

BORN IN THE U.S.A.

Einst der Star im 50-Cent-Musikvideo, heute in Vergessenheit geraten: Der **Saleen S7** war ein Vorreiter, doch mangelndes Prestige bedeutete das Aus. **AUTO BILD** ist das einzige Exemplar in Europa gefahren. Erlebnisbericht

Text & Foto Jan Götze

MEIN KNIE STÖSST ANS LENKRAD, ich sitze eingepfercht in einem Cockpit, das großflächig mit billigstem Plastik ausgekleidet ist – trotzdem könnte ich in diesem Moment nicht glücklicher sein. Heute fahre ich einen automobilen Helden aus meiner Jugend. Der Saleen S7 ist streng genommen der erste Supersportwagen aus den USA.

Wer an amerikanische Sportwagen denkt, der landet zwangsläufig bei Ikonen wie Corvette, Viper und Mustang. Über die Jahrzehnte gab es aber auch das ein oder andere Supercar made in America. Der Ford GT zählt in dieser Liste sicherlich zu den bekannteren Autos, wohingegen Kleinserienhersteller wie Vector, SSC und Hennessey nur etwas für Kenner sind. Anfang der 2000er-Jahre gab es noch einen vielversprechenden Supersportwagen, der es mit Ferrari, Lamborghini und Co aufnehmen sollte. Die Rede ist vom Saleen S7.

Heutzutage fast in Vergessenheit geraten, war der S7 in den frühen 2000ern omnipräsent. Jim Carrey fuhr einen silbernen S7 im Film „Bruce Allmächtig“, in 50 Cents Musikvideo „Candy Shop“ war ein dunkelroter S7 zu sehen. Auch in zahlreichen Videospielen wie „Midnight Club“, „Gran Turismo“ und „Forza“ war der S7 mit von der Partie. Zudem war die Rennversion S7R sehr erfolgreich: Sie fuhr über 100 Siege ein.

„Um ein Haar hätte meine Testfahrt im Saleen S7 nicht stattfinden können.“
Jan Götze, Redakteur

Als Kind der 2000er-Jahre hat mich der Saleen S7 schon immer fasziniert. Bei mutmaßlich nur 71 gebauten Exemplaren beschränkte sich mein Kontakt mit dem Auto jedoch lange Zeit auf das Konsolenspiel Gran Turismo. Erst 2019 sah ich zum ersten Mal einen S7 live – natürlich in den USA. Bis zu meiner zweiten Begegnung sollte es weitere sechs Jahre dauern.

Ich stehe vor einem Saleen S7, aber diesmal nicht in den USA, sondern in der Schweiz. Es ist der einzige bekannte S7 in ganz Europa, seit 20 Jahren im Besitz der Autobau Erleb-

niswelt. Dieses Auto hier zu sehen, kommt praktisch einer Einhorn-Begegnung gleich.

Der Lack in „Lizstick Red“ strahlt mit den polierten Siebenspeichenfelgen (kosteten damals 4500 Dollar Aufpreis) um die Wette. Ich bin sprachlos, muss mich kurz sortieren. Der S7 sieht mit der ultraflachen Silhouette auch 25 Jahre nach seinem Debüt aus wie der Inbegriff eines Supersportwagens. Beim Gedanken, dass ich dieses Auto heute fahren darf, steigt die Nervosität. Was ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht weiß: Um ein Haar hätte meine Probefahrt nicht >>

Amerikanische Sportwagen werden oft belächelt - zu Unrecht, wie der Saleen S7 auch 25 Jahre nach seinem Debüt beweist



In der prallen Sonne kommt die Lackierung in „Lizstick Red“ erst richtig zur Geltung

Die polierten Siebenspeichenfelgen kosteten einst 4500 Dollar extra



FASZINATION



Seltener Anblick: Dieses Exemplar ist mutmaßlich der einzige Saleen S7 in Europa



Im Gegensatz zum spektakulären Äußeren ist der Innenraum des S7 nüchtern, doch das stört mich nicht im Geringsten



▲ Die Schalensitze sind starr verschraubt und lassen sich nicht einstellen
▼ Der Tacho reicht bis 390 km/h



Bevor Autos wie der Ferrari Enzo (2002), der Porsche Carrera GT (2003) oder auch der Bugatti Veyron (2005) auf den Markt kamen, war der in Handarbeit in den USA gebaute S7 zum Basispreis von 375 000 Dollar erhältlich. Verglichen mit den europäischen Konkurrenten, die heutzutage alle jeweils deutlich siebenstellig wert sind, haben nur wenige Sammler den S7 auf dem Schirm. Erst vor einigen Monaten wurde ein 2003er Exemplar für rund 600 000 Euro versteigert.

