



Det Müller Thomas Pospiech Robert Brunner

DET MÜLLERS CHROMJUWELEN

Die 100 schärfsten Schlitten aller Zeiten



riva



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://d-nb.de> abrufbar.

Für Fragen und Anregungen:
info@rivaverlag.de

Originalausgausgabe
1. Auflage 2017

© 2017 by riva Verlag, ein Imprint der Münchner Verlagsgruppe GmbH,
Nymphenburger Straße 86
D-80636 München
Tel.: 089 651285-0
Fax: 089 652096

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie der Übersetzung, vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme gespeichert, verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Redaktion: Wolfgang Gartmann
Umschlaggestaltung: Julia Jund, München
Umschlagabbildungen: Shutterstock/Gunnar Assmy (Vorderseite), RTL II (Rückseite)
Satz: Satzwerk Huber, Germering
Druck: Dimograf Druckerei sp. z o. o., Bielsko-Biala/Polen
Printed in the EU

ISBN Print: 978-3-7423-0016-4
ISBN E-Book (PDF): 978-3-95971-376-4
ISBN E-Book (EPUB, Mobi) 978-3-95971-377-1

— Weitere Informationen zum Verlag finden Sie unter —

www.rivaverlag.de

Beachten Sie auch unsere weiteren Verlage unter www.m-vg.de.

Det Müller Thomas Pospiech Robert Brunner

DET MÜLLERS

CHROMJUWELEN

riva

Inhalt

TOP 5 SUPERSPORTLER	12	TOP 3 REISBRENNER	70
TOP 6 MUSCLE CARS	24	TOP 3 OBEN-OHNE-IKONEN	80
TOP 5 »SCHÖN, ABER SCHEISSE«-AUTOS	38	TOP 5 WÖLFE IM SCHAFFPELZ	86
TOP 5 LUXUSLIMOUSINEN	50	TOP 5 STIL-IKONEN	98
TOP 3 GELÄNDEMONSTER	62	TOP 4 KNALLER-COUPÉS	110

TOP 4	LUDEN-SCHLEUDERN	120	TOP 4	STRANDMOBILE	214
TOP 5	KRAFTZWERGE	130	TOP 5	DESIGN-AUSRUTSCHER	222
TOP 6	LIMITED EDITIONS	142	TOP 3	PICK-UPS	234
TOP 5	ITALO-DIVEN	156	TOP 5	RENNWAGEN MIT STRASSENZULASSUNG	242
TOP 7	FILMAUTOS	168	ÜBER DIE AUTOREN		254
TOP 5	PORSCHEKILLER	184	BILDNACHWEIS		256
TOP 7	PUPPENFÄNGER	196			





VOR

.....

WORT

Det Müller und sein Ford Galaxie in der Mojave-Wüste



Creme dè la Chrom

Wie hat das bei euch angefangen? Da stehst du als Knirps an der Straße, schön an der Hand des Vaters, und dann passiert es: Da hält ein Auto wie vom anderen Stern an der Ampel. Es röchelt, bebt, faucht. Grell bunt lackiert. Geduckt und muskulös wie ein wildes Tier. Und – Roaaar – mit einem lauten Grollen zieht es ab wie vom Gummiband gezogen. Oder waren es die Spielzeugautos von Matchbox oder besser noch die getunten Amis von Hot Wheels, mit denen auch ihr nachts ins Bett gegangen seid? Später dann: endlose Duelle auf der Carrera-Bahn mit Traumautos und die ersten Tuningversuche mit im Fachhandel bestellten Moosgummi-Reifen. Beim Autoquartett, das heute leider fast ausgestorben ist, kommen dann die Zahlen Hubraum, PS, Newtonmeter und Höchstgeschwindigkeit ins Spiel. Wow, da gibt es also Fabelkisten, die 16 Zylinder haben und alles ausstechen!

Die Zeit der Mofas und Mopeds ist nur eine leidvolle Zwischenphase, bis es endlich so weit ist: der Führerschein in der Hand und die erste Autofahrt ganz allein im eigenen Auto. O. k., das war nur der untermotorisierte Golf von Mutti, aber immerhin. In der Garage steht der Porsche 911 vom Vater, und der ist so was von tabu! Wurscht, in jedem unbewachten Moment wird der Schlüssel gemopst, dann wird dieses verboten schöne Biest gestartet, und es heißt: Abfahrt!

