

# GENTLEMEN SLIDERS

*In den einsamsten Gegenden entwickeln Menschen die schrägsten Ideen. Kein Wunder, dass es ein Finne ist, der aus mächtigen GT-Autos filigrane Rallye-Geräte machen will. Neueste Schöpfung von Kari Makela ist die Rückkehr einer Legende, die eigentlich noch nie richtig am Start war: Aston Martin.*

TEXT MARKUS STIER FOTOS BRUNO KEISER UND MAT



**W**ir wissen aus James-Bond-Filmen, dass ein Aston Martin so ziemlich alles kann, von Kugeln abfangen bis sich unsichtbar machen. Aber eines schien selbst dem genialen ‚Q‘ unmöglich: Einen Aston erfolgreich für Eis und Schotter abzurichten. Und damit scheiterte nicht nur die eher finnlandferne Entwicklungsabteilung des Secret Service ihrer Majestät, auch die ausgewachsene Rallye-Schmiede Prodrive konnte die Welt nicht davon überzeugen, dass ein mit Spritzlappen gepimpter DB7 ein gutes Investment ist.

Wenn es doch einer schafft, dann nur Kari. Kari Mäkelä kam 1954 im auf Landkarten nur mäßig präsenten Ort Kannus im Westen Mittelfinnlands zur Welt, atmete schon als Kind die gleiche Luft wie Timo Mäkinen und Pauli Toivonen und versuchte sich früh mit Eisrennen. Neben Fahren faszinierte ihn Schrauben und bereits 1978 gründete dieser umtriebige Sohn Somis eine Firma, die eine Eisrennschule betreibt und jenseits des Botnischen Meerbusens seitdem diverse Eismeisterschaften und Rundstreckentitel gewann. Für weltweites Aufsehen sorgte das Team im Jahr 2011, als es für das Universum im Allgemeinen und das Guinnessbuch im Besonderen einen Geschwindigkeitsrekord auf geschlossener Eisdecke aufstellte. Mit keinem geringeren als Juha Kankkunen am Steuer. Und 330 km/h Topspeed. Mit einem Bentley Continental GT. Was hätte auch näher gelegen?

Mäkeläs Hauptgeschäft sind scheinbar hoffnungslose Fälle. Schon früh begann er mit Ferrari-Restaurierungen und dabei fiel ihm als Quertreiber und Oldtimer fast zwangsläufig eines der ungeeignetsten, aber auch faszinierendsten Rallyegeräte der Geschichte in die Hände. Der Ferrari 308 machte Bellissima Figura von Ligurien bis Los Angeles, Tom Selleck machte ihn in Magnum

## MÄKELÄS HAUPTGESCHÄFT SIND SCHEINBAR HOFFNUNGSLOSE FÄLLE

unsterblich, aber wenn er als eines nicht galt, dann besonders schnell oder zuverlässig. Auf der Rundstrecke suchte man ihn im Kampf gegen die Porsche vergebens, aber der italienische Tuner Michelotto präparierte GTBs mit feinsten Ware für auf Asphalt ausgetragene

Rallyemeisterschaften wie in Italien oder Spanien. Echte Michelottos werden fast in Gold aufgewogen. In der Klassikszene gilt nicht das Motto: Wer hat den Längsten, sondern wer hat den Seltensten? Mittlerweile hat Mäkelä sieben 308 Replikas aufgebaut und den letzten gerade nach Kalifornien geliefert.

Und weil es in den Kreisen der Reichen und Schönen täglich darum geht, aufzufallen und zu beeindrucken, kam auch der Aston



Leichte Kunststofftüren und einen Käfig hat schon der GT4-Vantage serienmäßig

Martin ins Spiel. Der reiche französische Reeder Frédéric Dor sorgte mit seinen Millionen schon für die Rückkehr von Ferrari in die GT-Klasse von Le Mans. 2006 gab er eine Rallyeversion des Aston Martin Vantage in Auftrag, nachdem ihm ein Subaru WRC zu wenig erfolgreich und irgendwann auch zu langweilig geworden war. Der von Prodrive-Chef

Die Mühlen der FIA mahlen ähnlich langsam wie die der griechischen Steuerverwaltung und so wurde – um beim Griechenland-Thema zu bleiben – in vielen Jahren viel angekündigt, aber nichts davon umgesetzt. Erst 2014 kam der Weltsportverband mit einem eigens für GT-Autos konzipierten Reglement um die Ecke und schuf für 2015 gar ein Championat für Sportwagen – im fernen Finnland ein unmittelbarer Startschuss für Mäkelä.

