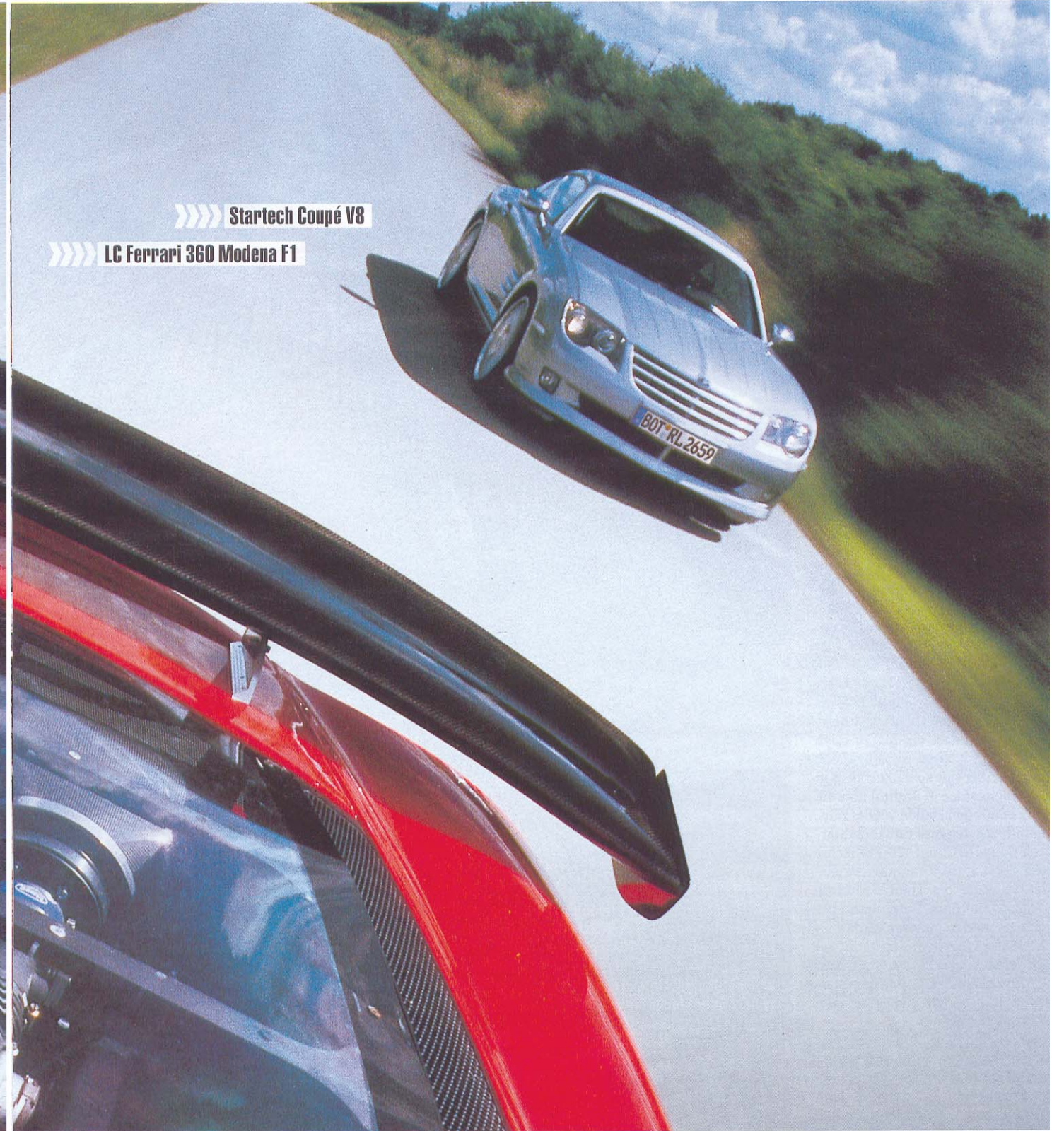


Exklusives Duo: Von beiden Modellen wird es nur eine Handvoll geben – ganz individuell aufgebaut, wie es die anspruchsvollen Kunden wünschen



»»» Startech Coupé V8
»»» LC Ferrari 360 Modena F1

Rot gegen grau. Ferrari gegen Chrysler. 440 Cavalli gegen 426 PS. Sechsgang-Halbautomat gegen Fünfstufen-Automatik. Kurzum: Modena gegen Bottrop. Wir stellen fest: Zahlen und Fakten sagen nicht alles...