Egal wie – irgendwann hat dich das Auto-Virus erwischt und lässt dich einfach nicht mehr los.

Auch wir, die Macher von *GRIP – Das Motormagazin*, sind nicht ganz unschuldig daran, dass der Auto-Erreger immer wieder neue Opfer findet. Seit 1997 zeigt *GRIP* bei RTL II, bei Facebook und auf YouTube, wie viel Freude die Verbrennung fossiler Kraftstoffe bereiten kann. Als

wir mit der Sendung anfangen, meinte der eine oder andere Unbedarfte, dass uns nach ein paar Shows der Saft ausgehen würde. Schwer verbremst, denn egal ob uns Altblech vor die Linse kommt oder die neuesten Supersportler ihre Streifen in den Asphalt brennen – uns gehen die Stories einfach nicht aus. Solange wir auf Sendung sind, werden wir nicht aufhören, den Kult ums »heiligs Blechle« zu feiern. Und genau deshalb gibt es auch dieses Buch.

Warum schlagen uns Autos derart in ihren Bann? Ist es die Geschwindigkeit? Der Fahrtwind, die Beschleunigung? Der Geruch von Leder und Motoröl? Oder ist es der Glanz von Lack und Chrom? Wahrscheinlich ist es ein bisschen von allem, kombiniert mit einem Schuss verklärter Erinnerung.

Aber was macht ein Auto zum Kultauto? In der Blechlawine aus Durchschnittsware ist es die Chromjuwelle. Bei manchen Typen ist dieser Sonderstatus schon bei der Premiere auf den Automessen in Genf, Frankfurt oder Detroit geklärt. Modell Sondermodell eben. Das sind die Ausnahmeerscheinungen italienischer Hersteller wie Lamborghini oder Ferrari, die



Ralf »Ralle« Richter und sein goldener SEC

Autor Thomas Pospiech und Det Müller beim GRIP-Dreh in El Mirage



unerreichbar wertvoll und teuer sind. Oder die eleganten Briten von Jaguar oder Aston Martin. Daneben die breitschultrigen Amis, die so verschwenderisch mit Hubraum protzen. Nicht zu vergessen die Sportler und Luxuslisten der deutschen Edelmarken Daimler, BMW und Porsche. Diese Autos hatten schon von Geburt an die besten Karten, um den Jackpot zu gewinnen.

Doch daneben gibt es auch die erschwinglichen Modelle, die mit Charme und Witz die Herzen der Autofans erobern. Viele aus dieser

Kategorie mussten lange Jahre Anlauf nehmen, um als Stern am Autohimmel aufzuleuchten. Oder wer hätte bei der Vorstellung des Citroën 2 CV, besser bekannt als Ente, gedacht, dass dieser schauklige Franzose einmal Kult werden könnte? Oder dass eine Malocherkarre wie der VW Bulli mal zum heiß gehandelten und komplett überbewerteten Oldtimer werden könnte?

Andere Autos machte der Motorsport zur Legende. Ein Mini, der auf vereisten Bergstraßen bei der Rallye Monte Carlo allen Großen davonfährt, hat das Zeug, zum Helden der Straße zu werden. Es kommt eben nicht immer auf die Größe an ...

Einen festen Parkplatz im kollektiven Gedächtnis der Autofans haben auch all die Modelle, in denen im Kino und in TV-Serien Gas gegeben wird. James Bond darf einfach nicht Bus fahren, er braucht neben einer Superbraut auch einen standesgemäßen Sportwagen! In anderen Streifen wird das Auto zum eigentlichen Helden. Was wären Marty McFly und Doc Brown aus »Zurück in die Zukunft« ohne ihren DeLorean DMC 12? Kalle Grabowski alias Ralf »Ralle« Richter aus »Bang Boom Bang« wäre niemals Kult geworden, hätte er nicht sein Baby, seinen goldenen Mercedes 560 SEC, gefahren.

