



Da sprühen die Funken – der Sprizzerol Ferrari als Vorausauto bei der Castrol-Rallye



## Sprizzerol Ferrari 360 Modena Rally

# Spanischer Rallye-Ferrari

In der Formel 1 ist Ferrari längst ein Mythos, einen Rallye-Ferrari gab es zuletzt vor 25 Jahren. Doch nun hat ein spanisches Team einen solchen auf die Räder gestellt – Peter Freisinger brachte den Sprizzerol Ferrari 360 Modena Rally zur Österreich-Premiere nach Judenburg. Als Vorausauto bei der Castrol-Rallye schürte er die GT-Gelüste der heimischen Fans.

„Wo ist der Ferrari?“ – die nach Judenburg gepilgerten Rallyefans wollten den exotischen roten Renner unbedingt in Aktion sehen. Peter Freisinger ist zufrieden. Er hat den Sprizzerol Ferrari 360 Modena Rally nach Österreich gebracht und ihn gleich selbst als Vorausauto bei der Castrol-Rallye pilotiert. „Das Echo war umwerfend, wir hatten so viel Presse wie noch nie“, erzählt Freisinger. Er weiß genau: Mit dem roten GT-Boliden hat er jene wachsende Fangemeinde mitten ins Herz getroffen, die nichts lieber hätte als eine GT-Zulassung in der Rallye-

ÖM. In der deutschen Meisterschaft sind drei GT-Porsche am Start – die spektakulären Auftritte dieser Boliden schüren die GT-Lust der heimischen Fans. Freisinger kann das gut verstehen: „Klar. Wir haben 440 PS und Hinterradantrieb – im Trockenen geht's, aber auf Schotter oder im Nassen ist es brutal. Bei jedem Raufschalten hast du durchdrehende Räder. Man muss furchtbar vorsichtig sein, denn sonst hast du einen Abflug nach dem anderen. Das Auto hat 550 Nm und beschleunigt von 0 auf 100 in 2,8 Sekunden. Dazu kommt der geile Sound.“

### Ein echter Rallyebolide

Ein Rallye-Ferrari ist zudem eine besondere Spezialität, ein seltenes Tier. Freisinger weiß: „Ferrari hat vor 25 Jahren das letzte Rallyeauto gebaut, den 308 GTB. Doch Ferrari ist nur noch auf die Formel 1 eingestellt.“ Der Ferrari 360 Modena Rally ist eine Kreation des spanischen Piedrafita-Teams. Die in Jarama ansässige Equipe kann auf viele erfolgreiche Rallye-Einsätze zurückblicken, etwa mit Citroen und Philippe Bugalski oder dem Spanier Jesus Puras, mit dem man dessen WM-Sieg auf Korsika feierte oder auch mit Sébastien Loeb, als „Super-Séb“ noch in der französischen Meisterschaft antrat. 2008 wurde mit dem Bau des Rallye-Ferrari begonnen – mit dem Segen der Scuderia wurde ein 360 Modena Challenge-Bolide „zur Gänze modifiziert“, wie Peter Freisinger erklärt. „Ein modifizierter Motor mit mehr Leistung und mehr Kompression.“

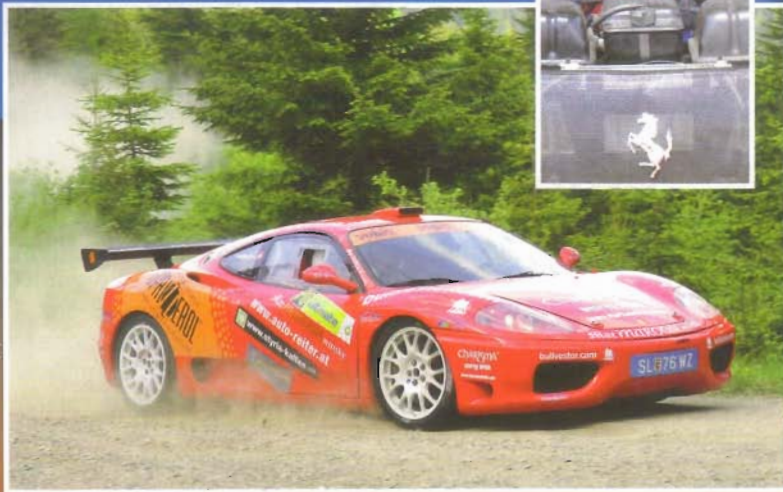


Fotos: Kaliba-Trieb (3)



Verbesserte Bremsen und ein verstärkter Überrollkäfig – der Ferrari wurde speziell für den Rallyesport entwickelt





