Deutschland 12,90 € | Österreich 14,50 € | Schweiz 20,50 sfr | BeNeLux 14,80 € | Italien 16,00 € | Spanien 16,00 € | Dänemark 129,95 dkr www.auto-motor-und-sport.de

auto motor und sport EDITION

75 Jahre



Ferrari

4 198576 912905 22002


































OFFICIAL
FERRARI DEALER
EBERLEIN AUTOMOBILE

75 ANNI DI PASSIONE

1947 hatte **Enzo Ferrari** die Leidenschaft, den Mut und das Selbstvertrauen sich seinen Traum zu erfüllen und außergewöhnliche Sportwagen für die Straße zu erschaffen.

Der Mythos, der daraus entstand hält uns bis heute in Atem. Es entstand nicht nur eine Marke und ein Maßstab der seinesgleichen sucht, sondern eine unzertrennliche Gemeinschaft.

2022 feiern wir aus diesem Grund alle zusammen **75 Jahre Ferrari.**

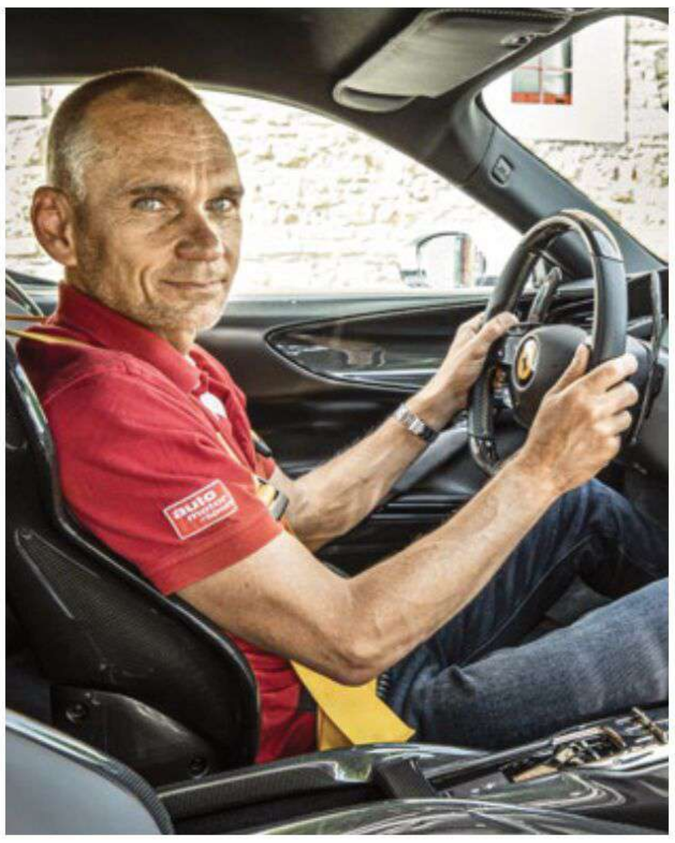
Wir alle – egal ob Kunden, Fans oder Mitarbeiter – spüren und teilen diese Passion für etwas Einzigartiges.

Seit über 30 Jahren sind wir offizieller Vertragspartner von Ferrari und versuchen seit jeher mit Stolz diese Idee der Leidenschaft und des unbändigen Willens etwas zu erreichen, zu vermitteln.

Wir gratulieren und sagen: **Tanti auguri e grazie mille!**

Eberlein Automobile GmbH
Leipziger Straße 282–286
34123 Kassel
T. 05 61 – 51 19 70
ferrari-kassel.de

artplusmedia.de



Jörn Thomas,
verantwortlicher Redakteur

Keine Zukunft ohne Herkunft

Ferrari ist nicht bloß eine Automarke. Ferrari ist Anspruch, Versprechen, Mythos, Freude und Verpflichtung. Seit 75 Jahren bauen sie in Maranello Sport- und Rennwagen mit oder ohne Startnummer. Ganz vorn dabei waren sie immer. Beweise? Finden Sie in dieser Edition!

Er konnte blitzartig wechseln zwischen hysterischem Gebrüll und lyrischem Tremolo. So Niki Lauda über Ferrari. Enzo Ferrari. Nicht den Zwölfzylinder, sondern den Gründer, Chef, Patron. „Il Commendatore“, ohne den es die vielleicht aufregendste, schönste Automarke der Welt nicht gäbe.

Auch wenn er gern behauptete, ihm sei egal, was nach ihm komme: Uns ist es nicht egal. auto motor und sport begleitet Ferrari praktisch von Anfang an, schließlich sind wir in etwa gleich alt. Und auch wir verstehen etwas von Passion, Tradition, Rückgrat, denn auch unser Gründer Paul Pietsch war wie Enzo überzeugter Motorsportler. Er begann nach dem Krieg mit dem Zeitungsmachen, um seinen geliebten Rennsport zu finanzieren, schaffte es bis in die Formel 1. Deshalb wissen wir genau, wie wichtig Überzeugung ist, Haltung. Persönlichkeit. Davon besaß Enzo mehr als genug. Und er verstand es, diese über die Ingenieure und Rennfahrer an seine Autos weiterzugeben. Mit Spirit, Ehrgeiz und viel Emotion. Er musste überhaupt nicht persönlich anwesend sein, der Spirit genügte. Ohne sein Urteil ging nichts.

STÄRKER UND SCHÖNER

Heutzutage wäre „il Drago“ vermutlich schon in der ersten Psychoschleife eines Führungsseminars hängen geblieben, um danach kieselglatt rauszuflutschen. Aber so was gab es nicht, als es 1947 in Maranello mit den Sportwagen losging. Rennwagen, so emotional und ambitioniert wie er selbst. Nur mit dieser Mischung aus Ehrgeiz und Passion konnte die Scuderia so weit kommen. Gestern, heute und morgen vorn sein. Ob in Rot auf der Piste oder elegant auf der Straße.

Niemand geht durch das Museum in Maranello, ohne dabei andächtig zu werden. Beeindruckt nicht nur von der Kargheit des nachgebauten Büros des Commendatore, sondern vom Lebenswerk. Selbst im Stand sind diese Autos schnell. Von den ersten Formel 1 mit 1,5-Liter-Colombo-V12 über den Dino, die Mittelmotor-Heroen mit 180-Grad-V12, die V8, saugend oder turbogeladen, die Frontmotor-Coupés der Hautevolee bis hin zum – ach, sagen wir es ruhig – tollsten V12 der Neuzeit, der seine bis zu 830 PS lässig und frenetisch zugleich unterm roten Schrumpflack-Kopf herbeizündet.

Bei allem, was die Zukunft der Mobilität bereithalten mag – die bisherigen 75 Jahre Ferrari kann uns keiner mehr nehmen. Eine Zeit, geprägt von Verbrennungsmotoren, vom permanenten Streben nach Verbesserung im Rennsport und auf der Straße, wobei das bei Ferrari meist schwer zu trennen ist.

Diese Edition soll Ihnen Freude bereiten, Freude an einer Geschichte, die noch lange nicht zu Ende ist. Keine Zukunft ohne Herkunft und Gegenwart. Und wer Ferrari intensiv studiert, der weiß, dass den Frauen und Männern in Maranello immer etwas einfallen wird, um stärker, schneller, intelligenter und, ja, schöner als der Rest zu sein. ■

Titelfoto: Ferrari

Inhalt

75 Jahre Ferrari



ddp Images

48 Ende der Fünfzigerjahre äußert sich Enzo Ferrari pointiert zum Motorsport

3 **Editorial**
Über die klare Haltung am Beispiel Enzo Ferrari, ohne den es die Marke so nicht gäbe

6 **Impression: Targa Florio**
Dynamische Spurensuche auf der sizilianischen Piste im Monza SP1 und SF90 Spider

16 **Test: 488 Pista**
Mittelmotor-Sportwagen mit Motorsport-Komponenten und nunmehr 720 PS Leistung

26 **Reportage: Maranello**
Was man an der Geburtsstätte der Sportwagenmarke alles sehen und erleben kann

36 **Report: Ferrari-Archiv**
In dieser perfekt gepflegten analogen Schatzkammer hortet Ferrari seine Historie

38 **Fahrbericht: 296 GTB**
Der 830 PS starke Hybridsportler mit 120-Grad-V6 beschleunigt elegant Richtung Zukunft

48 **Interview: Enzo Ferrari**
1958 gibt der Firmenchef klare Statements zu Reglements, Sportpolitik und den Rennen

52 **Reportage: Besuch bei Ferrari**
Fotograf Julius Weitmann begleitet den Commendatore einen Tag mit der Kamera

58 **Test: 250 GT**
1958 testen und messen wir erstmals die Sportausführung des Zweisitzers

62 **Report: Motorsport**
Ferrari prägt seit 75 Jahren den Motorsport – und der Motorsport Ferrari

78 **Report: die Ära Michael Schumacher**
Die Rennfahrer-Legende macht in ihrer Zeit bei Ferrari das Unmögliche möglich



62 Rennsport ohne Ferrari? Nicht vorstellbar. Wir zeigen warum



6 Unterwegs mit zwei offenen Megasportlern auf den Spuren des vielleicht wildesten Langstreckenrennens überhaupt, der Targa Florio



38

Der 296 GTB zeigt, wie fein, geschmeidig und stürmisch Sportwagen-Evolution sein kann. Hier: hybridisch mit 830 PS

86 Test: Dino 246 GT
Der Einstiegs-Ferrari dringt mit seinem V6-Mittelmotor 1971 ins Porsche-Revier ein

96 Test: Testarossa
Stilbildender Supersportler von 1985 mit 180-Grad-V12 und bis heute expressivem Design

104 Test: FF
Vier angetriebene Räder und vier Sitze: So cool interpretiert man 2011 Gran Turismo

110 Impression: alle GTO
Im Fotostudio vereinen wir die Supersportler von 1962, 1984 und 2010

116 Test: F355 Spider
Mit versenkbarem Stoffverdeck verspricht der V8-Sportsmann dynamische Frischluft-Freude

122 Test: F12 Superfast
Hier ist der Name Programm, unter der Fronthaube eruptiert ein 6,5-Liter-V12

128 Test: 365 GTB/4
Die V12-Berlinetta gehört 1973 zu den schnellsten und begehrtesten Sportwagen ihrer Zeit

134 Impression: Roma
Feuriger 180-Grad-Sound vom V8-Biturbo, drum herum ein geschmeidiger 2+2-Sitzer

142 Meinung: Sportwagen
Auf persönlicher Spurensuche nach dem Reiz von Sportwagen im F458 Italia

148 Essay: Prospekte
1975 erhält Bernd Stegemann Post von Ferrari und seine erste Broschüre aus Maranello

150 Reportage: Corse Clienti
Als ambitionierter Privatier einen Formel-1-Ferrari fahren? Wir begleiten einen von ihnen

156 Fahrbericht: 812 Competizione
Mehr Leistung, mehr Fahrwerk, mehr Aerodynamik: Der Competizione setzt dem 812 endgültig die Krone auf

162 Essay: Ferrari-Liebe
Eine Fahrt im 308 GTB wird für Marcus Peters zum Erweckungserlebnis

162 Impressum





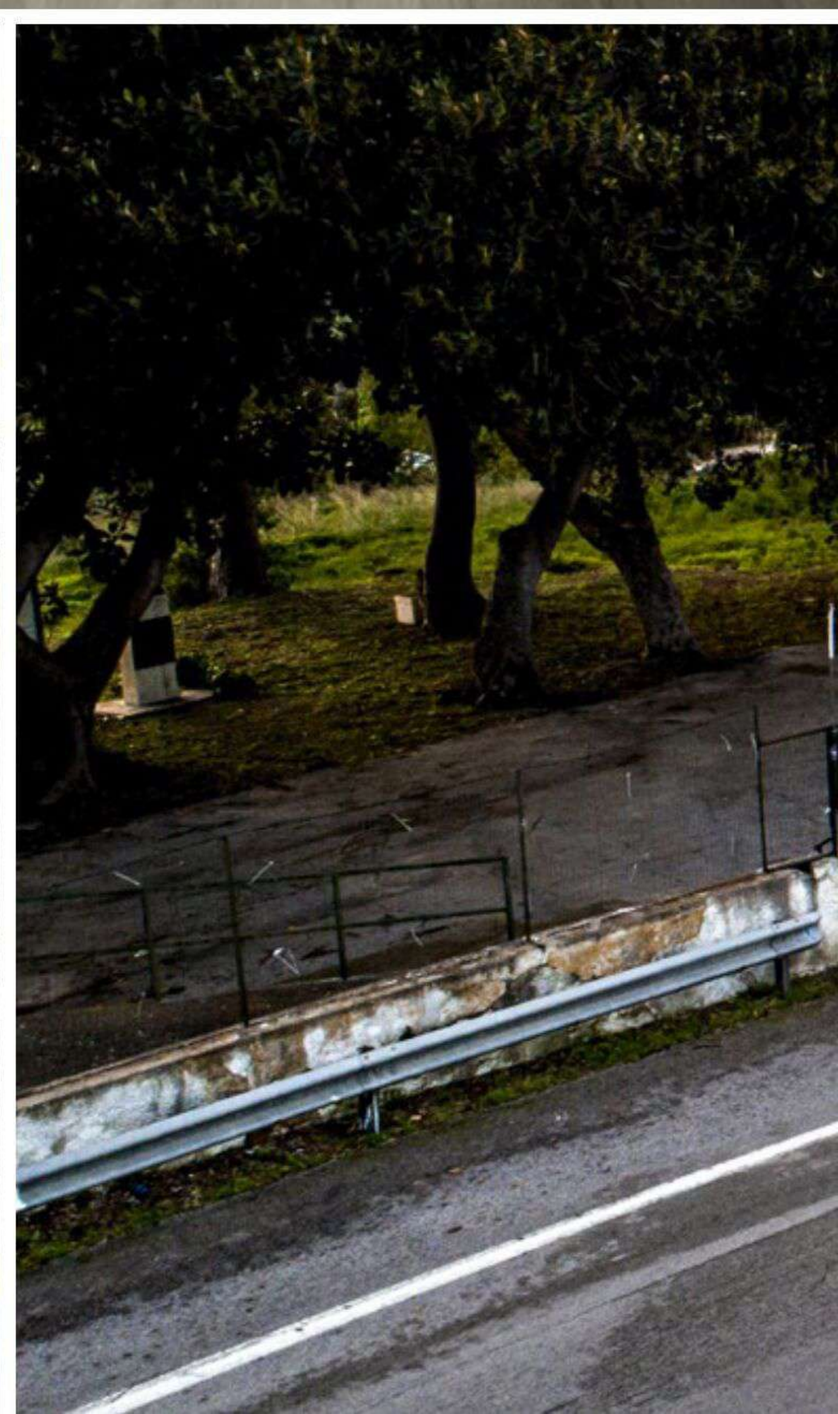
128

Damals atemraubend, noch heute hochgradig pulsbeschleunigend: der 352 PS starke 365 GTB/4 von 1973

Spurensuche auf der italienischen Mittelmeerinsel Sizilien nach dem wohl spektakulärsten Langstreckenrennen aller Zeiten. Start frei für die Targa Florio mit den Lokalmatadoren Ferrari Monza SP1 und SF90 Spider.

Forza





Text: Christian Gebhardt | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert, Julius Weitmann, Getty Images, Motorsport Images

Ferrari



GANZ GROSSES MOTORSPORTKINO

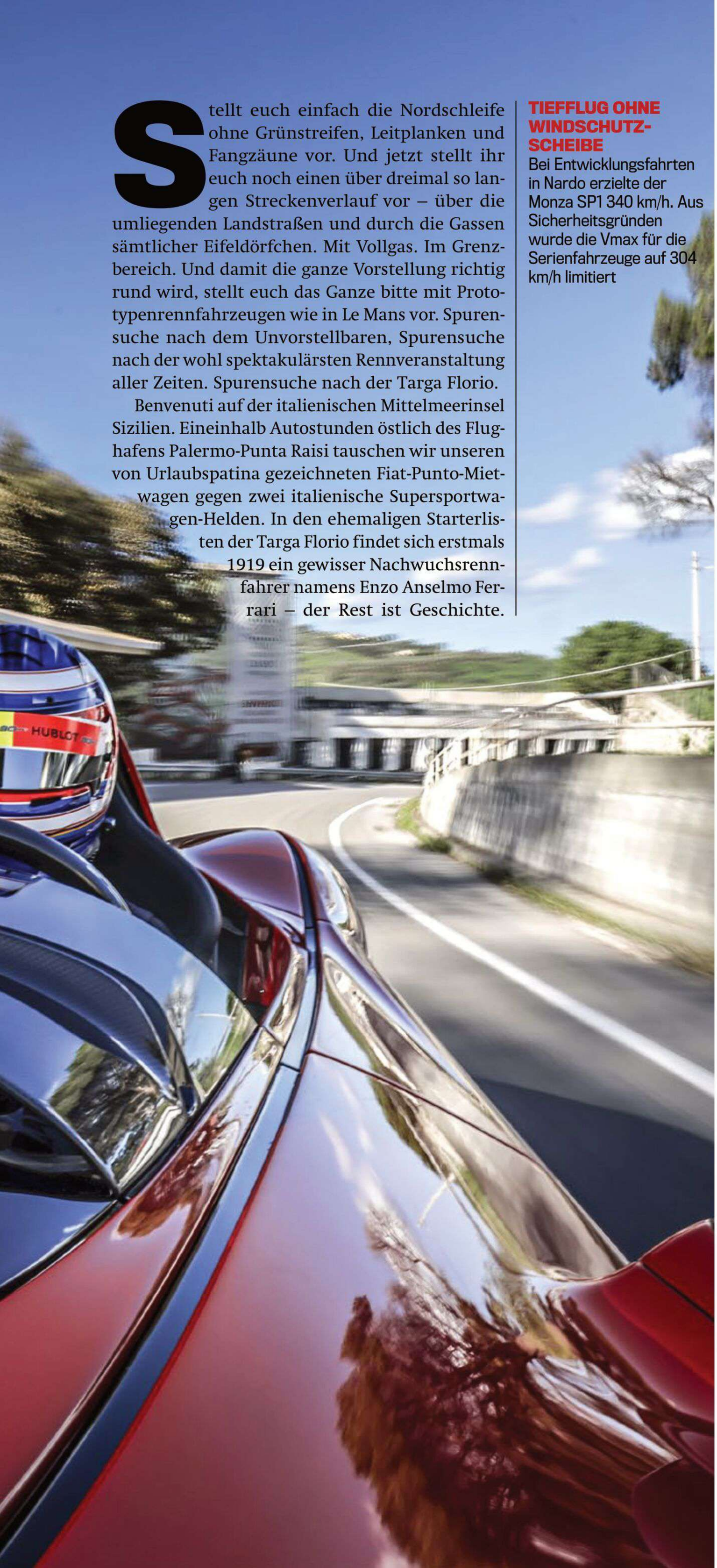
Auch Enzo Ferrari startete einst bei der Targa Florio, die nicht nur an Start und Ziel ein Zuschauermagnet war. Ab 1955 zählte sie, mit kurzer Unterbrechung (1956 und 1957), bis 1973 zur Sportwagen-Weltmeisterschaft

Stellt euch einfach die Nordschleife ohne Grünstreifen, Leitplanken und Fangzäune vor. Und jetzt stellt ihr euch noch einen über dreimal so langen Streckenverlauf vor – über die umliegenden Landstraßen und durch die Gassen sämtlicher Eifeldörfchen. Mit Vollgas. Im Grenzbereich. Und damit die ganze Vorstellung richtig rund wird, stellt euch das Ganze bitte mit Prototypenrennfahrzeugen wie in Le Mans vor. Spurensuche nach dem Unvorstellbaren, Spurensuche nach der wohl spektakulärsten Rennveranstaltung aller Zeiten. Spurensuche nach der Targa Florio.

Benvenuti auf der italienischen Mittelmeerinsel Sizilien. Eineinhalb Autostunden östlich des Flughafens Palermo-Punta Raisi tauschen wir unseren von Urlaubspatina gezeichneten Fiat-Punto-Mietwagen gegen zwei italienische Supersportwagen-Helden. In den ehemaligen Starterlisten der Targa Florio findet sich erstmals 1919 ein gewisser Nachwuchsrennfahrer namens Enzo Anselmo Ferrari – der Rest ist Geschichte.

TIEFFLUG OHNE WINDSCHUTZSCHEIBE

Bei Entwicklungsfahrten in Nardo erzielte der Monza SP1 340 km/h. Aus Sicherheitsgründen wurde die Vmax für die Serienfahrzeuge auf 304 km/h limitiert



Ehrensache, dass Ferrari heute die Hauptrolle spielt. Nicht Enzo, sondern Monza SP1 und SF90 Spider. Bella Italia, zum Ersten!

