

PRIVAT- VORSTELLUNG

Ferrari im Rallyesport haben eine lange Tradition – auch ohne Werksengagement. In den siebziger und achtziger Jahren begeisterten die von Tuner Michelotto modifizierte 308er das Publikum, wenngleich sich die Privatfahrer mit den Mittelmotor-Sportwagen gegen die etablierte Allrad-Konkurrenz meist schwer taten. Nun lebt diese Tradition wieder auf: Ein spanischer Rennstall präpariert auf Kundenwunsch den 360 Modena für den Einsatz im nationalen und internationalen Rallyesport.



von Peter Braun
mit Fotos von Kaliba & Trieb

Ortstermin im Fahrtechnikzentrum Murtal unweit des A1-Rings in der Steiermark. Am Donnerstag vor der Castrol Judenburg-Pölstal Rallye (5./6. Juni 2009), einem Wertungslauf der österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaft, rollt ein Transporter mit spanischen Autokennzeichen auf den Parkplatz und entlädt einen speziell präparierten Ferrari. Schon der Sound aus den beiden an ungewöhnlicher Stelle ins Freie tretenden Auspuff-Endrohren lässt keinen Zweifel daran, dass es sich hier um ein ganz besonderes Exemplar der Gattung 360 Modena handelt ... Das spanische Team Piedrafita Sport war auf Einladung des Privatfahrers Peter Freisinger nach Österreich gekommen. Der Ferrarista und Rallye-Enthusiast hatte von der Initiative des Renn-teams erfahren, das seit 2007 insgesamt sechs Ferrari 360 Modena für den Einsatz in der spanischen Rallyemeisterschaft aufgebaut hat. Frei-

singer konnte Paolo de Martin, den Inhaber der italienischen Aperitifmarke „Sprizzerol“, für die Unterstützung des Einsatzes eines Vorausfahrzeug bei der Rallye Judenburg gewinnen und damit den Aufbau von Ferrari Nummer 7 beschleunigen. Piedrafita blieb nicht viel Zeit: Als Freisinger Mitte April 2009 Kontakt zu den Spaniern aufnahm, blieben nur sechs Wochen bis zum Start. Und das Basisfahrzeug war noch in sämtliche Einzelteile zerlegt ...

Professionelle Arbeit

„Der Zeitplan war ganz schön eng“, bestätigt Piedrafita-Projektleiter Christian Ankenbauer, der den Rallye-Ferrari bei seinem ersten Auftritt außerhalb der iberischen Halbinsel begleitete. „Die Umbaumaßnahmen sind nämlich relativ umfangreich.“ Piedrafita Sport ist in der Rallye-Welt eine anerkannte Größe. Das 1988 im Hinterland von Ma-



drid nahe der Rennstrecke von Jarama gegründete Unternehmen fungierte dreizehn Jahre als inoffizielles Citroën-Rallye-Werksteam und sicherte sich mit Stammfahrern wie Dani Sordo, Dani Solà, Jesus Puras, Philippe Bugalski und Sébastien Loeb 12 nationale Fahrer-Meisterschaften und 20 Marken-Meistertitel. Piedrafita versteht sich als Ingenieurs-Dienstleister und verfügt über bemerkenswerte Möglichkeiten zur Entwicklung und Produktion von Fahrzeugkomponenten und kompletten Prototypen. Seit 2001 ist Piedrafita Motorenlieferant (Toyota) für die europäische Formel-3-Rennserie, und auch die Karosserien des Citroën Xsara WRC wurden im eigenen Hause entwickelt und gebaut. Neben dem Motorsport ist die Entwicklung und Produktion militärischer Fahrwerk- und Lenksysteme für Gliederkettenfahrzeuge das wichtigste Standbein des Unternehmens. Ende der Saison 2007 verabschiedeten sich sämtliche Automobilhersteller aus der spanischen Rallyemeisterschaft und überließen das Feld den Privatteams. Ohne Unterstützung durch die Werke erwies sich der Einsatz existierender Fahrzeuge – FIA Super 1600 und 2000 – als zu kostspielig, weshalb sich einige spanische Teams auf die Gründung einer neuen Rallye-Serie auf der Basis von GT-Sportwagen verständigten. Als Basis boten sich Serienfahrzeuge, speziell aber auch Markencup-Autos an – wie zum Beispiel aus der Ferrari Challenge. Piedrafita entschied sich für den Ferrari 360 Mo-

Als Vorausfahrzeug der Castrol-Rallye Judenburg-Pölstal erwies sich der 360 Modena Rally als Publikumsbeliebter.