Manchmal fangen die besten Geschichten wie schlechte Witze an. Da sitzen drei Typen zusammen und ... beschließen, ein Buch zu schreiben! Der Titel ist nach ein paar Bier schnell gefunden, aber danach fängt das Problem erst an. »Die 100 schärfsten Schlitzen aller Zeiten« – doch welche Autos sollen da rein und in welcher Reihenfolge? Es folgt die Qual der Wahl, denn bei lediglich 100 Autos bleibt eine ganze Kolonne verehrter Blechlieblinge auf dem Randstreifen stehen. Die Fans einiger nicht berücksichtigten Modelle werden uns dafür hassen. Damit müssen wir leben. Klar, man könnte die Kultkisten nach Ländern sortieren. Aber ist ein Bugatti EB 110 nun ein Franzose oder ein Italiener? Logisch wäre auch eine Sortierung nach Baujahren und Dekaden. Aber ist logisch auch geil? Nein!

Die Auswahl der Autos in diesem Buch ist rein subjektiv. Viele unsere Chromjuwelen haben schon ein paar Jahre auf der Uhr. Warum so viele ältere Baujahre? Old- und Youngtimer hatten die Zeit, zu Kultautos zu reifen, neuere Modelle brauchen in der Regel mindestens 15 Jahre, um diesen Status zu erreichen. Und nur ganz wenige Fahrzeuge wie bei-

spielsweise der Mercedes-Benz SLS AMG schaffen es, aus dem Stand zum Chromjuwel zu werden.

Wir – die Autoren – hatten das Privileg, alle (o. k., fast alle!) Fahrzeuge, die in diesem Buch beschrieben werden, selbst zu fahren oder uns zumindest an ihnen die Finger schmutzig zu machen. Lieber Gott, dafür danken wir dir! Det Müller hat allein für *GRIP – Das Motormagazin* annähernd 1.000 unterschiedliche Fahrzeuge durchgecheckt und Probe gefahren. Und vor seiner Zeit als Autoexperte bei RTL II war er als freiberuflicher Schrauber und Händler auch eher selten auf dem Tretroller unterwegs.

Mit vielen der 100 Chromjuwelen verbinden wir persönliche Geschichten. Den Ford Galaxie (nein, das ist nicht der hässliche Familien-Van!) kauften Det und ich auf unserer ersten Drehreise nach Kalifornien. Zum ersten Mal in den Staaten, fand Det alles einfach nur »Weltraum« – kein Wunder also, dass er dort ein Knaller-Coupé mit genau diesem Namen kaufte und mit zurück nach Deutschland nahm. Sein Herz schlägt für große Amis aus den 60er-Jahren – und für alles, was die Autobauer aus Stuttgart auf die Straße bringen. Sein Spruch »Wer einmal hinterm Stern gegessen, wird das niemals mehr vergessen!« gilt ebenso wie diese schlichte Wahrheit: »Ein Daimler ist ein Daimler.« Lange Jahre war Dets Einsatzfahrzeug bei *GRIP* ein goldener SLC, diverse andere Mercedes-Coupés folgten. Legendär auch die Suche nach einem ebenfalls goldenen Mercedes SEC, um Ralf »Ralle« Richter wieder auf die linke Spur zu bringen. Am Ende dieser *GRIP*-Story stand Ralle alias Kalle Grabowski zu Tränen gerührt vor seinem Filmauto aus »Bang Boom Bang«. Dabei kann Det auch zu frühen Fords oder einem Opel Diplomat nicht Nein sagen. Autos dieser Marken waren in der Frühzeit seiner Autokarriere die favorisierten Modelle.