DAS WILDESTE RENNEN DER WELT

Strada statale 120 in Fahrtrichtung Cerda–Maranello trifft Floriopoli. Targa-Fans wissen sofort, wo der aus der Emilia-Romagna angereiste Truck jetzt in sizilianischen Gefilden sein Supersportwagen-Geheimnis lüftet. Die wilde Mischung aus jubelnden Zuschauermassen, geschäftigem Mechanikertreiben und Rennsport zum Anfassen lassen heute nur noch Filmausschnitte erahnen – und die Floriopoli genannten Tribünen- und Gebäudekomplexe, welche die lang gezogene Start-Ziel-Linkskurve und die Boxengasse von einst säumen.

Gegen die Macht des Vergessens schützen sie die baufällige Fassade der Boxenanlage heute mit Kunststoffplanen, die mit Sponsoren und Herstellern von einst bedruckt sind. Ferrari, Porsche, Maserati, Alfa Romeo, Bugatti, Mercedes, Lancia – von der Herstellerflut träumen sie heute in Le Mans oder der Formel 1. Das nach Unternehmer und Rennfahrer Vincenzo Florio benannte Langstreckenrennen Targa Florio wurde von 1906 bis 1977 auf öffentlichen Bergstraßen Siziliens ausgetragen.

Start frei, wir produzieren nun das erste Verkehrschaos unserer Targa-Florio-Tour. Floriopoli ist heute weniger ehemalige Rennpiste, sondern vielmehr Inbegriff eines viel befahrenen Landstraßenabschnitts. Schon das Abladen der Ferrari-Göttinnen hatte den Verkehrsfluss fast zum Erliegen gebracht, begleitet von freudigen Hupkonzerten, als ob die Squadra Azzurra eben noch mal die Fußball-Europameisterschaft gewonnen hätte. Traumhaft – die Rennsport- und Sportwagenleidenschaft ist in Italien im Allgemeinen und in Sizilien im Speziellen nach wie vor ungebremst!

HOMMAGE AN DIE TARGA FLORIO

Wie selbstverständlich sperrt die Ferrari-Crew jetzt mit Funkgeräten bewaffnet jenen Streckenteil, den sich unser Fotograf für das perfekte Motiv wünscht. Stellt euch vor, was in Deutschland los wäre, wenn ihr eine Hauptverkehrsader für eine Fotoproduktion mit Supersportwagen sperren würdet. Richtige Antwort: Bürgerkrieg! Auf Sizilien warten Passanten halt gemütlich 15 Minuten und fragen höchstens freundlich, ob sie ein Erinnerungsfoto schießen dürfen. Bella Italia, zum Zweiten!

Rennhelm aufsetzen, Visier zuklappen – der Vollvisierhelm ist keine übertriebene Hommage an die Targa Florio, sondern vor allem ein Mittel gegen sizilianische Insekten, die den Winterschlaf boykottieren. Nur wer auf ungewollte Zusatznahrung und Schrammen im Gesicht steht, entert den Monza SP1 mit gänzlich nacktem Antlitz. Der nur hüfthohe Einsitzer ohne Windschutzscheibe ent-

OPEN-AIR-DUO IM KURVENLABYRINTH
Während der Monza dauerhaft offen an den Start geht, öffnet der SF90 Spider sein Hardtop auf Knopfdruck in 14 Sekunden







stand nach dem Vorbild legendärer Ferrari-Renn-ikonen aus den 1940er- und 1950er-Jahren à la 166 MM, 750 Monza und 860 Monza.

Die Bezeichnung Tür wäre viel zu banal. Carbonkunstwerk trifft es eher, als die halbhohe Konstruktion scherentürartig nach vorne öffnet, um anschließend per historisch anmutendem Lederriemen klackend ins Schloss gezogen zu werden. Dazwischen läuft noch eine monopostoverdächtige Verrenkung zum Einstieg über den kniehohen und unterarmbreiten Schweller. Was Eltern den Kindern gern einbläuen, gilt besonders beim Monza: Füße heben! Wer schlurft und keine Yoga-Beweglichkeit mitbringt, verkratzt unweigerlich den mit hochglänzendem Sichtcarbon vertäfelten Schwellerbereich.

Und wer will schon für eine Schramme in dieser Grazie verantwortlich sein. „ZFF94MSB000238662, September 2021, Via Abetone Inferiore 4, 41053 Maranello (MO), Typ F152 CFE/CGE“: Eine Plakette auf dem Schweller verrät nicht nur Fahrgestellnummer, Geburtsmonat und Geburtsort, sondern auch die Verwandtschaftsverhältnisse des Monza. Typ F152 bedeutet, dass er der V12-Familie des 812 Superfast entstammt.

Carbonvollschale mit Hosenträgergurten, ein enger Cockpitausschnitt, dahinter ein hutzenähnliches Airdome-Konstrukt – schon im Stand fühlt sich der Monza SP1 mehr nach Startaufstellung als nach öffentlichem Straßenverkehr an. Auf dem Airdome kennzeichnet eine Plakette den Monza als „Limited Edition“. Nur 499 Exemplare werden von SP1 und der zweisitzigen Schwester SP2 in der Produktionsphase von 2018 bis ins erste Quartal 2022 entstehen – davon nur rund 30 Prozent als Einsitzer.

ORKAN IM MONZA-SP1-COCKPIT

Backfrische 87 Kilometer hat „unser“ SP1 auf der Uhr. Das bekannte GT-Ambiente des 812 ist im Monza Cockpitpurismus gewichen. Nur der mittige Analog-Drehzahlmesser mit Skalierung bis 10 000, die zwei Digitaldisplays rechts und links daneben, die turbinenähnlichen Lüftungsdüsen und das Lenkrad erinnern hier noch an den 812 Superfast.

Startknopf drücken, schlagartig kehrt das mitreißende Konzert warm laufender Renntriebwerke nach Floriopoli zurück. Monza SP1, das ist auch die blaue Mauritius der Motorenentwicklung. Motor? Ach was, Kathedrale, Kunstwerk, Denkmal! 65-Grad-V12, 6,5 Liter Hubraum, 810 PS – schon das herzergreifende Standgasgewitter des intern F140 GC genannten Hochdrehzahlsaugers macht einen auf Targa-Gesamtsieger. Wie 1972, als der 312PB für die Scuderia den letzten Targa-Triumph holte – selbstredend mit einem Zwölfzylinder. Bella Italia, zum Dritten!

Feuer frei! Sensationell, wie sie einst mit den offenen Prototypen nach stehendem Start die Floriopoli-Links im leichten Drift genommen haben. Doch das war erst der Anfang des Höllenritts, der anschließend folgte. Schon auf den ersten Kilometern wird klar, warum die Teilnehmer bei der Targa Florio früher einzeln und nicht im Pulk gestartet sind: Überholen ist so gut wie unmöglich.

Gegen den legendären 72-Kilometer-Kurs Piccolo circuito delle Madonie mit seinen rund 900 Kurven ist die heutige Nordschleife ein Hochsicherheitstrakt. Abgesehen von vereinzelten Strohballen, denen anscheinend übernatürliche helfende Kräfte zugetraut wurden, war Sicherheit bei der Targa Florio noch mehr Fremdwort als heute bei der Isle of Man TT.

FRÜHER HETZTEN SIE MIT SPEED DURCH DIE HÄUSERSCHLUCHTEN VON CERDA. HEUTE WIRD HIER AUS EDDIE IRVINE DIE LEGENDE FREDDY IRVINE

Was für ein Adrenalincocktail muss das gewesen sein. Bäume, Felsen und Abgründe säumten das schmale Asphaltband des Kurvenlabyrinths. Dazu kamen wilde Ortsdurchfahrten mit Highspeed an Kirchen, Trattorien und Marktplätzen vorbei. Das Training lief übrigens im öffentlichen Straßenverkehr.

Kein Wunder, dass krasse Unfallfotos von kieloben liegenden Rennfahrzeugen existieren, deren Blechkleider nach feinster Origami-Kunst gefaltet worden zu sein scheinen. Nirgendwo anders fuhr der Heldentod auf der Ideallinie so nah mit.

Und wie fährt sich die Targa-Piste heute? Stellt euch einfach vor, ihr hämmert im Skiurlaub im Schuss über eine Buckelpiste. Ähnlich vertrauenerweckend fühlt sich die Überdosis Bodenwellen an, als der Monza SP1 das erste Mal hochdrehzahlschreiend und im Lenkradkranz schaltlampenblitzend den Drehzahlgipfel von 8900 Touren erklimmt.

Egal in welcher Stellung der legendäre Manettino-Lenkraddrehregler für die Fahrprogramme „Wet“, „Sport“, „Race“, „CT off“ oder „ESC off“ am Lenkrad positioniert ist – der Monza SP1 scharrt bei Volllast auf dem jahrzehntealten Asphalt gefühlt jederzeit mit den Hinterrädern. Einfach Vollgas? Vergiss es!

Reflexschulung trifft Reizüberflutung. Parallel zur Akrobatik auf Gaspedal und am Lenkrad tobt der Berger-Alesi-412T2-Gedächtnisrock vergangener Formel-1-V12-Tage mit dem Monza-Wirbelsturm um die Wette. Bereits ab 60 km/h zerrt der Fahrtwind mit Windstärke 9 am Helm und bearbeitet die Nackenmuskulatur. Grandios, mehr Formel-Feeling mit Straßenzulassung geht nicht.

Zeit für einen Boxenstopp im Städtchen Cerda. Mit atemberaubendem Tempo sind die Targa-Helden hier früher über die 800 Meter lange Gerade im Ortszentrum zwischen den Häuserschluchten genagelt und haben meist eine Staubwolke hinter sich hergezogen. Keine Minute vergeht, und das PS-Duo aus Maranello sorgt auch hier für einen Menschenauflauf. „Che bella macchina“ versteht man auch mit Pizza-Pasta-Wortschatz. Drei ältere Herren staunen gestenreich und mit besonders glänzendem Schulbubenblick. Als Kinder hätten



LOKALMATADOR NINO VACCARELLA

Der aus Palermo stammende Vaccarella (im Bild mit Helm) gewann die Targa Florio 1965 im Ferrari 275 P2 und 1971/1975 auf Alfa Romeo

sie die Targa live miterlebt, und wir sollten beim Losfahren bitte gleich richtig Vollgas geben, übersetzen die Ferrari-Mechaniker.

OHRENBETÄUBENDES V12-ECHO

Derweil wird Eddie Irvine zu Freddy Irvine. Wie kommt's? Mein heutiger sport auto-Fahrerkollege Freddy trägt einen Helm des einstigen Ferrari-F1-Piloten, den unser Fotograf in den 90ern im Ferrari-Shop in Maranello erworben hat. Einer besonders begeisterten Einwohnerin Cerdas verkaufen die Ferrari-Mechaniker daraufhin die Legende von Freddy Irvine. Nach gefühlt 100 Selfies von Dorfschönheit und Rennikone Freddy Irvine satteln wir wieder die Pferde. Emotion, Lebensgefühl, Leidenschaft. Bella Italia, zum Vierten.

Anders als so manchen Rennwagen früher bremsen uns heute keine verlorenen Hufnägel von Pferden oder frei laufende Hühner. Ab Cerda beginnt der Anstieg ins Madonie-Gebirge so richtig. Kurvenachterbahn in Richtung Caltavuturo. Während der Targa Florio sahen die Hänge hier so aus wie der Strand von Rimini in der Hochsaison: belagert. Zu-

PUBLIKUMS-LIEBLINGE IN COLLESANO? FÜR SF90 UND MONZA SPERRT DIE ÖRTLICHE POLIZEI SPONTAN DIE LEGENDÄRE TARGA-FLO-RIO-KURVE



schauerzahlen bei der Targa? Teilweise wurde von insgesamt bis zu 900 000 Zuschauern berichtet.

Die Ferrari-Crew, die extra zwei Tage zuvor zur Streckeninspektion angereist war, lotst uns immer wieder im Schritttempo um kratertiefe Schlaglöcher und treppenartige Fahrbahnabsenkungen herum, die sie vorab in einer digitalen Roadmap markiert hatte. Schlamm, Matsch, Staub – an einigen Stellen macht die Targa heute einen auf Rallye Dakar. Andere Abschnitte sind so deformiert, dass sie dauerhaft gesperrt bleiben. Die komplette 72-Kilometer-Runde ist längst nicht mehr befahrbar.

Doch dann öffnet sich der Targa-Vorhang doch noch für halbwegs fahrbare Serpentinen. Wie selbstverständlich sperrt die Ferrari-Truppe jetzt einfach ein rund drei Kilometer langes Teilstück, damit man keinen Gegenverkehr fürchten muss. Stellt euch mal vor, was auf der Schwäbischen Alb los wäre, wenn auch nur ein Pedalist für diese Verbrennungsmagier einen Wimpernschlag warten müsste, während das V12-Echo ohrenbetäubend durchs Tal hallt. Bella Italia, zum Fünften.

Spitzkehre, Volllast und an der Carbon-Schaltsichel hinter dem Lenkrad den ersten, zweiten, dritten Gang hochpeitschen. Dosierbarkeit und Gasannahme des V12-Saugers? Phänomenal fix wie per Gedankenübertragung. Egal ob beim Herausbeschleunigen oder bei Schaltvorgängen unter Volllast – die Monza-Hinterachse keilt auf der welligen Piste immer wieder leicht aus.143 km/h verrät der Tacho kurz, bevor das Tempo unter DKG-Zwischengassalven von der Carbon-Keramik-Bremsanlage auf irgendwas um die 35 zusammengestaucht wird. Unfassbar, dass die wahren Targa-Helden hier früher die 72 Kilometer mit einem Rennschnitt von 128 km/h gefahren sind. Genauer: Helmut Marko, der mit einer Rundenzeit von 33.41 Minuten (Schnitt 128,253 km/h) im Alfa Romeo T33/TT/3 im Jahr 1972 den Rundenrekord im Rennen aufgestellt hat.

Der Monza SP1 will gar kein Rundenzeitenheld, sondern ein Charakterkopf für die Landstraße sein. Das ist auf geniale Weise gelungen. Die geringere Traktion im Vergleich zur Ausgangsbasis 812 Superfast erklärt nicht nur der mürbe Targa-Asphalt, sondern auch die konservativere Reifenwahl (Pirelli P Zero statt P Zero Corsa) und die etwas nach vorne gewanderte Gewichtsverteilung (49,5 zu 50,5 Prozent statt 47 zu 53 Prozent). Fahrwerksseitig trägt der Monza an der Vorderachse 13 Prozent weichere Federn, an der Hinterachse 21 Prozent weichere Federn.

300 KM/H AUF DER LANDSTRASSE

Obwohl er trotz seiner Carbonkarosserie mit einem fahrfertigen Gewicht von ca. 1720 Kilo nur 25 Kilo leichter als der 812 Superfast ist, hechtet der Monza SP1 fideler ums Eck. Um dem 812-Chassis auch ohne Dachkonstruktion eine adäquate

Verwindungssteifigkeit anzuerziehen, gaben die Entwickler dem Monza vor allem im Schwellerbereich eine massive Konstruktion mit auf den Weg. Verglichen mit dem 812 Superfast liegt der Schwerpunkt des Monza SP1 übrigens 36 Millimeter tiefer. Analog, pur, rein – der SP1 fordert immer wieder all deine Sinne und Reflexe, ohne bösartig zu werden. Was für ein grandioses Fahrerauto!

Die elektromechanische Lenkung hätten sie gerne ebenfalls noch modifizieren dürfen. Die Leichtgängigkeit um die Mittellage kennen wir aus dem alltagsverpflichteten 812, sie passt aber nicht ganz zum puristischen Charakter des SP1. Ihm würde die fokussiertere Lenkung des SF90 Spider mit kernigerem Handmoment gut stehen.

Fahrzeugwechsel. Scusa, SF90 Spider, dass wir der Strahlkraft des Monza so erliegen und dich mehr als stiefmütterlich behandeln. Auf den Bergstrecken zeigt sich der offene Hybrid-Supersportler zwar agil und geht unter Last auch gerne mal quer, kann aber seine 1850 Kilo nicht ganz verheimlichen. Später, auf der Buonfornello-Geraden unten am Meer, ist der SF90 Spider dann voll in seinem Element. Targa Florio, das waren nicht nur wilde Bergkurven und verrückte Ortsdurchfahrten, sondern auch eine Gerade, die mit 6,9 Kilometern 900 Meter länger als die ursprüngliche Hunaudières in Le Mans war. Teils 300 km/h erreichten die Helden während der Targa Florio hier früher.

Die zweispurige Landstraße ist heute noch am besten in Schuss. Also anhalten, Launch-Taste drücken und das Projektil abfeuern. Unfassbar, wie traktionsstark das Zusammenspiel der drei E-Maschinen und des V8-Biturbo den SF90 vom Fleck katapultiert. 1000 PS Systemleistung eskalieren aus dem Stand auf 250 km/h. Auch ohne Messgerät kommen keine Zweifel auf, dass der SF90 Spider die 200er-Marke nach nur 7,0 Sekunden niederringt. Die Verwirbelungen halten sich mit Windschutzscheibe und als Windschott fungierender Heckscheibe dabei in erstaunlichen Grenzen.

Wie halsbrecherisch das Tempo damals bei der Targa gewesen sein muss, wird annähernd im Monza bewusst. 100, 200, 250 km/h – Windstärke 12 tobt durchs Cockpit ohne Windschutzscheibe. Damit einem der gewaltige Luftstrom nicht den Helm vom Kopf reißt, hat Ferrari eine spezielle Luftführung am Cockpitrand konstruiert. Durch die Vibrationen und Kräfte, die am Helm zerren, stellt das Gehirn trotzdem auf Tunnelblick.

Bitte keine spießigen Kommentare à la „Tempolimit auf Sizilien“. Warum wir die Carabinieri auf unserer Seite haben, zeigt sich beim Grande Finale im Bergdörfchen Collesano. Hier wird die Targa mit Ferrari- und Nino-Schriftzügen auf Hauswänden immer noch gelebt. Klar, dass wir die legendäre Haarnadelkurve fahren, in der sie den im September 2021 verstorbenen Lokalmatador Nino Vaccarella immer so gefeiert haben.

Für die Fotos produzieren wir erneut ein Verkehrschaos, da die Ferrari-Crew wieder mehrere Straßenzüge sperrt. Die örtliche Polizei ist dabei von SF90 und Monza so begeistert, dass sie spontan bei der Sperrung mithilft. Grazie mille, bella Italia! ■



sport auto
Ausgabe 2/2022

EIN MUSS FÜR TARGA-FLORIO-FANS

In Collesano erinnern nicht nur Nino-Schriftzüge und Mosaiktafeln an die Targa Florio, sondern auch ein sehenswertes Museum















FERRARI SF90 SPIDER V8-Biturbo, 3990 cm³, drei E-Motoren, Systemleistung 1000 PS, Systemdrehmoment 900 Nm, Allradantrieb, Achtgang-DKG, Gewicht ca. 1850 kg, vorn 255/35 R 20, hinten 315/30 R 20, Michelin Pilot Sport Cup 2, 0–100 km/h 2,5 s, 0–200 km/h 7,0 s, Vmax 340 km/h, Grundpreis 459 679 Euro





FERRARI MONZA SP1 V12, Sauger, 6496 cm³, 810 PS bei 8500/min, 719 Nm bei 7000/min, Hinterradantrieb, Siebengang-DKG, Gewicht ca. 1720 kg, vorn 275/30 R 21, hinten 315/30 R 21, Pirelli P Zero, 0–100 km/h 2,9 s, 0–200 km/h 7,9 s, Vmax 304 km/h, Grundpreis 1 559 119 Euro

Straß

en-Wahn

Ferrari toupiert den 488 zum Pista auf, bedient sich dabei Motorsport-Komponenten, findet aber dennoch, dass der 720-PS-Apparat auf der Straße zu Hause sei. Na dann.

Text: Jens Dralle | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert

IRGENDWANN BEENDEN DIE 305ER-HINTERREIFEN IHRE IMMENSE KLEISTEREI. SELBST DANN BLEIBT ES LUSTIG IM PISTA – UND SCHNELL

Der Fünf-Euro-Schein liegt schon parat. Um das Phrasenschwein zu füttern. Denn, Achtung: Man soll aufhören, wenn es am schönsten ist. Zack, da verschwindet das Geld im Schweinchen. Und der Ferrari 488 Pista gen Horizont. Mit extra heiß geräuchertem Motorsport-V8-Klang, rau, mitteltief, in seiner Herzhaftigkeit fein modulierbar, immer geradeheraus, wegen der typischen 180-Grad-Kurbelwelle des Biturbo-V8-Motors natürlich.