FERRARI IM RALLYESPORT

Der auf diesen Seiten präsentierte 360 Modena Rally hat ein historisches Vorbild – genauer gesagt: 11 historische Vorbilder. Gemeint sind die 11 Ferrari 308 GTB, die Giuliano Michelotto für private Rallyeteams zwischen 1978 und 1982 nach internationalem Gruppe-4-Reglement aufbaute.

Ferrari selbst hatte kein Interesse an einem solchen Engagement. Auf Nachfrage, ob man sich vorstellen könne, einen 308 GTB nach Rallye-Homologation aufzubauen, erwiderte Enzo Ferrari kühl, dass innerhalb des Konzerns bereits Rallyesport mit Werksengagement betrieben werde. Gemeint waren Fiat-Abarth bzw. Lancia, wobei natürlich gerade der Stratos die Gedanken der Rallye-Enthusiasten beflügelte – schließlich war der ja auch von einem Ferrari-Motor (Dino V6) angetrieben worden. Von der Papierform her musste sich der mit einem ungleich potenteren Achtzylinder-Mittelmotor ausgestattete Ferrari 308 noch besser für die schnellen Asphalt-Wettbewerbe eignen. Auf Pozzis Suche nach einer Möglichkeit, den französischen Rallyepiloten Jean-Claude Andruet auf das springende Ferrari-Pferdchen zu setzen, riet der Leiter der Ferrari-Kundensportabteilung, Gaetano Florini, es doch einmal bei Michelotto in Padua zu versuchen ...

Der erste Ferrari, der sich in die Werkstätten von Giuliano Michelotto verirrt, war 1977 der 308 GTB mit der Fahrgestellnummer 20951. Der von einem Italiener eingelieferte Serienwagen wurde zum Prototyp der Rallye-308, motorisch aufgewertet durch eine mechanische Kugelfischer-Kraftstoffeinspritzung, so dass bei einem Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 knapp über 300 PS zur Verfügung gestanden haben dürften. Natürlich war die Karosserie an den wichtigen Stellen verstärkt und mit einem stabilen Überrollkäfig versehen. Im März 1978 war der Wagen fertig, und schon bei der Rallye Monza sicherte „Lele“ Pinto ihm den ersten Achtungserfolg mit einem zweiten Platz.

Bis 1982 folgten noch zehn weitere 308 GTB Rallye, die bei nationalen und internationalen europäischen Rallyes – je nach Streckencharakter – recht respektable Platzierungen erzielten, wenngleich sie mangels Werksunterstützung nie an die Erfolge eines Lancia Stratos anknüpfen konnten. Andruet gewann 1981 im Pozzi-Ferrari einige wichtige internationale Wettbewerbe, darunter zweimal die Tour de France, und wurde 1982 Zweiter bei der Targa Florio. 1982 sicherte sich Tognana auf dem Jolly-Club-308 den Titel eines italienischen Rallyemeisters

Nach 1982 baute Michelotto noch vier 308 GTB nach dem neuen Gruppe-B-Reglement auf, bevor Ferrari selbst mit dem 288 GTO die Initiative ergriff. Nach dem raschen Verbot der als zu gefährlich für Fahrer und Zuschauer eingestuften Fahrzeugklasse verloren Sportwagenhersteller wie Ferrari das Interesse am Rallyesport und überließen das Feld bis heute der Initiative ambitionierter Privatfahrer und -teams. ■

Einschlägige Quellen ordnen die folgenden Chassisnummern den Michelotto 308 Rallye (Gr. 4) zu:

Fgst.-Nr.	Umbau	Team
20951	1978	Liviero (I)
19051	1980	Grosoli (I)
19913	1980	Liviero (I)
26713	1981	Pozzi (F)
21071	1982	Pozzi (F)
20373	1982	Pozzi (F)
31559	1982	Ecurie Francorchamps (B)
8380	1983	Pedretti (USA)
31135	1983	Pozzi (F)
18905		Cobra Racing (USA)
21883		(USA)



dena Challenge, weil sich dieser Typ im harten Renneinsatz als ausgereift, robust und technisch zuverlässig erwiesen hatte. Außerdem waren die zwischen 1999 und 2004 produzierten Mittelmotor-GT in der aktuellen F430 Challenge nicht

Kompromisslose Härte

Ebenfalls mit zum Österreich-Debüt des 360 Modena Rally gekommen war Luis Barrada Buch, der Technische Direktor von Piedrafita Sport. Er nutzte die Gelegenheit eines kurzen Service-Stopps zwischen zwei Einstellungsfahrten um uns das technische Konzept des Rallye-Ferrari zu erklären.

Das größte Handicap des 360 Modena Challenge war sein elektrohydraulisch geschaltetes F1-Getriebe, das nicht nur von den Übersetzungsverhältnissen her für einen Rallye-Einsatz nicht zu gebrauchen ist, sondern darüber hinaus viel zu eng mit dem elektronischen Motor- und Fahrwerksmanagement zusammen arbeitet. Auch ein ABS ist im Rallyesport eher hinderlich, und

Peter Freisinger (links) holte den spanischen Rallye-Ferrari nach Österreich, um das Projekt auch nördlich der Pyrenäen einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen.



mehr startberechtigt und fristeten ohne die Möglichkeit einer Straßenzulassung ein tristes Dasein in den dunklen Ecken der Händlergaragen. Die Basis für einen schnellen Asphalt-Flitzer war ideal, doch es mussten einige wichtige Modifikationen vorgenommen werden – nicht zuletzt im Interesse geringerer Unterhaltskosten. Seit dem 1. März 2008 ist der Ferrari 360 Modena für die Rallye-GT-Kategorie homologiert.

selbstverständlich muss das Fahrwerk mit längeren Federwegen ausgestattet sein als auf der Rundstrecke erforderlich.

Während der erste Prototyp im April 2008 noch mit einem nachgerüsteten Hewland-GT-Getriebe (Typ NMT) ausgestattet war, erhielten die nachfolgenden fünf Piedrafita-Ferrari speziell von Hewland entwickelte Getriebe-Innereien mit Sperrdifferenzial zum Einbau in das originale Fer-

Der Wagenboden ist komplett glatt verkleidet und an den empfindlichen Stellen – wie den vorderen Karosserieecken – mit einem stützenden Rohrgerüst unterbaut.



rari-Getriebegehäuse. Die sechs Vorwärtsgänge werden sequenziell geschaltet, jedoch nicht über „Paddel“ am Lenkrad, sondern über einen soliden Schalthebel in der Mittelkonsole, denn das gerade verzahnte Renngetriebe wird ohne elektrische, hydraulische oder pneumatische Unterstützung nur mit Muskelkraft „durchgerissen“. In Zusammenarbeit mit Magneti Marelli (für die Piedrafita auf anderen Gebieten als Entwicklungspartner fungiert) entstand ein neues Motor- und Getriebe-Management, das durch gezielte Zündungsunterbrechung Schaltvorgänge unter Vollast ermöglicht. Herunterschalten ist ebenfalls ohne Kupplungsbetätigung möglich, wobei die „Fly-by-wire“-Elektronik einen feindosierten Zwischengasstoß gibt. Das System mit fast allen Komponenten ist WRC-erprobt und vor allem erheblich preisgünstiger als das originale Ferrari-F1-Schaltwerk. Zur Kraftübertragung kommt eine hydraulisch betätigte Doppelscheiben-Rennkupplung mit Sintermetall-Keramik-Belägen zum Einsatz.