KURZ VORM ABHEBEN»»»

Entschuldige bitte, du dumme Golf-Fahrerin, daß ich dich an der Auffahrt Elmshorn fast von der Fahrbahn geschubst hätte. Aber du solltest von der Einfädelspur nicht gleich in die linke Spur wechseln, um einen Laster reinzulassen. Das ist gefährlich...

Vermutlich hast du mich im Rückspiegel übersehen, vielleicht auch gar nicht reingeschaut. Und als die rasende rote Bodenwelle sich plötzlich mit Xenonblitzen als Ferrari 360 Modena F1 entpuppte, hast du wahrscheinlich nicht realisiert, was da passiert.

So fiel meine Tachonadel blitzartig von 290 auf 80, der Blutdruck hingegen beschleunigte auf 180. Meine Gedanken gebe ich hier besser nicht wieder, aber dem Erfinder des ABS zünde ich beim nächsten Kirchgang eine Kerze an.

Die Fahrt auf der meist freien A23 gehört zum Standard-Testprogramm. Hier ermitteln wir den Höchstverbrauch – 30,2 Liter Super plus ergab die spätere Füllung des 95-Liter-Tanks. Exakt viereinhalb Liter weniger verbrannte Kontrahent Chrysler Crossfire, der nach diesem Schreck uneinholbar hinterm Horizont verschwunden war.

Der Crossfire rollt als Chrysler rein und kommt als Startech raus

Crossfire? Uneinholbar? Der bei Karmann gebaute Mercedes-SLK-Verschnitt leistet als SRT-6 doch höchstens 246 Kilowatt, also 335 PS. Richtig. Aber nur so lange, bis er in die Brabus Allee in Bottrop kommt. Rollt er aus den Hallen wieder raus, dann heißt der Ami plötzlich Startech Coupé V8, trägt 426-PS-Sechslitermotor und Automatikgetriebe des SL unter der Haube. Und da Brabus-Chef Bodo Buschmann bekennender Deregulierer ist, darf jeder Motor zeigen, was er kann. Ergo: Kein Limit bei 250, sondern freie 285 km/h. Ein Tempo, bei dem startende Jets bereits die Nase zum Himmel richten.

Wir bleiben auf dem Boden und schauen uns den Konkurrenten an. Wenn Limited Cars dem Ferrari 360 Modena F1 sein „LC“ anheftet, dann sind aus nominell 400 stattliche 440 PS geworden. Und allerlei Feinarbeit an Fahrwerk, Maschine und Innenraum treibt den Preis des Ferrari von 136 200 auf 226 555 Euro.

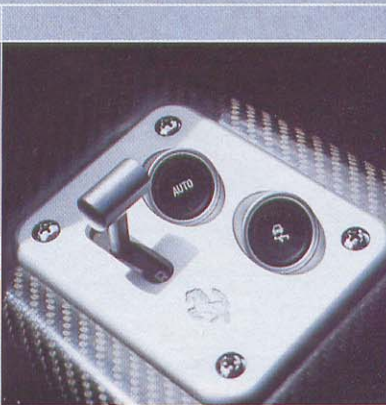
Beim Preis trennen die beiden Renner Welten, sicher auch beim Image. PS-Puristen aber sagen: Nur die Leistung zählt. Also: Let's go test.