Der Pista beendet die 488-Baureihe, die ja aus dem 458 hervorging, dessen Ende wiederum der Speciale markierte. Und so weiter und so fort. Jedenfalls leistet das 3,9-Liter-Aggregat im Vergleich zur Basis nun 50 PS mehr, also insgesamt 720, muss 45 Kilogramm weniger Gewicht wuppen (sagt die auto motor und sport-Waage, die von Ferrari kommt auf 90 kg Abnahme). Dann wären da noch die Optimierung von Aerodynamik und Fahrwerk mit Komponenten aus den Motorsport-Derivaten. Doch noch bevor du begreifst, wie sich die im Einzelnen auswirken, schnupft die von einem Luftkanal durchbohrte Nase den ersten Einlenkpunkt auf.

KUSCHELN ODER KÄMPFEN?

Die elektrohydraulische Servolenkung vermittelt dabei das Gefühl, jegliche Eingabe in exakt jenen Millimeterschritten an die Vorderräder zu übersetzen, während der Rest des Mittelmotor-Sportwagens intensiv mit der Ideallinie kuschelt, ohne sie zu erdrücken. Beim motivierten Herausbeschleunigen meldet sich sicherheitshalber die Fahrdynamikregelung – müsste sie nicht, also klickst du am metallenen Lenkraddrehschalter, dem Manettino.

Das Tempo? Gerade noch legal, in einer Kurve, in der du sonst weit diesseits der Illegalität bleibst. Nächste Kurve anbremsen. Allein in der Abstimmung des Pedaldrucks steckt mehr Akribie als anderswo in ganzen Autos. Gut, sollte bei 287 185 Euro Grundpreis auch drin sein.

Bitte nicht abschweifen. Macht der Pista ja auch nicht. Präzisiert sich derweil jede Kehre zurecht, fädelt Brems-, Einlenk- und Scheitelpunkte in einer Geschwindigkeit auf, in der sich bestenfalls Großmutters Stricknadel durch Maschen fädelt. Straßenzulassung hin oder her, die wütende Entschlossenheit, die diesen Ferrari so enthemmt Fahrdynamik feiern lässt, entrückt ihn der Landstraße, zwingt ihn auf die Rennstrecke.

Und da tobt er dann weiter, gerne in der „CT off“-Stellung der Regelelektronik, die je nach Grad der Eingangsparameter die Bremsen leicht anlegt,

Da lacht er. Weil der hinter dem schwarzen Loch sitzende Ladeluftkühler nun besser angeströmt wird? Auch … Einer kleinen Eingabe am Lenkrad folgt höchst unmittelbar die Reaktion des Wagens – siehe oben.
Der Pista kultiviert einen technokratischen Einrichtungsstil. Na, wer findet die Tempoanzeige? Bei 8000/min will der V8-Biturbomotor den nächsten Gang. Was für ein Detail, oder? Das Drücken der Launch-Taste bedingt Erschütterndes. In zwoacht auf 100







Drohne sei Dank, kann man sich dem Pista auch mal von oben nähern. An dessen Grenzbereich tastet man sich jedoch lieber von unten heran – wie immer eigentlich. Und freut sich dann, wie breit derselbe tatsächlich ausfällt

um im drohenden Ernstfall stabilisierend einzugreifen. Bis es so weit ist, musst du aber schon gegengelenkt haben. Und wenn es so weit ist, dreht der Pista nicht zwangsläufig den Hahn zu: genug Spielraum, um ihn leicht leistungsübersteuernd auf die Gerade rauszuschleudern, während das minimal höher verdichtete Triebwerk bereits die 8000/min-Marke anbrüllt. Am rechten Carbon-Paddel zupfen, patsch, nächster Gang, keine Unterbrechung der scheinbar unendlichen Beschleunigung durch das Siebengang-DKG.

AUS FRÜH WIRD FRÜHER

Hoppla, da geht's ja schon wieder ums Eck. War dieser Bremspunkt schon immer so früh? Das Geschwindigkeitsniveau des 488 fordert dich. Weil es immens weit oben liegt. Und, um aus „Top Gun" zu zitieren: „Da oben hat man keine Zeit, zu denken. Wenn man denkt, ist man tot." Na gut, vielleicht hat Hollywood nicht immer recht. Aber die Beschleunigung, Himmelherrschaftszeiten.

Die Werte, die der Pista liefert, treiben aufgrund ihrer Obszönität der Messgeraden die Schamesröte in den Asphalt. Nullhundert in 2,8 Sekunden, nach 7,8 Sekunden steht die Ziffer 2 in der Geschwindigkeitsanzeige vorne – satte 1,1 Sekunden früher als beim 488 GTB. Dann: Bremse. Während die Vierpunktgurte auf der Landstraße noch wie das pinkfarbene Poloshirt mit hochgeklapptem Kragen wirken, brauchst du sie jetzt. Nur 29,5 Meter von 100 km/h auf null.

Und wieder minimaler Pedalweg bei exakt definiertem Druckpunkt. Sicher, ähnlich leistungsfähige Bremsanlagen findest du auch anderswo. Aber so viel, nun, Bremsspaß? Dazu: konstante Verzögerung mit einer Wucht, an der die Knautschzone deines Gehirns zu scheitern droht. Vorsicht: Bei niedriger Reifentemperatur oder Nässe (am besten beides zu gleichen Teilen) fährt und bremst der Pista ziemlich heikel.

Immer extremere Gummimischungen verschieben die Performance der Reifen ebenso in Richtung Rennstrecke. Während der Bremsweg mit warmen Semislicks aus 100 km/h sich um 30 Meter bewegt, liegt er mit kalten Reifen bei 41 Metern. Da diese Art Reifen von den Fahrzeugherstellern genutzt wird, finden sich die entsprechenden Werte künftig auch im Datenblatt.

Im Übrigen erledigt sich spätestens jetzt die Fokussierung auf den Straßeneinsatz des Pista,



auto motor und sport
Ausgabe 12/2019,
23. Mai 2019







BILDUNGSAUFTRAG ERFÜLLT: DEN MOTOR BEKOMMEN SIE IN FAHRT NUR HIER AUS DIESER PERSPEKTIVE ZU SEHEN

wenn das nicht schon längst die extreme Agilität getan hat, die dich allzu leicht ins Geschwindigkeits-Jenseits befördert. Nun, die Leistung natürlich ebenfalls, weil sie nie fehlt, ihre Präsenz nie abnimmt. Nur das maximale Drehmoment von 770 Nm salutiert erst bei vergleichsweise späten 3000 Umdrehungen.

Der Druckaufbau der aus dem Markenpokal-Modell übernommenen Lader mit integrierten Drehzahlsensoren geschieht jedoch derart fix, dass von Luftholen nicht die Rede sein kann. Zumindest nicht mit offenem Mund. Kurz mal durchs rechte Nasenloch inhalieren trifft es besser. Zumal das gesamte Triebwerk mit gewichtsreduziertem Schwungrad und Kurbelwelle, Titanpleuel und geändertem Nockenwellenprofil mit pathologischer Besessenheit auf Gaspedalbefehle reagiert – noch biestiger als der eh schon brillante Basismotor.

Ja, da sitzt du dann mittendrin zwischen zornigem Antrieb und Präzisionslenkung, denkst dir, dass der Pista doch wirklich das schönste Ende der Baureihe 488 verkörpert. „Schön“ im Sinne von „furchtbar agil“. Nicht „schön“ im Sinne von „die Klimaregler kenne ich doch aus dem Fiat Tipo“. Das Ende naht übrigens rasch, denn der Nachfolger F8 Tributo wurde bereits präsentiert. Der basiert auf dem 488. Mist. Doch kein endgültiges Ende. Da verschwand der Fünf-Euro-Schein vielleicht etwas zu früh im Phrasenschwein. ■

Ein bisschen weniger ergibt mehr: Der Luftkanal in der Frontpartie („S-Duct“) erhöht den Abtrieb auf der Vorderachse



Fiat 642 RN2 Bartoletti & Ferrari 156 Sharknose

Art.-Nr.: CMR166

Art.-Nr.: CMR173

299,95 €

Art.-Nr.: CMR140

Art.-Nr.: CMR174

Art.-Nr.: CMR188

Art.-Nr.: CMR167

je 59,95 €

Art.-Nr.: CMR170

Art.-Nr.: CMR172



www.ck-modelcars.de

ck-modelcars Christoph Krombach e.K.
Willeckstrasse 7 • 35614 Asslar • Tel.: 06443 - 81284-28

Sehr gut, 4.94/5.00
von über 19.000 Kunden bewertet

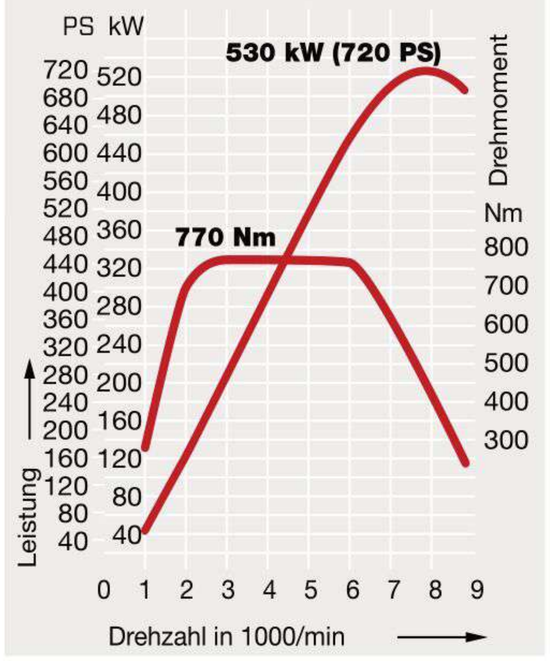
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Achtzylinder-V-Motor (Benzin-Direkteinspritzung), mitte längs, mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenkipphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung	530 kW (720 PS)
bei	8000/min
Hubraum	3902 cm^3
Bohrung x Hub	86,5 x 83,0 mm
spez. Leistung	135,8 kW/l (184,5 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	9,6 : 1
maximaler Ladedruck	1,5 bar
max. Drehm.	770 Nm bei 3000/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	22,1 m/s
Ölinhalt Motor	10,5 l
Kühlsysteminhalt	19,7 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe Übersetzungen: I. 3,33; II. 2,29; III. 1,73; IV. 1,37; V. 1,12; VI. 0,88; VII. 0,64; R. 2,98; Achsantrieb 4,38 : 1

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektrohydraulischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 12,0 : 1, zwei Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Keramik-Scheibenbremsen vorn (398 mm) und hinten (360 mm), Rädergröße vorn 9 J x 20, hinten 11 J x 20, Reifengröße vorn 245/35 R 20 Y, hinten 305/30 R 20 Y, Michelin Pilot Sport Cup 2 R.

FAHRLEISTUNGEN

	s
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	1,4
0 – 80 km/h	2,2
0 – 100 km/h	2,8
0 – 130 km/h	3,9
0 – 160 km/h	5,3
0 – 180 km/h	6,5
0 – 200 km/h	7,8
0 – 220 km/h	9,4
0 – 240 km/h	11,2
0 – 260 km/h	13,5
0 – 280 km/h	17,0
0 – 300 km/h	21,7
400 m	10,2 (230 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h
Zwischenbeschleunigung	
60 – 100/80 – 120 km/h	1,1/1,3

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h (Bremse/Reifen kalt)	41,0
aus 100 km/h (Bremse kalt/Reifen warm)	29,5
aus 130 km/h (Bremse kalt/Reifen warm)	49,8
aus 130 km/h (Bremse/Reifen warm)	50,2
Hochgeschwindigkeits-Bremstest (190 km/h)	106

TACHOMETERABWEICHUNG

	km/h
80	78
100	97
130	127
160	156

INNENGERÄUSCH

	dB(A)
Fahrstufe	D
bei 80 km/h	75
bei 100 km/h	78
bei 130 km/h	82
bei 160 km/h	86
bei 180 km/h	88
Standgeräusch	59
Maximalgeräusch	93

FAHRVERSUCHE

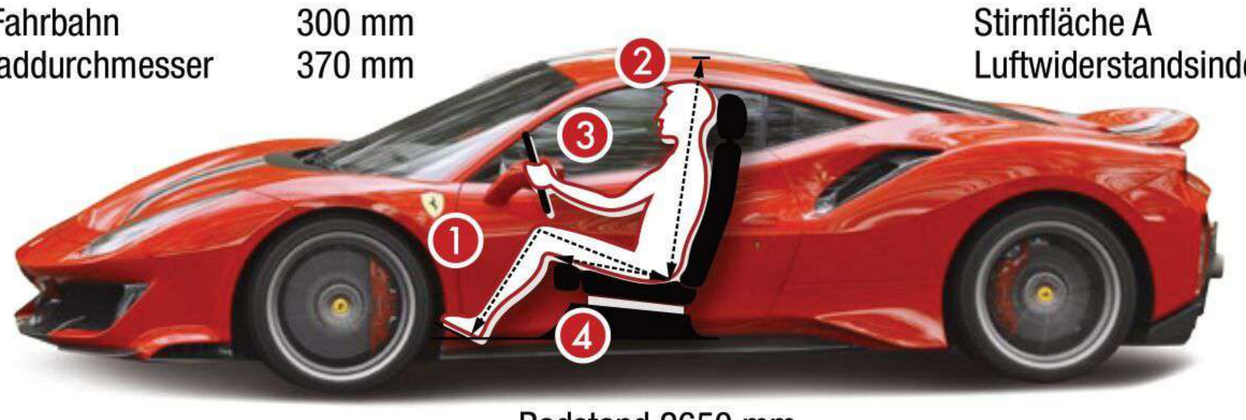
	km/h
Slalom 18 m mit/ohne TC/ESP	72,6/73,6
doppelter Spurwechsel mit/ohne TC/ESP	163,0/163,0

VERBRAUCH

	l/100 km
Eco/Pendler/Sport	10,8/14,8/18,9
Testverbrauch	14,8
Reichweite	527 km
CO_2	344 g/km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	900–1130 mm
❷ Innenhöhe	980 mm
❸ Innenbreite	1510 mm
❹ Sitztiefe	550 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	300 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Spurweite vorn/hinten	1679/1649 mm
Leergewicht	1499 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1785 kg
Zuladung	286 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	40,2/59,8 %
Kofferraumvolumen	170 l
Tankinhalt	78 l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,32
Stirnfläche A	2,04
Luftwiderstandsindex c_W • A	0,65



Radstand 2650 mm

Länge 4605 / Breite 1975 / Höhe 1206 mm

Wendekreis l./r. 13,0/13,0 m

KOSTEN/VERBRAUCH/EMISSIONSWERTE

AUSSTATTUNG/PREISE

Grundpreis (2019)	287 185,–

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer	468,–

WLTP-VERBRAUCH

	l/100 km
langsam/mittel	19,4/11,8
schnell	11,0
sehr schnell	12,4
gesamt	12,8

EMISSIONSWERTE

Abgasnorm	Euro 6c
CO_2	289 g/km
Standgeräusch (EG)	103 dB(A)
Fahrgeräusch (EG)	k.A.

BEWERTUNG ★★★★☆

Wie lässig der Pista einlenkt, um die Hochachse rotiert, dabei grippt, dann brachial beschleunigt – fantastisch. Ein wirklich extremer Sportwagen mit extremen Reifen, daher nur bedingt alltagstauglich.

KAROSSERIE

+ konsequent: Abtrieb auf Kosten des Kofferraums (S-Duct)
+ hohe Steifigkeit
+ Fahrer als integraler Bestandteil
+ durch Rückfahrkamera nach hinten übersichtlich
+ alltagstaugliche Bodenfreiheit
– unbedienbares Infotainment

FAHRKOMFORT

+ bemerkenswerter Federungskomfort
+ tapfer stützende Sitze
– Vierpunktgurte: gut für die Show, fummelig im Alltag

ANTRIEB

+ extrem reaktionsschneller, drehwütiger V8-Biturbo
+ exzellente Fahrleistungen
+ Getriebe, das schneller schießt als sein Schatten

FAHREIGENSCHAFTEN

+ unverschämt hohes Gripniveau
+ höchst präzise Lenkung
+ bissiges Einlenkverhalten
+ nutzbarer Grenzbereich statt schmaler Grat

SICHERHEIT

+ überirdische Verzögerungswerte
– sehr temperatur- und nässeempfindliche Reifen

UMWELT

+ angemessener Verbrauch
– für Passanten ernüchterndes Geräuschniveau

KOSTEN

+ Wartung für 7 Jahre im Kaufpreis enthalten
– Rennstreckenmiete kostet extra

Superultraplus

High Speed statt Hochglanz

Echter Rennsport verdient eine echte Zeitung: MOTORSPORT aktuell. Wo die Stories, so schnell sind, wie die Fahrer, die sie schreiben. Echt, pur und spürbar ganz nah dran. Jeden Mittwoch am Kiosk.



Ein Tag in Mar

Jeder Ferrari-Fan möchte mindestens einmal im Leben nach Maranello reisen. Als Kundschafter sind wir im langstrecken-begabten GTC4 Lusso vorausgefahren – und zeigen Ihnen, was Sie an der Geburtsstätte der Ferrari erleben können.

Text: Marcus Peters | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert

anello



Der Durchgang ins Innere des offiziellen Museums erinnert an das Firmenemblem



In einem verglasten Raum wurde Enzos Büroeinrichtung originalgetreu aufgebaut

Ein Gedankenspiel vorweg: Wie würde der Name Maranello wohl klingen, wenn dort nicht die begehrtesten Autos der Welt gebaut würden? Maranello ist Ferrari. Heißt im Umkehrschluss: Ohne Ferrari ist Maranello nichts. Zumindest würden ohne Ferrari kaum so viele Menschen auf der Welt diese fünf Konsonanten und vier Vokale so melodisch aneinanderreihen, mit der markanten Betonung auf dem e, das aus italienischem Munde eher als ä ertönt.

Es gibt keinen zweiten Ort auf der Welt, der so sehr für eine Automarke steht wie Maranello. Nach dem sogar ein Ferrari benannt wurde. Man stelle sich vor, Porsche brächte den 911 Zuffenhausen. Oder Mercedes-AMG präsentierte den GT Affalterbach. Klingt seltsam. Doch 550 Maranello, das rollt so herrlich über die Zunge. Es zeugt von einer genialen Symbiose: Das Städtchen südlich von Modena gibt Ferrari eine klangvolle Adresse. Und der exklusive Hersteller verleiht Maranello weltweite Bedeutung.

Maranello ist ein Wallfahrtsort für Fans, wobei das Auto-Mekka auch die Nachbargemeinde Fiorano umfasst. Hier, nur wenige Hundert Meter vom Werk entfernt, ließ Firmengründer Enzo Ferrari 1972 eine drei Kilometer lange Teststrecke in die Äcker asphaltieren; seitdem strahlt der Ruhm auch auf den Nachbarort ab – der Ferrari 599 GTB Fiorano trägt sogar dessen Namen. Die Pista di Fiorano, wie die Teststrecke offiziell heißt, ist für ihre architektonische Kuriosität bekannt: Im Infield steht ein altes Bauernhaus, weiß gestrichen mit roten Fensterläden. Hier übernachtete Enzo Ferrari häufig, um seinen Rennwagen nahe zu sein. Bei gutem Wetter saß er unweit der kleinen Boxengasse auf einem Klappstuhl im Gras, um den Motoren zu lauschen, die er so sehr liebte.

Auch ein Espresso (oder mehrere) gehört zum Maranello-Besuch: Den besten haben wir im „Cafe Concerto“ getrunken, an der Piazza Roma, direkt im Zentrum



BLICK AUF DIE TESTSTRECKE

Eine Teststrecke mit schwarzem Asphalt, blauem Himmel, grünem Gras, weißem Haus und roten Fensterläden ergäbe für jeden Touristen ein zauberhaft pittoreskes Fotomotiv. Doch der Eintritt bleibt Rennfahrern, Technikern, Prominenten und Journalisten vorbehalten – sowie guten Kunden.