Die Challenge-Bremsanlage wird über zwei Hauptbremszylinder mit verstellbarem Übertragungsge- stänge betätigt, um die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse zu ermöglichen.

Der 360 Modena Rally verwendet die Vierkolben-Scheibenbremsen der Challenge-Version, allerdings ohne ABS. Um die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse individuell an Fahrstil und Streckencharakteristik anzupassen, verfügt der Ferrari über zwei unabhängige Hauptbremszylinder, die über einen einstellbaren Verteilerhebel betätigt werden. Die originale Feststellbremse wird gegen eine „Fly-off“-Handbremse ohne Rastung ausgetauscht, die im Rallyesport zum gezielten Blockieren der Hinterräder eingesetzt wird. Die Radaufhängungen an doppelten Dreiecksquerlenkern vorne und hinten bleiben unverändert, doch montiert Piedrafita spezielle BOS-Stoßdämpfer mit hydraulischer Federwegbegrenzung in Verbindung mit Eibach-Schraubenfedern, um Federwege von bis zu 175 Millimeter zu erzielen. Dabei ist vor allem der Negativfederweg (d.h. beim Ausfedern) wichtig, um auf den winkligen und unebenen Rallye-Sträßchen stets alle vier Räder am Boden zu behalten. „Der Rundstrecken-360er ist viel zu hart“, weiß Projektleiter Ankenbauer, „da wäre ständig mindestens ein Rad in der Luft.“ Die original Challenge-Felgen von Speedline sind für den Asphalteininsatz mit 18-zölligen Michelin-Pneus besohlt, die es in drei verschiedenen Qualitäten (trocken kalt, trocken warm, nass) sowie mit handgeschnittenen Intermediate-Profilen zu kaufen gibt. Die Karosserie wird mit einem modernen Überrollkäfig nach dem Vorbild des in der aktuellen F430 Challenge eingesetzten Rohrgeflechts ausgestattet. Allerdings ist der Käfig symmetrisch aufgebaut, da bei manchen Rallyes mit Copilot (Navigator) gefahren wird. Die vorderen Kotflügel und die Frontschürze sind aus Kunststoff (GFK) gefertigt und werden an ihrer weit nach vorne reichenden „Unterlippe“ von einem stabilen Rohrrahmen gegen Beschädigungen geschützt. Der Unterboden ist komplett glattflächig verkleidet und an den neuralgischen Punkten mit polierten Stahlblechen (skid plates) beplankt. Kurioserweise bleibt ausgerechnet der Motor, sonst Herzstück jeder Tuningmaßnahme, weitgehend unangetastet. „Der Ferrari-V8 ist ein Muster an Zuverlässigkeit“, lobt Ankenbauer. „Das hat er in fünf Challenge-Saisons eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“ In der Tat hat Piedrafita die Höchstdrehzahl auf 8300/min gesenkt. Das ist knapp über der Nenndrehzahl, bei der die durch ein wenig Feinarbeit an den Zylinderköpfen erzielten 440 Pferdestärken produziert werden. „Drehzahl ohne Leistung bringt im Rallyesport nichts“, weiß Ankenbauer, „nur Probleme beim Schalten.“ Wir erinnern uns: Bei Hewland wird ohne Servo und ohne Synchronringe geschaltet!