Der besorgte sich einen Vantage, den Aston Martin mit ausgeräumten Innenraum und Sicherheitskäfig als fertiges GT4-Rundstreckenauto anbietet. Das Flaggschiff der britischen Flotte ist eigentlich der DBRS9 und abseits der Straße der Vantage V12 GT3, aber beide sind wegen der mächtigen Motoren zu schwer, zudem findet Mäkelä: „Der GT4 hat die bessere Gesichtsvorteilung.“ Das Reglement erlaubt ohnehin nur ein maximales Verhältnis von 3,4 PS pro Kilo. Also tut es auch der V8 des Vantage, zumal mehr als 450 PS von einem Hecktriebler ohnehin kaum auf losen Boden zu kriegen sind.

Wichtigste Umbaumaßnahme war das Fahrwerk. Die Bodenfreiheit sollte auf mindestens 15 Zentimeter steigen, und es brauchte längere Federwege und spezielle Dämpfer, die der niederländische Spezialist Intrax beisteuerte. Einer der kritischen Punkte des

auf Seriennähe pochenden R-GT-Reglements sind die Rad- und Bremsengrößen. Einen Gran Turismo auf 15-Zoll-Schotterrädern gibt es nicht zu kaufen, der britische Porsche-Spezialist Francis Tuthill scheiterte 2014 unter lautem Getöse bei der Technischen Abnahme des walisischen WM-Laufes, weil er es dennoch versuchte und wegen zu kleiner Bremsen den Start verweigert bekam. Mäkelä visualisierte als ersten Auftritt die diesjährige

Arctic-Rallye an, wo er als spezielle Attraktion auch ohne Homologation starten durfte. Folglich montierte er Bremsen aus dem Peugeot 206 WRC am Vantage, die problemlos in die kleinen Räder passten.

Zum Debüt in der dunklen Jahreszeit hatte er selbstredend einen Lampenbaum montiert, dazu einen Unterbodenschutz entwickelt und fast am wichtigsten: eine hydraulische Handbremse. Es soll ja auch Spaß

machen. Sauer macht lustig, Kälte weniger. Bei minus 30 Grad litt der Aston unter Fehlzündungen und das Getriebeöl wurde zu Gel, womit Gangwechsel zum Kraftakt wurden. Das sequenzielle Sechsganggetriebe des Renn-GT4 ist in der R-GT-Klasse ordnungsgemäß zugelassen. Aber das Getriebe ist eine noch eine offene Baustelle. Die serienmäßige Übersetzung auf über 300 km/h ist um Welten zu lang. Bei Hewland gab Mäkelä



Der Heckflügel generiert wirklichen Abtrieb, wichtig für den Hecktriebler



In der Werkstatt in Kannus werden sonst vor allem historische Autos restauriert

daher eine kurz abgestufte Schaltbox in Auftrag, deren Entwicklung noch im Gange ist.

Mäkelä saß bei der Arctic selbst am Steuer und hatte dennoch Spaß: „Die Räder haben trotz der langen Übersetzung in jedem Gang durchgedreht. Die Spike-Reifen waren regelmäßig früh am Ende. Das war das erste Mal in meinem Leben, dass ich mir weniger Leistung gewünscht hätte. Aber besonders positiv hat mich das Fahrwerk überrascht, mit dem sich das Auto wirklich wie ein echtes Rallyeauto fahren lässt.“

Wäre Mäkelä anstelle seines Landsmannes Jarmo Mahonen FIA-Rallye-Präsident, er würde den Sportwagen mehr Performance erlauben. „Die Leute müssen heute akzeptieren, dass diese Autos gegen die Allradler der Topkategorien chancenlos sind und sogar langsamer als deutlich kleinere Autos mit Zweiradantrieb.“ Dabei sieht er reichlich Pfunde, mit denen sich wuchern ließe. „Ich bin sicher, für das Publikum ist das eine tolle Sache. Anstelle der billigsten Autos, die ein Hersteller im Programm hat, gäbe es super aussehende Powercars mit diesem Sound!“

Dass ein Porsche oder Aston Martin künftig das WRC-Feld aufmischen, ist nicht sein Plan. „Mit diesen Autos und ein paar großen Fahrernamen würden wir aber auch so eine Menge Aufmerksamkeit bekommen.“ Zur besseren Chancengleichheit der einzelnen Modelle schwebt ihm eine Art Kompensations-Regel für bestimmte konzeptionelle Nachteile vor, ähnlich wie die

Balance-of-Performance-Philosophie bei den GT-Rennen. „Die FIA muss sich überlegen, wohin sie mit der GT-Serie will. Wir brauchen mehr Markenvielfalt“, mahnt er und kündigt an, demnächst beim Sportverband Vorschläge einzubringen. Einer davon ist auch das Verfallsdatum. Momentan erlaubt die FIA Autos ab Baujahr 2002, aber davon sind viele längst nicht mehr im Markt. „Ich will nicht, dass die R-GT-Klasse zu einer weiteren historischen Meisterschaft wird. Ein Porsche 996 oder Ferrari Modena sind keine modernen Sportwagen mehr“, mäkelte Mäkelä.