Dets Skepsis, wenn nicht sogar Abneigung gegen Fahrzeuge aus Italien, Frankreich und England konnte er auch nach Hunderten von Probefahrten nicht ablegen. So ist für ihn ein Renault ein »Createur de Mal-

heur«, bei Fiat heißt es »Fehler in allen Teilen«, und der Brite ist dem Norddeutschen generell suspekt. Trotzdem erliegt Det immer wieder mal auch dem Charme ausländischer Fabrikate. Legendär die Ausfahrt im originalen (und mehrere Millionen teuren) Bond-Mobil, dem Aston Martin DB5 – dem Fahrzeug, in dessen Sessel schon Sean Connery gepupst hat! Oder der heiße Ritt im Ferrari 308 GTS, mit dem uns schon TV-Ermittler Magnum den Kopf verdrehte. Dass auch eigenwillige Kreaturen auf vier Rädern faszinieren können, haben wir in den Kapiteln »Design-Ausrutscher« und »Schön, aber Scheiße«-Autos dokumentiert. Als Gegengewicht zu der tief verwurzelten Hassliebe unseres Altblech-Experten Det gegenüber Importware hat der Dritte im Bunde, Robert Brunner, eine ausgewiesene Auto-Meise bei allem, was aus Bella Italia kommt. Die Vorliebe für die Marken Alfa, Lancia, Ferrari, Fiat und Maserati sind eine Art Virus, den er sich auf den und abseits der Rennstrecken dieser Welt eingefangen hat. Dass er den generellen Autobazillus in den Genen trägt, zeigt sein erstes Wort als Baby: Auto! Seine zweite Liebe ist die Kunstgeschichte, allerdings kommt er auch hier vom Auto nicht los, das zeigen seine Forschungsprojekte rund um das Thema Fahrzeug-Design.

Autofans lieben nicht nur bei Kleinanzeigen eher knappe Texte. Deshalb haben wir uns bei den Beschreibungen der Autos möglichst kurz gehalten. Wir haben überhaupt nichts dagegen, wenn das Buch da seinen Platz findet, wo die ganz wichtigen Sitzungen abgehalten werden. Da ist es ruhig, das Telefon bimmelt nicht, und man kann sich ganz auf die Bilder und Stories konzentrieren. Wird es mit der Belüftung kritisch, ist man mit einem Kapitel durch und freut sich schon aufs nächste Mal. Nicht immer nur Blech reden, sondern auch mal Blech lesen – so lautet das Motto dieses Buchs. Wir, die Autoren, wünschen viel Spaß beim Lesen und weiterhin eine gute Fahrt!

Thomas Pospiech, August 2016





TOP 5
SUPERSPORTLER

Bugatti Chiron

Schnell, schneller, Chiron – der Nachfolger des Veyron tritt an, um noch extremer und vor allem noch schneller zu sein als der längst zur Legende gewordene Vorgänger, der Veyron. Die Ingenieure aus dem elsässischen Molsheim greifen bei dieser Aufgabenstellung selbstverständlich ins oberste Performance-Regal und markieren mit dem neuen Modell dick und fett die Vormachtstellung im PS-Olymp.

War der Veyron mit maximal 1.200 PS alles andere als untermotorisiert, legt der Chiron noch eine ordentliche Schippe drauf. Mit 1.500 PS und 1.600 Newtonmetern in der Basisversion (!) sprengt dieser Bugatti-Bolide nicht nur jegliche Vorstellungskraft, er ist schlicht der stärkste Seriensportwagen der Welt (Stand: 2016). Mit einer Beschleunigung von 0 auf 300 in unter 14 Sekunden beweist er eindrucksvoll seinen extremen Vorwärtsdrang. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei unglaublichen 420 km/h. Eigentlich könnte der Chiron noch schneller, doch die Reifen spielen jenseits dieser Rekordmarke nicht mehr mit. Bugatti legt deshalb den Bomber elektronisch an die Leine. Noch mehr Superlative gefällig? Unter Vollast jagt der Chiron wahnwitzige 190 Liter Sprit durch die dicken Benzinleitungen. Leider passen in den Tank aber »nur« 100 Liter – nach gerade mal knapp 50 Kilometern volles Rohr muss der Supersportler wieder an die Zapfsäule. Dem geneigten Bugatti-Fahrer ist das

wahrscheinlich egal, frei nach dem guten alten Sprichwort: Kraft kommt von Kraftstoff!