Ausweg für alle anderen: Gerade in den Wintermonaten, wenn die Sträucher und Bäume kein Laub tragen, kann man den nördlichen Teil der Rennstrecke gut von der Brücke am Ortsausgang Richtung Ubersetto überblicken. Mit etwas Glück dreht gerade ein Prototyp seine Runden. Aussicht auf einen aktuellen F1-Rennwagen hat man dagegen kaum; sie dürfen praktisch nicht mehr testen. Wohl aber werden revidierte F1-Boliden vergangener Jahre in Fiorano eingefahren, bevor sie wieder an die reichen Sammler gehen. Auch das ist ein lohnenswertes Spektakel für Augen und Ohren. ▷

DAS BESONDERE AM FERRARI-MUSEUM? DIE AUSGESTELLTEN AUTOS STEHEN NICHT HINTER ABSPERRBÄNDERN ODER BARRIEREN. MAN KANN UND DARF IHNEN SEHR, SEHR NAHE KOMMEN - OHNE SIE NATÜRLICH ZU BERÜHREN



Im Ferrari-Werk sieht es mittlerweile aus wie in praktisch jedem modernen Automobilwerk

Wer zumindest einen Teil des legendären Bauwerks erspähen möchte, muss in die Via Gilles Villeneuve fahren. Die Straße endet am Tor zur Teststrecke – die eisernen Stäbe lassen einen Blick durch einen kurzen Tunnel zu und damit direkt auf einen der roten Fensterläden. Viel mehr sieht man von Enzos altem Bauernhaus leider nicht. Beim Weg zurück lohnt ein kurzer Stopp an der nächsten Kreuzung. Rechter Hand steht eine Büste von Gilles Villeneuve, man übersieht sie leicht. Der tödlich verunglückte Kanadier galt als Lieblingsfahrer von Enzo Ferrari, weshalb ihm die Zufahrtsstraße zur Teststrecke gewidmet wurde.

ALESI UND BERGER ÜBERSCHLAGEN SICH

Im Bereich der Villeneuve-Kreuzung überkam Gerhard Berger übrigens eine folgenschwere Idee. Er saß zu Beginn der 90er mit Jean Alesi für die Scuderia, die Rennabteilung, am Steuer der F1-Monoposti. Auf dem Weg zu Testfahrten in Fiorano gaste Alesi in einem geliehenen Lancia Delta Integrale mächtig an, drehte dann nach dem Tor zur Rennstrecke voll auf. Spitzbub Berger, auf dem Beifahrersitz, zog daraufhin in dem Moment an der Handbremse, als Alesi in den Bereich hinter der Boxengasse einbog. Was als Drift begann, endete mit einem Überschlag, einem völlig zerstörten Auto sowie einer Gardinenpredigt von Jean Todt, dem damaligen Teamchef – und Eigner des Integrale. Berger und Alesi hatten übrigens Glück, dass sie sich kaum verletzten.

Die Via Alfredo Dino (A. D.) Ferrari, benannt nach dem früh gestorbenen Sohn von Enzo, ist die Vergnügungsmeile des Städtchens. Hier reihen sich die Autovermietungen aneinander, welche „test drives“ versprechen, also Testfahrten in einem Sportwagen – meist Ferrari-Modelle. Wer nun denkt, dass er hier als Gegenleistung für den Mietpreis angasen kann wie einst Jean Alesi, der irrt: Auf dem Beifahrersitz nimmt ein Aufpasser Platz, der das Tempo diktiert. Ferrari selbst stören die Vermietungen übrigens gewaltig; das euphorisierende Gefühl, ein Modell mit dem Pferdchen auf der Fronthaube zu dirigieren, solle gefälligst Eigentümern der Preziosen vorbehalten bleiben, so die Haltung. Ferrari steht zu den Vermietungen wie Rolex zu den Fälschungen – beide können den Dorn in ihrem Auge nicht entfernen.

Wenn es nach dem Willen des Herstellers geht, dann sollen die Tifosi, wie die Fans in Italien heißen, ihren Appetit auf Ferrari im offiziellen Museum stillen (ebenfalls in der Via A. D. Ferrari). Und tatsächlich dürfen Besucher den Sport- und Rennwagen hier außergewöhnlich nahe rücken, fast schon auf Tuchfühlung gehen. Zwar umrahmt jedes Ausstellungsstück die Bitte, es nicht zu berühren; doch die Boliden stehen weder in einer Vitrine noch hinter einer Absperrung. Einzig das

ehemalige Büro von Enzo Ferrari ist wie ein Schrein hinter Glas inszeniert. Über Enzos Schreibtisch hängt ein Bildschirm, auf dem Ausschnitte alter Rennen laufen: Es sind jene großartigen Momente, welche die Marke im Motorsport unsterblich machten – schließlich sind die Roten das einzige Team, das seit Beginn der Formel 1 jede Saison mitfuhr (wenn auch nicht jedes Rennen).

Ein riesiger Bildschirm hängt auch im offiziellen Ferrari-Store in der Via Abetone Inferiore, Ecke Via Giovanni Verga. Wer sich wirklich für Motorsport begeistert, kann hier stundenlang in seine glorreichen Tage eintauchen. Sie machen gerade Jüngere etwas wehmütig im Wissen, die aufregendsten Jahre der Formel 1 versäumt zu haben – damals, als man den Monoposti noch so nahe kommen konnte, dass man ihre vibrierenden Zwölfzylinder spürte. Das war auch die Zeit, als Ferrari noch eine kleine Firma und kein Weltkonzern war – und exklusive Sportwagen im Wortsinn gebaut hat: seltene Autos in niedriger Stückzahl.

Zumindest ein Blick auf die ruhmreiche Vergangenheit lässt sich dann doch erheischen: Schräg gegenüber vom Store liegt der rote Backsteinbau mit der Tordurchfahrt und den sieben Buchstaben darüber, die automobiles Begehren in ein Wort fassen. Es ist das alte Werksgebäude, in dem noch Enzo Ferrari selbst den Ton angab. Heute befinden sich Büros darin. Vorbei sind die Zeiten, da man sich als Tourist unter dem Ferrari-Schriftzug ablichten lassen durfte – zwei Schranken versperren den Durchgang. Lohnenswert ist das Motiv dennoch, nur eben von der Straße aus fotografiert.



„STOPP“, HIER ENDET DAS SIGHTSEEING. IMMERHIN LÄSST SICH VON DER STRASSE AUS EIN FOTO VON DER HISTORISCHEN WERKSEINFAHRT SCHIESSEN – AUCH WENN SICH DANN DAVOR WOHL KEIN GTC4 LUSSO RÄKELN DÜRFTE

KEIN ZUGANG ZUM ALLERHEILIGSTEN

Wer sich im „Planet Hotel“ (über dem Ferrari Store) einquartiert und ein Zimmer Richtung Werk bestellt, bezieht einen Logenplatz, sieht das Gelände aus der Vogelperspektive. Der Blick wandert über das historische Backsteinhaus hinweg direkt auf einen schmucklosen dunklen Kubus – den Sitz des Direktoriums.

Der Zugang zum Allerheiligsten bleibt Kunden vorbehalten, die ein Händler für diese Ehre vorschlagen muss. Doch es gibt einen offiziellen Weg ins Werk – per Bus vom Museum aus. Leider darf man während der kurzen Rundfahrt weder aussteigen noch fotografieren. So sieht man nicht mehr als die Gebäude von außen und mit etwas Glück einen Prototyp, der gerade zu einer Testfahrt aufbricht. Tipp an alle Erlkönig-Jäger: Er verlässt das Werksgelände durch den Nebeneingang in der Via Musso.

Wer Ferrari-Schraubern bei der Arbeit zusehen möchte, muss zu Toni Auto (Via Abetone Inferiore 41) schräg gegenüber der historischen Werkseinfahrt. Dort werden (nicht nur) Modelle mit dem springenden Pferd im Wappen gewartet und restauriert. Die Tür zur Halle ist quasi ein Portal in die Vergangenheit. Ein Blick in die Werkstatt äh-



Bei Toni Auto dagegen schrauben sie noch wie früher (links ein 250er, rechts ein 308-Motor)

Viele, viele Modelle und Bücher führt Shopping Formula Uno (Via Abetone Inferiore 23)



Die Hotel-Rezeption „Maranello Village“

nelt einem Blick ins Ferrari-Werk der 50er: hier eine aufgebockte Karosserie, dort ein zerlegter Motor, dahinter das zugehörige Getriebe. Auf engem Raum schrauben vier Mechaniker und zwei Lehrlinge. Dieser Charme der frühen Jahre ist in der heutigen Hightech-Welt des Werkes leider völlig verloren gegangen.

Wir verlassen Toni Auto über die Via Musso, stoßen auf den Kreisverkehr mit dem riesigen Cavallino rampante, dem springenden Pferd. Der albanische Künstler Helidon Xhixha schweißte es 2003 zusammen – besonders fotogen ist die silbergrau glitzernde Skulptur übrigens bei Abendsonne. Weitere Ferrari-Reminiszenzen in Maranello: ein modernes Kunstwerk in der Via G. Matteotti (am Beginn des kleinen Parco Giardini Ferrari), Enzos übergroße Unterschrift in Eisen geschnitten (direkt an der Piazza Libertà) sowie das Ferrari-Emblem in einer Art Mandala, einem Schaubild aus Steinchen am Kreisverkehr im Zentrum gegenüber der Stadtkirche.

DIE GLOCKEN LÄUTEN DERZEIT NICHT

Stadtkirche? Da gibt es doch diesen rennsportbegeisterten Pfarrer, der bei jedem Ferrari-Sieg die Glocken läutet. Diese Tradition geht übrigens auf Don Erio Belloi zurück, einem Freund von Enzo Ferrari. Jeder von Bellois Nachfolgern sah sich sozusagen in der Pflicht, dem Beispiel zu folgen, und bimmelte ebenso den Fans zur Freude und dem Team zur Ehre. Aktuell gibt es allerdings wenig zu läuten – die beiden Fahrer der Scuderia Ferrari, Kimi Räikkönen und Sebastian Vettel, hatten in der Saison 2016 zumindest kaum Grund zu feiern.

Das alles scheint dem Mythos nicht zu schaden. Ein echter Fan liebt seine Marke, leidet mit ihr. Und er bricht einmal im Leben zu einer Wallfahrt nach Maranello auf. Mindestens. ■



Die Bar des „Ristorante“ Cavallino



Zu den Schichtwechseln strömen die rot gekleideten Ferrari-Werker aus der Pforte

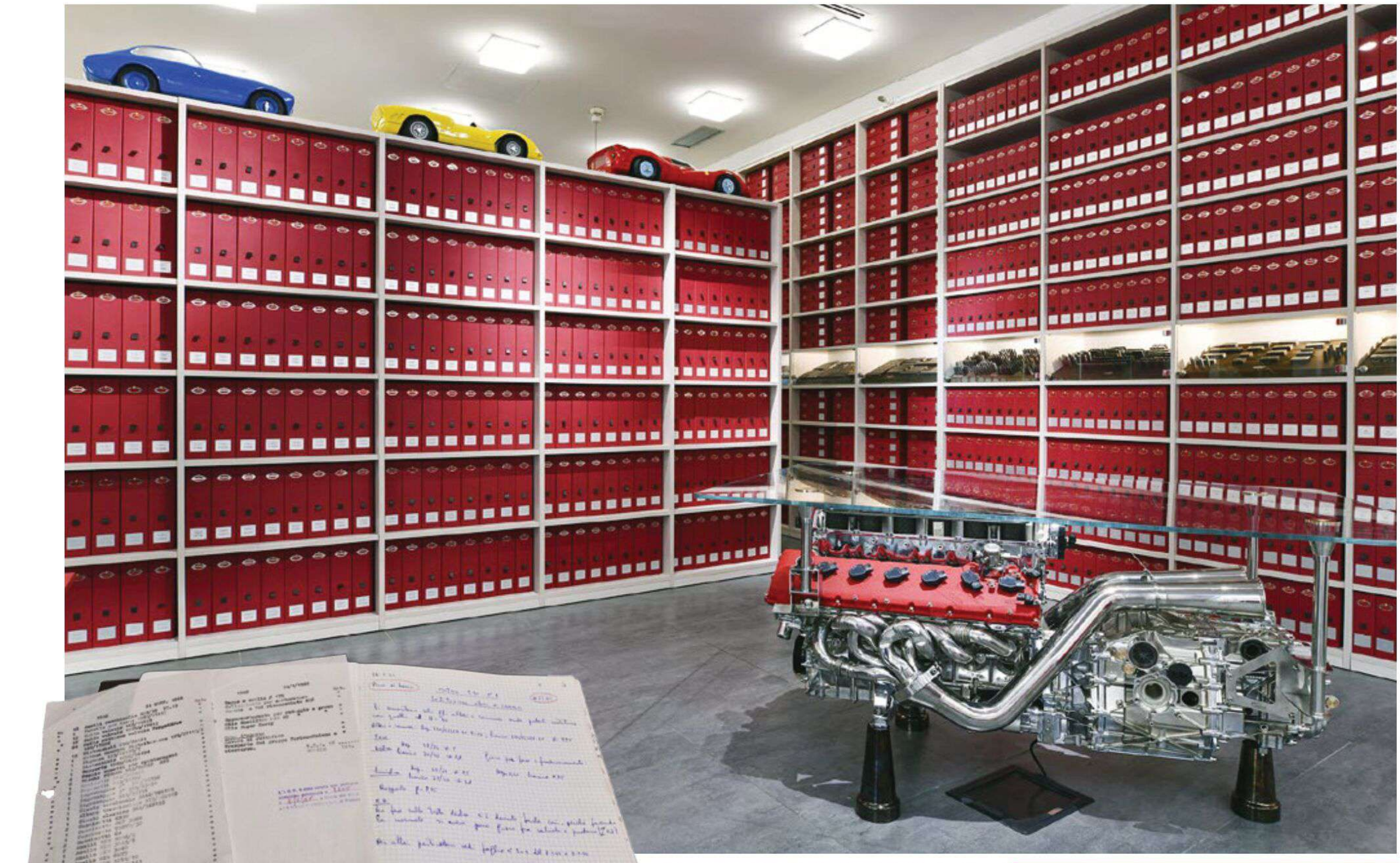


Von der Brücke am Ortsausgang nach Ubersetto aus lässt sich Fiorano fotografieren

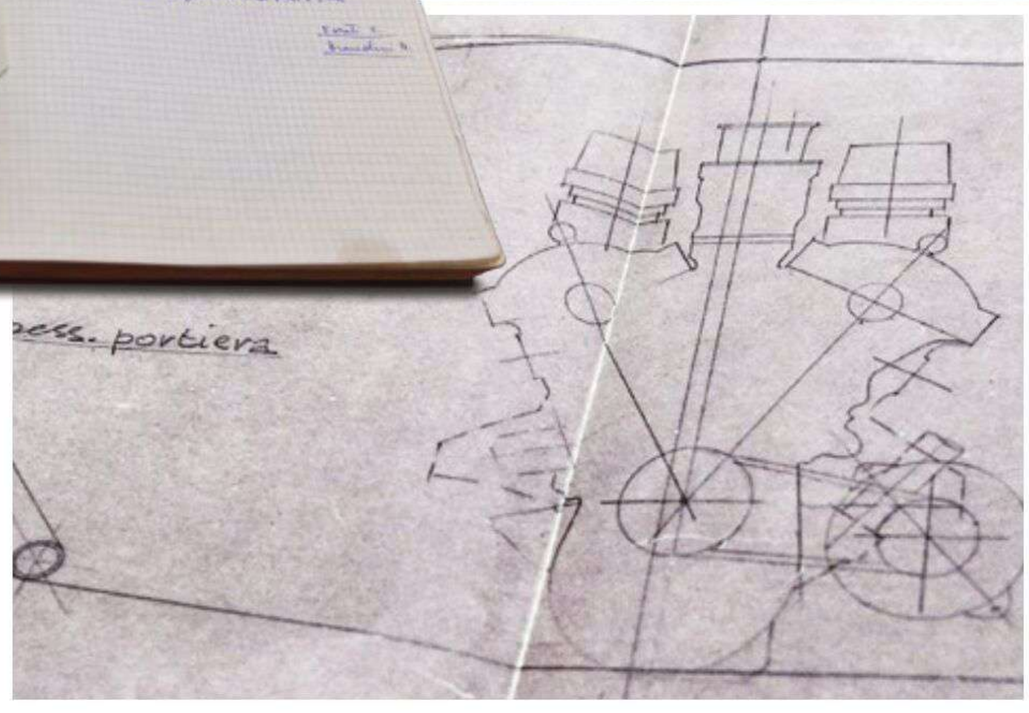
Das ganze Wissen

Bei Ferrari hüten sie es wie einen Schatz. Zu Recht: Im akribisch geführten und gepflegten Archiv von Maranello schlummert das analoge Wissen der Marke. Etwa Konstruktionszeichnungen, Rennberichte und Kundenbelege

Text: Jörn Thomas | **Fotos:** Archiv Ferrari

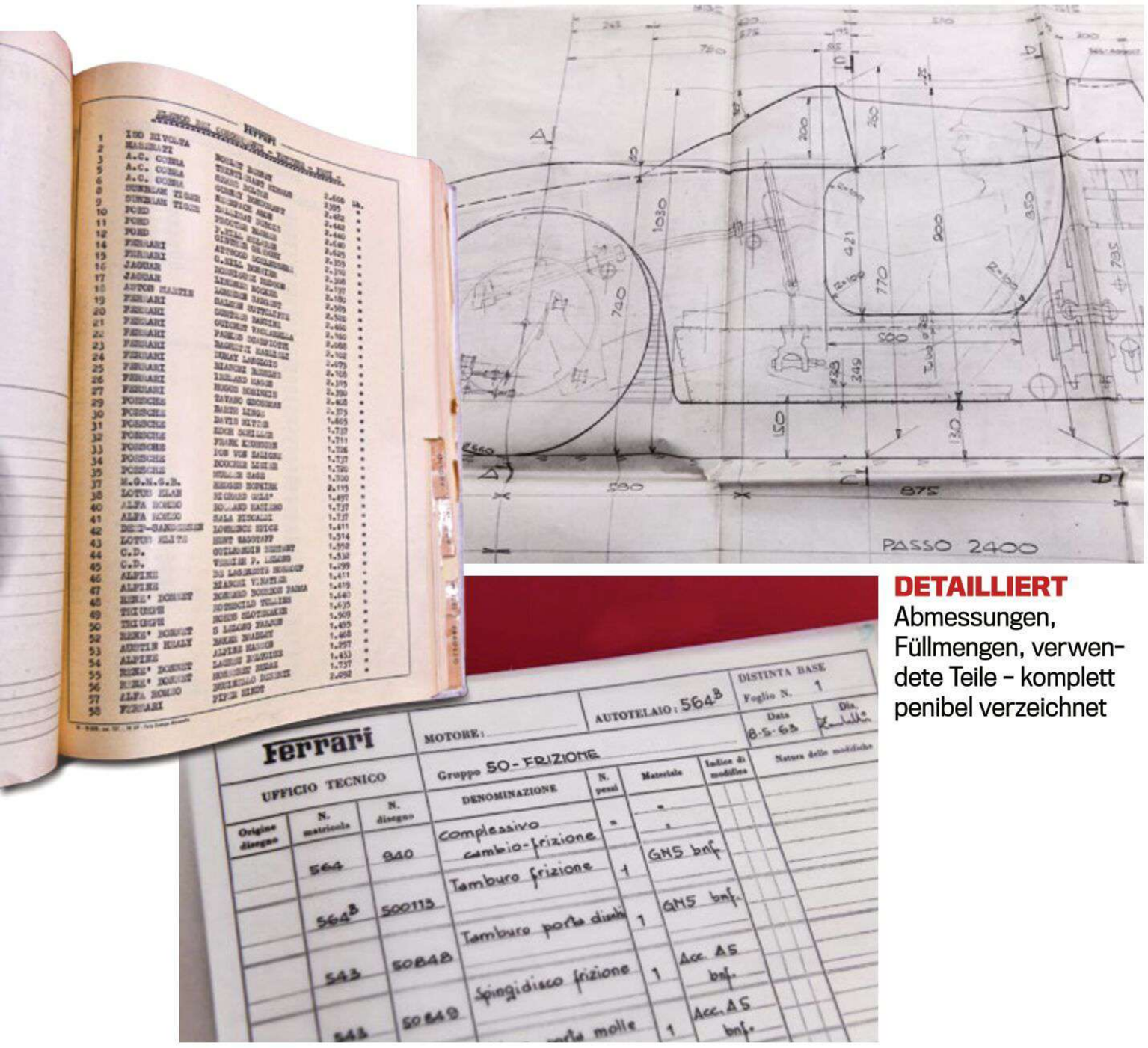








AUFGEZEICHNET
Ob per Schreibmaschine, Füller, Kugelschreiber oder Filzstift: Die Marke konservierte ihr Wissen seit 1947. Und es existiert noch heute