Anfänglich wurde der Mittelmotor-Sportwagen ausschließlich als S7 mit 7,0-Liter-V8-Saugmotor angeboten. 558 PS und 712 Nm Drehmoment gehen per Sechsgang-Handschriftung an die Hinterräder. Fahrhilfen? No way! Trotz der angegebenen 3,3 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und einem kolportierten Topspeed von 354 km/h legte Saleen 2005 mit dem doppelt aufgeladenen S7 Twin Turbo nach.

Chassis 47, das in diesem Moment vor mir steht, ist ein solcher S7 Twin Turbo. Besitzer Fredy Lienhard fuhr einen S7 in den USA Probe, woraufhin der Unternehmer und Rennfahrer einen Neuwagen bestellte, der anschließend in die Schweiz geliefert wurde. 20 Jahre nach Auslieferung stehen jungfräuliche 845 Meilen (umgerechnet 1360 Kilometer) auf dem Tacho. Ich darf heute einige Kilometer ergänzen – welch Ehre und Verantwortung!

Dank zweier Garrett-Turbolader (mit gerade mal 0,4 Bar Ladedruck) leistet der auf einem >>



Der auffällig klobige Gangwählhebel will mit Kraft bedient werden. Das Getriebe des S7 ist lang übersetzt

SALEEN S7 TWIN TURBO

Motor
Achtzylinder, Biturbo
Hubraum
7011 cm³
Leistung
559 kW (760 PS) bei 6300/min
max.

Drehmoment
949 Nm bei 4800/min

Antrieb
Hinterradantrieb/ Sechsgang-Handschriftung

L/B/H
4775/1981/1041 mm

Leergewicht
1350 kg
0-100 km/h
2,8 s

Höchstgeschw.
402 km/h

heutiger Wert
ca. 500 000 bis 800 000 Euro

>> stattgefunden. Zuvor legen wir aber eine fixe Geschichtsstunde ein. Der Mann hinter dem S7 heißt Steve Saleen. In den 70er-Jahren machte er sich einen Namen in verschiedenen amerikanischen Rennserien, woraus 1983 seine Firma Saleen Autosport (später Saleen Automotive) entstand. Zwei Jahre später wurde mit dem Saleen Mustang das erste umfangreich modifizierte Auto präsentiert. Das Mustang-Tuning ist bis heute der wichtigste Geschäftszweig des Unternehmens.

Exakt 27 Jahre nach seinem ersten Rennsieg erfüllte sich Steve Saleen im Jahr 2000 mit der Präsentation des S7 einen Lebens Traum. Der S7 war nicht nur das erste eigenständige Fahrzeug der Marke, rückblickend war er auch der erste echte Supersportwagen born in the U.S.A.

! Am Steuer des S7 Twin Turbo denke ich: Der zwölfjährige Jan würde vor Stolz platzen



Die Rückleuchten sind Massenware und wurden beispielsweise auch bei frühen Pagani Zonda oder dem Spyker C8 genutzt

FASZINATION

Auch über 25 Jahre nach seinem Debüt sorgt der S7 überall für Aufsehen



» Ford Smallblock basierende und auf 7,0 Liter Hubraum aufgebohrte V8 in der „Twin Turbo“-Variante angsteinflößende 760 PS und 949 Nm. Dass es auch im S7 Twin Turbo keine Fahrhilfen gibt, versteht sich von selbst. Was soll schon schiefgehen?