Ursache für diese kranken Eckdaten ist ein komplett neu entwickelter Sechszehnzylinder in W-Bauweise, der mittig im Fahrzeug platziert ist. Das Motto bei der Entwicklung lautete wie beim Vorgänger »Hubraum statt Hybrid«, denn von Ersterem besitzt der Chiron satte 8 Liter. Zusätzlich wird der Monstertor von vier Turboladern mächtig unter Druck gesetzt.

Neben Leistung wird beim Chiron auch Luxus Bugatti-typisch groß geschrieben. Feinste Materialien und elegantes Design machen den Bugatti im Ü-400-km/h-Club einmalig. Mit über 2,8 Millionen Euro Neupreis ist er (Stand: 2016) der teuerste Seriensportwagen der Welt.



DET MEINT:

Noch Fragen?
Mit diesem Bugatti
bist du Boss!



Produktionszeitraum: **seit 2016** • Leistung: **1.500 PS** • Topspeed: **420 km/h**





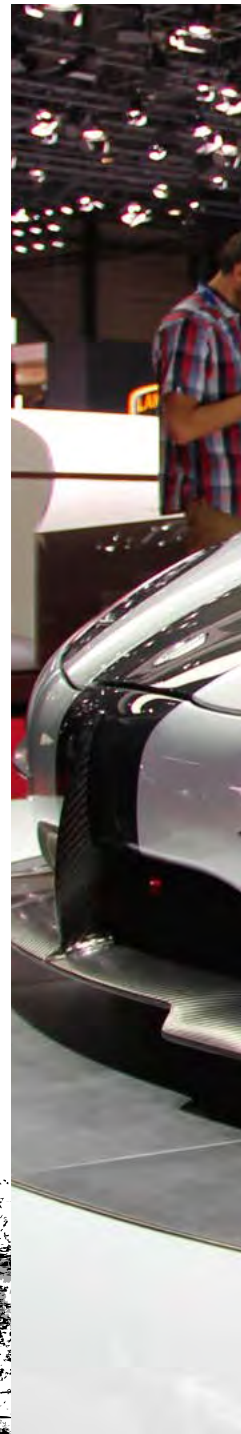
Schnell und elegant: Auf den ersten Blick sieht man den fließenden Karosserielinien die brachiale Power nicht an. Doch wehe, wenn der W16 loslegt ...



Koenigsegg One:1

Koenigsegg beweist mit dem One:1, dass Schweden deutlich mehr drauf hat als Knäckebrot, Köttbullar und Knuddel-Elche. Die ultraflache Mittelmotor-Flunder ist nicht nur sehr sexy, sondern auch sensationell schnell. Erste Hinweise auf die Mega-Performance liefert schon der Name: »One:1« – übersetzt: eins zu eins – verweist auf das Leistungsgewicht des Renners. Doch was bedeutet das konkret? Ganz einfach: Die Leistung des Power-Prachtexemplars steht zu seinem Gewicht in ausgeglichenem Verhältnis. In Zahlen ausgedrückt treffen hier 1.360 Kilogramm auf irrwitzige 1.360 Pferdestärken – macht dann 1 Kilo pro PS. Solche Fabelwerte kennt man sonst nur von reinrassigen Rennautos aus der Formel 1. In punkto Topspeed (440 km/h) und Beschleunigung (0–300 in 11,9 Sekunden) spielt dieser Schwedenhappen bei den Serienfahrzeugen in der absoluten Königsklasse. Nur Bugatti kann

hier gerade noch dagegen anstinken. Der »One:1« hat jedoch einen entscheidenden Vorteil: Durch sein niedriges Gewicht ist er nicht nur geradeaus der King. Auch auf kurvenreichen Rennstrecken bewegt er sich genauso souverän wie auf dem Drag-Strip. Extremer Leichtbau durch den konsequenten Einsatz von Carbon und Titan machen aus dem Schweden-Sportler einen Ausnahmeathleten. Im zügellosen Leistungswahn muss man nur aufpassen, dass sich die Power nicht in dichten Rauch auflöst. Denn per sequentiellem Siebengang-Getriebe werden lediglich die Hinterräder angetrieben. Nur sieben Stück (inklusive des Prototyps) dieses Bugatti-Killers legte Koenigsegg auf Kiel. Nicht viel, aber es reicht trotzdem aus, dass Schweden jetzt auch bei extremen Vollgas-Freaks hoch im Kurs steht.