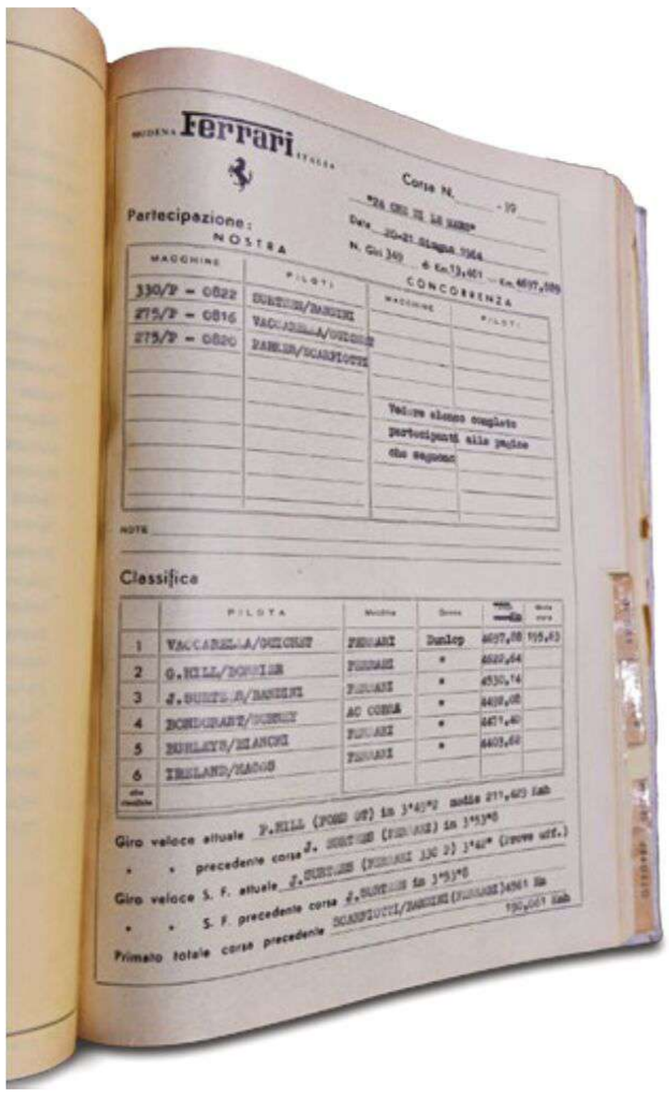
DETAILLIERT
Abmessungen, Füllmengen, verwendete Teile – komplett penibel verzeichnet

Auf den ersten Blick ist es nur eine rote Wand mit Ordnern. Bis der Chef des aufwendig gemachten Archivs mitten im Werk in Maranello, vis-à-vis zu den Schraubern der Klassik-Abteilung, einen der ledergebundenen Schuber für uns herauszieht und öffnet. Einfach so, Zufallsprinzip. Selbst Menschen ohne ausgeprägte Archiv-Affinität staunen mit offenem Mund. Über die Akribie, mit der die Italiener von Beginn an Aufzeichnungen erstellten – und sie bis heute bewahren. Sämtliche verkauften Modelle sind verzeichnet. Inklusive Teilelisten, exakter Konfiguration und der Korrespondenz mit Händlern und Kunden weltweit. Unschätzbares, unwiederbringliches Wissen, insbesondere wenn es um die Erforschung der Historie eines Wagens geht. Im Archiv findet sich jeder montierte Bremsbelag, jede Ölfüllung, jeder Sonderwunsch. Und sollten Menschen auf die Idee kommen, Ferrari-Teile mit gefälschten Schlagzahlen zu frisieren: Pustekuchen. Denn auch diese horten sie in Maranello für einen exakten Vergleich. Exakter Vergleich? Auf den achtete man auch im Sport. Selbst wenn Enzo Ferrari persönlich praktisch nie zu den Rennen erschien, seine Vertrauten waren stets dort und notierten alles. Vom Zustand und der Einstellung der eigenen Autos über die Fahrer bis hin zur Performance der Konkurrenz samt minutiösen Rennberichten. ■

BEI FERRARI ÜBERLASSEN SIE NICHTS DEM ZUFALL

CLASSICHE
Die Klassikabteilung profitiert von den Aufzeichnungen – bis hin zu Schlagzahlen





Flach- & Sachgeschichten

Ferrari elektrifiziert nach dem Über-Sportwagen SF90 nun auch die kleinere Sportwagenbaureihe, was mal eben zu einer Systemleistung von 830 PS und 900 Nm führt – die allein über die Hinterräder herfällt. Wie also fährt sich der neue Plug-in-Hybrid 296 GTB?

Text: Jens Dralle | **Fotos:** Ferrari


GF 766MK



ANGRIFFSMODUS
Schaltblitz im oberen Bereich des Lenkradkranzes sowie Vierpunkt-Gurte und spezielle Türverkleidungen zählen zum optionalen Assetto-Fiorano-Paket

Nun ließe sich problemlos eine kleine Abhandlung über das Ende verfassen, warum es eigentlich überall herumschwirrt, das Ende der Demokratie hier, das Ende der Kultur dort, das Ende der Menschheit mithin und womöglich sogar, wann endlich mal das Ende endet. Womit man recht schnell bei der Leistung elektrifizierter Antriebe im Automobil im Allgemeinen, beim Sportwagen im Speziellen landet. Denn Leistung scheint endlos, gipfelt im Fall des Ferrari 296 GTB erst bei 830 PS und in offenbar grenzenloser Beschleunigung, der bestenfalls die erste Kurve der 4135,86 Meter langen Rennstrecke Monteblanco nahe Sevilla ein Ende setzt. Bei Tacho 286 km/h muss dann eben doch mal die Bremse ran, obwohl sich der allein 663 PS starke V6-Biturbomotor gerade so wunderbar mit vollem, tiefgründigem, leicht anmetallisiertem Schreien dem Drehzahlbegrenzer bei 8500/min nähert. Runterschalten 5, 4, 3, 2 per traditionell fest an der Lenksäule montierter Sichel aus Carbon, dann mit mutigem Resttempo einlenken, der raue Asphalt und die für den 296 GTB neu abgemischten Michelin Pilot Cup Sport 2 R finden sicher Halt. Finden sie? Sie finden!

Wie eigentlich immer, zumindest an der Vorderachse. Es folgt ein weiter Linksbogen bergauf, neu asphaltiert, der noch ein wenig in der Sonne ausdampfend vor sich hin ölt. Ginge angeblich voll, hieß es.

Heute eher nicht, zumindest zeigt die Regelelektronik im Race-Modus Vollbeschäftigung. Na-



türlich ließe sich alles abschalten, in zwei weiteren Stufen, dazu später mehr. Denn da wäre ja noch ein zweites Manettino, allerdings physisch, besser: virtuell, als berührungssensible Oberfläche unterhalb der linken Lenkradspeiche. Dort finden sich der Elektro-Modus (bis zu 25 km Reichweite) sowie die Modi Hybrid, Performance und Qualifying.

Und auch über die ließe sich problemlos ein Aufsatz in einer automobiltechnischen Zeitschrift verfassen, beispielsweise darüber, dass die MGU-K-Einheit bis zu 315 Nm und 122 kW entwickelt, diese aber ausschließlich im reinen E-Betrieb mobilisiert, um den GTB auf bis 135 km/h zu beschleunigen, ansonsten aber nur unterstützend eingreift. Darüber hinaus gilt es noch die Rekuperationsstrategie der einzelnen Modi zu betrachten, wann wie







ANSICHTSSACHE
Das zentrale Display erlaubt unterschiedliche Darstellungen der Informationen, je nach Fokus des Fahrers. Neben dem exakten Druck informiert die Elektronik zudem über das thermische Wohlbefinden der Reifen

viel Energie in den 7,45-kWh-Akku (bestehend aus 80 Pouch-Zellen) zurückfließt. Kurzfassung? Gerne: Im Qualifying-Modus geht's um die maximale Leistung für ein, zwei schnelle Runden, in Performance um die Balance zwischen Ausdauer und Höchstleistung, und in Hybrid steckt meist so viel Kapazität im Akku, um geräuschlos durch Ortschaften zu rollen. Jetzt also: Qualifying.

Hier stellt sich eher die Frage, inwiefern sich das gegenüber dem F8 Tributo um 100 Kilogramm höhere Gewicht bemerkbar macht (schade, denn der Verbrennungsmotor allein wiegt 30 kg weniger). Beim Bremsen? Sicher, irgendwie, doch bei einem Trockengewicht von 1470 Kilogramm (Werksangabe), einer recht progressiven Applikation des Brake-by-Wire-Bremssystems sowie den kleisterigen Reifen fiele das wohl nur im direkten Vergleich auf. Und im Kurvenverlauf? Ebenso. Denn neben der endlosen Leistung scheint es, als fände auch der Grip kein Ende. Oder eben sehr spät. Denn auch in diesem Ferrari findest du vor allem eines: sehr schnell Vertrauen. In die Lenkung, die bei angenehmem Handmoment verlässlich und klar kommuniziert, unabhängig vom gewählten Modus, in die immense Kraft, die sich so wunderbar kleinteilig mit dem rechten Fuß in die passenden Portionen teilen lässt, die Vorhersehbarkeit der Fahrzeugreaktionen.

FÜR DIE BESONDE RS MUTIGEN: ABSCHALTEN

Natürlich kannst du die Vorderachse überfahren, doch wenn du den 296 GTB halbwegs fachgerecht forderst, verabschiedet sich zunächst an der Hinterachse die Traktion, Grüße von jedem einzelnen der 900 Nm Systemdrehmoment. Und klar, wenn du das rechte, echte Manettino auf CT off klickst, geht's kontrolliert quer daher, bei ESC off hingegen liegt die Kontrolle ganz bei dir. Dabei hilft die optimale Sitzposition, die ab 1,90 Meter Körpergröße schon am Anschlag der Verstellmöglichkei-

Diesmal reicht der zusätzlich fährt

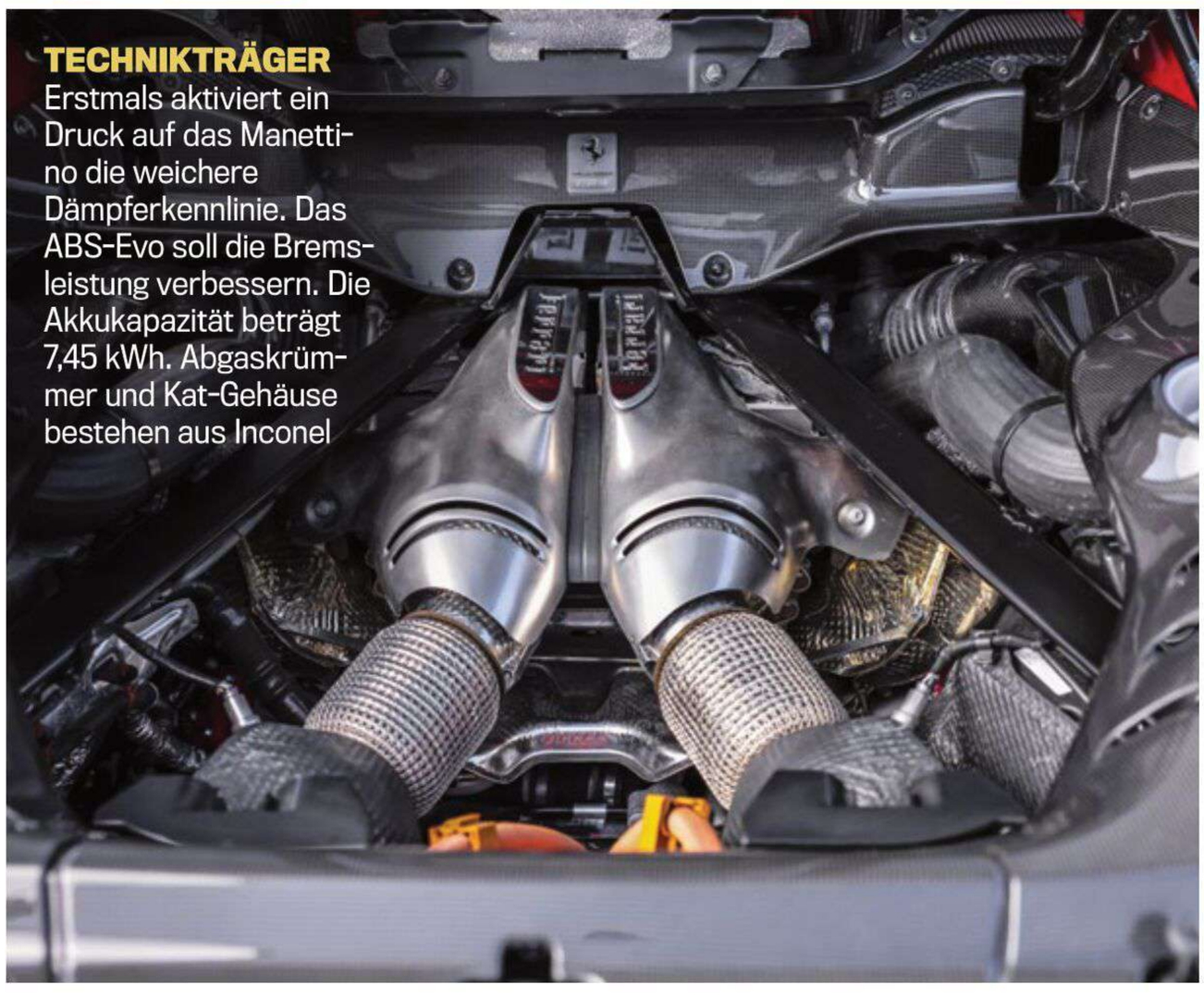


Diffusor alleine nicht, der Heckspoiler aus









TECHNIKTRÄGER
Erstmals aktiviert ein Druck auf das Manettino die weichere Dämpferkennlinie. Das ABS-Evo soll die Bremsleistung verbessern. Die Akkukapazität beträgt 7,45 kWh. Abgaskrümmer und Kat-Gehäuse bestehen aus Inconel

ten auch vom Lenkrad kratzt, aber noch passt. Nur die Sitzfläche bleibt eine Idee zu kurz, der Seitenhalt stimmt. Dann feuerst du im dritten Gang durch den Rechtsbogen über die Kuppe, freust dich wieder über den authentischen, präsenten, kitzelnden Klang des Dreiliter-Triebwerks mit dem ungewöhnlichen Zylinderbankwinkel von 120 Grad. Der helfe den Schwerpunkt zu senken, sagen die Ingenieure, im Vergleich zum V8 um 50 Millimeter, doch wegen der E-Komponenten beschränkt sich der Vorteil auf 15 mm. Immerhin.

Überhaupt läge der Fokus auf Fahrspaß unter allen Umständen, daher der fünf Zentimeter kürzere Radstand, wegen der Agilität um die Hochachse. Na und? Klar, auf der Rennstrecke fehlt dir nichts, speziell mit Assetto-Fiorano-Paket, das durch generöse Verwendung von Carbon und Lexan 15 kg Gewicht einsparen, durch den anderen Frontspoiler mehr Abtrieb (plus 10 kg) generieren und durch die passiven, manuell einstellbaren Dämpfer sowie Federn aus Titan eine noch präzisere Aufbaukontrolle gewährleisten soll.

LAND IN SICHT

Und auf der Landstraße? Wohin dort mit der endlosen Leistung? Die Antwort findet sich direkt im einsamen Hinterland, in Kurven unterschiedlicher Radien, auf Belägen unterschiedlicher Güte: Selbst im legalen Geschwindigkeitsbereich bietet dir der Ferrari immer wieder einen großen Löffel aus seinem unerschöpflichen Topf voll Grip an, verdrahtet dich mit jeder Fahrbahnoberfläche, jeder Lenkwinkel gleicht einem High five, es bleibt nie unklar, was kommt, was passiert, was es zu erle-

TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe 4565 x 1958 x 1187 mm, Radstand 2600 mm, Leergew. (trocken) 1470 kg.

FAHRWERK
Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 245/35 R 20, hinten 305/35 R 20.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe.

MOTOR
Sechszylinder-V-Motor mit Abgasturbolader, Hubraum 2992 cm³, Leistung 487 kW (663 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 740 Nm bei 6250/min, Elektromotor, Leistung/Drehmoment 122 kW (167 PS)/315 Nm, Systemleistung 610 kW (830 PS), Batteriekapazität 7,45 kWh.

FAHRLEISTUNGEN

0–100/0–200 km/h	2,9/7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	>330 km/h
Reichweite elektrisch	25 km
Gesamtverbr. (WLTP)	k.A.

GRUNDPREIS

Ferrari 296 GTB	266 701 Euro



Vorbild für die Lackierung: der 250 LM mit 3,2-Liter-V12-Motor

ben gilt. Hinzu kommt, dass die adaptiven Dämpfer und die weniger radikalen Michelin Pilot Sport 4S richtig guten Federungskomfort bieten, selbst wenn der Fortschritt gegenüber dem F8 eher im Marginalen zu suchen ist. Die Suche läuft noch. Die weiche Dämpferstufe findet sich übrigens nicht mehr hinter einer eigenen Taste, sondern wird per Druck auf den Manettino-Wählschalter aktiviert. Was hier draußen auffällt: Das Ansprechverhalten der Bremse passt nicht immer. Unter Volllast sowie bei langsamer Fahrt passt alles, wirken Pedalweg und Verzögerung stets homogen.

Bei ambitionierter Kurvenfahrt jedoch, also beim mittelforschen Anbremsen, offenbart sich eine Art Turboloch des Bremspedals. Wie bitte? Anders gesagt: ein minimaler Pedal-Leerweg, dann abrupter Einsatz der Bremskraft. Eine wirkliche Erklärung dafür gibt es keine. Tja, und das mit der Leistung findet dann eben doch ein Ende, wenn maximal Tempo 90 oder 120 erlaubt ist. Dann bekommen die im Vergleich zum V8 kleiner dimensionierten (Turbinenrad minus 11 Prozent Durchmesser, Verdichterrad minus fünf Prozent), aber mit höherem Druck (plus 24 Prozent) arbeitenden IHI-Monoscroll-Lader wenig zu tun, werden nur selten mit ihrer maximalen Drehzahl von 180 000/min beaufschlagt.

Allerdings ändert das nichts am äußerst lebendigen Wesen des 296 GTB, das sich nun eben umso stärker auf die Kurven konzentriert, stets akustisch begehrenswert untermalt. Das Ende? Kann sich gerne noch ein wenig Zeit lassen. ■

KURZGESCHICHTE

Gegenüber dem F8 Tributo fällt der Radstand um fünf Zentimeter kürzer aus (jetzt 2,60 Meter), was die Agilität erhöhen soll



Geht nur auf der Rennstrecke? Nicht nur, dort allerdings ganz besonders gut

INFO

75 Jahre Ferrari – diesmal in Buchform!

Na, hat Ihnen unsere Edition Appetit auf eine Extra-Portion Ferrari gemacht? Von dieser Marke kann man ja eigentlich nie genug bekommen, oder? Irgendetwas Neues in der Dreiviertel-Jahrhundert-Geschichte gibt es immer zu entdecken. Autor Dennis Adler jedenfalls dokumentiert die Geschichte und die Modellchronik des Sport- und Rennwagenbauers von 1947 bis heute. Leidenschaft und Emotionen, unter diesem Motto stehen die 336 Seiten mit ihren rund 300 Abbildungen. Das großformatige, aufwendig gemachte Buch widmet sich dem Menschen Enzo Ferrari ebenso liebevoll wie seinem Unternehmen – einem der erstaunlichsten in der Automobilgeschichte – und vor allem den Autos. Hier legt Dennis Adler seinen Fokus auf die Straßenmodelle von 1947 bis heute. Hochklassige Fotografien und ebensolches Layout geben Klassikern und aktuellen Modellen die passende Bühne.
Dennis Adler: Ferrari – Leidenschaft und Emotionen seit 1947, Motorbuch Verlag, motorbuch.de





„Wir sind immer gegen den Strom geschwommen“

Enzo Ferraris Ansichten über Reglements, den Wert der Rennen und Sportpolitik.

Text: Giovanni Lurani | **Fotos:** ddp Images, Picture Alliance, Julius Weitmann

Zu einem Zeitpunkt, der durch eine mehr als unklare Lage im Automobilsport gekennzeichnet ist, legten wir Enzo Ferrari 20 Fragen vor. Zu Beginn der neuen Sportsaison hat er als einziger Konstrukteur der Welt seinen Entschluss bekannt gegeben, an allen internationalen Rennen teilzunehmen, die für die Weltmeisterschaft und für die Markenweltmeisterschaft zählen, und ebenso an den wichtigsten Veranstaltungen für Gran-Turismo-Wagen.

