



Ferrari F430, Bj. 2004. V8. 4308 cm<sup>3</sup>. 490 PS. über 315 km/h.  
4 s 0 - 100 km/h. Leihgeber: Ferrari Deutschland GmbH

Natürlich stand nach fünf Jahren Verweildauer für den 360 Modena der übliche Modellwechsel an, zumindest aber ein umfassendes Facelift. Mit dem Thronfolger F430, präsentiert anlässlich der Ferrari Days auf dem Nürburgring am



ersten Wochenende des Septembers 2004, schlug das Imperium jedoch auch zurück. Konkurrenz aus dem Audi-Brückerkopf Sant'Agata ein paar Kilometer weiter ostwärts begann sich in den Herzen, Vergleichstests und Stammtisch-Radotagen breitzumachen, der Lamborghini Gallardo. Und gegenüber dessen manifesten Qualitäten – Fünfliter-V10, 500 PS, Aluminiumbauweise – bei vergleichbarer Preisgestaltung und Schönheit war der letzte Ferrari-Dreier schlichtweg ins Hintertreffen geraten.

Wie gewohnt ließ man sich in Maranello nicht lumpen im Umgang mit die-

ser Problematik und spielte dabei krachend eine unschlagbare Trumpfkarte aus: die Nachbarschaft des Neuen zu den siegreichen roten Rennern auf den Formel-1-Pisten. Gewiß sah man dem F430 seine 360-Gene an. Gleichwohl kam er, ebenfalls in Leichtmetall gewandet, mit größeren Lufteinlässen, anderen Frontleuchten und einem Hintern ähnlich dem des Enzo Ferrari daher, vor allem aber mit einem mächtigen, von vier senkrechten Finnen gegliederten Diffusor am Ende seines ungewöhnlich flachen Unterbodens. Unter dem Heckfenster zur Besichtigung freigegeben und appetitlich aufbereitet lagerte indessen ein V8, der mit seinem Vorgänger nur noch den Gabelwinkel von 90 Grad und auch sonst die grundsätzliche Architektur teilte, eng verwandt mit dem aktuellen Maserati-Triebwerk. Projektleiter war Mauro Rioli, 16 Jahre lang Angehöriger der Ferrari-Front-Formation Gestione Sportiva. Hatte die Maschine des 360 mit einem Zylinderabstand von 94 mm ihr Potential bis zur Neige ausgereizt, stand nun mit 104 mm eine Menge Substanz für künftige Taten bereit. Im F430 spielte er, wie schon der Name sagte, mit 4,3 Litern auf und produzierte stramme 490 PS, so daß

bei einem Leergewicht von 1450 kg jede Pferdestärke für das Spedieren von lediglich 2,8 Kilogramm zuständig war. Mit einer Literleistung von 114 PS stach das kompakte, mittig installierte Kraftpaket sogar den Sechsliter-Zwölfzylinder des großen Bruders Scaglietti aus. Als Kurzhuber mit den Brennraum-Maßen 92 x 81 mm in Vierventiltechnik ausgelegt, drehte es freudig und polyphon untermalt von der entsprechenden Klangkulisse empor bis in den grellen Sopran eines hoch angesiedelten Wohlfühlbereichs, wie die Nenndrehzahl von 8500/min verriet. Das maximale Drehmoment war von 373 auf 465 Nm angestiegen, lag allerdings erst bei 5250 Touren an.

Seine Stärke gelangte über ein Sechsganggetriebe an die Hinterachse, wahlweise mit der bereits bekannten Formel-1-Schaltung. Ebenfalls von den roten Monoposti abgeleitet, ermöglichte es extrem kurze Gangwechsel von 150 tausendstel Sekunden. Aus der gleichen High-Tech-Provenienz stammte das elektronisch gesteuerte Differential E-DIFF, das ohne den leistungsmindernden Eingriff der Bremsen die Verteilung der Kraft zwischen den Hinterrädern regelte und

dabei Parameter wie Schlupf und Querschleunigung berücksichtigte. Eine weitere Neuerung: Sämtliche Systeme zur Regelung der Fahrdynamik wurden über einen Drehschalter am knuffigen Volant bedient, von den Piloten des Scuderia mit dem Spitznamen "manettino" (für Hebelchen) versehen. Mit diesem vermochte der Pilot des F430 auf die Arbeitsweise und -moral von Dämpfern, Differential, F1-Schaltung und ESP einwirken. Für die maximale Bremsleistung



bei harten Einsatzbedingungen war optional eine Bremsanlage mit Scheiben aus Carbon und Keramik lieferbar. Ihre Verzögerung konnte das Gros der Verfolger eines F430 ganz schön in Verlegenheit bringen. Soweit die neuesten Nachrichten aus Maranello. Nun mußte man sich in Sant'Agata warm anziehen...