Das Fahrwerk lässt sich höher stellen, Schotterpisten sind kein Problem



Der verstärkte Seitenaufprallschutz sorgt für die nötige Sicherheit

Ein sequentielles Sechsganggetriebe, keine Schaltwippen mehr. Ganz speziell wurde das Fahrwerk verändert, sodass wir es höher einstellen und mit viel mehr negativem Sturz fahren können. Die Sicherheitsvorrichtungen wurden im Vergleich zum Challenge-Auto massiv verstärkt, dazu gehören der seitliche Aufprallschutz und ein massiver Überrollkäfig. Das Auto ist homologiert – ein echtes Rallyeauto und auch für Schotterprüfungen gedacht.“

#### „Mit Vollgas ins Nichts“

Jener Wagen, den Piedrafita zur Österreich-Premiere brachte, ist das Exemplar Nr. 7 – Dani Sola, spanischer JWRC-Champion 2002 und ehemaliger WRC-Pilot, hat diesen Wagen auf Gran Canaria getestet. Freisinger testete einen Tag vor der Castrol-Rallye, ehe der Einsatz als letztes Vorausauto anstand. Dieser „Nullwagen“ fährt direkt vor der Startnummer 1 und ist entsprechend flott unterwegs. Rallye & more-Fotograf Jürgen Trieb hatte das Vergnügen, beim Test auf dem heißen Sitz des Ferrari Platz zu nehmen, er schwärmt: „Die Beschleunigung ist ein Wahnsinn, es drückt dich in den Sitz und dir bleibt die Luft weg, weil du dich erst an diese Kräfte gewöhnen musst. Es wurde mir schon leicht mulmig – wegen der niedrigen Sitzposition hast du vor Kuppen den Ein-

druck, du würdest mit Vollgas ins Nichts springen. Das war schon beeindruckend, und laut war er auch.“ Nicht nur aus diesem Grund würden die GT-Fans diese Autos gerne in der ÖM sehen – dem Spektakel würde es sicher gut tun. Zwar konnte in Deutschland unlängst ein GT-Sieg errungen werden, doch dazu benötigt es trockene und schnelle Asphaltprüfungen. Im Normalfall hat ein „Hecktriebler“ keine Chance gegen einen Allrad-Boliden, sind sich Experten einig.

#### „Die OSK war dagegen“

Die OSK hat die GT-Fans bislang nicht erhöht. Peter Freisinger erzählt: „Die OSK wollte uns eigentlich nicht in Judenburg starten lassen. In Österreich gibt es keine GT-Meisterschaft, hat man gesagt. Man hat uns gefragt, was wir mit diesem Einsatz bezwecken. Wir haben geantwortet: ‚Wir wollen das Auto präsentieren. Wir wollen nur zeigen, dass es einen Rallye-Ferrari gibt!‘ Als sie den Wagen dann sehen und hören konnten, waren auch die OSK-Herren begeistert. Nächstes Jahr soll der Ferrari laut Freisinger „zur Gänze eingesetzt“ werden, schließlich gibt es in Deutschland, Frankreich und Spanien eine GT-Klasse. Dank Sprizzerol sind noch heuer Einsätze in Deutschland geplant: „Wir wurden zur Eiffel-

Rallye eingeladen, explizit als Vorausauto.“ Freisinger will 2010 mit dem 360 „zwei Läufe in Maranello und San Marino“ bestreiten, quasi vor den Augen der Tifosi. In Österreich wird man den roten Renner so schnell nicht mehr sehen. In der kommenden Saison will Freisinger nicht mehr als Vorausauto starten, er kann sich nur eines vorstellen: „Wenn es eine GT-Klasse in der ÖM gibt, starten wir in Judenburg. Aber laut OSK wird es das nicht spielen.“

Michael Noir Trawniczek

#### Sprizzerol Ferrari 360 Modena Rally

<b>Motor:</b>	V-Achtzylinder
<b>Ventile:</b>	DOHC, 5 Ventile/Zylinder
<b>Hubraum:</b>	3586 ccm
<b>Leistung:</b>	440 PS bei 8250 U/min
<b>Drehmoment:</b>	550 Nm bei 6200 U/min
<b>Einspritzung:</b>	Magneti Marelli SRT
<b>Beschleunigung:</b>	0-100 km/h: 2,8 s
<b>Gewicht:</b>	1.200 kg
<b>Radstand:</b>	2.600 mm
<b>Gesamtlänge:</b>	4.477 mm
<b>Breite:</b>	1.925 mm
<b>Höhe:</b>	1.215 mm
<b>Stoßdämpfer:</b>	BOS-Special Design (hyd. Bump-Stop)
<b>Bremsen:</b>	Twin Masters-Zylinder, Brembo Scheiben, Federn: Eibach
<b>Preis:</b>	€ 250.000,-



Fotos: Kaliba-Trieb (3)