Wichtigste Baustelle im Schriftsatz der FIA ist das Bremsenthema. Die FIA müsste seiner Meinung nach die kleineren Schotterfelgen und die damit verbundenen kleineren Bremsen zulassen, und auf Asphalt die maximale Brems Scheibengröße von 300 Millimetern erweitern: „Die Bremse sollte proportional



Für die Rallyeversion des Aston musste natürlich ein zweiter Sitz eingebaut werden (1). Dazu gab es einen größeren Tank (7), einen Unterfahrschutz (8) und ganz wichtig: eine hydraulische Handbremse. Das Chassis mit der Seriennummer N24/50 (4) verfügt serienmäßig über Karbonkonsole und Starterknopf (2). MAT baute natürlich noch Schalter für die Zusatzleuchten ein (3). Der Motor ist mit 450 Sauger-PS auch ohne Extra-Tuning bestens im Futter (6). Die Bremsen sind das heikelste Thema (5). Für Schotterallies baute Mäkelä die kleine Bremse des Peugeot 206 WRC ein, die unter die eigentlich in der R-GT-Klasse nicht zugelassenen 15-Zoll-Felgen passen. Auf Asphalt lässt die FIA maximal 300 Millimeter Scheiben-Durchmesser zu, laut Mäkelä zu wenig für die nicht gerade leichtgewichtigen GT-Autos



**TECHNISCHE DATEN**  
 Motor: V8-Sauger, Hubraum 4.700 cm<sup>3</sup>, Leistung 450 PS; Maße: Länge / Breite / Höhe: 4.389 / 1.865 / 1.210 mm, Spurweite 1.580 mm, Radstand 2.600 mm, Gewicht 1.350 kg; Fahrwerk: Doppel-Querlenker mit Intrax-Dämpfern; Reifen: 10" x 18" vorn, 11" x 18" hinten; Fahrleistungen: 0 – 100 km/h in ca. 4,0 Sekunden, Vmax 300 km/h (Angaben für Rundstreckenversion); Preis rund 200.000 EUR



## ASTON MARTIN DB7

zum Gesamtgewicht passen. Das Einfachste wäre, die Originaldurchmesser der Autos vorzuschreiben oder eben alles, was unter eine 18-Zollfelge passt“, findet Mäkelä, plädiert aber für eine präzise definierte Homologation, um zu verhindern, dass Bastler sich zur Unterbringung an heikle Eigenbaukonstruktionen von Bremskolben und Radträgern wagen.


Trotz des Schnee-Auftritts am Polarkreis zielt das Projekt vor allem auf Asphalt-Rallyes. Bisher hüllt sich der Teamchef in Schweigen, aber zur Vermarktung seines Rallye-Vantages soll im Laufe des Jahres für einige Rallyes ein namhafter Asphalt-Kämpfer engagiert werden.

Klasse dominanten Porsche 911 unterlegen ist, zudem ist der 911 um etwa 100 Kilo leichter. Er sieht aber durchaus Stärken seines Babys: „Die Gewichtsverteilung von 50:50 ist das größte Plus und das enorme Drehmoment des 4,7-Liter-Motors.“ Chancen sieht der Nordmann mit dem aktuellen Reglement dank des Fahrwerks vor allem auf besonders buckligen Asphalt-Prüfungen oder dank des mächtigen Qualms und der guten Balance auf sehr schnellen Strecken.

Verglichen mit herkömmlichen Rallyeautos ist der englische GT nicht unattraktiv. Ein GT4-Vantage kostet gebraucht je nach



Wenn der Aston Martin richtig läuft, hat Kari Mäkelä schon den nächsten Pfeil im Köcher

Und bevor das abebben sollte, hat er schon das nächste Ding in der Pipeline. Dieses Mal soll es ein AMG-Mercedes GTS werden, Stapellauf schon im kommenden Jahr. Und dann gibt es da noch ein weiteres Projekt, das so geheim ist, dass nicht einmal die NSA davon weiß. Und da hält es der finnische Tuner wie die Kollegen vom britischen Geheimdienst: Wenn wir davon wüssten, müsste er uns töten. 

## IM PREIS LIEGT DER RALLYE-VANTAGE KNAPP UNTER EINEM NEUEN R5

„Ich kann nur so viel verraten, dass es keiner von den alten Rallyelegenden sein wird“, sagt Mäkelä mit Anspielung auf Porsche-Konkurrent Tuthill, der im vergangenen Herbst Harri Toivonen in seinen GT3 setzte.

