

Wenig Gewicht, einstellbares Fahrwerk und ein bewährter Ami-V8 in Mittellage - mit diesen Zutaten bringt der Fahlke Larea GT1 S7 Rennsportgefühle auch auf ganz normale Straßen



den Garten. Denkt man sich, flucht innerlich leicht und fädelt seine Gräten über die breiten Kohlefaser-Schweller, durch die enge Öffnung der flügelartigen Türen in die tiefe Mulde der Schalensitze. Jetzt noch die Vierpunktgurte festzurren, die Einstellung der Spiegel checken, und dann liegt er quasi vor oder unter einem, der Garten Eden für benzinver-

ur die Harten kommen in seuchte Speed-Freaks. 560 PS, mobilisiert von einem 7,2 Liter großen V8, treffen auf weniger als 1000 Kilogramm Leergewicht. Der Kopf sucht nach irgendwelchen Erfahrungen mit ähnlichen Werten, bleibt bei einem Le Mans-tauglichen Einzelstück hängen und versetzt schon mal eine mittlere Dosis Adrenalin in Alarmbereitschaft.

> Mein Beifahrer Markus Fahlke, Vater des Larea GT1 und Chef der

Sportwagenschmiede M-Racing, legt den Kippschalter für die Benzinpumpe um, der rote Startknopf

## Die V8-Power kommt vom US-Spezialisten Mast

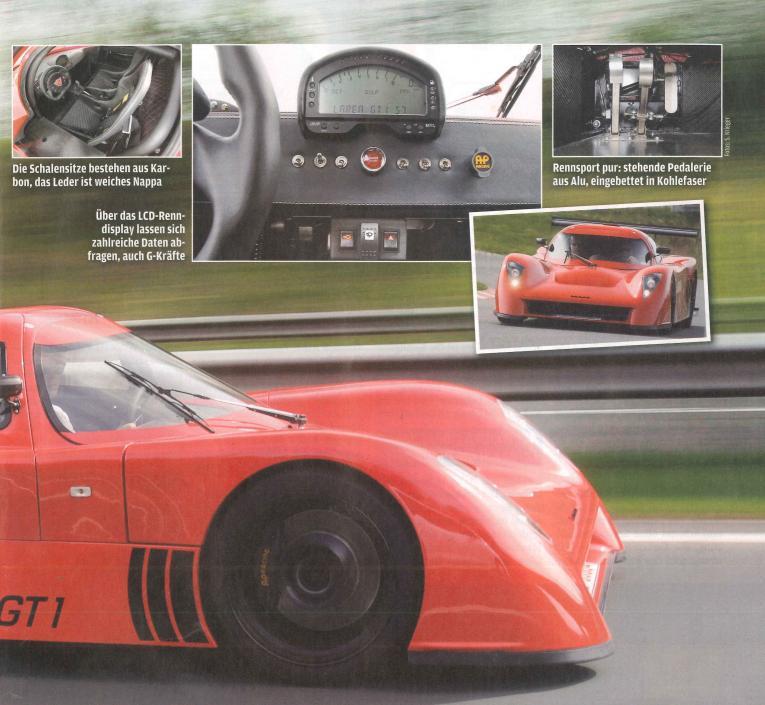
wird gedrückt, und 560 nervöse Pferde scharren ungedämpft mit harten Hufen. "Den Motor beziehen wir vom amerikanischen V8-Spezialisten Mast-Performance", erklärt

Fahlke. Die haben sich auf die LS-Motorenfamilie von GM spezialisiert, bekannt aus der Corvette und in den USA gern im Motorsport eingesetzt. "Wir verbauen ausschließlich deren Black-Label-Aggregate", sagt Fahlke - ein Gütesiegel.

Das ADAC-Fahrsicherheitszentrum in Lüneburg bietet neben verschiedenen Sonderflächen auch einen Rundkurs, der sich über das ganze Gelände erstreckt. Hier soll



Der M-Racing Fahlke Larea GT1 basiert auf einem Gitterrohrrahmen inklusive Karbon-Monocoque und Überrollkäfig



der GT1 zeigen, was er so draufhat. "Pass auf beim Herausbeschleunigen", warnt Markus Fahlke, "der Grenzbereich ist sehr schmal und der Motor sehr bissig". Und die Reifen sind noch kalt.

