ITALIENISCHE AUTOMOBILKULTUR



Design-Ikone:Alfa Romeo Carabo



Deutschland 6,80 €
Österreich 7,30 €, Schweiz 12,90 CHF,
Luxemburg 8,00 €, Belgien 8,00 €, Italien 8,50 €,
Schweden 98,00 SEK, Ungarn 2940,00 HUF

4 191711 006804

März 2010 - Mai 2010

Italiener im Regen: Rallye Ahrw

Grenzerfahrung: Lamborghini Super Tro

Kimi Räikkönen: Mit Abarth Punto im V

Mit Passion: Ferrari-Werkstatt Angerm

Club-Szene:

Fiat Dino-Freunde

Fahrtraining eiskalt Ferrari on ce





Alfa MiTo-Test: Mit neuem MultiAir-Motor



Versandhaus-Cabrio: Fiat-Vignale Gamine 500



Kraft-Stier:Lamborghini Murciélag



Schmalspur. Unter den ausgestellten Radläufen sehen die dürren Spikes-Reifen ein wenig kümmerlich aus

SCHNEETREIBEN

Manchmal ist der Weg zum Ziel die reine Rutschpartie. Aber wenn die Begleitumstände stimmen, kann man gar nicht genug davon bekommen. Platz gemacht für den FERRARI 308 AUF KALTEM EIS

FOTOS: STEFAN BAU TEXT: BRITTA BAU

artinniemi/Finnland, minus 25 Grad, die Frisur sitzt – noch. Der Schnee knirscht verheißungsvoll unter unseren Schuhsohlen. Wir stehen auf einem riesigen zugefrorenen See am oberen Ende Skandinaviens, weiße Weite, so weit das Auge reicht. Erwartung knistert in der eiskalten, klaren Luft. Die Autos stehen bereit, es kann losgehen. Das Kribbeln in der Magengegend wird stärker. Lasst die Spiele beginnen!

Echtes Fahrvergnügen macht auch vor Eis und Schnee nicht halt, ebensowenig wie ein Ferrari 308 GTB Michelotto. Aus genau diesem Grund sind wir hier. Manch einer mag die Kombination von heißblütigem italienischen Rennwagen und verschneiten finnischen Pisten ein wenig ungewöhnlich finden, aber der paradierende Hengst, von Michelotto seinerzeit für den Rallye-Einsatz in Monte Carlo aufgerüstet, macht auch auf Eis eine ausgesprochen gute

Figur. Um einen exklusiven Sportwagen wie den 308 GTB unter solchen Extrembedingungen sicher zu beherrschen, bietet der finnische Rennwagenbauer und Chef von Mäkelä Auto Tuning, Kari Mäkelä, ein Fahrtraining der ganz besonderen Art an: Ein außergewöhnliches Winterfahrvergnügen für eine handverlesene Gruppe von betuchten Autosammlern aus Frankreich und Monaco – und mir. Auf besagtem See und mit von Kari gestellten





Rennern macht sich unsere illustre Gesellschaft also bereit, den Ferrari auf schneeglattem Untergrund auszuprobieren und dabei unter professioneller Anleitung das eigene Fahrvermögen zu perfektionieren. Und der Spaß soll dabei natürlich auch nicht zu kurz kommen.

Ausreichend Platz und keine Angst ums heilig's Blechle: Beim Winterfahrtraining wird probiert und geübt, bis der Wagen quer kommt. Auf Eis und Schnee ist besonderes Gespür fürs Auto gefragt, um zügig und ohne größere Komplikationen voranzukommen. Allerdings kämpfen wir alle reflexartig mit der Angst vor dem Fahren auf rutschigem, scheinbar unkontrollierbarem Untergrund. Zumal in einem historischen Geschoss wie dem 308 GTB, der nicht über moderne Helferlein wie ESP, ABS und Traktionskontrolle verfügt. Mensch und Maschine, Reduktion aufs Wesentliche, kein computer-gesteuerter Fahrsicherheitsschnickschnack.

Wer beim Thema Driften an nächtliche Handbremskehren auf zugeschneiten Supermarkt-Parkplätzen denkt, hat falsche Vorstellungen von der Geschwindigkeit auf Eis. Auf den schnellen Passagen der Rundstrecke beschleunigen die Ferrari auf bis zu 150 km/h. Es gibt lange, kurze, enge und weite Kurven, manche erfordern das Anpendeln, die hohe Kunst der Querfahrt oder - kaum leichter - den Wechselschwung, den bewusst in die nächste Ecke mitgeführten Konter. Walter Röhrl hat das so auf den Punkt gebracht: "Im Rallye-Sport ist es wichtig, dass das Auto ein gutes Handling hat. Man sollte also ein Mittelding zwischen Unter- und Übersteuern finden, mit der Tendenz zum Drift." Alles klar.