Enzo Ferrari ist überdies der einzige Konstrukteur, der schon im Januar in der Lage war, auf allen Gebieten mit gut vorbereiteten Fahrern und Maschinen anzutreten, und dessen Mannschaft Aussichten auf Erfolge hat. Das ist von Bedeutung, weil die Antworten auf unsere Fragen von einem Mann kommen, der ruhig abwägend alles vorbereitet und seine organisatorischen und konstruktiven Pläne abgeschlossen hat.

Er ist auf allen Gebieten gerüstet, sodass seine Antworten nicht von einem Augenblicksopportunismus diktiert werden, sondern von seiner unvergleichlichen Erfahrung und seiner sehr umfassenden Sicht der vielseitigen Probleme unseres Sports und seiner Auswirkungen. Die Antworten Enzo Ferraris ergeben ein sehr klares Bild seiner Auffassung und sind deshalb besonders aktuell und interessant.

Glauben Sie, dass die Formel 1 1958 durch die Einführung des Einheitstreibstoffes* weiterhin eine technische Bedeutung besitzt, oder ist sie überholt und hat ihre Aufgabe erfüllt? Wie lange, glauben Sie, soll man diese Formel beibehalten?
Die Verwendung von Einheitsbenzin verleiht der Formel 1 ein bedeutendes technisches Interesse. Ich glaube, dass die bestehenden Streckenrekorde übertroffen werden und damit die Berechtigung dieser Formel erwiesen wird.

Was denken Sie über die Formel 2?
Es handelt sich um eine interessante Formel, die man, auch im Hinblick auf die Heranbildung neuer Fahrer, im Auge behalten muss.



auto motor und sport
Ausgabe 4/1958,
15. Februar 1958

Wird die Formel 2 in absehbarer Zeit zur Formel 1 aufrücken? Oder glauben Sie, dass sie der Formel 1 allzu ähnlich ist und deshalb weder neue technische Fragen aufwirft noch neue Anregungen gibt?
Wenn die Formel-2-Wagen, die sehr leicht und sehr stark sein müssen, in den kommenden zwei bis drei Jahren die Zeiten der Formel-1-Wagen erreichen, so ist dies ein solcher Fortschritt, dass sich zwangsläufig eine Einschränkung und Neuorientierung daraus ergeben wird.

Glauben Sie, dass es aus technischen Gründen noch Sinn hat, auch weiterhin Grands Prix für Monoposto-Rennwagen zu veranstalten, oder wäre es nicht zweckmäßiger, eine grundsätzlich neue Rennformel auszuarbeiten?
Die Menge bevorzugt vor allem den Monoposto-Rennwagen. Es erscheint mir zu riskant, heute auf die Grands Prix zu verzichten, solange man nicht neue technische und sportliche Voraussetzungen geschaffen hat, die sich tatsächlich verwirklichen lassen und auch von finanziellen Realitäten nicht zu weit entfernt sind.

Welches wäre nach Ihrer Auffassung eine ideale neue Rennformel?
Davon abgesehen, dass es meines Erachtens keinen idealen Rennwagen gibt, habe ich als Konstrukteur Interesse für jede neue Formel, vorausgesetzt, dass sie nicht so sehr vereinfacht ist, dass sie übertriebene finanzielle Anforderungen stellt, die für mich unerfüllbar sind.

Was halten Sie von den Vorschlägen des Mercedes-Vorstands Dr. Nallinger? Wie denken Sie über eine mögliche Gewichtsformel?
Ich kenne diese Vorschläge nicht genau und kann mich deshalb nicht dazu äußern. Eine Gewichtsformel ist jedenfalls stets sehr interessant, jedoch ist ihre Kostspieligkeit ebenso offensichtlich, wie ihre Formulierung einfach ist.

* Von 1958 an ist für die Grand-Prix-Rennwagen Flugbenzin mit OZ 100 vorgeschrieben.

Würde Ihre Firma sich an Rennen nach einer solchen Formel beteiligen?
Ich wiederhole: Wenn ich über genügend finanzielle Mittel für eine Teilnahme verfüge, mit Sicherheit ja!

Was halten Sie von der Benzineinspritzung und von Scheibenbremsen? Warum hat Ihre Firma bisher derartige Entwicklungen noch nicht in Rennen erprobt?
Die Einspritzung kommt aus Deutschland und die Scheibenbremse aus England. Beide sind bisher noch nicht in Maranello angekommen …

Es ist viel über eine Junioren-Formel gesprochen worden, also über einen Formelwagen, der jungen Fahrern erlauben soll, mit Monoposto-Rennwagen geringen Preises Rennen zu bestreiten. Sind Sie der Ansicht, dass man eine solche Formel entwickeln sollte?
Ich halte es für zweckmäßig, wenn zur Heranbildung junger Fahrer auf Rennbahnen und kleineren Rundstrecken häufig kurze Rennen veranstaltet werden, die künftigen Rennfahrern auf Monoposto-Wagen von beliebigem Hubraum und sehr geringem Preis vorbehalten sind.

Glauben Sie, dass eine wohldurchdachte Junioren-Formel die Schulung und die Entdeckung von neuen Rennfahrern erleichtern könnte?
Zu dieser Frage habe ich schon mit meiner vorigen Antwort positiv Stellung genommen.

Sollte eine etwaige Junioren-Formel nur nationalen Charakter haben, oder sollte sie auch international ausgetragen werden?
Internationale Rennen, Formeln und Meisterschaften gibt es meines Erachtens heute schon mehr als genug.

Wie stellt sich Ihre Firma zur Hubraumbeschränkung der Sportwagen auf drei Liter für die internationale Markenweltmeisterschaft?
Vor fünf Jahren schlugen wir aus technischen, sportlichen und wirtschaftlichen Erwägungen die Beschränkung auf 2500 cm³ vor. In diesem Jahr setzten wir uns für ein Hubvolumen zwischen 1500 und 2000 cm³ ein. Alles umsonst! So werden wir eben mit Dreiliter-Wagen mit 300 PS ins Rennen gehen.

Was halten Sie von einer möglichen Hubraumbeschränkung auf 1500 cm³ für die Europa-Bergmeisterschaft?
Es fehlen mir die nötigen Unterlagen, um die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme bestätigen zu können.

Wie denken Sie über die vorgeschlagene Verkürzung der Grand-Prix-Rennen und der Sportwagen-Weltmeisterschaftsläufe, sowohl vom technischen wie vom sportlichen Standpunkt aus?
Bei den Grands Prix der Formel 1 halte ich die Verkürzung für zweckmäßig, dagegen ist bei den Sportwagen der Wert eines 650-Kilometer-Rennens gegen die mehr als 4000 Kilometer von Le Mans recht zweifelhaft.

Glauben Sie, dass das jetzige Sportwagen-Reglement nunmehr in Ordnung ist und einen Sinn hat, oder ist es noch weit entfernt von der Realität und sollte nochmals umgearbeitet werden?
Nach meiner Überzeugung genügt das derzeitige Reglement nicht, um die Ursprünglichkeit der Sportwagen zu gewährleisten.

Was halten Sie vom Gran-Turismo-Reglement? Erscheint es Ihnen sinnvoll, oder muss es noch abgeändert werden?
Man muss es vereinheitlichen und jegliche Abänderung der in den Homologationsblättern angegebenen Merkmale unterbinden, wenn man nicht Gefahr laufen will, dass ein Abklatsch der Sportwagenkategorie daraus entsteht.

Was halten Sie von einer Gran-Turismo-Weltmeisterschaft oder wenigstens einer Europameisterschaft? Welche Art Rennen und welche Distanzen halten Sie für diese Meisterschaften für angebracht?
Eine Gran-Turismo-Weltmeisterschaft wäre eine ausgezeichnete Einrichtung, vorausgesetzt, dass das Reglement eindeutig und sehr scharf ist, dass sehr schwere Rennstrecken gewählt werden und



Enzo Ferrari mit Werksfahrer Alberto Ascari, 1952



Dino 156 der neuen Formel 2 von Maurice Trintignant, Reims 1957

zuvor eine einwandfreie Einteilung der zugelassenen Fahrzeuge vorgenommen wird.

Womit können die nationalen und internationalen Organe die technischen und sportlichen Belange des Automobilsports und seine ethischen Werte schützen und wahren?
Zum richtigen Zeitpunkt mit der nötigen Klarheit handeln, um das schon lange verlorene Ansehen wiederzugewinnen.

Glauben Sie, dass die Teilnahme an Rennen heute noch zu technischen Erkenntnissen führt, die auch jenen Firmen dienen können, die an diesen Rennen nicht mehr teilnehmen?
Ich bin von dem technischen Wert der meisten Rennen überzeugt, da sie eine unvergleichliche und unersetzliche Prüfung darstellen. Alle Automobil- und ebenso die Zubehörfirmen verwerten die Erkenntnisse der Rennen, auch wenn es nicht offen in Erscheinung tritt.

Haben Autorennen im Hinblick auf den europäischen Markt und die neueste Entwicklung im Welthandel noch eine Bedeutung für die Exportpolitik und für die nationalen Industrien?
Ich habe immer die Ansicht vertreten, dass Siege, vor allem im Ausland, dem Ansehen der gesamten Industrie des betreffenden Landes dienlich sind.

BEWERTUNG UND KONSEQUENZEN

Trotz der aktuellen Diskussion über ein neues Reglement ist Enzo Ferrari fest entschlossen, auch weiterhin Rennen zu fahren, ganz gleich welche Formel von der FIA eingeführt würde.

Wir sind erfreut, dass Ferrari den Vorschlag der Schaffung einer Weltmeisterschaft für Gran-Turismo-Wagen ebenso unterstützt wie die Forderung, dass man hierfür nur schwere und wirklich überzeugende Rennen auswählen und auch die Wagen nach streng rationellen und objektiven Gesichtspunkten homologieren soll. ■

Ein Mann und seine Autos

EIN FOTOBERICHT VON JULIUS WEITMANN

Blick in die Zukunft: spannende Flächen, Innovationen, außergewöhnliche Details



Ganz im Gegensatz zur landläufigen Auffassung ist Ferraris Fabrik eine der modernsten der Automobilindustrie; zwar klein, doch bestens eingerichtet. Hier werden wirklich noch Autos gebaut und nicht nur aus angelieferten Teilen zusammengeschraubt. Links probiert Ferraris Spitzenfahrer John Surtees die Sitzposition im gerade fertiggestellten Rennwagen für die diesjährige Saison, rechts die Halle für die Straßenautos.





Die berühmten Rennwagen mit dem springenden Pferd als Emblem werden in der Fabrik des 67-Jährigen mit der gleichen Sorgfalt gebaut wie die Personenwagen, die zwischen 40 000 und 80 000 DM kosten. Nach dem Kosenamen seines 1956 verstorbenen Sohnes Alfredo gab er seinen Rennmotoren, die in der ganzen Welt Furore gemacht haben, den Namen „Dino“.



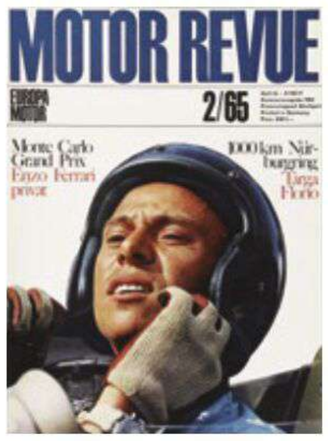




Sein Mittagessen
pflegt er alltäglich
in einem kleinen
Restaurant
einzunehmen,
das seinem Werk
in Maranello
gegenüberliegt.
Hierzu lädt er oft
Gäste ein oder
Besucher
wie diese Gruppe
von Studentinnen,
denen er
mit Vergnügen den
Hof macht.



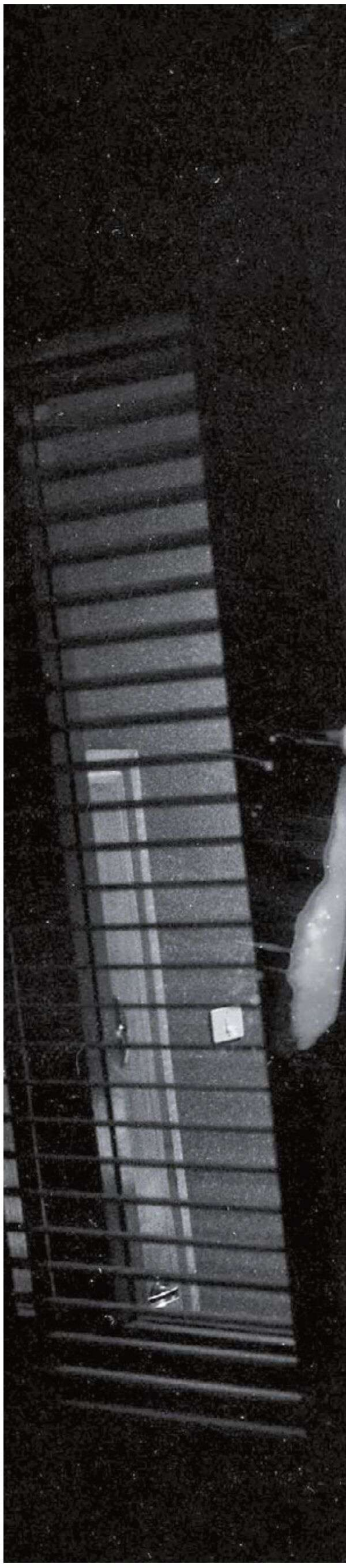
Der Mann, der lachend mit
Weltmeister Surtees an der Bar
sitzt, lacht nicht immer.
Am Weihnachtsabend 1964 ließ
er seinen Pressechef Dr. Gozzi
(Mitte) zu sich kommen,
um ihm mit Tränen in den Augen
zu sagen, dass keines Menschen
Liebe ihm gehöre.
Der geheimnisvolle Einzelgänger
Enzo Ferrari erlaubte unserem
Fotografen (links) als erstem
Journalisten, seinem Tageslauf
mit der Kamera zu folgen.



Motor Revue
Ausgabe 2/1965







Das Herz des nüchternen und selbstbewussten Mannes, der oft bis in den späten Abend hinein in seinem schmucklosen Büro sitzt, hängt mehr an seinem Deutschen Schäferhund als an den Straßensportwagen mit seinem Namen, die er eher selten fährt. ■





Gran Purismo

Mit zahlreichen Rennsiegen hat der 250 GT seine Talente hinlänglich unter Beweis gestellt. Jetzt haben wir die besonders leichte, von Scaglietti karossierte Sportausführung erstmals gemessen und über längere Zeit im Alltag getestet.

Text: Paul Frère | **Fotos:** Paul Frère, Riccardo Moncalvo

Das Scaglietti-Coupé ist deutlich leichter, weil es auf Dämmmaterial und jeden Komfort verzichtet

Dass der Ferrari 250 GT der schnellste aller heutigen Gran Turismo ist, wird wohl niemand bestreiten. Dies hat er in den letzten zwei Jahren durch eine Reihe von Rennsiegen in überzeugender Weise bewiesen – etwa beim „Giro di Sicilia“ oder beim 12-Stunden-Rennen von Reims, wo der Wagen auf der Geraden eine Höchstgeschwindigkeit von circa 250 km/h erreichte.

So geht es bei diesem Test weniger darum zu ermitteln, wie schnell der Wagen ist, als vielmehr, ob er sich nur im Motorsport oder auch wirklich für normales Fahren eignet. Schließlich liefert Ferrari selbst zwei unterschiedliche Ausführungen: Die erstere, die sich mechanisch hauptsächlich durch eine härtere Federung und durch größere Ventile, die die Motorleistung um circa 10 bis 15 PS erhöhen, von der Tourenausführung unterscheidet, wird von der Fabrik grundsätzlich nur mit einem sehr leichten, von Pinin Farina entworfenen und von Scaglietti gebauten Coupé-Aufbau geliefert, während die für normalen Gebrauch bestimmten Wagen von Farina als luxuriös ausgestattete Coupés oder Spyder eingekleidet werden.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Zwölfzylinder-V-Motor (60 Grad) vorne längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), Ventile in V-Anordnung durch Kipphebel betätigt, Leichtmetall-Zylinderköpfe und Zylinderblock mit nassen, auswechselbaren Zylinderbuchsen, drei Weber-Doppelfallstrom-vergaser, Batteriezündung, Druckumlaufschmierung, Ölfilter im Hauptstrom, Wasserkühlung mit Pumpe und Ventilator.

Hubraum	2953 cm^3
Bohrung x Hub	73,0 x 58,8 mm
Leistung	184 kW (250 PS) bei 7000/min
max. Drehmoment	264 Nm (27 mkg) bei 5000/min
Verdichtungsverhältnis	8,5 : 1
Kolbengeschwindigkeit bei 7500/min	14,8 m/s
Ölinhalt	7,0 l
Kühlsysteminhalt	18,0 l

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Zweischeiben-Trockenkupplung, Schalthebel in der Wagenmitte, Übersetzungen: I. 2,540, II. 1,700, III. 1,256, IV. 1,000, einteilige Kardanwelle, hintere Starrachse mit Spiralkegelradantrieb, auf Wunsch Sperrdifferenzial (ZF). Achsübersetzung des Testwagens: 4,0:1, andere auf Wunsch.

FAHRGESTELL

Geschweißter Stahlrohrrahmen, Dreiecksquerlenker vorn mit Schraubenfedern und Kurvenstabilisator, Starrachse hinten mit Halbelliptikfedern und seitlichen Reaktionsstreben, hydraulische Houdaille-Stoßdämpfer vorn und hinten, über Zweistufen-Bremszylinder hydraulisch betätigte Leichtmetall-Trommelbremsen vorn und hinten, Bremsfläche 1500 cm^2, Handbremse auf die Hinterräder wirkend, ZF-Ross-Schneckenlenkung mit dreiteiliger Spurstange.

ABMESSUNGEN

Außenmaße L x B x H 4350 x 1600 x 1350 mm, Radstand 2600 mm, Spurweite vorn/hinten 1354/1349 mm, Tankinhalt 130 l, Reifen 6.00–16 Supersport, Wendekreis ca. 12 m, Leergewicht (vollgetankt) 1160 kg, Leistungsgewicht 4,64 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN		s
0 – 60 km/h	(I. Gang)	4,1
0 – 80 km/h	(I. Gang)	5,6
0 – 100 km/h	(I. und II. Gang)	7,6
0 – 120 km/h	(I. und II. Gang)	9,4
0 – 140 km/h	(I. und II. Gang)	11,7
0 – 160 km/h	(I. bis III. Gang)	15,0
0 – 180 km/h	(I. bis III. Gang)	19,3
0 – 200 km/h	(I. bis IV. Gang)	26,3
Gestoppte Höchstgeschwindigkeit		245 km/h

Am schnellsten ist natürlich das Scaglietti-Coupé, das rund 200 kg weniger wiegt als das normale Touren-Coupé von Farina. Unser Testwagen mit 250 PS hatte eine Hinterachsuntersetzung von 4 : 1, die ungefähr in der Mitte zwischen der höchsten und niedrigsten liegt und bei der höchstzulässigen Drehzahl von 7000/min eine theoretische Höchstgeschwindigkeit von 231 km/h ergibt. Da jedoch der Ferrari-V12 bekanntlich einiges Überdrehen aushält, scheuten wir uns nicht, den Wagen auf der Autobahn einmal in beiden Richtungen auf einen Kilometer voll auszufahren, wobei bei rund 7500/min ein Tempo von 245 mit einer besten Messung von 247 km/h erreicht wurde.

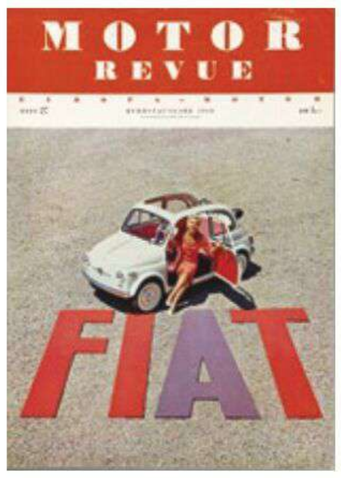
UNGEHEURES ANZUGSVERMÖGEN

Für normale Straßenfahrt ist die eingebaute Untersetzung auch die zweckmäßigste, denn selbst auf der Autobahn kommt es selten vor, dass Geschwindigkeiten von über 230 km/h gefahren werden können. Dafür verfügt man aber über ein ungeheures Anzugsvermögen, das es ermöglicht, Geschwindigkeiten um 200 km/h sehr oft zu erreichen und, wenn es die Verkehrsverhältnisse gestatten, auch bedenkenlos einzuhalten.