Der Larea GT1 ist nicht das erste Auto aus der Hand von Markus Fahlke. Erste Versuche unternahm der frühere Flugkapitän mit dem Import von Ultima-Sportwagen aus England; 2003 beschloss er, sein ei-



genes Auto zu bauen. Das Ergebnis war der M-Racing GTR 500, eine Rennflunder mit Ultima-Haut, unter der ein selbst entwickelter Gitterrohrrahmen mit Kohlefaser-Fahrgastzelle und einstellbarem Fahrwerk sowie ein V8 aus dem damaligen M5 saßen. Ab 2008 ging es dann an die komplette Eigenentwicklung des Larea.

Ein Umstand kam Fahlke dabei besonders zugute: Im Hauptbe-





..Mein Traum war es schon immer, ein Rennauto für die Straße zu entwickeln", erklärt M-Racing-Chef Markus Fahlke. **Mission und Traum** erfüllt



Für den Ein- und Ausstieg sollte man sich an einen definierten Bewegungsablauf halten



In beiden Türschwellern findet sich Stauraum. Ansonsten ist der Alltagsnutzen wenig ausgeprägt

TECHNISCHE DATEN*	<b>FAHLKE LAREA GT1 S7</b>
Motor	V8
Einbaulage	Mitte längs
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1
Hubraum	7190 cm <sup>3</sup>
kW (PS) bei 1/min	404 (560)/7100
Literleistung	78 PS/I
Nm bei 1/min	668/6500
Antriebsart	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell
Bremsen vorn	360 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	360 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn - hinten	9 x 18 - 13 x 18
Reifen vorn - hinten	245/35 R 18 - 335/30 R 18
Reifentyp	Kumho Ecsta V700
Länge/Breite/Höhe	4360/1940/1080 mm
Radstand	2610 mm
Leergewicht/Zuladung	969/350 kg
Leistungsgewicht	1,7 kg/PS
Tankvolumen	701
ECE-Normverbrauch Ø auf 100 km	12,7   Super Plus
Beschleunigung von 0-100 km/h	3,0 s
Beschleunigung von 0-200 km/h	8,5 s
Höchstgeschwindigkeit	349 km/h
Serienfahrzeug ohne Extras	281 000 Euro

\*Herstellerangaben

ruf ist er Chef einer Firma, die mit der Automatisierung von Pipelines weltweit erfolgreich ist. "Wir haben hier alle technischen Möglichkeiten", erklärt Fahlke. Vom Fräsen, Schweißen, Elektronik-Know-how bis zur Kohlefaser-Verarbeitung. Sogar ein Autoklav steht zur Verfügung, in dem die Karbonteile gebacken werden können.

Schon die ersten, nicht sehr schnellen Meter in der Flunder zeigen: Das ist ein Rennwagen für die Straße. Die Lenkung ist ultradirekt und arbeitet ohne Servounterstützung, die Karbon-Kupplung geht streng, und das Fahrwerk tendiert

gegen hart. "Das ist die Konfiguration für schnelle Runden. Prinzipiell ist alles einstellbar, bis zu den Rückstellkräften der Lenkung."

Der erste beherzte Tritt auf das rechte Pedal trommelt die bereitste-

## Auf Wunsch gibt es den Larea mit bis zu 1000 PS

henden Adrenalin-Legionen zum Einsatz. Der großvolumige Motor dreht hoch wie eine Turbine, der Schub ist extrem gewaltig und erfordert eine ständige Kontrolle der Maximaldrehzahlen auf dem digitalen Renndisplay, über das auf

Wunsch auch Rundenzeiten oder G-Kräfte abgelesen werden können. Drei Sekunden gibt M-Racing für den Spurt auf 100 km/h an, was man sofort glaubt. Doch auf dem engen Kurs in Lüneburg ist das Vergnügen immer nur kurz. "Auf Wunsch bauen wir auch 1000-PS-Aggregate mit 1400 Nm ein", sagt Fahlke. Was damit geht, ist nur vage vorstellbar.

Nach ein paar zügigen Runden offenbart sich der Larea GT1 als ernsthafter, wenn auch kompromissloser und besser mit einer gewissen Abgeklärtheit und Erfahrung zu genießender Racer mit Straßenzulassung für versierte Fahrer. Elektronische Hilfsmittel gibt es nicht, dafür jede Menge Spaß an der reinen Lee/hre. Denn der Larea ist alles andere als ein weichgespülter Supersportler. Hier spürt man, was man hat. Und auch, was man kann. Oder nicht. Ein eindrucksvolles Erlebnis ist der Larea in jedem Fall.

## **FAZIT**

Näher als im Larea kann man einem richtigen Rennwagen kaum kommen. Die Kombination aus geringem Gewicht, individuell einstellbarem Fahrwerk und einem