Produktionszeitraum: **2014–2015** • Leistung: **1.360 PS** • Topspeed: **440 km/h**



DET MEINT:

Mit diesem Schweden schaffst du den Elchtest auch noch mit 300 Sachen auf der Uhr!



Flache Schnauze und ein fetter Heckflügel: Bei über 400 sind totale Windschlüpfrigkeit und Anpressdruck gefragt!



Ferrari LaFerrari

Hybrid ja, Turbo nein – dieses simple Credo macht den LaFerrari extrem schnell und trotzdem super emotional. Im Gegensatz beispielsweise zur Konkurrenz aus England (McLaren P1) arbeitet im Heck des Hypercars kein aufgeladener V8, sondern ein herrlicher frei atmender V12. Sein Sound klingt nach Formel 1 aus den frühen 90ern und produziert Gänsehaut am laufenden Band. Vom satten Sägen bis hin zu infernalisch schrillum Gebrüll – die V12-Arie macht einfach süchtig. Aber Moment mal: Hybrid und Ferrari? Ökofieber in Maranello? Mitnichten! Anders als bei der Konkurrenz kann man die Energie der tief unten zwischen den Sitzen und dem Motor eingepflanzten Batterie nicht zum rein elektrischen Fahren nutzen. Die Italiener haben nicht mal im Ansatz daran gedacht, die hinzugewonnene Kraft für Strom-Schleichfahrten zu opfern. Die Energie der Batterie wird ausschließlich in reinen Speed umgewandelt! Gleichzeitig sorgen die E-Motoren für ein verbessertes Ansprechverhalten des V12.

Satte 800 Pferde lässt der Ferrari-typische Zwölfender auf die Hinterachse los. Die zwei Elektromotoren bringen zusätzliche 163 PS. Insgesamt heftige 963 PS Systemleistung sorgen so für eine Zeit unter 3 Sekunden bei der Absolvierung des Standardsprints auf 100 km/h und einen Topspeed von über 350 km/h. Das Geheimnis des Speeds der italienischen Voll-

gas-kone liegt allerdings nicht allein in seiner krassen Power. Auch sein niedriges Gewicht unterstützt den grenzenlosen Fahrspaß und das perfekte Handling. Mit einem Trockengewicht von nur 1365 Kilogramm ist der LaFerrari extrem leicht. Der Einsatz von vier verschiedenen Carbon-Arten zeugt von einer intelligenten Hightech-Diät und dem Diktat der Dynamik. Die Flunder geht fast so gut um die Ecken wie Sebastian Vettels F1-Dienstwagen, und trotzdem kann man mit ihr sorglos zum Eisessen an den Gardasee fahren. Denn trotz des radikalen Leichtbaus müssen die Insassen auf nichts verzichten. Navi, Klima und elektrische Fensterheber – alles mit an Bord. Mal gemütlich in der Gegend rumcruisen? Kein Problem! So beherrscht der LaFerrari einfach jede Disziplin: egal ob Nardò, Nürburgring-Nordschleife oder Norderney.



DET MEINT:

Bei V12-Power mit extra Elektro-Schuss reißt das springende Pferdchen so richtig die Hufe hoch!



Produktionszeitraum: **2013-2015** • Leistung: **963 PS** • Topspeed: **> 350 km/h**

Für knapp 1,2 Millionen Euro bekommt man im LaFerrari nicht nur einen emotionalen V12 mit zusätzlicher Elektro-Power, sondern auch sexy Scheren-Türen.