Halt suchend rutscht der Ferrari 308 übers Eis, hart schrammt eine Ecke der Karosse an einem Schneewall entlang. Trotzdem kommt der harsche Befehl vom Beifahrersitz: "Gas, Gas, Gas!" Ich gehorche wie ferngesteuert, erhöhe Drehzahl und Wheelspin, und der Ferrari driftet mit wehender Schneeschleppe durch die Kurve. Es funktioniert tatsächlich. Innerlich wische ich mir den Schweiß von der behelmten Stirn. ▷

Bis der Drift in diesem Winkel steht, sind einige innere Schweinehunde aus dem Weg zu räumen. Dann beginnt der Spaß



Hier geht es nicht darum, ein ausbrechendes Heck schnell wieder einzufangen, sondern möglichst lange heraushängen zu lassen. Am ersten von insgesamt drei Trainingstagen gelingt das noch den Wenigsten. Mit hoher Geschwindigkeit einen Quersteher nicht nur zu provozieren, sondern ihn per Vollgas bis in den Kurvenausgang zu verlängern kostet Überwindung - und Übung. Das Paradoxon der Stabilität im instabilen Fahrzustand lässt sich nicht aus dem Stehgreif realisieren. So verenden die ersten Versuche meist in einer Pirouette. Ohne sichtbare Folgen für die Karosserie: Entweder trudelt das Auto in der Weite der Eisfläche aus oder es bleibt in einem Schneewall stecken. Dann kommt der Meister im allradgetriebenen Mercedes M zur Rettung und klärt die Situation. Vorläufig.

Dem gefrorenen See das Gewicht etlicher Autos anzuvertrauen ist befremdlich

Für die Vorbereitung des rutschfreudigen Untergrunds wird die obere Schneedecke mittels Planierraupe beiseite geräumt und somit drei Strecken auf dem riesigen See freigeschoben. Uns stehen zwei Rundstrecken sowie ein Handling-Parcours zur Verfügung. Neben Notbremsungen und Ausweichmanövern auf Schnee üben wir, wie man ein übersteuerndes Auto unter Kontrolle hält. Und wie man einen Drift hinlegt, der in seiner Lässigkeit und Eleganz einem Rauno Aaltonen zur Ehre gereichen würde.

Dem zugefrorenen See das Gewicht etlicher Autos anzuvertrauen, ist zunächst ein befremdlicher Gedanke. Wenig beruhigend finde ich die Info, das Eis trage bereits ab 15 Zentimetern und sei aktuell sogar über einen halben Meter dick. Doch meine Bedenken halten nur bis zum ersten gelungenen Drift – dann überstrahlt die Euphorie alles: Das erste Mal mit dem Gasfuß lenken ist wie das erste Mal Wedeln beim Skifahren.

Ohne die Spikes an den Reifen würde sich die Leistung der dreh-

Das Eis ist keinesfalls spiegelglatt. Wind und Schnee machen die Oberfläche rau und krustig. Den Rest besorgen die Spikes



momentstarken Achtzylinder hoffnungslos in Schneefontänen verlieren. So aber ist der Grip erstaunlich, auch beim Bremsen, was Folgen für den blanken Untergrund zeigt. Runde für Runde fräsen die Spikes Riefen ins Eis der Kreisbahn, nehmen Wheelspin und Driftwinkel zu. Fortgeschrittene driften hier zehn oder mehr Runden mit fein dosiertem Lenkeinschlag seitwärts, die elegante Choreographie untermalt vom sonoren Schnorcheln der Weber-44DCNF-Vergaser. Am Ende ist uns allen klar, warum die besten Rallye-Piloten aus dem Norden stammen – sie haben einfach perfekte Bedingungen zum Trainieren. Ein weiterer Vorteil liegt in der liebenswert nüchternen skandinavischen Art, wohltuende Reduktion aufs Wesentliche auch hier.

Die Kraft liegt in der Ruhe der scheinbar endlosen Landschaft. Selbst nervöse Naturen verlieren relativ schnell die Scheu vorm kontrollierten Ausbrechen, umrunden am dritten Tag einen großen Kreis im formvollendeten Drift. Der fein austarierte Flug mit dem Seitenspiegel voraus über die Strecke sorgt für Glücksmomente – immer dann, wenn sich statt einzelner isolierter Bewegungen ein elegantes Ganzes formiert.

Blickführung ist alles, besagt eine Grundregel des Rennsports. Oder um es noch einmal mit Walter Röhrl zu sagen: "Langsam in die Kurve, schnell raus" – wobei statt schnell eigentlich quer gemeint ist und der Drift – mit Blick durch die Seitenscheibe – gerne bis auf die nächste Gerade hinausgezogen werden darf. Für einige der Teilnehmer birgt die Choreographie aus Bremsen, Einlenken, Gasgeben und Querfahren einen hohen Suchtfaktor.

Berauscht von den Erfolgsmomenten der letzten Tage stehen wir am Abend des letzten Trainingstages auf unserem See. Noch immer weiße Weite so weit das Auge reicht. Der Schnee knirscht mittlerweile vertraut unter unseren Sohlen, die Motorhauben der Ferrari dampfen weißen Atem in die Dämmerung. Die Spuren, die wir auf dem Eis hinterlassen haben, werden bald verweht sein. Doch in unsere Erinnerung sind sie unauslöschlich eingefräst.

Ein rares, ein außergewöhnliches Erlebnis. Ferrari-Eisfahren in skandinavischer Abendstimmung