Für mich wird es jetzt eng. Ich öffne die Schmetterlingstür und falte mich in den S7. Den breiten Schweller und den schmalen Fußraum bin ich von anderen Supersportwagen dieses Kalibers gewohnt. Womit ich allerdings nicht gerechnet habe, ist, dass sich im S7 nichts einstellen lässt: weder Sitz noch Lenkrad noch Pedalerie. Auf Nachfrage erklärt mir Fredy Lienhard Jr., dass jeder S7 auf die anatomischen Gegebenheiten des Besitzers maßgeschneidert wurde. Grundsätzlich eine feine Sache, nur eben blöd, wenn dann doch mal jemand anderes fahren möchte. Nachdem ich meine Gliedmaßen sortiert habe, passt es halbwegs. Dass mein Knie permanent gegen das kleine Lenkrad stößt, ist eine subtile Erinnerung daran, dass ich mit 1,83 Metern ehrlicherweise wohl doch ein paar Zentimeter zu groß für die aktuelle Konfiguration des Sitzes bin. Doch das wird mich nicht davon abhalten, diesen automobilen Star meiner Jugend zu fahren.

Die billige Plastik-Landschaft im Innenraum ist mir in diesem Moment ebenso egal, denn per Schlüsseldreh rechts und Druck auf den Startknopf links erwecke ich den gigantischen V8 in meinem

Rücken zum Leben. Ich bin überrascht, denn der Sound ist fast schon zurückhaltend – erst recht, weil der S7 Twin Turbo ohne echte Schalldämpfer auskommt. Ich ziehe die kleine Tür zu, wobei ich kurzzeitig befürchte, den Plastikgriff abzureißen, was zum Glück nicht passiert. In weiser Voraussicht habe ich besonders schmale Schuhe angezogen – trotzdem ist es nicht leicht, die stehenden Pedale einzeln zu bedienen. Bevor ich losfahre, mache ich daher ein paar Trockenübungen. Die Bedienkräfte sind hoch. Egal ob ich die Kupplung trete, den ersten Gang über den auffällig langen Wählhebel einlege oder am Lenkrad drehe – alles erfordert Kraft. Früher hätte es vermutlich geheißelt: ein Auto für echte Männer!

Noch auf dem Gelände von Autobau Erlebniswelt fahre ich die ersten Meter im Saleen S7 Twin Turbo und denke: Der zwölfjährige Jan würde vor Stolz platzen. Im nächsten Moment werde ich jedoch aus meinen Gedanken gerissen, denn der S7 beginnt heftig zu ruckeln. Instinktiv trete ich die Kupplung und halte an. Fredy erklärt mir, dass das Getriebe des S7 sehr lang übersetzt ist und er untertouriges Fahren mit ebenjenem Ruckeln quittiert. Die Lösung? Einfach schneller fahren!

Nichts lieber als das. Bei der kurzen Fahrt durch den Ort fällt mir auf, dass der S7 keinen Innen Spiegel besitzt. Wir erreichen die Landstraße, jetzt wird es ernst. Als Erstes fällt mir auf, wie leichtfüßig



▲ Doppelt aufgeladen: Der 7,0-Liter-V8 leistet dank zwei Turboladern gewaltige 760 PS. Doch das war noch nicht alles, mit dem Competition Package waren angeblich über 1000 PS möglich



► Schlankes Schuhwerk von Vorteil: Die stehenden Pedale sehen zwar toll aus, benötigen aber etwas Gewöhnung

sich der immerhin 4,78 Meter lange und 1,98 Meter breite S7 anfühlt. Ein Eindruck, den die Zahlen bestätigen: Dank der Kombination aus einem Stahl-Alu-Monocoque und einer Carbon-Karosserie soll der S7 Twin Turbo nur rund 1350 Kilo wiegen. Nur mal so nebenbei: Das Leistungsgewicht ist deutlich besser als das eines Ferrari Enzo oder eines Porsche Carrera GT.

