

sport auto

11/2008

➔ **Großer Winterreifentest**
Sechs Fabrikate der Größe
245/40-18 im Vergleich

chnellsten und sportlichsten Autos



er Fahrbericht

Ferrari California

neue Baureihe mit 460 PS starkem V8-Frontmotor und faltbarem Hardtop



ysa, Alfa MiTo, Grande Punto Abarth
sportlichen Sympathieträger in der
ngenklasse **Vergleichstest**



Audi TTS
So wird der 272 PS starke Allradler
noch schneller **Tuning-Spezial**



Lotus Europa SE
Der Gran Turismo auf Elise-Basis jetzt
mit 225 PS **Test**



orghini Gallardo LP 560-4
Motor, neues Design und noch
leistung **Supertest**



Audi S4
Mit neuem Kompressor-V6 und
Direkteinspritzung **Fahrbericht**



Renault Laguna Coupé
Gut in Form mit V6-Motor und neuer
Vierradlenkung **Fahrbericht**





Für Topzeiten, aber bislang nicht eben für Konstanz bekannt - von Raeder Motorsport angebotener Lamborghini Gallardo

Fotos: BR-FOTO, GARGOLOV

Klassen-Kampf

Die BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft verbucht gleich mehrere Superlative: größte Streckenlänge, stärkstes Teilnehmerfeld, größte Zahl an Fahrzeugklassen. Zehnmal im Jahr gehen in der Eifel bis zu 230 Autos in 25 Klassen an den Start. Das Getümmel ist dicht, die Geschwindigkeitsunterschiede enorm. Zwischen gut 8 und knapp 12 Minuten auf dem Gesamtkurs ist alles drin



Im 6. VLN-Lauf knackte Stian Sorlie mit dem Schubert-Diesel im Qualifying die Neun-Minuten-Marke

Die Rennen der BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft am Nürburgring sind in zweierlei Hinsicht dazu angetan, Neueinsteiger das Fürchten zu lehren.

Zum einen, weil sie ausschließlich auf der Kombination aus Kurzanbindung des GP-Kurses und Nordschleife ausgetragen werden – der bekanntermaßen anspruchsvollsten und aller Sicherungsmaßnahmen der vergangenen Jahre zum Trotz immer noch gefährlichsten Rennstrecke der Welt. Zum anderen, weil das Getümmel nirgendwo dichter und die Geschwindigkeitsunterschiede im Feld nirgendwo größer sind.

Während das Team um Jürgen Alzen in seinem auf über 600 PS aufgeblasenen Turbo im Qualifying schon einmal eine Zeit unter 8.10 Minuten auf den Asphalt des Gesamtkurses brennt, gibt es in den kleinen seriennahen Klassen Autos, die gerade so die 12-Minuten-Grenze knacken. Da sind haarige Situationen und überraschende Begegnungen quasi vorprogrammiert. Dies gilt umso mehr, als hier beileibe nicht nur Profis am Lenkrad drehen, sondern auch zahllose mehr oder minder rennerfahrene Amateure.

Das atemberaubende Absinken der Rundenzeiten auf ein historisches Tief hat die Verantwortlichen nunmehr zum Handeln bewogen. Nach dem ADAC Nordrhein, der als Veranstalter des 24h-Rennens bereits vor dem unlängst ausgetragenen DMV 250-Meilen-Rennen erste Eckdaten des neuen für 2009 geltenden Reglements veröffentlichte (siehe Rennbericht ab Seite 116), arbeitet derzeit auch die Veranstaltergemeinschaft Nürburgring, kurz: VLN, mit Hochdruck an einem neuen Regelwerk. Dieses soll helfen, die erheblichen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Klassen zu begrenzen.

Grund genug für sport auto, die real existierenden Rundenzeiten einmal näher zu betrachten. Zu diesem Zweck wurden die Datenaufzeichnungen dreier gänzlich

unterschiedlich konditionierter Rennautos unter die Lupe genommen und entsprechend des Supertest-Schemas ausgewertet. Um eine bessere Vergleichbarkeit mit den in dieser Disziplin angetretenen Straßensportlern zu gewährleisten, wurden die zumeist auf dem Gesamtkurs gefahrenen Zeiten um den Grand-Prix-Strecken-Anteil bereinigt und auf die Nordschleife heruntergebrochen.