Porsche 918 Spyder

Mit dem aktuellen Spitzenmodell 918 Spyder geht Porsche wieder mal ans absolute Limit der Ingenieurskunst. Herzstück des Mittelmotor-Renners ist definitiv seine Antriebseinheit. Die Kombination aus 608-Benziner-PS und 279 Elektropferden sorgt nicht nur für ultimativen Vortrieb, sondern auch für ein hohes Level an Effizienz. Im Gegensatz zur Konkurrenz aus England und Italien steuern die beiden E-Motoren nämlich deutlich mehr Leistung bei. Das sorgt für verhältnismäßig wenig Benzinverbrauch und kraftvolle Unterstützung des Benziners. Ein elektronisch gespeister Motor ist dabei mit der Vorderachse und einer mit der Hinterachse verbunden. Die Batterie des ausgeklügelten Hybridsystems sorgt per Bremsenergierückgewinnung dafür, dass eigentlich immer genug Elektro-Saft vorhanden ist. Zusätzlich kann der Akku nach dem klassischen

DET MEINT:

Der Porsche mit dem grünen Daumen: Bei dem Ding werd' ich auch zum Öko!



Plug-in-Prinzip an der Steckdose geladen werden. Voll geladen kann man mit dem 918 Spyder sogar bis zu 30 Kilometer rein elektrisch fahren. Doch der Über-Porsche kann auch anders. Schaltet man das Hybridsystem in den »Hot-Lap«-Modus, wird alles scharf gestellt und aktiviert, was der Spitzensportler an Performance zu bieten hat. Volle V8-Power und extremer Elektro-Punch ohne Rücksicht auf Verluste sind dann die Folge. Der Hochdrehzahl-V8 kreischt bis zu 8.700 Touren, und die zusätzliche Kraft aus Strom katapultiert die aggressiv-klassisch gestylte Flunder dann nach vorn. Von 0 auf 100 geht's in 2,6 Sekunden, und erst bei 345 km/h endet die hybride Vollgasparty. Dass der Wagen in puncto Querdynamik, Verzögerung, Agilität und Fahrbarkeit trotz der knapp 1.700 Kilogramm Gewicht eine absolute Granate ist, beweist seine Rundenzeit auf der Nordschleife des Nürburgrings. Mit knapp 6:57 Minuten hält der Bolide den aktuellen Rundenrekord für Serienfahrzeuge (Stand 2016) auf dem asphaltierten Performance-Gradmesser in der Eifel. Will man diesem Fabelwert möglichst nahekommen, muss allerdings das sogenannte Weissach-Paket geordert werden. Die Topversion des 918 ist damit noch mal 40 Kilogramm leichter.



Produktionszeitraum: **2013–2015** • Leistung: **887 PS** • Topspeed: **345 km/h**

Wie bei seinem Vorgänger Carrera GT kann man auch beim 918 Spyder das Dach abnehmen – so lassen sich die knapp 900 PS noch besser spüren!



McLaren P1

Wenn McLaren einen Mittelmotor-Supersportler baut, muss sich die Konkurrenz warm anziehen. Dank jahrzehntelangen Know-how aus der Formel 1 konnte man schon in den 90ern mit einer legendären Vollgas-Ikone, dem McLaren F1, groß auftrumpfen. Reichte damals noch ein großer V12-Motor, um genügend Schub zu generieren, ist in der Hightech-Ära ein Hybridantrieb Pflicht. Klar, dass das P1 getaufte Mittelmotor-Modell von einer kombinierten Einheit aus Benzinmotor und Elektromotor angetrieben wird.

Ein benzinbetriebener 3,8-Liter-V8-Biturbo mit stolzen 737 PS sorgt grundsätzlich für standesgemäßen Vortrieb. Unterstützt wird er von zwei Elektromotoren, die zusätzliche 179 PS Leistung haben. Der Akku, der die Elektro-Power möglich macht, wird nur von außen per Steckdose oder durch den Benzinmotor mit Strom versorgt. Fährt sich der P1 nun wie ein Prius? Mitnichten!

McLaren hat nicht mal im Traum daran gedacht, ihrem Hypercar einen grünen Anstrich zu verpassen und mithilfe des Elektroantriebs Sprit zu sparen. Schlappe elf Kilometer kann man maximal mit dem P1 rein elektrisch fahren. Aber darum geht es hier gar nicht: Die Elektromotoren dienen allein dazu, die Performance des Hightech-Hobels ans Limit zu treiben. Sie sind vor allem dann aktiv, wenn ein kleines Turboloch in der

Leistungskurve des Benziners auszubügeln ist. Im sogenannten Boost-Modus sind über das gesamte Drehzahlband sehr, sehr viele der 916 PS Gesamtleistung abrufbar.

