, Hinterradantrieb seitl. Steckscheiben und Softtop. 2 Türen, 2 Sitzplätze, Rohrrahmenchassis, Karosserie aus Kohlefaser/GFK. Servounterstützte Zahnstangenlenkung, Fahrwerk vorne Doppelquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, Differenzialsperre

Motor: Code LS7. 90°-V8-Motor aus Aluminium, 16 Ventile, zentrale Nockenwelle, Saugrohreinspritzung, Trockensumpfschmierung

Hubraum in cm ³	7011
Bohrung x Hub in mm	104,8 x 101,6
Verdichtung	11,0:1
Leistung in PS/kW @ U/min	512/377 @ 6300
Max. Drehmoment in Nm @ U/min	637 @ 4800
Kraftübertragung	Fünfgang-Schaltgetriebe
Abmessungen (L/B/H) in cm	417/178/119
Radstand in cm	244
Spur vorne/hinten in cm	154/152
Reifen und Räder	vorne 275/35 ZR 18 auf 9,5 J hinten 315/30 ZR 18 auf 11 J
Tankinhalt in L	65
Kofferraumvolumen in L	210
Leergewicht (ohne Fahrer) in kg	980
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	1320
Leistungsgewicht in kg/PS	1,9
0 – 100 km/h in Sek.	3,9
0 – 200 km/h in Sek.	11,5
Höchstgeschwindigkeit in km/h	305
Durchschnittsverbrauch in L/100 km	14
CO ₂ -Emission in g/km	k.A.
Energieeffizienzklasse	G
Preis ab CHF	ca. 150 000.–*

* je nach Spezifikation



TECHNISCHE DATEN CHEVROLET CORVETTE (C6) GRAND SPORT CONVERTIBLE

Konzept: Offener Sportwagen mit Motor hinter der Vorderachse, Hinterradantrieb, Transaxle-Getriebe und elektrischem Softtop. 2 Türen, 2 Sitzplätze, Rohrrahmenchassis, Kunststoffkarosserie. Hydraulische u. geschwindigkeitsabhängige Servolenkung, Fahrwerk vorne/hinten Dreieckquerlenker, Querblattfedern (optional elektromagn. Dämpfungskontrolle), Hochleistungsbremsanlage

Motor: Code LS3. 90°-V8-Motor aus Aluminium, 16 Ventile, zentrale Nockenwelle, Saugrohreinspritzung

Hubraum in cm ³	6162
Bohrung x Hub in mm	103,2 x 92
Verdichtung	10,7:1
Leistung in PS/kW @ U/min	436/321 @ 5900
Max. Drehmoment in Nm @ U/min	575 @ 4600
Kraftübertragung	Sechsstufen-Automat
Abmessungen (L/B/H) in cm	446/185/125
Radstand in cm	269
Spur vorne/hinten in cm	158/154
Reifen und Räder	vorne 275/35 R 18 auf 9,5 J hinten 325/30 R 19 auf 12 J
Tankinhalt in L	68
Kofferraumvolumen in L	210-295
Leergewicht (ohne Fahrer) in kg	1520
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	1750
Leistungsgewicht in kg/PS	3,4
0 - 100 km/h in Sek.	4,4
0 - 200 km/h in Sek.	k.A.
Höchstgeschwindigkeit in km/h	306
Durchschnittsverbrauch* in L/100 km	13,3
CO ₂ -Emission in g/km	316
Energieeffizienzklasse	G
Preis ab CHF	114 590,-

* gemessen nach NEFZ: Neuer Europäischer Fahrzyklus

Stuttgart, produziert aber im ostdeutschen Heyda bei Dresden. Als Schweizer Cobra-Importeur agiert die in Zug ansässige 4MP AG (www.ac-cars.ch). Das Unternehmen spricht von der «Wiedergeburt einer Legende» und bietet neben dem von uns bewegten Basis-GT auch eine 550 PS starke GTA-Variante an. In den USA gibt es Schlangenbeschwörer, welche die Shelby Cobra als authentisch bezeichnen. Dazu sei gesagt, dass Carroll Shelby die Cobra zwar erfand, dabei aber auf den britischen AC Ace zurückgriff und keinen Herstellerstatus besass.