Datenmaterial zur Verfügung gestellt haben die Teams von Raeder Motorsport (Lamborghini Gallardo, 550 PS, SP 8), Schubert Motorsport (BMW 320d, 260 PS, SP 10) und TRW Honda Racing (Honda Civic Type-R, 220 PS, Cup 2). Der Lamborghini und der BMW treten gemäß des umfassende Modifikationen erlaubenden Special-Reglements, die in einer Markenpokal-Wertung um Ruhm und Punkte kämpfenden Civic Type-R seriennah an. Änderungen an Bremsanlage sowie Steuergerät gibt das Regelwerk für den Cup jedoch her.

Die exemplarisch herausgegriffenen Autos wurden so gewählt, dass sie die Bandbreite des im Rahmen des kommenden Jahres anwendbaren 24h-Reglements voraussichtlich Möglichen widerspiegeln. Fahrzeuge unter 1750 cm³ Hubraum sind dann nämlich nicht mehr startberechtigt.

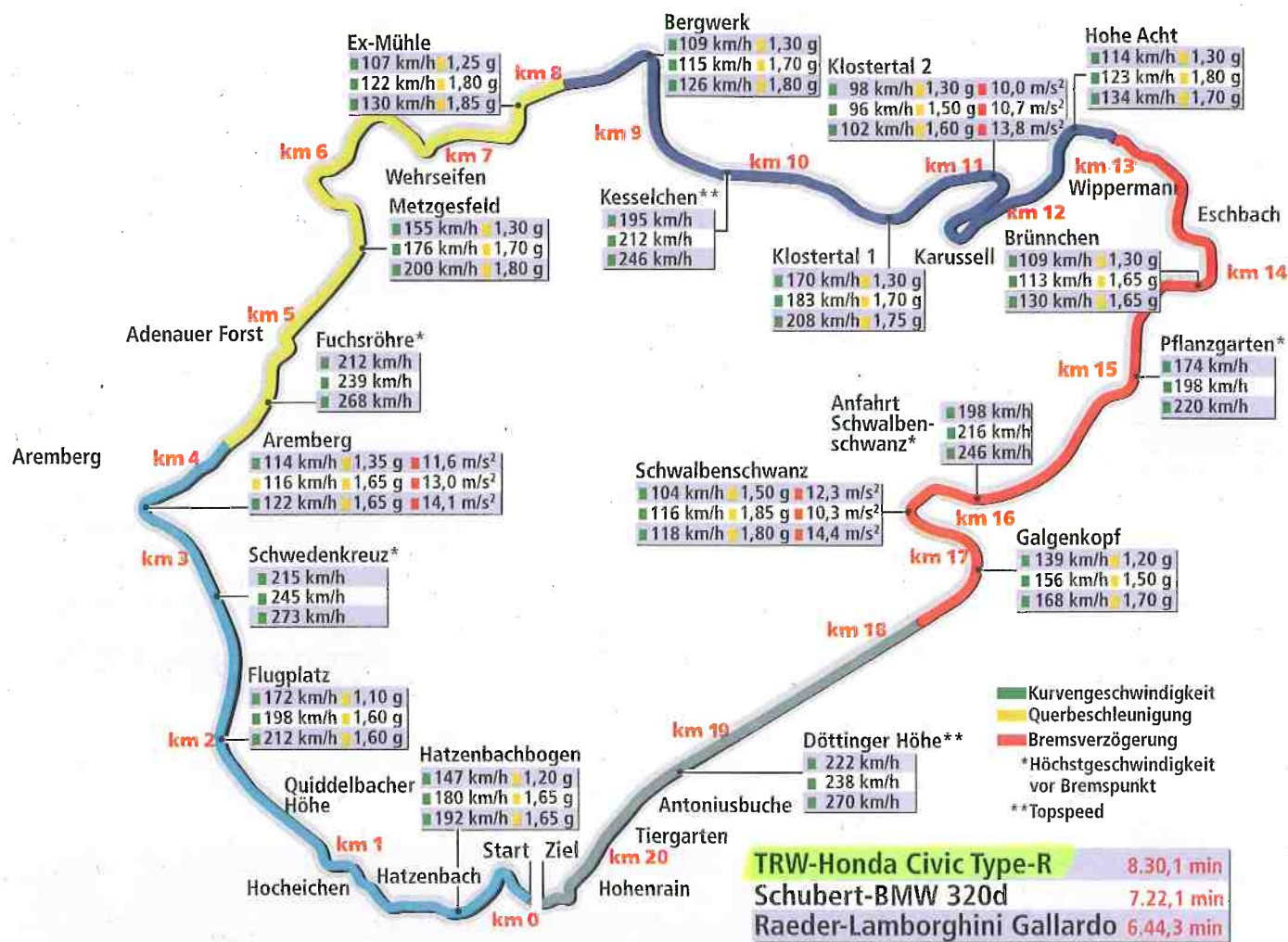
Die mit Rundenzeiten um die zehn Minuten auf dem Gesamtkurs bislang im hinteren Mittelfeld der VLN rangierenden Civic Type-R mit 220 PS starkem Saugmotor und 205er-Reifen dürften daher nach hinten durchgereicht werden. Überholmanöver müssen sich die Honda-Piloten dann wohl für die Läufe der BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft aufsparen. Denn deren Veranstalter haben sich bereits zum Erhalt der kleineren Klassen bekannt.

