



Sein Karosseriekleid erinnert an einen Lister Jaguar aus dem Jahre 1958, doch darunter donnert der LS7-V8 aus der Corvette Z06. Zu Besuch in der Schweiz beim ersten Lucra LC470-Besitzer außerhalb Amerikas

# Powerstoff-Gerät

Schon der Gartenzaun verrät seine Automobilleidenschaft. Rot-weiß lackierte Leitplanken im Rennstrecken-Stil umzäunen das Eigenheim von Walter Scherrer im beschaulichen Züricher Vorort Wallisellen. „Bis der neue Wagen vor der Tür stand, hat sich eine kleine Hass-Liebe entwickelt“, beschreibt der selbstständige Werbe- und Grafikdesigner seine neueste Errungenschaft schmunzelnd. Nach 27 Jahren trennte sich der Schweizer von seinem Lancia Stratos und schlug ein neues Kapitel namens Lucra LC470 auf.

Sechs Aktenordner Email-Korrespondenz, zwei USA-Besuche und fast zwei Jahre Wartezeit vergingen, bis der US-Roadster in Lister-Jaguar-Optik als erster Lucra überhaupt den Weg auf den

europäischen Kontinent gefunden hatte. Insgesamt hat die Exoten-Firma in Los Angeles bisher 25 Fahrzeuge gebaut. „No problem heißt es in Kalifornien, aber die Zulassung in der Schweiz ist nicht einfach“, sagt Walter Scherrer.

Unter der 73 Kilo schweren, in Sandwichbauweise aus Kohlefaser und GFK hergestellten Karosserie sitzt eine Stahlrohrrahmen-Konstruktion. Hinter der Vorderachse arbeitet der LS7-V8 aus der Corvette Z06 mit Trockensumpfschmierung, sieben Liter Hubraum und 512 PS, dessen Kraft mittels eines Fünfganggetriebes von Tremec (TKO-600RR) übertragen wird. „Man kann zwischen sämtlichen Corvette-Motoren wählen – auch der ZR1-Motor ist möglich“, verrät der Schweizer.

Nicht nur die Corvette stand mit Achtzylinder und elektrischen Türöffnern als Teilespender Pate. „Die Rücklichter stammen von einem MGA und die Frontscheibe von einem Porsche 356 Speedster“, beschreibt der Autoliebhaber den Teilemix. Die Scheibenwischer arbeiten ebenfalls in verschiedenen VW Käfer-Modellen, wurden aber erst auf Wunsch nachgerüstet. „In Kalifornien sind Scheibenwischer und Verdeck Fremdwörter“, erklärt Scherrer lächelnd.

Das Lächeln dürfte den zuständigen Prüfengeuren des Dynamic Test Centers in Vauffelin im Kanton Bern beim ersten Anblick des LC470 zunächst erstarrt sein. Für die Einzelabnahme in der Schweiz waren Blinker, neue

Scheinwerfer sowie eine Tankentlüftung nachzurüsten. Auch das V8-Konzert aus der Edelstahl-Siddepipes musste für das Leben in der Alpenrepublik deutlich reduziert werden.

Während das sexy Achtzylinder-Grummeln an die Gegenwart erinnert, dreht das Cockpit die Zeitmaschine rückwärts und versetzt scheinbar in die US-Club-sportszene der 50er Jahre. Zwischen Kipphebeln, analogen Rundinstrumenten und angedeuteten Schalensitzen macht sich Benzindunst breit, während sich der Mitteltunnel spürbar wie eine Sitzheizung erwärmt. Mit steigender Geschwindigkeit vibrieren Spiegel und Fenster im V8-Beat.

512 PS haben mit dem 980 Kilo leichten Hecktriebler leichtes

Fotos: GARGOLOV



**Retro-Look:** Analoge Rundinstrumente, Kipphelbel und Airbag-freies Dreispeichen-Lenkrad, unter der Karosserie sitzt eine Stahlrohrrahmen-Konstruktion. Walter Scherrer (li.) holte den ersten LC470 auf den europäischen Kontinent



**Historisch-moderne Automobilwelt:** Der V8 dreht bis maximal 7000 Touren und stammt aus der Z06, die Linienführung erinnert an einen Lister Jaguar



## TECHNISCHE DATEN

### Lucra LC470

**Motor** Wassergekühlter Achtzylinder-90-Grad-V-Motor, Trockensumpfschmierung, eine untenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 104,8 x 101,6, Hubraum 7011 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 11,0:1, **Leistung 512 PS (377 kW) bei 6300/min, maximales Drehmoment 637 Nm bei 4800/min, Literleistung 73,2 PS/L**

**Kraftübertragung** Hinterradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Differenzialsperre, Übersetzungen: I. 2,87, II. 1,89, III. 1,28, IV. 1,00, V. 0,82, Achsübersetzung: 3,07

**Fahrwerk** Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern und einstellbaren Federbeinen vorn, Mehrlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer hinten, Bremsen: Innenbelüftete Bremsscheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 305/305 mm, Bereifung: 275/35 ZR 18 vorn und 315/30 ZR 18 hinten auf 9,5- und 11,0-Zoll-Leichtmetallfelgen, Michelin Pilot Sport

**Karosserie** Zweisitziger Roadster, Länge x Breite x Höhe (mm) 4166 x 1778 x 1194, Radstand 2441 mm, Tankvolumen 65 Liter, Gewicht 980 kg, Leistungsgewicht 1,9 kg/PS

**Fahrleistungen \* 0 - 100 km/h in ca. 4,0 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit ca. 305 km/h, Verbrauch ca. 14 Liter Super Plus/100 km**

**Grundpreis 100 000 Euro**

\* Herstellerangaben

### Lucra LC470 in Deutschland

MKO GmbH & Co. KG, Siemensstraße 23, 84109 Wörth an der Isar, Telefon: 08702/946880, www.mko-v8.de

Spiel. ESP, ABS und ASR sind wie beim historischen Lister-Vorbild nicht mit an Bord. Trotz traktionsförderndem Sperrdifferential rauchen die 315er-Hinterachswalzen bei der kleinsten Überdosis Gas mit Michelin-Aroma. Wie die Sperre stammt die etwas indirekt agierende Servolenkung aus dem GM-Baukasten.

Eine Tendenz zum Untersteuern im Schiebetrieb mit spürbaren Karosseriebewegungen prägt das Fahrerlebnis ebenso wie ein lustvoll ausschwingendes Heck bei motiviertem Lasteinsatz. Das Schaltgetriebe erinnert hingegen mit leichtgängiger Gassenführung und kurzen Schaltwegen an das moderne Baujahr. „Nur das Fahrwerk muss noch abgestimmt werden“, sagt Scherrer.

Ein Tipp zur guten Fahrwerksabstimmung: Lucra-Deutschland-Importeur Michael Oberhauser erarbeitete ein rennstreckentaugliches Setup und zeigte beim diesjährigen sport auto-Tuner GP mit einer Rundenzeit von 1.13,8 Minuten auf dem Kleinen Kurs von Hockenheim das Potenzial des Retro-Leichtgewichts.

„Die Amis legen halt andere Prioritäten – stolz sind die Lucra-Leute beispielsweise auf die schussicheren Ölleitungen, die auch in einem Kampfhelikopter verbaut werden“, erwähnt Lucra-Besitzer Scherrer ein weiteres Kuriosum und fügt scherzhaft hinzu: „Macht vielleicht in der Schweiz Sinn, wo jeder sein eigenes Gewehr im Keller hat.“

Christian Gebhardt