tauscht, die im Rallyesport zum gezielten Blockieren der Hinterräder eingesetzt wird. Die Radaufhängungen an doppelten Dreiecksquerlenkern vorne und hinten bleiben unverändert, doch montiert Piedrafita spezielle BOS-Stoßdämpfer mit hydraulischer Federwegbegrenzung in Verbindung mit Eibach-Schraubenfedern, um Federwege von bis zu 175 Millimeter zu erzielen. Dabei ist vor allem der Negativfederweg (d.h. beim Ausfedern) wichtig, um auf den winkligen und unebenen Rallye-Sträßchen stets alle vier Räder am Boden zu behalten. „Der Rundstrecken-360er ist viel zu hart“, weiß Projektleiter Ankenbauer, „da wäre ständig mindestens ein Rad in der Luft.“ Die original Challenge-Felgen von Speedline sind für den Asphalteininsatz mit 18-zölligen Michelin-Pneus besohlt, die es in drei verschiedenen Qualitäten (trocken kalt, trocken warm, nass) sowie mit handgeschnittenen Intermediate-Profilen zu kaufen gibt. Die Karosserie wird mit einem modernen Überrollkäfig nach dem Vorbild des in der aktuellen F430 Challenge eingesetzten Rohrgeflechts ausgestattet. Allerdings ist der Käfig symmetrisch aufgebaut, da bei manchen Rallyes mit Copilot (Navigator) gefahren wird. Die vorderen Kotflügel und die Frontschürze sind aus Kunststoff (GFK) gefertigt und werden an ihrer weit nach vorne reichenden „Unterlippe“ von einem stabilen Rohrrahmen gegen Beschädigungen geschützt. Der Unterboden ist komplett glattflächig verkleidet und an den neuralgischen Punkten mit polierten Stahlblechen (skid plates) beplankt. Kurioserweise bleibt ausgerechnet der Motor, sonst Herzstück jeder Tuningmaßnahme, weitgehend unangetastet. „Der Ferrari-V8 ist ein Muster an Zuverlässigkeit“, lobt Ankenbauer. „Das hat er in fünf Challenge-Saisons eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“ In der Tat hat Piedrafita die Höchstdrehzahl auf 8300/min gesenkt. Das ist knapp über der Nenndrehzahl, bei der die durch ein wenig Feinarbeit an den Zylinderköpfen erzielten 440 Pferdestärken produziert werden. „Drehzahl ohne Leistung bringt im Rallyesport nichts“, weiß Ankenbauer, „nur Probleme beim Schalten.“ Wir erinnern uns: Bei Hewland wird ohne Servo und ohne Synchronringe geschaltet!



TECHNISCHE DATEN

FERRARI 360 Modena Rally

Motor	V8, längs vor der Hinterachse montiert
Ventilsteuerung	dohc, 5 Ventile pro Brennraum
Hubraum	3586 ccm
Leistung	425 PS (313 kW) bei 8250/min
Getriebe	Hewland FSC im Ferrari-Gehäuse mechanisches Sperrdifferential sequenzielle Schaltung mit Launch Control Div. Schaltprogramme, Traktionskontrolle Doppelscheiben-Trockenkupplung mit Sintermetall-Keramik-Reibscheiben



Fahrwerk	Doppelquerlenker mit Eibach-Schraubenfedern, BOS-Stoßdämpfer mit hydraulischem Wegbegrenzer, einstellbare Querstabilisatoren
Bremsen	Brembo Vierkolbensättel, innenbelüftete Scheiben, vorn 355 mm, hinten 330 mm Durchmesser zwei Hauptbremszylinder (v/h) mit Verteiler
Karosserie	Unterfahrerschutz mit Rohrrahmen vorn, Skid Plates aus Edelstahl, verstärkter Getriebetunnel, Überrollkäfig (Basis: 360 GT-N)
Räder/Bereifung	Speedline 8.5 x 18 vorn, 10.5 x 18 hinten Michelin 23/65 R 18 vorn 29/65 R 18 hinten
Leergewicht	1200 kg
Gewichtsverteilung	47/53 % v/h (mit Beifahrer)
Bodenfreiheit	118 mm

KONTAKTADRESSE:

Piedrafita Sport S.L.
Ramon y Cajal Nr. 4
E-28860 Paracuellos de Jarama (Madrid)
Tel.: 0034 91 6582100
www.piedrafita.com