Ein konzeptionell anderes Kaliber ist die Lucra LC470. Obwohl optisch auf Lister Knobbly getrimmt, der in den späten Fünfzigerjahren seinen grossen Auftritt hatte, bietet die LC aktuelle Technik auf, die wie der moderne V8 weitgehend aus dem GM-Regal stammt. Servolenkung, elektrische Türschlösser oder ein Sperrdifferential gehören dazu, während die Rückleuchten vom MGA stammen – ganz wie damals schon beim Lister. Gebaut wird die LC – ihr Name steht scherzhaft für «lucrative cars» – in Südkalifornien und unter der Regie von Luke Richards, dem ehemaligen US-Importeur des Charmonix: Genau, das ist der brasilianische Kit-Car-Nachbau des zwischen 1954 und '57 gebauten Porsche 550 Spyder. Doch Richards war mit der Bausatz-Qualität derart unzufrieden, dass er letztlich beschloss, einen eigenen Roadster zu bauen. Und der durfte auch gerne etwas mehr Leistung haben. Bisher entstanden gut zwei Dutzend Exemplare, und wer mehr über die Retro-Rakete erfahren will, sollte die Website www.lc470.com besuchen. Für ernsthafte Interessenten macht es jedoch mehr Sinn, sich an Michael Oberhauser von MKO im bayerischen Wörth zu wenden (www.mko-v8.de). Denn bis der US-Roadster in der Schweiz zulassungsfähig ist, sind eine ►





Tradition und Moderne

Die Einfahrt ist unscheinbar, das Gebäude von der Staumauer aus gar nicht zu sehen: Willkommen im Grimsel Hospiz, dem Flaggschiff der Kraftwerke Oberhasli (www.grimsewelt.ch). Das 1929/30 erbaute und luxuriös ausgestattete Alpinhotel wurde 2009 aufwändig saniert. Dabei hat man den Bauhaus-Stil bestimmter Räumlichkeiten erhalten und andere ganz modern gestaltet: Die Lobby mit ihrem spektakulären Weitblick auf das Aaretal ist sehens- und erlebenswert. Es gibt 26 Doppel- und zwei Einzelzimmer; drei Restaurants und der gut sortierte Weinkeller sprechen Gourmets an. Eine Tiefgarage schützt wertvolle Fahrzeuge, das aber nur von Juni bis Oktober! Exklusiv im Hospiz sind winterliche Auszeiten zwischen Dezember und April; die rechtzeitige Buchung wird empfohlen.



TECHNISCHE DATEN AC COBRA MARK VI

Konzept: Roadster mit Motor hinter der Vorderachse, Hinterradantrieb, seitliche Steckscheiben, Stoffverdeck. 2 Türen, 2 Sitzplätze, Rohrrahmenchassis, Kunststoffkarosserie (karbonverstärkte Alucoat-Glasfaser), Zahnstangenlenkung, elektrisch verstellbare Pedale, Fahrwerk vorne Pushrod, hinten Doppelquerlenker, Sperrdifferenzial, Hochleistungsbremsanlage

Motor: Code LS3, 90°-V8-Motor aus Aluminium, 16 Ventile, zentrale Nockenwelle, Saugrohreinspritzung

Hubraum in cm ³	6162
Bohrung x Hub in mm	103,2 x 92
Verdichtung	10,7:1
Leistung in PS/kW @ U/min	436/321 @ 5900
Max. Drehmoment in Nm @ U/min	575 @ 4600
Kraftübertragung	Sechsgang-Schaltgetriebe
Abmessungen (L/B/H) in cm	410/181/113
Radstand in cm	232
Spur vorne/hinten in cm	140/147
Reifen und Räder	vorne 245/45 R 18 auf 8,5 J hinten 295/35 R 18 auf 10,5 J
Tankinhalt in L	71
Kofferraumvolumen in L	250
Leergewicht (ohne Fahrer) in kg	990
Zulässiges Gesamtgewicht in kg	1280
Leistungsgewicht in kg/PS	2,3
0 – 100 km/h in Sek.	3,7
0 – 200 km/h in Sek.	9,8
Höchstgeschwindigkeit in km/h	278
Durchschnittsverbrauch in L/100 km	12,5
CO ₂ -Emission in g/km	k.A.
Energieeffizienzklasse	G
Preis ab EUR	116 500,-

Reihe von Modifikationen erforderlich, die Oberhauser gut kennt und beherrscht. Der Wagen auf diesen Seiten ist der erste Lucra in Europa und gehört Walter Scherrer aus Wallisellen, der das Auto selbst importiert hat. Und von den Schwierigkeiten ein Lied zu singen weiss – bis zur Zulassung vergingen über zwei Jahre. Scherrer gibt aber auch gerne zu, dass der Ärger nach ein paar luftigen Runden wie weggeblasen war.

Wir können das nach einigen flott gefahrenen Kilometern gut verstehen. Ist das Einfädeln in den ebenso tiefen wie schmalen Fahrersitzschacht erst einmal gelungen, passt das Auto wie angegossen, stimmen auch Ergonomie und Rundumsicht. Aber Komfort? Fehlanzeige. Hier gibt es nur das Allernötigste. Dafür vibrieren die aufgeschraubten Seitenscheiben (Scherrer hat sich sogar ein Notverdeck schneiden lassen), wird der markante Auspuffton erst vom steigenden Fahrtwind überlagert. Die direkte Lenkung und das knackige Getriebe gewähren ungefilterten Fahrernuss, und die fein ausbalancierte LC flösst sofort Vertrauen ein. Man muss aber mit ihr umgehen können, denn sie verlangt nach einem kundigen Piloten, der jegliche Phasen automobilen Leichtsinns hinter sich hat.