Wie aber drücken sie sich nun im Detail aus, die Rundenzeitenunterschiede zwischen einem aerodynamisch ausgefeilten 550-PS-Brenner, einem fahrwerksseitig

Die um zehn Minuten schnelleren Honda Civic Type-R werden mit dem neuen 24h-Reglement nach hinten durchgereicht



Rundenzeiten Nürburgring Nordschleife



SEKTORENZEITEN NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE *

Die vom **Raeder-Lamborghini** auf der Nordschleife realisierte Rundenzeit von 6.44,3 Minuten ist beeindruckend – gewiss. Mit Seriensportwagen fällt bereits das Knacken der Acht-Minuten-Grenze schwer.

Gegen das Feuerwerk, das Stian Sorlie im offiziell 260 PS starken **BMW 320d** von **Schubert Motorsport** abzubrennen versteht, nimmt sich die Zeit in Relation zur Leistung jedoch fast schon bescheiden aus: 7.22,1 min – das hat Format und

sucht in dieser Leistungsklasse seinesgleichen. Zumal das Team seine Absicht, auf dem Gesamtkurs die Neun-Minuten-Schallmauer zu knacken, bereits im Vorfeld des sechsten Laufes zur BF Goodrich Langstreckenmeisterschaft kundgetan hatte.

Die Fahrer des **Honda Civic Type-R** realisieren in Qualifying und Rennbetrieb bestenfalls Zeiten um zehn Minuten, haben dabei aufgrund der vergleichsweise moderaten Power und der ungenuten Gewichtsbalance aber alle Hände voll zu

tun. Wer nicht allzu schnell aus der Kurve heraus kann, muss eben schnellst möglich hinein und hindurch und sich auf dem Weg im Idealfall gleich noch den einen oder anderen Gegner schnappen. Dass der Civic an den topographischen Gegebenheiten der Nordschleife mehr zu knabbern hat als der Power-Lambo oder der drehmomentstarke Diesel zeigen die Sektorenzeiten der 8.30er Nordschleifenrunde. Überall dort, wo es primär bergan geht, haben die Honda-Piloten das Nachsehen.

	TRW-Honda Civic Type-R	Schubert-BMW 320d	Raeder-Lamborghini Gallardo	
Sektor 1	1.34,8 min	1.21,9 min	1.14,5 min	1. Startlinie T13 bis Brücke Ausgang Aremberg = 3850 m
Sektor 2	1.54,9 min	1.39,3 min	1.30,7 min	2. Brücke Ausgang Aremberg bis Posten 122 Ausgang Ex-Mühle = 4235 m
Sektor 3	2.01,6 min	1.46,4 min	1.34,0 min	3. Posten 122 Ausgang Ex-Mühle bis Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht = 4825 m
Sektor 4	2.03,8 min	1.48,2 min	1.42,2 min	4. Schild Hedwigshöhe Ausgang Hohe Acht bis Metallbrücke Ausgang Galgenkopf = 4846 m
Sektor 5	0.55,0 min	0.46,3 min	0.42,9 min	5. Metallbrücke Ausgang Galgenkopf bis Ausgang Zielkurve alte Nordschleife = 2844 m

perfekt ausbalancierten, hinterradgetriebenen Turbodiesel und einem seriennah anstretenden Fronttriebler mit hoch drehendem Saugmotor? Wo machen die potenteren Autos Zeit gut, und wo lassen die schwächeren wertvolle Sekunden liegen? Und wie stark weichen die nicht zuletzt durch die stark voneinander abweichenden Reifenformate bedingten Querbeschleunigungen voneinander ab?