Ich winde mich natürlich zuerst in den Ferrari. Weide meine Augen an Leder und Carbon. Komme beim Anblick der Instrumente schon im Stand auf Touren: 340 verspricht der Tacho, der Tourenzähler ▶



LC Ferrari 360 Modena F1

Der Heckflügel (oben) stammt von LC, ebenso der Auspuff. Vorderachse und Body sind acht Zentimeter breiter, hinten bringen breitere Räder die Leistung auf die Straße. In Nardo soll der 440 PS starke LC-Modena (zehn Prozent Mehrleistung) 314 km/h erreicht haben. Unten: Feinarbeit im Innenraum. Rechts: Ferrari-typisch: der kleine Rückwärtsgang-Hebel auf der Mittelkonsole



Drehfreude bis Achtfünf. Kurzer Rundum-Blick: Die Außenspiegel zeigen auch die Nüstern der Luft-einlässe, der Blick nach schräg hinten ist von B-Säule und Haube verbaut, der Innenspiegel erlaubt aufgrund der Plastikscheibe nur einen milchigen Blick auf den riesigen LC-Heckflügel. Doch wer schaut im Ferrari schon nach hinten?

Schlüssel jetzt kurz auf 90 Grad gestellt und dem Konzert aus acht Zylindern, vier Nockenwellen, 40 Ventilen und einem handgefertigten Spezialauspuff gelauscht. Hier braucht man kein Radio, hier ist der Motor das Sound-System – und ich sitze mittendrin. Avanti.

F1 heißt: Der Ferrari haut die sechs Gänge blitzartig rein

Rechten Schaltpaddel hinterm Lenkrad angestupst (das linke schaltet die sechs Gänge wieder runter), irgendwo hinten im Untergrund klackt elektrohydraulisch der erste Gang ins Getriebe, und 1440 Kilo setzen, pardon, schießen sich in Bewegung. Auf nasser Straße bringt die (abschaltbare) Antischlupfregelung (ASR) die Antriebsräder zum brutalen Stempeln, auf trockener ist man in 4,3 Sekunden auf 100 km/h, in 15,3 auf 200. Schnell weg sein ist das Ziel. Ich habe noch nie so sehnsüchtig auf das weiße Schild mit den fünf schwarzen Diagonalstreifen gewartet.

Danach will ich's natürlich wissen. Drehe die Gänge bis 8500, Schumi-Feeling pur. Ab Tempo 100 registriert das Popometer einen besseren Geradeauslauf, die Querfugen knallen aber immer lauter, um irgendwo bei Höchsttempo das Fahrwerk akustisch förmlich zu zerreißen. Kein Wunder: 30er Reifenquerschnitte haben keine Eigendämpfung mehr, da paßt ja selbst die Luft kaum noch zwischen Gummi und Felge.

Wenn der Tacho 290 zeigt, dann hat man keinen Blick mehr fürs Wohlbefinden irgendwelcher Flüssigkeiten. Auch wenn sie noch so wichtig sind. Dann zählt, was am Horizont passiert. Dann wird die leichteste Autobahnkurve zur Haarnadel, die kleinste Erhebung zum Sprunghügel. Der sechste Sinn sorgt dann unüberhörbar für Selbstschutz: Wir und die LC-Leihgabe wollen doch heil bleiben!

Kurzum: Nach jeder Fahrt am Limit der aktuellen Verkehrslage weiß ich, was ich geleistet habe. Übrigens auch jeder Beifahrer...

Ja, und dann steige ich in den Crossfire, pardon, in das Startech Coupé. Eine graue Maus, schon die Farbe sieht aus wie Grundierung. Nach Ferrari-Rosso optisch ein Kaltblut.



Wo Brabus (oder Startech) draufsteht, ist im Prinzip Mercedes drin. Hier also der in Bottrop aus dem Fünfliter entwickelte Sechsliter-V8 (rechts außen). Natürlich gibt es exklusive Aluräder. Hinten sorgen Diffusor (oben) und ausfahrbarer Spoiler (rechts) für verringerten Auftrieb. Wenn der Heckflügel bei Tempo 100 ausfährt, schrumpft der Blick zurück gegen null



Kompakte Kracher: vier Meter Chrysler gegen vier Meter fünfzig Ferrari

(Busch-)Mann, wie ich mich da getäuscht habe. Was der Bodo aus deutschen Großserien-Genen komponiert hat, das klebt dem LC dreist am Diffusor. Er kann den Roten auch nur schwer. Grund: Der große Heckflügel des Ferrari verbessert zwar den Abtrieb, verringert dafür die Höchstgeschwindigkeit.