Umsteigen in die als giftig verschrieene «Snake», vor der wir allergrossten Respekt haben. Und die trotz erwähnt verlängertem Cockpit beim ersten Körperkontakt am unbequemsten ist: Die Cobra klemmt an Knie und Ellbogen, ihr Lenkrad steht recht eng vor der Brust, und wer jetzt den Sitz nach hinten schiebt, müsste sehr lange Beine haben, um noch an die Pedale zu kommen. Letztere sind aber elektrisch verstellbar, und schon passt es unten wieder. Die optimierten Sitzschalen bieten viel Seitenhalt; wir finden uns also langsam zurecht und verzeihen der Legende ihre im ►



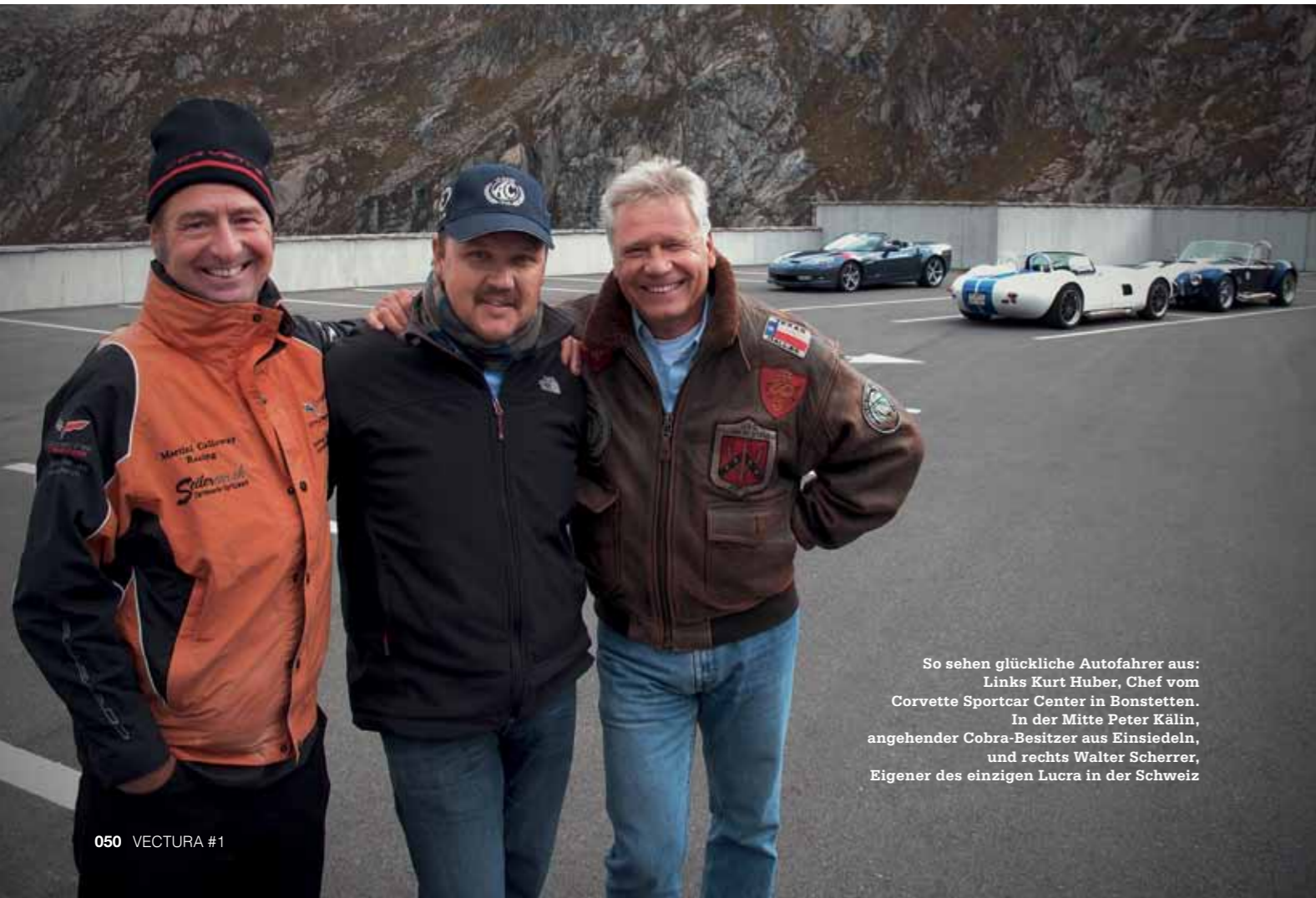
Sonnenlicht spiegelnden Instrumente. Erste zaghafte Gasbefehle werden sofort, aber weniger brutal in Bewegung umgesetzt als vermutet. Beeindruckt von den fein dosierbaren Bremsen, steigt das Selbstvertrauen, geht man nach wenigen Minuten viel selbstverständlicher mit dem Auto um.

