

# Sport AUTO

1/2007

Neue Serie  
Drifttechnik  
im Detail

Die schnellsten und sportlichsten Autos

IM SUPERTEST

Lamborghini  
Murciélago  
LP 640



40 PS stark und 340 km/h schnell –  
genug für die Nordschleife?

Exklusiv

Mosler  
MT 900 GTR



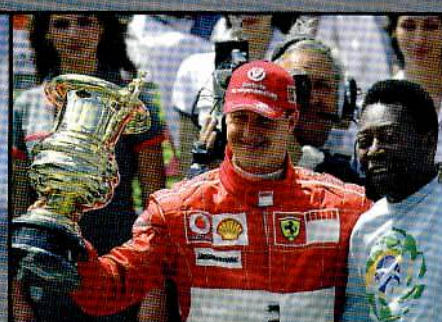
Neuer US-Sportler mit Siebenliter-V8 und 550 PS



Mini Cooper S gegen Peugeot 207 Turbo  
Zwei sportliche Kleinwagen – ein Motor



Wendland-Porsche Turbo  
Mit 530 PS zur Bestzeit in Hockenheim



Michael Schumacher  
Die 10 besten Rennen seiner Karriere

Deutschland Österreich 4,00 € Schweiz sfr 6,90

BelgienLux 4,10 € Frankreich 4,70 € Italien 4,60 €



BMW M6 Edition Race von Hamann

## Mit Wucht zur Lücke

Zurückhaltung ist beim M6 Edition Race von Hamann (Tel. 0 73 92/9 73 20) nicht gefragt. Der Breitbau-BMW setzt auf den maximalen Auftritt – mit dicken Backen, wuchtigen Schürzen und bis zu 21 Zoll großen Schmiedefelgen. Dank einer Modifikation des Motor-Steuergeräts und dem Einsatz einer anderen Auspuffanlage inklusive Sportkatalysatoren soll der Edition Race 567 PS leisten und über 300 km/h schnell sein.



Hamann-M6: mehr Leistung, fette Optik und leistungsfähigere Bremsen

Alfa 159 Sportwagon von Zender

## Für die italienischen Momente

Zubehörspezialist Zender (Telefon 02 61/28 63 33) hat sich seit jeher der Marke Alfa Romeo verschrieben. Somit kommt das umfangreiche Veredelungsprogramm für die Kombi-Version des 159 also nicht von ungefähr. Optisch wird der edle Italiener durch eine markante Frontschürze (350 Euro), Seitenschweller (269 Euro) sowie eine Heckschürze (350 Euro) und schicke 19-Zoll-Räder (Stück 239 Euro) weiter in Szene gesetzt.



Zender-Alfa 159 auf großen 19-Zoll-Füßen

Technisch erfährt der 2,4-Liter große Dieselmotor eine Änderung mittels Zusatzsteuergerät. Für 865 Euro steigt die Leistungsfähigkeit des Fünfzylinders von 200 PS und 400 Newtonmeter auf 241 PS respektive 491 Nm.

Driften in der Grünen Hölle

## Gusenbauer vs. Nordschleife

Werner Gusenbauer erweitert den Horizont der Grünen Hölle über die Ideallinie hinaus. Zusammen mit dem Driftbox-Vertrieb Leitspeed legte der sport auto-Drift-Challenge-Meister den Grundstein für eine neue Herausforderung – die Nordschleife im Drift. Wer sich den Wanderpokal verdienen will, muss sich zunächst an den Referenzwerten messen. Kurvenpassagen wie Hatzenbach, Adenauer Forst, Aremberg oder Wehrseifen „durchquerte“ Gusenbauer im silbernen CL mit bis zu 160 km/h. Am Ausgang Breitscheid standen bei 110 km/h rekordverdächtige 84° auf der Driftbox.

Zur Unterstützung trug das 620-Dickschiff von MKB seine 285er-Hinterreifen auf der Vorderachse und einen 100-Liter-Wassertank, der die angetriebenen Räder kühlte. Die Ergebnisse stehen demnächst im Internet ([www.driftbox.de](http://www.driftbox.de)).