LC holt Leistung über die Drehzahl, Startech aus dem Hubraum

Die ein Startech-Pilot erstaunlich entspannt erreicht. Kein Wunder, der Sechslitermotor aus dem SL geht zusammen mit der Vollautomatik eine muskulöse Verbindung ein. Gerademaß entspannte 6000 Umdrehungen pro Minute dreht der Motor am Limit.

Was der 3,6-Liter-Ferrari aus der Drehzahl holt, schöpft der Crossfire aus dem Hubraum. Und untermauert es mit einem soliden, niemals ordinären Sound. So in Baßnähe läßt er das Zwerchfell schwingen, ganz gleich ob im Leerlauf oder kurz vorm Abregeln. Auch die Bremse ist dem Tempo gewachsen.

Wenn es nicht gerade um Runden-Sekunden (siehe rechte Seite) geht. Mein Kollege Dierk Möller-Sonntag meldet aus Oschersleben: „Nach drei Runden ist die Bremse überfordert. Beim Herausbeschleunigen aus Kurven übersteuert der Startech stark, schaukelt sich auf und ist mit der viel zu indirekten Lenkung nur schwer wieder einzufangen.“

Seine Ferrari-Kommentare lesen sich schon etwas anders: „Jetzt paßt die harte Abstimmung. Der 360 liegt wie ein Brett, die Bremsen beißen gut. Allerdings ist der LC immer nur untersteuernd aus den Kurven zu bekommen. Das kostet Zeit.“

Ich hatte mir für den Startech-Chrysler bei normaler Fahrt nur notiert: Kräftige Seitenneigung und leichtes Aufschaukeln, was bei Beifahrern zu Seekrankheit führen kann. Kein Wunder, über die Hälfte

des Gewichts (55 Prozent) drücken auf die Vorderachse, der Radstand ist 2,40 Meter kurz – ein aktueller Golf hat 18 Zentimeter mehr.

Doch schon die Ausstattung des Startech-Crossfire zeigt: Er will wahrlich kein Extremsportler sein. Die Armaturen-Oberfläche glänzt kunststoffbillig in Schwarz, darunter vernäht Startech aber teures blaues Leder. In den beiden Lehnen verrät ein „V8“ dem Unkundigen, was vorn unter der Haube steckt. Schließlich betonen elektrisch verstell- und beheizbare Sitze den Komfort-Charakter. Die hohe Gürtellinie wirkt dabei beschützend, gibt dem Crossfire eine unverkennbare Linie. Was in diesen uniformen Design-Zeiten ja wirklich sehr selten geworden ist. [Diether Rodatz]

Kontakt: www.brabus.de, www.limited-cars.de



FAZIT

■ Wenn ich einmal reich wär... Dann würde ich am liebsten beide Wagen haben. Den Startech dürfte vor allem meine Frau fahren, denn die Mercedes-Gene sprechen für leicht verständliche Bedienbarkeit. Er empfiehlt sich auch für Geschäftsreisen, wo man entspannt ankommen muß. Den LC Ferrari sollte kein Mann aus der Hand geben. Dieser rollende Blutdruck-Verstärker ist mehr Renn- als Alltagswagen. Mit dem rollenden Sound-System läßt sich kräftig Eindruck schinden und Fahrspaß erleben. Aber auch im Stand macht der rote Flachmann eine super Figur.