Dass ein auf eine Drehzahl von 7000/min ausgelegter Motor mit drei Doppelvergasern, 12 Zylindern, zwei obenliegenden Nockenwellen, 24 Ventilen, ebenso vielen Kipphebeln und vier Auspuffrohren nicht gerade geräuschlos arbeitet, braucht nicht näher kommentiert zu werden. Im Scaglietti-Coupé, in welchem aus Gewichtsgründen kein Geräuschdämpfungsmaterial zur Verwendung kommt, sind sich die Insassen dessen voll bewusst, dass ein wirklich schnelles Auto kein Salon auf Rädern, sondern eben eine Maschine ist.

Allerdings ist der Ferrari-Motor eine Maschine, die sich wohl wie keine andere dem Willen des Fahrers fügt und mit Fahrleistungen aufwartet, die von keinem anderen Straßensportwagen erreicht werden. Für einen Vollblut-Rennmotor ist er sogar unerhört elastisch: Wenn man ihn quälen will, zieht er selbst im vierten Gang aus Tempo 20 fast ganz ruckfrei weg, und bei 40 ist schon ein beachtliches Drehmoment vorhanden.

Dass der Wagen von 40 bis 160 km/h im vierten Gang in nur 21,5 Sekunden beschleunigt, wovon nur 9,4 von 40 bis 100 gebraucht werden, ist meines Erachtens noch eindrucksvoller als die Beschleunigungszeit von 0 auf 160 durch die Gänge in 15 Sekunden. So gut ist das Anzugsvermögen im großen Gang, dass selbst ein schaltfreudiger Fahrer im normalen, zügigen Straßenverkehr von den noch besseren Beschleunigungen in den niedrigeren Gängen nur selten Gebrauch macht.



Motor Revue
Ausgabe 27,
Herbst 1958

VIEL FEINGEFÜHL AM PEDAL

Nach 400 m Fahrstrecke hat der Wagen schon eine Geschwindigkeit von 160 km/h, und der Kilometer mit stehendem Start wird in nur 26,9 sek. zurückgelegt. Allerdings erfordern schnelle Starts ein hohes Maß an Feingefühl mit Gas- und Kupplungspedal: Bei zu viel Gas rutscht die Kupplung, bei zu wenig Gas oder zu schnellem Einkuppeln würgt der Motor ab. Solche Probleme tauchen aber erst dann auf, wenn das Allerletzte aus dem Wagen herausgeholt werden soll; im normalen Verkehr fährt sich der Ferrari ebenso leicht wie jeder andere schnelle Wagen.

Obwohl seine Gummilagerung sehr steif ist, überträgt der wunderbar geschmeidig arbeitende Motor, dessen Kolben ja alle 60 Grad der Kurbelwelle einen Impuls vermitteln, überhaupt keine fühlbaren Vibrationen auf das Fahrgestell. Allerdings wurde zwischen 3500 und 4000/min der Motor lauter als in anderen Bereichen, was auf



eine Torsionsschwingungsperiode der Kurbelwelle schließen lässt. Störender war jedoch eine im vierten Gang zwischen 6000 und 6500/min bemerkbare Schwingung der Kardanwelle. Das für schnelles Fahren ideal abgestufte Getriebe wird durch einen ganz steifen, kurzen Hebel in der Wagenmitte geschaltet, der durch eine Feder in die den dritten und vierten Gängen entsprechende Ebene zurückgebracht wird. Der Hebel hat kurze Schaltwege und arbeitet leicht und präzise, doch die nach dem Porsche-System arbeitende Synchronisierung war nicht vollkommen narrensicher.

Dagegen ist die Lenkung nach dem Wechsel zum ZF-Schnecke- und Rolle-System jetzt so leichtgängig, dass man sich für den sportlichen Einsatz manchmal ein geringeres Untersetzungsverhältnis wünschen könnte. Im Stadtverkehr muss man manchmal ein wenig mithelfen, die Räder wieder in die Geradeausstellung zurückzubringen, aber bei den Geschwindigkeiten, auf die der Wagen abgestimmt ist, ist die Rückstellwirkung gerade richtig. Stöße werden nur ganz leicht auf das Lenkrad übertragen, und der ganze Mechanismus arbeitet mit 3 ¼ Lenkradumdrehungen sehr genau.

Nur bei scharfem Bremsen auf nicht ganz ebenen Straßen schlägt das Lenkrad gelegentlich stark zurück, was wohl darauf zurückzuführen ist, dass die Lenkzapfen sehr stark zur Radebene versetzt sind. Überhaupt sind die Bremsen nicht der stärkste Punkt des Wagens, denn obwohl sie ihn aus sehr hoher Geschwindigkeit schnell und mit wenig Fading abbremsen, gelingt eine gute Verzögerung nur bei hohem Pedaldruck. Schon während des Tests wurde der Pedalweg merkbar länger, und auch der Renneinsatz hat bestätigt, dass bei stärkerer Beanspruchung ein häufiges Nachstellen der Bremsbacken erforderlich ist.

Zwischen Tankstutzen und Ersatzrad bleibt im Heck nicht mehr viel Platz fürs Gepäck

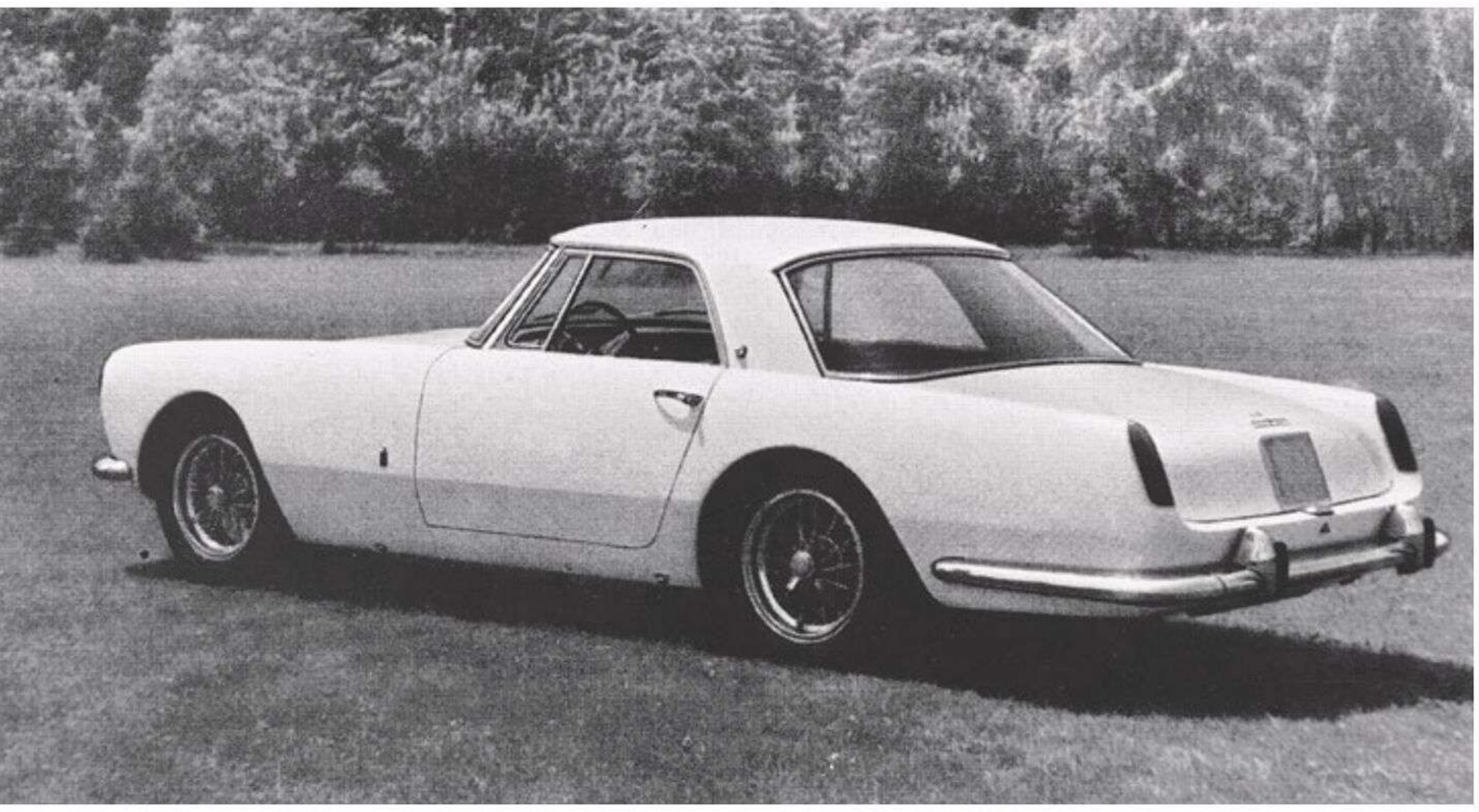


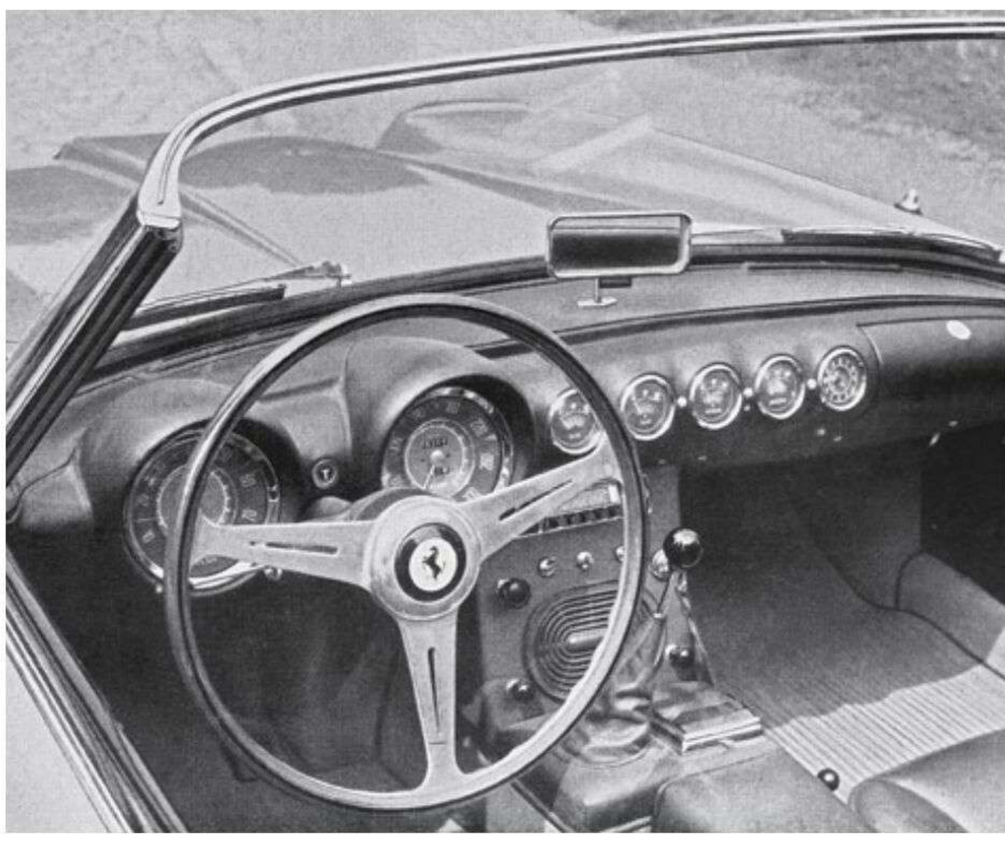
INFO

Coupé und Spyder von Farina mit mehr Komfort

Neben dem leichten, puristischen Scaglietti-Coupé gibt es den 250 GT auch als luxuriöse Tourenversionen mit Karosserien von Pinin Farina. Mit der 4,5:1-Hinterachse beschleunigte das rund 1350 kg schwere Coupé (unten) in 8,4 sek. von null auf 100 km/h und benötigte 28,2 sek. für den Kilometer mit stehendem Start. Der jüngere Spyder zeigt vor allem beim Federungs- und Geräuschkomfort die Ferrari-Fortschritte des letzten Jahres.







Spyder-Cockpit mit großem Drehzahlmesser und Tacho, fünf Zusatzinstrumenten sowie einem Radio, das im lauten Scaglietti-Coupé reine Geldverschwendung gewesen wäre

Einen brauchbaren Fahrkomfort hat das für sportlichen Einsatz bestimmte Scaglietti-Coupé mit seiner dünnen Sitzpolsterung, aber guten Seitenführung nur auf den besten Straßen zu bieten. Dafür übertrifft diese Version des 250 GT in seiner Straßenlage bei Weitem alle von uns getesteten Touren- und Sportwagen. Sie bleibt selbst auf schlechteren Straßen zum großen Teil erhalten und zeichnet sich durch die unerhört gute Bodenhaftung aller vier Räder sowie ein annähernd neutrales Kurvenverhalten mit sehr geringer Seitenneigung aus. Durch Gasgeben kann der Fahrer meist ein Ausbrechen der Hinterräder bewirken und auch genau kontrollieren.

SCHWANKENDE MOTORSCHMIERUNG

Allerdings wurde das Motoröl trotz richtigen Füllstands in der Wanne so an die Seitenwand geschleudert, dass die Pumpe Luft ansaugte und der Öldruck auf null absank, was bei einem auf sportliche Verwendung abzielenden Wagen doch erstaunlich ist. Dabei ermöglicht das auf Wunsch erhältliche Sperrdifferenzial an der hinteren, an Halbelliptikfedern abgefederten Starrachse, den Wagen auch aus engen Kurven heraus sehr schnell ohne Durchdrehen der Räder zu beschleunigen. Von großem Vorteil sind hierbei auch die Reaktionsstreben, die die Hinterachse seitlich abstützen und durch Verwinden der Federn bedingtes Holpern der Räder vermeiden.

Trotz der gewichtsparenden Seiten- und Heckscheiben aus Plexiglas hat selbst das Scaglietti-Coupé eine umfangreiche Instrumentierung sowie eine Scheibenwasch- und Heizanlage mit Entfrosterdüsen, dazu hinter den zwei Sitzen genug Platz für mehrere Koffer, die mit zwei hierfür vorgesehenen Riemen festgeschnallt werden können. Daneben zeugt das in Kugeln gelagerte Gasgestänge von peinlichster Sorgfalt in der Konstruktion der geringsten Details, auch der Rollwiderstand des Wagens ist ganz erstaunlich niedrig.

Wenn ein Auto so um die 50 000 Mark kostet, kommt es für seinen Besitzer meist nicht auf ein oder zwei Liter Benzin mehr oder weniger pro 100 Kilometer an, zumal der Verbrauch größtenteils von der Fahrweise abhängig ist. Mehr als 20 l/100 km wurden jedenfalls nur bei sehr scharfer Fahrt gemessen, wo auch spaßeshalber mehr als notwendig geschaltet wurde.

Obwohl die schnellste Ausführung des 250 GT kein Gran Turismo im eigentlichen Sinn ist und auf schlechten Straßen keinerlei Komfort bietet, hat der Ferrari jedoch mehrmals bewiesen, dass er auch auf miserablen Straßen den Strapazen schärfsten Fahrens über Tausende von Kilometern ohne Wartung gewachsen ist. ■

ROT für die Welt

Ferrari ist das Synonym für Motorsport, und Rot ist seine Farbe. Warum? Weil Ferrari am längsten dabei ist und seine Fans nicht nur jubeln, sondern auch leiden lässt.

Text: Michael Schmidt | **Fotos:** Motorsport-Images, Picture Alliance, Daniel Reinhard, Julius Weitmann, Wolfgang Wilhelm

Symbol einer Liebesbeziehung: Fans in Monza tragen die rote Fahne mit dem springenden Pferd

Die 1950er-Jahre

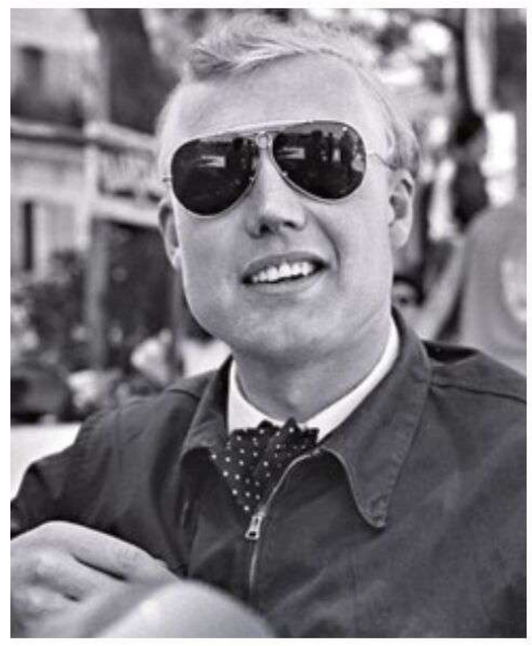
Grundstein einer Legende: Andere Marken kamen und gingen, Ferrari blieb.



Erster Ferrari-Weltmeister: Ascari holte 1952 und 1953 den Titel



Keine glückliche Ehe: Fangio fuhr nur ein Jahr für Ferrari



Weltmeister mit einem Sieg: Hawthorn dankte 1958 als Champion ab



Meister seiner Klasse: Ascari war im Ferrari 500 praktisch unschlagbar. 1952 gewann er sechs von acht Grands Prix



Der erste Einsatz: Ferrari debütierte beim GP Monaco 1950



Das Plagiat: Ferrari erbte 1956 den Lancia D50 und nannte ihn später Ferrari 801

In Bernie Ecclestones ehemaligem Büro in London gab es nur einen Fingerzeig auf das Reich, in dem er einst regierte. Das Bild zeigte Enzo Ferrari. Bernie bringt seine Verehrung kurz und bündig auf den Punkt: „Er ist für mich Mister Motorsport."

Der Mythos lebt. Auch 34 Jahre nach dem Tod des Firmengründers. Auch ohne WM-Titel. Auch in der Krise. Oder vielleicht gerade deshalb. Es gibt viele Gründe, warum Ferrari eine Legende ist, warum man sich Rennsport ohne die Marke aus Maranello nicht vorstellen mag, warum die Farbe Rot untrennbar mit dem Rennstall der Herzen verbunden ist. Der charismatische Firmengründer. Die Ausdauer, von Anfang an dabei zu sein, in schlechten wie in guten Zeiten. Die Arroganz einer Diva, die weiß, dass sie etwas Besonderes ist. Die Aura von 15 Fahrer-Weltmeisterschaften, 16 Konstrukteurs-Titeln, 238 GP-Siegen, neun Erfolgen in Le Mans, acht bei der Mille Miglia, sieben bei der Targa Florio und zwei bei der Carrera Panamericana.

DER ALTE HERR WAR SCHNELL BELEIDIGT

Aber es sind nicht nur die Siege, die Ferrari in allen Kulturen zu einer Religion machen. Die Niederlagen haben das springende Pferd und seine Anhänger noch stärker zusammengeschweißt. Je größer der Leidensdruck, umso inniger die Verehrung. Die automobile Hinterlassenschaft der Firma ist nicht komplett. Enzo Ferrari versäumte es, seine Autos zu sammeln. In der Begründung spiegelt sich das überhebliche Selbstverständnis des Firmengründers wider: „Rennautos gehören auf die Rennstrecke, nicht ins Museum." Ferrari schaltet keine Anzeigen, dreht keine TV-Spots. Die Bühne sind die Rennstrecken dieser Welt. Wer aber auf einem Ferrari werben will, zahlt den doppelten Preis. Und muss sich dem Farbcode anpassen. Viel Rot, ein bisschen Weiß. Historiker werden einwerfen, dass Ferrari auch schon in Weiß und Blau gefahren ist, in diesem Outfit 1964 sogar mit John Surtees die Weltmeisterschaft gewonnen hat. Korrekt. Enzo Ferrari protestierte. Der alte Herr war schnell beleidigt und ließ das seine Umwelt auch spüren. In diesem Fall hatte der italienische Automobilverband seinem 250LM die Homologation als GT-Rennwagen verweigert. Enzo Ferrari überreichte den Funktionären seine Teilnehmerlizenz und trat bei den letzten Grand Prix 1964 unter der Bewerbung des North American Racing Teams an.

Wenn BMW, Renault, Honda oder Toyota aus der Formel 1 aussteigen, dann ist das nach einer Woche vergessen. Wenn Ferrari nur damit droht, löst das ein Erdbeben in der Szene aus. Der einsame Firmenpatriarch wusste das Instrument der Erpressung zu nutzen. Als Niki Lauda 1976 am Nürburgring verunglückte und zwei Entscheidungen der Sportbehörde WM-Gegner McLaren in die Karten spielten, da verzichtete Ferrari auf einen Einsatz beim GP Österreich. Der kleine Warnschuss blieb nicht ohne Wirkung. James Hunt wurde nachträglich für den GP England disqualifiziert und Lauda zum Sieger erklärt.