Peugeot 907, Bj. 2004. V12. 5892 cm<sup>3</sup>. 500 PS. über 300 km/h. Leihgeber: Automobiles Peugeot

"Leidenschaftliches Fahrvergnügen" – im August 2004 veröffentlichten Ankündigung. Den zu Beginn des dritten Jahrtausends so ausschweifend vermarkteten Begriff Leidenschaft umspielte auch der darauf folgende Text. Da war in lyrischer Sprache von unseren herrlichsten Träumen die Rede, die im allgemeinen bei Tagesanbruch verblassen, manchmal aber auch kräftige Spuren in unser Unterbewußtsein gravieren.

Um eine solche Spur, sogar ganz ins Konkrete gewendet, handelte es sich nämlich bei dem Gran-Turismo-Coupé Peugeot 907, dem Star des Pariser Salons im September 2004. Soweit die gute Nachricht. Die schlechte: Das spektakuläre Exponat sei lediglich als Concept Car gemeint, von den Technikern und den Designern der Marke noch einmal als Apotheose ihrer Kunst geschaffen, bevor die Styling-Abteilungen von Peugeot und Citroen zusammengelegt würden und somit ihre kreative Identität verlor, schränkten seine Väter mit dem Ausdruck ihres Bedauerns ein. Und: ein solches Supercar passe eigentlich gar nicht ins Image eines Produzenten von automobiler Massenkonfektion.

Eigentlich doch – immerhin hat die Marke mit dem Löwen die beiden LeMans-Erfolge 1992 und '93 vorzuweisen, während ihre Grand-Prix-Siege wie die des kernigen Georges Boillot bei den Großen Preisen von Frankreich 1912 und '13 zugegebenermaßen schon stark angerostet sind. Das stärkste Gegenargument indessen bildete das schöne Modell auf dem Pariser Laufsteg selber, ein Traum in Molybdän-Grau, innen tapeziert mit Leder und Alcantara in Braun und Hellgrau. An und in ihm fanden sich klassische Baumuster zu einem durchaus eigenen Profil zusammen. Der Fahrgast-Pavillon für zwei war weit hinten angesiedelt worden, um Platz zu schaffen für die artspezifische lange Frontpartie. Unter den schlitzartig gewinkelten Scheinwerfern weitete sich das Maul des 907 gefräßig. Die Windschutzscheibe krümmte sich nahtlos ins transparente Dach, so daß zusammen mit dem nur durch einen schmalen schwarzen Streifen abgegrenzten Heckfenster

eine fast durchgehende Glasfläche entstand, durch die man den Blick dankbar und ungehindert nach oben richten konnte. Aus dem Kofferraumdeckel wuchs bei höherem Tempo ein Flügel von eher diskreten Dimensionen empor,



während je ein Doppelauspuff links und rechts vor den Türen mündete, was einer aggressiven Anmutung des Pariser Beaus dienlich war, allerdings auch zu schnöden Verbrennungen führen mochte. Die Kiemen im Anschluß an die Vorderäder und die kleinen Seitenfenster erinnerten erstaunlich an frühere Berlinittas eines bestimmten Herstellers aus der norditalienischen Poebene. Zu den

harmonischen Proportionen des 907 trug die gut austarierte Relation von Länge (4370 mm) und Radstand (2500 mm) bei, und ausgewogen war auch das Verhältnis von Breite (1880 mm) und Höhe (1210 mm).

Ein U-förmiges durchsichtiges Element am Ende der vorderen Haube gab wie bei einer Vitrine den Blick auf die Ansaugstützen des Triebwerks frei, das als Front-Mittelmotor nahe an die Passagierzelle herangerückt war. In ihm hatten sich zwei der bekannten Peugeot-V6-Aggregate zusammengefunden zu statusträchtiger V12-Konfiguration mit knapp sechs Litern Volumen und 500 PS. Das Transaxle-Sechsganggetriebe wurde per Joystick sequentiell geschaltet. Die tragende Struktur bildete ein Kohlefaser-Monocoque, welches somit auch die mechanischen Baugruppen wie etwa die doppelten Querlenker und die Achswellen aufnahm. Fahrfertig brachte der 907 1400 kg auf die Waage, so daß jede Pferdestärke mit nur 2,8 kg Wagengewicht leichtes Spiel hatte.

Leidenschaftliches Fahrvergnügen – versprochen, aber nicht gehalten? Immerhin war für den Peugeot 907 eine maßgeschneidertes Gepäck-Set entwickelt worden...