Fragen, die sich mit Blick auf nebenstehende Grafik vergleichsweise gut beantworten lassen. Was den Unterschied zwischen einem Rennwagen der Special-Klassen und einem seriennahen Auto ausmacht, wird insbesondere beim Abgleich der Querbeschleunigungswerte deutlich.

Während der gemäß SP8-Reglement mit fetten 310er-Gummis auf 13 x 18 Zoll messenden Rädern antretende Raeder-Lamborghini und der zwar deutlich leistungsschwächere, aber extrem drehmomentstarke und gleichfalls üppig bereifte Schubert-Diesel zuverlässig zwischen 1,5 und 1,85 g realisieren, notiert das Memotec-Messsystem beim schmal bereiften Civic nur ein einziges Mal 1,5 g. Ansonsten pendeln sich die Querkräfte hier um 1,3 g ein.

Dass der vergleichsweise schwachbrüstige, drehzahlhungrige und nicht eben leichte Civic überall dort das Nachsehen hat, wo Leistung gefragt ist, liegt auf der Hand. Ob Quiddelbacher Höhe, Metzgesfeld, Kesselchen oder Galgenkopf – bei Berganpassungen oder dem Herausbeschleunigen aus engen Ecken hat der VTEC-Sauger klar das Nachsehen. Dort, wo das Gelände von sich aus schiebt, in der Arembergkurve beispielsweise, ist der Honda dem Schubert-BMW dagegen vergleichsweise dicht auf den Fersen: 114 stehen hier 116 km/h ge-

genüber. Auch im Bergwerk trennen die beiden Boliden trotz erheblicher Differenzen in der Querbeschleunigung nur sechs Stundenkilometer, in der Bergabpassage zum Brunnchen gar nur vier.

Bergauf das Kesselchen hoch oder auf der langen Geraden der Döttinger Höhe macht der Honda im Vergleich zum BMW dann keine Stiche mehr. Hier zeigt die höhere Motorleistung deutliche Wirkung.

Und der Lamborghini Gallardo? Der fährt im Vergleich zu den vom Schubert-Diesel und TRW-Civic realisierten Geschwindigkeiten ohnehin in einer anderen Liga. Auf der Rampe vor dem Streckenabschnitt Flugplatz haben die Lambo-Piloten 212, vorm Schwedenkreuz 245 km/h auf dem Tacho. Das Kesselchen hoch wird der Gallardo bis zu 246 km/h schnell, vor der Brücke an der Antoniusbuche liegen 270 Stundenkilometer an.

Auch die Kurvengeschwindigkeiten fallen in einem Downforce-Auto wie dem Raeder-Lamborghini naturgemäß höher aus, weil der Anpressdruck den Überflieger länger und sicherer am Boden hält. Zum Kinderspiel verkommt die Zeitenhatz auf der Nordschleife deshalb freilich nicht. Atempausen, wie sie die Piloten langsamerer Autos in den Streckenabschnitten Kesselchen oder Döttinger Höhe erleben, entfallen in derart potenten Rennern nämlich. Und an die Geschwindigkeit, mit der man auf herumrollende Hindernisse aufläuft, muss man sich auch erstmal gewöhnen.

Andererseits müssen Überholmanöver anders als im Honda Civic nicht zwangsweise vor oder in Kurven absolviert werden. Die nächste Gerade kommt bestimmt – und mit ihr die souveräne Leistungsentfaltung.

Anja Wassertheurer



Im Honda Civic Type-R Cup werden die Autos und Fahrer standardmäßig vom Memotec-Datenaufzeichnungssystem überwacht



Am Computer lassen sich die Runden im Detail analysieren



Ein neues Satelliten-gestütztes System ist in der Erprobung