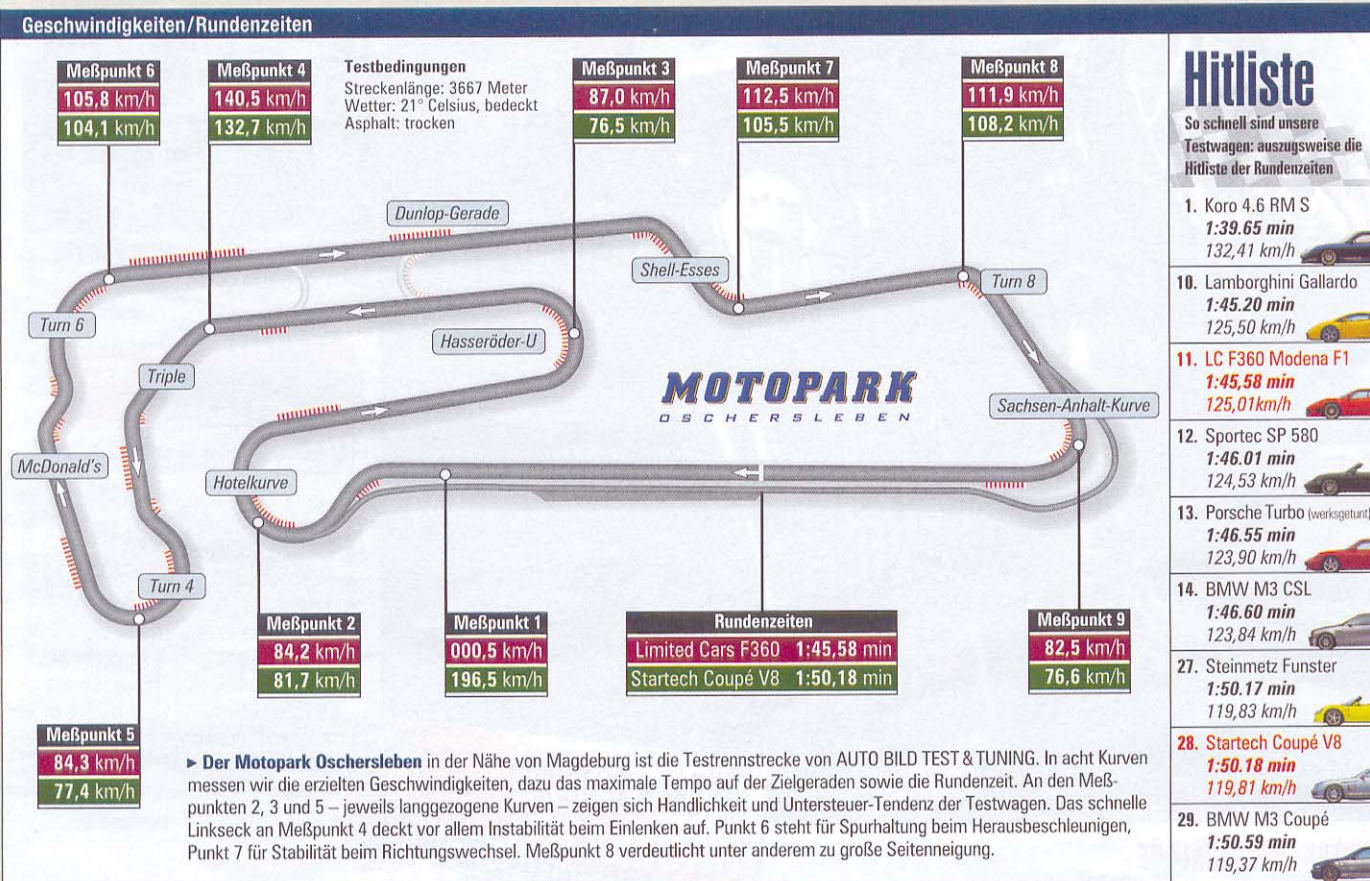
Technische Daten	Limited Cars F360	Startech Coupé V8
Motor	V8	V8
Einbaulage	Mittelmotor, längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	5 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/2
Hubraum	3586 cm³	6034 cm³
Bohrung x Hub	85,0 x 79,0 mm	99,5 x 97,0 mm
Verdichtung	12,5 : 1	11,0 : 1
kW (PS) bei U/min	324 (440)/8700	313 (426)/5400
Nm bei U/min	407/5470	621/4100
Literleistung	123 PS/Liter	71 PS/Liter
Leistungsgewicht	3,3 kg/PS	3,5 kg/PS
Bremsen vorn	355 mm/bel./gelocht	355 mm/bel./gelocht
Bremsen hinten	330 mm/bel./gelocht	300 mm/bel.
Getriebe	6-Gang Halbautomatik	Fünfstufen-Automatik
Radgröße vorn/hinten	8,5/11 x 19	8,5/9 x 19
Reifen vorn/hinten	235/35 - 305/30 ZR 19	235/35 - 255/30 ZR 19
Reifentyp	Dunlop SP Sport Maxx	Pirelli PZero Nero
Länge/Breite/Höhe	4477/2005/1215 mm	4058/1766/1265 mm
Radstand	2600 mm	2400 mm
Spurweite vorn/hinten	1759/1617 mm	1488/1485 mm
Wendekreis links/rechts	12,6/12,0 m	10,4/10,7 m
Tankinhalt	95 l	60 l
Leergewicht	1440 kg	1500 kg
Zuladung	280 kg	270 kg
Höchstgeschwindigkeit	314 km/h	285 km/h