So langsam werde ich warm mit dem S7, die Bedienkräfte sind zwar hoch, doch dafür werde ich mit einem wunderbar analogen Fahrgefühl belohnt. Einmal in Fahrt, begeistert die servolose Lenkung mit einem grandiosen Feedback. Ich beginne zu verstehen, wieso der S7 als Rennwagen so erfolgreich war. Zwar ist das Fahrwerk für meinen Geschmack einen Hauch zu weich, doch das Gesamtpaket stimmt. Hinzu kommt, dass der S7 auch an heutigen Standards gemessen richtig schnell ist.

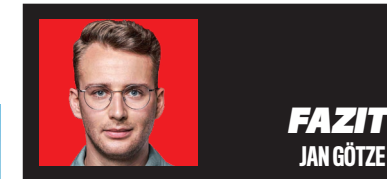
Nach einiger Zeit traue ich mich das erste Mal, richtig Gas zu geben. Allerdings ist mir aufgefallen, dass der S7 noch mit der Erstbeifung (DOT 39/04) ausgerüstet ist, weshalb ich besser nichts riskiere. Beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen wirkt der S7 mitunter bockig, so als würde er mir deutlich zu verstehen geben, dass er keine Lust auf halbe Sachen hat. Ab etwa 4000 Umdrehungen zeigt der S7 dann aber sein wahres Wesen. Und das ist, entschuldigen Sie die Wortwahl, fast schon asozial. Der Vortrieb ist brutal. Die versprochenen 2,8 Sekunden auf 100 km/h klingen zwar optimistisch, doch 3,0 bis 3,5 Sekunden halte ich für realistisch – natürlich nicht mit 20 Jahre alten Reifen. Den Top-speed gab Saleen 2005 mit 250 mph, also umgerechnet 402 km/h, an. Trotz der brachialen Kraft habe ich daran jedoch meine Zweifel.



▲ Auch ohne feststehenden Spoiler ist die Aerodynamik so ausgeklügelt, dass Saleen behauptete, dass der S7 ab etwa 250 km/h an der Decke fahren könne. Rein theoretisch, versteht sich

▼ Für einen spektakulären Auftritt durften Schmetterlingstüren nicht fehlen. Das gefiel offenbar auch 50 Cent

Getestet habe ich es jedenfalls nicht. Seinerzeit warb Saleen damit, dass der S7 aufgrund seiner ausgeklügelten Aerodynamik ab etwa 250 km/h theoretisch an der Decke fahren könnte. Der von mir gefahrene S7 Twin Turbo soll bei einer Testfahrt auf der deutschen Autobahn tatsächlich so viel Anpressdruck generiert haben, dass das Auto aufzusetzen drohte. Angesichts dieser Werte fällt es schwer zu glauben, dass Saleen im Jahr 2006 mit dem sogenannten Competition Package die Leistung auf wahnwitzige 1014 PS an hob und dem S7 in diesem Zuge einen feststehenden Spoiler verpasste. Eines ist nach meiner Fahrt jedenfalls klar: An Leistung mangelt es dem S7 Twin Turbo definitiv nicht. Die in meinen Augen auch heute noch atemberaubende Optik lässt mich wohlwollend über billigste Plastikteile und Lenkstockhebel, die aus einem Ford Focus stammen könnten, hinwegsehen. Typisch Kleinserienhersteller hat auch der S7 kuriose Eigenarten – so sind beispielsweise die beiden Kofferraumdeckel mit Alcantara bezogen, die Böden jedoch blankes Carbon, das sehr kratzeranfällig ist. Doch abgesehen von solchen Kleinigkeiten bietet der S7 das, was in den allermeisten modernen Supersportwagen verloren gegangen ist: analogen Fahrspaß! Den Saleen muss man beherrschen, genau das ist die Herausforderung. Je schneller man fährt, desto besser funktioniert der S7. Nur übertreiben sollte man es nicht. ☹



FAZIT
JAN GÖTZE

„Never meet your heroes“: ein Sprichwort, das auf dieses Auto definitiv nicht zutrifft. Als Jugendlicher hat mich der S7 vor allem optisch fasziniert, nach meiner Probefahrt bin ich begeistert. Bereits vor 25 Jahren hat Saleen bewiesen, dass die Amerikaner sehr wohl echte Supersportwagen bauen können. Schade, dass der S7 nie die Aufmerksamkeit bekam, die er verdient hat!