Mäkelä gibt zu, dass sein Frontmotor-Auto dem Heckmotor-Konzept des in der R-GT-

Alter und Ausstattung zwischen 100.000 und 150.000 Euro. Dazu kommen etwa 50.000 Euro für den Umbau zum Rallyeauto. Damit läge der Bolide knapp unter einem R5. Konkrete Kundschaft für den rustikalen Briten hat er noch keine, aber es gebe großes Interesse, versichert Mäkelä.



Noch herrscht im Westen Finnlands auch Einsamkeit in den Auftragsbüchern



# 09 | 10

## AUDI GRUPPE

Zum ersten Mal öffnet sich die Haube

ab 7. September im Handel

### TERMINE JULI/AUGUST

#### WELTMEISTERSCHAFT

30.07. - 02.08. Rallye Finnland  
20.08. - 23.08. Rallye Deutschland

#### EUROPAMEISTERSCHAFT

17.07. - 19.07. Rallye Estland  
28.08. - 30.08. Barum Rallye Zlin

#### DEUTSCHE RALLYE MEISTERSCHAFT

07.08. - 09.08. Rallye Wartburg  
04.09. - 05.09. Ostsee Rallye

#### NATIONAL

11.07. Landsberg-Rallye  
11.07. Helfensteiner Rallyesprint  
19.07. Rallye Ostbayern  
23.07. - 25.07. Eifel-Rallye-Festival  
25.07. Main-Kinzig-Rallye  
01.08. Holsten Rallye R70  
01.08. Rallye Oberehe  
08.08. Buchfinken-Rallye  
08.08. Rallyesprint Höchststadt/A.  
28.-29.08. Niederbayern-Rallye  
29.08. Wedemark-Rallye  
29.08. Rallye Alzeyer  
29.08. Fischereihafen Rallye-Sprint  
05.09. Rallye Mittelhessen  
05.09. Rallye Calw  
05.09. Rallye Grünhain

 facebook.com/rallyemag

 facebook.com/Motor77Magazin

rallye

IMPRESSUM  
HERAUSGEBER SIDEWAYS MEDIA GMBH & CO. KG | FISCHMARKT 5 | 99084 ERFURT | TEL: 0361 / 55058941 | FAX: 0361 / 55058943 | E-MAIL: INFO@RALLYE-MAGAZIN.DE | WWW.RALLYE-MAGAZIN.DE  
CHEFREDAKTEUR (VERANTWORTLICH) MICHAEL HEIMRICH MITARBEITER DIESER AUSGABE REINER KUHN | HELMAR HINNEBERG | SASCHA DÖRRENBÄCHER | MARKUS STIER | THOMAS SENN | ALFRED GORNÝ  
FOTOGRAFEN MCKLEIN MEDIADATEN WWW.DO-IT-SIDEWAYS.DE ANZEIGENLEITUNG KNUT KUMMER, TEL. 03673/865483  
GERICHTSSTAND UND ERFÜLLUNGORT ERFURT BANKVERBINDUNG DEUTSCHE BANK | KONTO: 5116538 | BLZ: 82070024 RALLYE-DAS MAGAZIN ERSCHEINT ZWEIMONATLICH EINZELBEZUGSPREIS EURO 6,00 JAHRESABO (DEUTSCHLAND) 36,00 EUR - JAHRESABO (EUROPA) 42,00 EUR DESIGN, LAYOUT & SATZ KALLINICH-MEDIA GMBH & CO KG | WWW.KALLINICH-MEDIA.DE ISSN 1610-4323  
RALLYE-MAGAZIN ABOSERVICE POSTFACH 103245 | 20022 HAMBURG | TEL: 030 / 61 10 53 524 | FAX: 030 / 61 10 53 525 | RALLYE-MAGAZIN@INTERABO.DE

MOTOR77: CHEFREDAKTION UND GESTALTUNG ALEXANDER BÖHM REDAKTION FREIE MITARBEIT OLIVER KELLER | MARCUS KRÜGER | JELKA TOMASCHOWSKI | JÖRG BRINKMANN | SIMON WONKA | MARKUS HAUB | BENNO REISS-ZIMMERMANN | ARILD EICHBAUM

NAMENTLICH GEKENNZEICHNETE BEITRÄGE GEBEN NICHT UNBEDINGT DIE MEINUNG DER REDAKTION WIEDER. FÜR UNVERLANGTE EINSENDUNGEN ALLER ART ÜBERNIMMT DER VERLAG KEINE HAFTUNG. NACHDRUCK ODER Vervielfältigung jeglicher Art, auch auszugsweise, bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Zustimmung des Verlages.