# Editorial

## „Die Fahrkunst offenbart sich nicht bei einfacher Geradeausfahrt“

Was braucht es, um richtig schnell geradeaus fahren zu können? Nun ja, aus unserer Sicht ist es gar nicht so viel: Natürlich, zuerst mal ein PS-starkes Auto mit stramm aufgepumpten Reifen, die mit dem entsprechenden Geschwindigkeitsindex ausgezeichnet sind. Als Nächstes benötigen wir eine freie Strecke, also im Idealfall so etwas wie Nardo in Süditalien oder Era Lessin nahe Wolfsburg, wo die Vmax neben dem Mut des Fahrers nur von zwei Faktoren bestimmt wird: von der Motorleistung und von der Aerodynamik des Fahrzeugs.

Im schlechtesten Fall taugt dafür aber auch eine deutsche Autobahn – sofern kein Tempolimit zu beachten ist, und die Tempounterschiede zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern nicht ganz so drastisch ausfallen wie beispielsweise auf der A61 zwischen dem Hockenheimring und dem Nürburgring. Mit 80 oder 90 km/h fahrende Lkw-Kolonnen auf der rechten Spur und im Meterabstand links mit Tempo 300 dran vorbei – nein danke.

Die zurzeit auf Deutschlands Hauptverkehrsadern herrschende Verkehrsdichte lässt einen aus leidvoller Erfahrung schon frohlocken, wenn über einen Zeitraum von 15 Sekunden mal mehr als 200 km/h auf der Uhr stehen. Die Abhängigkeit vom guten Willen der anderen Verkehrsteilnehmer und – schlimmer noch – von deren fahrerischen Qualitäten lässt es also nur noch bedingt sinnvoll erscheinen, der Höchstgeschwindigkeit eine erhöhte Priorität einzuräumen.

Die Herausforderung, die sich bei der sturen Horizont-Erstürmung auftut, ist für Fahrtdynamiker vom Schlag der sport auto-Leser allenfalls ein netter Nebenaspekt der automobilen Performance. Die wahre Challenge sieht anders aus: Nicht die Längsdynamik entscheidet über den Sportsgeist – jenen haben die Übergewichtigen auch verinnerlicht –, sondern die Fahreigenschaften quer zur Fahrtrichtung.

Das sport auto mit dieser Blickrichtung nicht nur Vorreiter einer neuen Testmethode durch das Aufzeigen von Rundenzeiten wurde, sondern auch über den klassischen, durch die Haftreibung definierten Grenzbereich hinaus der Querdynamik eine erhöhte Aufmerksamkeit widmet, ist da nur konsequent.

Die aus der vor sieben Jahren gegründeten DriftChallenge entwickelte, mittlerweile vier Läufe umfassende Serie sowie die von sport auto veranstalteten Drifttrainings in Hockenheim und am Sachsenring geben einen veritablen Hinweis darauf, welche Wertigkeit diese Form der Fahrzeugbeherrschung hat. Dass es sich bei der Querraderei nicht um bloßen Übermut handelt, sondern um Fahrkunst in Perfektion, wissen die Protagonisten der neuen Trendsportart nicht erst seit der Aufsehen erregenden Runde, die der amtierende Driftmeister Werner Gusenbauer mit seinem MKB-Mercedes CL 65 AMG auf der Nordschleife hinlegte (siehe links). Wer sich mit dieser faszinierenden Form der Fahrzeugbeherrschung etwas näher beschäftigen möchte – wenn auch vorerst nur in der Theorie –, bekommt ab dieser Ausgabe die Gelegenheit dazu: Uwe Nittel, Ex-Rallye-Vizeweltmeister und langjähriger sport auto-Instruktor, wird in drei Folgen peu à peu die Tricks und Kniffe der Drift-Profis zum Besten geben.

P.S.: Für diejenigen, die der Quertreiber gegenüber (noch) nicht aufgeschlossen sind, halten wir eine klassische, lesenswerte Alternative parat. Das neue sport auto-Sonderheft „Tuning“ liegt druckfrisch am Kiosk, voll gepackt mit interessanten Themen rund ums veredelte Auto – hier berichten wir wie immer: gradlinig und trefflich auf den Punkt kommend.



## Horst von Saurma

über sich verändernde Prioritäten und über die besonderen Aktivitäten im sport auto-Umfeld