der, doch montiert Piedrafita spezielle BOS-Stoßdämpfer mit hydraulischer Federwegbegrenzung in Verbindung mit Eibach-Schraubenfedern, um Federwege von bis zu 175 Millimeter zu erzielen. Dabei ist vor allem der Negativfederweg (d.h. beim Ausfedern) wichtig, um auf den winkligen und unebenen Rallye-Sträßchen stets alle vier Räder am Boden zu behalten. „Der Rundstrecken-360er ist viel zu hart“, weiß Projektleiter Ankenbauer, „da wäre ständig mindestens ein Rad in der Luft.“ Die original Challenge-Felgen von Speedline sind für den Asphalteininsatz mit 18-zölligen Michelin-Pneus besohlt, die es in drei verschiedenen Qualitäten (trocken kalt, trocken warm, nass) sowie mit handgeschnittenen Intermediate-Profilen zu kaufen gibt. Die Karosserie wird mit einem modernen Überrollkäfig nach dem Vorbild des in der aktuellen F430 Challenge eingesetzten Rohrgeflechts ausgestattet. Allerdings ist der Käfig symmetrisch aufgebaut, da bei manchen Rallyes mit Copilot (Navigator) gefahren wird. Die vorderen Kotflügel und die Frontschürze sind aus Kunststoff (GFK) gefertigt und werden an ihrer weit nach vorne reichenden „Unterlippe“ von einem stabilen Rohrrahmen gegen Beschädigungen geschützt. Der Unterboden ist komplett glattflächig verkleidet und an den neuralgischen Punkten mit polierten Stahlblechen (skid plates) beplankt. Kurioserweise bleibt ausgerechnet der Motor, sonst Herzstück jeder Tuningmaßnahme, weitgehend unangetastet. „Der Ferrari-V8 ist ein Muster an Zuverlässigkeit“, lobt Ankenbauer. „Das hat er in fünf Challenge-Saisons eindrucksvoll unter Beweis gestellt.“ In der Tat hat Piedrafita die Höchstdrehzahl auf 8300/min gesenkt. Das ist knapp über der Nenndrehzahl, bei der die durch ein wenig Feinarbeit an den Zylinderköpfen erzielten 440 Pferdestärken produziert werden. „Drehzahl ohne Leistung bringt im Rallyesport nichts“, weiß Ankenbauer, „nur Probleme beim Schalten.“ Wir erinnern uns: Bei Hewland wird ohne Servo und ohne Synchronringe geschaltet!



Luis Barrada Buch ist der Technische Direktor von Piedrafita Sport.

Breitensportler

Der Ferrari 360 Modena Challenge mag ein relativ teures Basisfahrzeug für den Aufbau zum Rallye-Sportgerät sein, doch der serienmäßige Motor, die problemlose Verfügbarkeit sämtlicher struktureller Bauteile sowie die Verwendung bewährter Motorsport-Komponenten drücken auf die Unterhaltskosten. „Wir gehen davon aus, dass der Motor problemlos eine Saison hält, wenn nicht sogar zwei“, bekräftigt der Technische Direktor Luis Barrada Buch. „Die hochgezüchteten 1600er und Zweiliter-Vierzylinder aus den Rallyeautos müssen meist schon nach ein paar Hundert Kilometern komplett revidiert werden.“ Das macht den Ferrari zu einer echten Alternative für ambitionierte Privatfahrer, die zum Beispiel in Spanien in einer eigenen Serie innerhalb der nationalen Rallyemeisterschaft gegen andere GT-Sportwagen (z.B. Lamborghini, Porsche oder Aston Martin) antreten. Bei den Zuschauern stehen die spektakulären Asphalttraktionen hoch im Kurs, und bei der Demonstration anlässlich der Rallye Judenburg-Pölstal war der 360 Modena Rally stets von interessierten Zuschauern umringt. Peter Freisinger ließ

den Ferrari tüchtig fliegen, und so wurde das Piedrafita-Team von verschiedenen Rallye-Veranstaltern – auch aus Deutschland – eingeladen, das Projekt zu präsentieren. Durch die sportliche Vorgeschichte in Spanien ist bereits die erste Hürde zur Homologation in anderen nationalen Rallyeserien genommen, so dass so mancher Besitzer eines abgemeldeten Modena oder Challenge über einen Umbau nachdenken dürfte. Wenn ab nächstem Jahr die potenten „World Rally Cars“ (WRC) ausgeschlossen werden und die Rallye-Weltmeisterschaft mit den vergleichsweise braven „Super 2000“ bestritten wird, dürfte die zuschauerträchtige Motorsportserie einiges an Attraktivität einbüßen. Für die Veranstalter könnte eine Asphalt-Serie mit spektakulären GT-Sportwagen nach dem Vorbild der spanischen „Rally Tarmac“ ein interessanter Zuschauer magnet sein. So werden zur Zeit erhebliche Anstrengungen unternommen, auch andere der FIA angeschlossene Motorsportverbände zu bewegen, solche GT-Fahrzeuge für die Teilnahme an den nationalen Rallye-Meisterschaften zuzulassen. „Von anderen Rennställen hören wir, dass in Belgien und