Meßwerte	Limited Cars F360	Startech Coupé V8
Beschleunigung		
0-100 km/h	4,3 s	5,5 s
0-130 km/h	6,7 s	8,0 s
0-160 km/h	9,6 s	11,1 s
0-200 km/h	15,3 s	17,6 s
AUTO BILD TEST & TUNING Spurt		
100-200 km/h	11,0 s	12,1 s
Zwischenbeschleunigung		
60-100 km/h	2,3 s	2,4 s
80-120 km/h	2,7 s	2,8 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	37,8 m (-10,18 m/s²)	36,9 m (-10,7 m/s²)
100-0 km/h warm	37,4 m (-10,12 m/s²)	37,2 m (-10,4 m/s²)
200-0 km/h warm	141,6 m (-11,0 m/s²)	150,8 m (-10,4 m/s²)
Verbrauch auf 100 km		
minimal/maximal	12,2/30,2 l	9,8/25,7 l
Durchschnitt	17,6 l	14,6 l
Reichweite	540 km	410 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Limited Cars F360	Startech Coupé V8
Serienfahrzeug	136 200	38 600
Tuning		65 500
Motor	22 620	Komplettpreis
Fahrwerk	9975	Komplettpreis
Bremsen	7250	Komplettpreis
Radsatz inkl. Reifen	6950	Komplettpreis
Auspuff	3250	Komplettpreis
Anbauteile	28 720	Komplettpreis
Sitze	8990	Komplettpreis
Innenausstattung	3820	Komplettpreis
Preis Testwagen	226 555 Euro	104 100 Euro

Auto Bild Einen ausführlichen Test des jeweiligen Serienfahrzeugs in AUTO BILD können Sie sich per Faxabruf zusenden lassen. Und so geht's: Faxgerät auf die Funktion „Polling“ bzw. „Abruf“ stellen. Weitere Informationen finden Sie in Ihrer Bedienungsanleitung. Dann die entsprechende Rufnummer eingeben und die Starttaste drücken. Der Faxdienst in Zusammenarbeit mit CompuTel kostet 0,62 Euro pro Minute. Für eine schnellere Übertragung werden die Artikel in der Regel ohne Bilder und Grafiken gefaxt. Das AUTO BILD-Archiv hält mehr als 1300 Artikel ab dem Jahr 1998 im Angebot – natürlich wöchentlich ergänzt.

FAX-ABRUF	Ferrari 360 Modena (Serie)	Chrysler Crossfire 3.2 (Serie)
Rufnummer 01905-1616-...	... 9 51 98	... 9 70 92



Fotos: C. Bittmann, U. Sonntag

Supersprint est. 1955

+20HP

STAINLESS PERFORMANCE MANIFOLD + RACING KAT

ALFA ROMEO V6
147 GTA 3.2i
156 GTA 3.2i
GT Coupé 3.2i

METALLIC KAT SYSTEM

Wir stellen aus: Halle 11 Stand 11-16

28. Nov. - 6. Dez.

www.supersprint.com • info@supersprint.com