Auf diese Weise «entzaubert», wirft die Schlange ihre störrische Art ab wie eine alte Haut. Ihr Fahrwerk verschmilzt mit meinem Rückgrat; Pedale, Schaltung und Lenkung parieren plötzlich flüssig auf kleinste Bewegungen der Fuss- und Handgelenke. Die Cobra und ich, wir sind jetzt eins. Zügig durch die Kurven wedelnd geht es die Hänge hinauf, untermalt vom kehligen Bellen der Sidepipes. Jeder Gangwechsel gerät zum Tusch, lässt Murmeltiere erstarren, löst erst ein Echo und dann kleine Brocken aus den Felswänden. Ich möchte den Moment festhalten, abspeichern, bewahren, doch die nächste Kehre wartet schon, fühlt sich wieder ganz eigen an und tönt auch anders. Cobra fahren ist ein Fest der Sinne. Ein Rausch. Eine Orgie aus Kraft, Klang, Düften, Bewegung. Aus Dominanz und Unterwerfung. Pilot oder nur noch Passagier? Die Haftungsgränze der 295er-Hinterreifen markiert den feinen schmalen Grat. Diese Grenze zwischen Hochgefühl und Ohnmacht ist hauchdünn und immer gegenwärtig. Wer eine Cobra respektlos bewegt, hat schon verloren. Ein Fahrer jedoch, der die Strasse lesen und einen Traktionsverlust jederzeit parieren kann, muss den Biss der Schlange nicht fürchten. Sie ist ohnehin stärker, und wenn man das akzeptiert, fährt man am besten. Mann, denn die Cobra – Verzeihung, liebe Damen – ist kein Frauenauto. Sondern vergleichbar mit dem Geräteraum

eines Fitnessstudios: zu brutal, viel zu hart und schwergängig für zarte Arme. Allein das Ein- und Aussteigen über die glühend heißen Auspuffrohre ist brandgefährlich.

Welch himmelweiter Unterschied ist dagegen die Corvette, der Luxusliner dieses Trios. Für eine lange Reise würden wir sicher sie nehmen, aber das Auto ist kein weichgespülter Ami-Schlitten. Sondern ein durchtrainierter Hecktriebler, der einem Reiter zuruft: «Tue es! Komm schon, das geht auch schneller!» Und siehe da, es geht schneller, viel schneller sogar! Diverse teils abschaltbare Fahrsysteme halten dabei ihre schützende Hand über die Besatzung, die vor gar nichts mehr Angst haben muss. Einzig die labbrigweichen Rückenlehnen der Sportsitze sind als Schwachpunkt dieses Zweisitzers zu benennen, der ansonsten keinen Vergleich zu scheuen braucht. So viel Komfort hat natürlich seinen Preis: Die Vette ist etwa 500 Kilo schwerer als die handgebauten Leichtgewichte, was freilich nur im direkten Vergleich auffällt – untermotorisiert ist keiner der drei Kandidaten.

Doch welchen V8 würde man wählen, gäbe es gar keine anderen Autos? Die Corvette ist der beste Kompromiss von Luxus und Leistung, fahrdynamisch wie preislich. Eine LC ist das richtige Auto für Individualisten, denen Fahrspass vor Originalität oder Verarbeitung geht. Cobra-Fans zeichnen sich durch Qualitätsbewusstsein, ein vollendetes Formgefühl sowie unbedingte Leistungsbereitschaft aus – und sie sollten mit Waffen umgehen können. Nur wir stehen etwas unentschlossen zwischen drei knisternden Traumwagen, können uns diesmal nicht recht entscheiden. Derweil geht unbeindruckt die Sonne unter. Sie hat ja auch schon alles gesehen. ■



So sehen glückliche Autofahrer aus:
Links Kurt Huber, Chef vom
Corvette Sportcar Center in Bonstetten.
In der Mitte Peter Kälin,
angehender Cobra-Besitzer aus Einsiedeln,
und rechts Walter Scherrer,
Eigener des einzigen Lucra in der Schweiz



real watches for real people

Oris RAID 2011 Chronograph Limited Edition
Mechanisches Automatik-Werk
Chronograph
Mehrteiliges Edelstahlgehäuse
Limitiert auf 500 Stück
www.oris.ch



ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904