Holland eine Homologierung der GT-Rallye-Fahrzeuge schon im Gange sei“, bestätigt Christian Ankenbauer. „Wie weit diese Anstrengungen gediehen sind, wissen wir zur Zeit noch nicht. Es deutet aber vieles darauf hin, dass in naher Zukunft GT-Sportwagen, so wie wir sie bauen, auch in anderen europäischen Ländern homologiert werden.“ In Deutschland sind z.B. Serien-GT2-Fahrzeuge und GT3-Fahrzeuge zur Teilnahme an der Rallye-

ten bei geringeren Betätigungskräften verspricht. „Wir können in unserer Firma jedes beliebige Teil aus fast allen Materialien anfertigen“, sagt der Technische Direktor von Piedrafita, „beginnend bei der Konstruktion auf



Meisterschaft zugelassen. In diesen Fällen darf aber das Getriebe nur geringfügig geändert werden, Klauenschaltungen sind zum Beispiel nicht zulässig. In Frankreich sieht es ähnlich aus. „Diese Regelung macht keinen Sinn und muss nachgebessert werden“, sagt Ankenbauer, „da hier die GT-Wagen durch die reglementarischen Beschränkungen in ein zu schlechtes Preis-Leistungsverhältnis gedrängt werden. Ein GT-Fahrzeug, so wie wir es vorschlagen, würde in etwa so leistungsstark sein wie ein Skoda Super 2000. Die Anschaffungskosten und die laufenden Kosten lägen aber deutlich unter dem eines Super-2000-Fahrzeuges.“

Auch für Gran Turismo geeignet

Piedrafita hat mit den Ferrari-Umbauten viel Erfahrung gewonnen und arbeitet ständig an der Weiterentwicklung der Getriebe- und Chassis-Systeme. So ließ Luis Barrada Buch durchblicken, dass sich das Hewland-Getriebe samt Schaltung und Software auch für den F430 realisieren lässt, der zwar mit seinen 4,3 Litern Hubraum aus der gängigen Rallye-Hubraumformel (max. 4000 ccm) herausfällt, aber in den einschlägigen GT-Reglements (z.B. FIA GT3) und bei Langstreckenrennen große Popularität genießt. Ebenfalls in der Entwicklung befindet sich ein pneumatisches Schaltsystem, das noch kürzere Schaltzei-

modernsten CAD-Programmen über den Prototypenbau bis hin zur Kleinserienfertigung. Unsere andere Stärke liegt in der Entwicklung von Software und im Bau von Kontroll- und Anzeigesystemen. Und weil wir schon seit 1992 Autos in den verschiedensten Renn- und Rallye-Serien einsetzen, verstehen wir uns auch auf die logistische Seite des Sports.“ Für den Rest der Saison 2009 soll der Piedrafita-Ferrari noch auf verschiedenen nationalen Rallye-Events in Frankreich und Italien gastieren, und Peter Freisinger freut sich schon auf die „Entwicklungsarbeit“ des schnellen Brüters für die Saison 2010, wo der Ferrari 360 Rally eine komplette Saison bestreiten soll. In Zukunft werden neben den zahlreichen Rallyefans sicher auch einige Ferraristi auf ihre Kosten kommen! ■

Im Innenraum kommt ein neues Armaturenbrett mit bei Piedrafita selbst entwickelten Anzeigeelementen zum Einsatz. Markant der hoch stehende Schalthebel des sequenziellen Getriebes und die Fly-off-Handbremse zum „Anstellen“ des Wagens vor einer Kehre.