Leistung ist beim P1 allerdings längst nicht alles. Ziel war es auch, Maßstäbe in puncto Schnelligkeit auf der Rennstrecke zu setzen. Karbon-Keramik-Bremsen aus der Formel 1 und ein aktiver Heckflügel, der je nach Bedarf ordentlich Anpressdruck und Bremswirkung generiert, sind nur zwei der Technik-Highlights der kompromisslos sportlichen Auslegung des Mega-McLaren. Besonders spektakulär ist das höhenverstellbare Fahrwerk, das sich auf der Rennstrecke bis zu fünf Zentimeter absenkt, um die Aerodynamik zu verbessern. Noch schwerer, als an den Türstehern der Münchner Nobeldisco P1 vorbeizukommen, ist es, einen der begehrten Boliden zu erstehen. Trotz des Neupreises von über 1 Million Euro war die auf 375 Stück limitierte Produktion in Windeseile ratzfatz ausverkauft. Mit der optischen Mischung aus Batmobil und Le-Mans-Renner ist der P1 jetzt schon ein absolutes Kultobjekt.



Produktionszeitraum: **2013-2015** • Leistung: **916 PS** • Topspeed: **350 km/h**



DET MEINT:
P1 ist nicht nur in
München eine geile
Nummer!



*Batmobil: Gerade in schwarz sieht der P1 aus wie Batmans neuer Dienstwagen.
In nur 16,5 Sekunden schießt er auf Tempo 300!*



H9566BBB



TOP 6
MUSCLE CARS

Pontiac GTO (1. und 2. Generation)

Dieser Ami gab den Zündfunken für die kurze, aber heftige Automobil-Zeit der Muscle Cars. Wie bei legendären Rockstars dieser Epoche wie Janis Joplin oder Jimi Hendrix lautet das Motto dieser Phase der Autogeschichte »Live fast – die young«. Muscle Cars waren hemmungslos übermotorisiert, günstig in der Anschaffung (zumindest damals) und gnadenlose Spritfresser. Dieser übermäßige Konsum wurde ihnen später mit steigenden Benzinpreisen und strengeren Umweltauflagen zum Verhängnis. Außerdem weigerten sich die Versicherungsgesellschaften, die Muskelmänner, die häufig in Auseinandersetzungen mit Blechschäden und Schlimmerem verwickelt waren, zu bezahlbaren Preisen zu versichern.

Der Pontiac GTO machte schon mit seinem Namenskürzel auf dicke Hose. Die Bezeichnung GTO steht für das italienische Gran Turismo Omologato (= homologisiert) und schmückte damals den Ferrari 250 GTO. Erfunden hat den GTO John DeLorean, eine der schillerndsten Figuren der US-Autoindustrie. Ja, genau der Typ, der das »Zurück in die Zukunft«-Gefährt DMC-12 baute und damit eine veritable Pleite hinlegte. Der Pontiac hingegen wurde zum grandiosen Erfolg, der sich allein 1966 knapp 100.000-mal verkaufte.

Die Paradedisziplin des GTO ist das Ampelrennen. Dets Favorit: das Sondermodell »The Judge« (auf Deutsch: der Richter)

von 1969, ein knapp fünf Meter langes Coupé mit einem 6,5-Liter-V8 unter der Haube. 366 PS leistet das Aggregat. Für die kurze Distanz zwischen zwei Ampeln ist das mehr als genug. Der Bigblock bietet definitiv mehr Leistung, als man mit diesem Fahrwerk kontrollieren kann. Topspeed jenseits der 200 km/h ist zwar möglich, jedoch eine echte Mutprobe. Die Lenkung ist schwammig, das Auto fährt sich wie ein Sack Nüsse. Aber egal: Dieses Automobil ist ein echtes Chromjuwel!



DET MEINT:

Beim GTO
geh' ich k. o.!



Produktionszeitraum: **1964-1974** • Leistung: **265-370 PS** • Topspeed: **bis über 200 km/h**