„RENNAUTOS GEHÖREN AUF DIE RENNSTRECKE UND NICHT INS MUSEUM." NICHTS SPIEGELT DAS ÜBERHEBLICHE SELBSTVERSTÄNDNIS DES FIRMENGRÜNDERS BESSER WIDER ALS DIESER SPRUCH

Ferrari war von Anfang an dabei, hat aber nicht an allen Rennen teilgenommen. Von insgesamt 1057 Grands Prix seit 1950 hat der berühmteste Rennstall der Welt 1030 bestritten, 238 gewonnen, 230 aus der Poleposition gestartet, bei 255 die schnellste Rennrunde gedreht, 15 225 Runden geführt und 9614,1 Punkte gesammelt. Damit haben wir den statistischen Teil des Motorsportwerks elegant auf einen Satz verdichtet. Der Startschuss fiel erst beim zweiten Rennen der Königsklasse, dem GP Monaco 1950. Angeblich konnte man sich mit Silverstone, dem Geburtsort der Formel 1, nicht auf ein Startgeld einigen. Wie viel daran Legende und Wahrheit ist, lässt sich nicht überprüfen. Die Geschichte könnte aber stimmen, weil sie zu Ferrari passt.

Das erste Jahrzehnt der Formel 1 brachte Ferrari vier Titel. Nachdem man das große Duell gegen Alfa Romeo 1951 knapp verloren hatte, spielte das Reglement Ferrari in den zwei folgenden Jahren einen Steilpass zu. Die Formel-1-WM wurde für Formel-2-Fahrzeuge ausgeschrieben. Ferrari hatte mit dem Tipo 500 das beste Auto dieser Klasse in seinem Portfolio. Alfa Romeo trat zurück, und Maserati wachte zu spät auf. Alberto Ascari gewann beide Meisterschaften im Alleingang. Dann kamen die 2,5-Liter-Formel, Mercedes, Juan Manuel Fangio und deutsche Gründlichkeit, und Ferrari fuhr hinterher. 1956 machte Ferrari reiches Erbe. Von Lancia das Auto, von Mercedes den Fahrer. Juan Manuel Fangio fuhr auf dem modifizierten Lancia D50, der offiziell Ferrari 801 heißen musste, zu seinem vierten Titel. Doch der Maestro wurde mit Ferrari nicht warm. Wie auch. Es konnte nur eine Ikone im Team geben. Fangio vermutete eine Bevorzugung seiner italienischen Teamkollegen Luigi Musso und Eugenio Castellotti und verließ zermürbt von den politischen Winkelzügen im Untergrund das Team. Sein gekränkter Arbeitgeber keifte ihm hinterher: „Er litt unter einem seltsamen Verfolgungswahn."

BITTERER LORBEER

Die nächsten beiden Weltmeisterschaften waren bitterer Lorbeer. Mike Hawthorn durfte sich 1958 bei der Zuverlässigkeit seines Dino 246F1 und der Schützenhilfe seines Teamkollegen Phil Hill bedanken. Der Engländer gewann nur ein Rennen. Seine Ferrari-Stallkollegen Luigi Musso und Peter Collins starben auf der Rennstrecke, Hawthorn nur 95 Tage nach seinem Rücktritt bei einem Verkehrsunfall. Ferrari nominierte für 1960 Phil Hill und Wolfgang Graf Berghe von Trips, verschlief aber eine Trendwende. Obwohl Cooper-Climax mit dem Mittelmotorkonzept längst reüssiert hatte, hielt Ferrari noch eisern am Frontmotor fest. Keine Überraschung bei einer Firmenphilosophie, die

Die 1960er-Jahre

Ferrari als letzte Bastion gegen die englischen Garagisten.



Der Ferrari 158 setzt sich gegen Lotus und B. R. M. durch. Hier zirkelt Bandini seinen Ferrari durch Monte Carlo

den Motor über alles stellte. Vorne, hinten, egal wo. Ein Auto gewinnt keine Rennen. Die 1961 neu eingeführte 1,5-Liter-Formel brachte Ferrari zurück ins Geschäft. Ferrari hatte mit dem Tipo 156 das überlegene Auto und den besten Motor. Am Tag, der den König krönen sollte, passierte die Katastrophe. Graf Trips fand in Monza zusammen mit 14 Zuschauern den Tod. Teamkollege Phil Hill machte das Rennen.

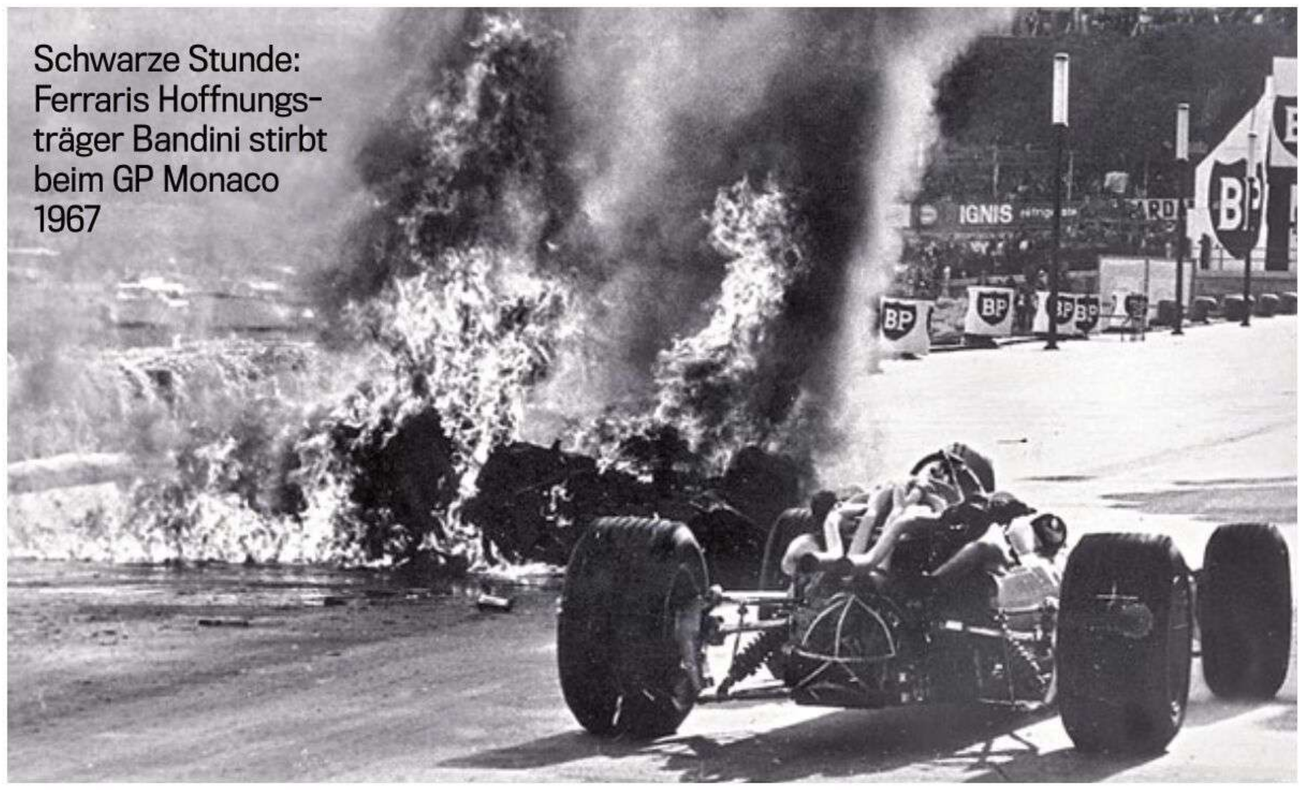
Trotzdem blieb bei Ferrari kein Stein auf dem anderen. Sechs Ingenieure und Rennleiter Romolo Tavoni verließen nach einem Streit mit Enzo Ferrari das Team und stürzten sich in ein Projekt mit dem Namen A.T.S. Die Revolte führte dazu, dass Ferrari nur mit einem modifizierten 156 in die Saison starten konnte. Ferrari spielte im Titelkampf keine Rolle, blieb sogar ohne Sieg. 1963 verließ auch Phil Hill das sinkende Schiff: „Es war die schlechteste Entscheidung meines Lebens“, gab der Amerikaner rückblickend zu. „Aber die Trennung musste sein. Ich war nicht der Typ Fahrer, den Enzo Ferrari liebte. Der Commendatore wollte Piloten, die bereit waren, in seinen Autos zu sterben, und deshalb mehr Risiko in Kauf nahmen. Ich wollte aber nicht für ihn sterben.“

JUBEL UND STREIT MIT SURTEES

Ferrari hatte bereits Ersatz gefunden. Ex-Motorradchampion John Surtees und Mauro Forghieri, der neue Stern am Konstrukteurshimmel, brachten Ferrari 1964 wieder auf Vordermann. Der Dreikampf um den Titel zwischen John Surtees, Jim



Bitteres Ende: Trips stirbt in Monza, Teamkollege Phil Hill wird Weltmeister. Der Ferrari 156 war haushoch überlegen



Schwarze Stunde: Ferraris Hoffnungsträger Bandini stirbt beim GP Monaco 1967





Hassliebe: Surtees wird 1964 Weltmeister und verkracht sich 1966 mit dem Team



Chefvisite: Enzo Ferrari tauchte selten an der Rennstrecke auf. Hier fachsimpelt er bei einem Monza-Test mit Graf Trips

Clark und Graham Hill ging am Ende überraschend und auch etwas glücklich zugunsten von Ferrari aus. Ferrari hatte rechtzeitig vor dem GP Deutschland ein Problem mit der Einspritzung an dem 220 PS starken V8 im Tipo 158 gelöst.

Im ersten Jahr der Dreiliter-Formel 1966 hatte Ferrari mit dem Modell 312 das schnellste Auto im Feld und den nächsten WM-Titel eigentlich auf dem Fuß. Doch Maranello schoss ein klassisches Eigentor. Rennleiter Eugenio Dragoni verkrachte sich mitten in der Saison mit John Surtees. Nach der Trennung war keiner mehr da, der die Erfahrung hatte, das Fahrzeug weiterzuentwickeln. „Das Problem von Ferrari zu jener Zeit war, dass Le Mans immer Vorrang hatte. Erst danach kümmerte man sich um die Formel 1“, erinnert sich Surtees. Ferrari fiel in eine lange Depression. Teilweise war das Geld so knapp, dass nur ein Auto am Start stand. Oder die Ergebnisse waren so schlecht, dass der Chef eine Auszeit anordnete, in der Hoffnung, den Ingenieuren falle etwas ein. Nach dem Feuertod von Lorenzo Bandini 1967 in Monte Carlo stand Ferrari in der Kritik. Man rechnete dem Rennstall vor, dass mehr Fahrer in einem Ferrari gestorben wären als in allen anderen Autos. Lapidare Antwort: „Wir stehen auch öfter am Start als andere.“ Einziger Lichtblick: Fiat klinkte sich bei Ferrari ein. Damit war wieder Geld in der Kasse. Ein Angebot von Ford lehnte Ferrari ab.

Erst 1970 war man mit dem 312B wieder in der Lage, regelmäßig Rennen zu gewinnen. Der Zwölfzylinder mit einem Bankwinkel von 180 Grad kam

Die 1970er-Jahre

Niki Lauda und der Ferrari 312T erlösen Maranello von einer langen Depression.



Verpasste Chance: Ickx wachte 1970 zu spät auf. Es reichte nur zu Platz 2



Die Ära Lauda: Mit dem 312T fand Ferrari zurück zum Erfolg

später auch im Sportwagenmodell 312PB zum Einsatz. Nach dem kurzen Zwischenhoch ging es mit Ferrari erneut bergab. Mauro Forghieri wurde in die Wüste geschickt. Aus lauter Verzweiflung ließ man die Autos 1973 sogar in England bauen. Mit wenig Erfolg. Erst als Ferrari den Agnelli-Zögling Luca di Montezemolo als Rennleiter installierte, Forghieri aus der Verbannung zurückholte und mit Niki Lauda und Clay Regazzoni eine schlagkräftige Fahrerpaarung anheuerte, fasste der angeschlagene Dinosaurier wieder Fuß.

LAUDA GEWINNT UND SAGT „CIAO“

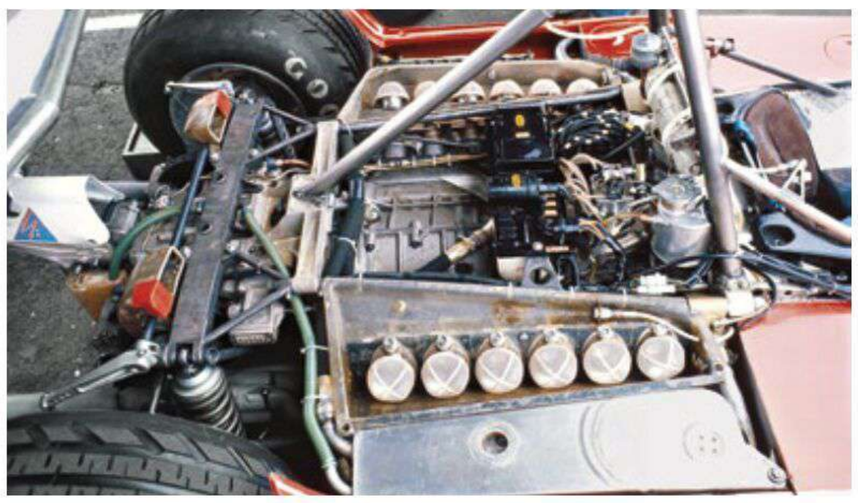
Den WM-Titel 1974 verfehlte Regazzoni nur um drei Punkte. Lauda war der schnellste Mann der Saison, scheiterte aber an acht Ausfällen bei 15 Einsätzen. Dann kam die Baureihe 312T mit einem querliegenden Getriebe vor der Hinterachse. Ferrari machte wieder die Musik. Lauda wurde 1975 und 1977 Weltmeister und wäre es auch 1976 geworden, wäre ihm nicht der Unfall auf dem Nürburgring dazwischengekommen. Ende 1977 sagte Lauda „Ciao“ und erntete von Enzo Ferrari den bösen Spruch: „Lauda hat sich für ein paar Stangen Salami an die Konkurrenz verkauft.“ Es passte nicht in sein Weltbild, dass ihm ein Fahrer kün-



Neuer Chef: Fiat installierte Montezemolo als Rennleiter. Mit ihm und Lauda ging es bergauf



Kehraus mit WM-Titel: Scheckter und Villeneuve beenden Ferraris goldene 70er-Jahre



Flachmann: Der 180-Grad-V12 war das Maß aller Dinge. In seiner letzten Version gab er 530 PS ab

Die 1980er-Jahre

Die Automobilkonzerne entdecken die Formel 1. Ferrari schwankt zwischen Glanz und Elend.



Das verlorene Jahr: Schwere Unfälle kosteten Ferrari den Titel. Villeneuve starb in Zolder. Pironis Karriere endete in Hockenheim



Ein Funken Hoffnung: Berger beendet 1987 eine lange Durststrecke mit zwei Siegen. Doch 1988 war der Ferrari F187/88 nicht mehr gut genug

digte. Das T-Modell wurde weiter modifiziert und sah 1979 wie eine Badewanne auf Rädern aus. Obwohl Forghieri wegen des breiten Motors das gewinnbringende Groundeffect-Prinzip im 312T4 nur zum Teil umsetzen konnte, wurde Jody Scheckter Weltmeister. Motorleistung und Standfestigkeit kompensierten ein letztes Mal eine nicht ganz perfekte Aerodynamik.

Scheckter erntete die Lorbeeren, sein Teamkollege Gilles Villeneuve die Sympathien der Fans. Selten wurde ein Ferrari-Fahrer so verehrt. Villeneuve hatte auch beim Firmenpatriarchen einen Stein im Brett. „Er war eine Kämpfernatur. Man musste ihn einfach gern haben“, schrieb Ferrari in seinem Buch „Piloti, che gente“. 1981 stieg Ferrari als zweiter Hersteller nach Renault in die Turbo-Ära ein. Der V6-Turbo mit der Seriennummer 030 war auf Anhieb so gut wie das Triebwerk von Turbo-Pionier Renault.

1982 hätte mit dem Typ 126C2 wieder ein Ferrari-Jahr werden können, doch das Schicksal schlug mit zwei Unfällen grausam zu. Gilles Villeneuve starb im Abschlusstraining zum GP Belgien. Stallrivale Didier Pironi erlitt in Hockenheim so schwere Beinverletzungen, dass die Karriere beendet war. Obwohl der Franzose die letzten fünf Rennen ausließ, beendete er das Jahr noch als WM-Zweiter, nur fünf Punkte hinter Keke Rosberg. Keiner ahnte nach Scheckters Titelgewinn 1979, dass auf die Tifosi 21 schwere Jahre zukommen würden. 21 Jahre ohne einen Weltmeister im roten Auto. Mit sieglosen Saisons wie 1980, 1986, 1991, 1992 und 1993. Mit immerhin drei Konstrukteurs-Titeln 1982, 1983 und 1999, die der geschundenen Seele ein wenig Genugtuung verschafften, aber doch kein Ersatz für das waren, was sich über zwei Jahrzehnte zum Trauma auswuchs.

NACH FERRARIS TOD HERRSCHTE CHAOS

Am 14. August 1988 starb Enzo Ferrari im Alter von 90 Jahren. Danach gaben sich Rennleiter und Technikchefs in Halbjahresintervallen die Klinke in die Hand. Der Versuch von Fiat, eigene Manager einzuschleusen, ging grandios schief. Genauso wie die Verpflichtung der damaligen Technik-Koryphäe John Barnard. Ferrari baute dem eigenwilligen Engländer, der partout nicht nach Italien ziehen wollte, im Verlauf von sieben Jahren zwei Dependancen in England. Das Modell war ein Reinfall, weil das Team in zwei Fraktionen zerfiel. Barnard gegen den Rest.

Es musste 1993 erst Jean Todt kommen, um das Chaos zu ordnen. Der Franzose heuerte im Doppelpassspiel mit dem neuen Präsidenten Luca di



Die technische Revolution: Im Ferrari 640 feierte das halb automatische Getriebe Premiere


Explosives Duo: Berger, Alboreto


Presserunde in Maranello: Enzo Ferrari hält Hof. Im August 1988 starb der Firmengründer

Die 1990er-Jahre

Ferrari leidet. WM-Niederlagen werden zum Trauma.



Schumachers erster Ferrari: Der F310 aus der Feder von John Barnard war ein launisches Rennauto





Der letzte V12: Alesi gewann mit dem Ferrari 412T2 ein Rennen



Fiat-Zar Agnelli holte Montezemolo zurück. Und der verpflichtete Rennleiter Todt

Die 2000er-Jahre

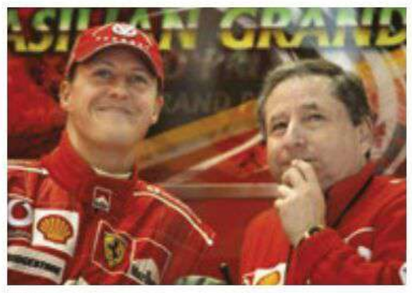
Ferraris erfolgreichste Ära trägt einen Namen: Michael Schumacher.



Totale Dominanz: Schumacher und Ferrari beherrschten die Jahre 2000 bis 2004



Siegen wird zur Routine: Schumacher gewann für Ferrari 72 Grands Prix



Verschworene Gemeinschaft: Schumacher, Rennleiter Todt

Montezemolo den damals noch zweifachen Weltmeister Michael Schumacher an, die Benetton-Ingenieure Ross Brawn und Rory Byrne, er schwor endlich dem Zwölfzylinder ab und ersetzte ihn durch die kompaktere V10-Lösung, er führte klare Hierarchien, industrielle Arbeitsprozesse und Disziplin in die heiligen Hallen ein. Und Todt war so gut mit dem Weltverband vernetzt, dass er die besten Bedingungen für Ferrari durchsetzte. Als Mercedes mit dem Einsatz von Beryllium-Kolben den stärksten Motor baute, wurde Beryllium auf Betreiben von Ferrari verboten. Als Michelin mit Reifen auftauchte, bei denen sich nach einer gewissen Abnutzung die Lauffläche verbreiterte, mussten die Franzosen zurückrudern.

Todt, Schumacher, Brawn, Byrne und Motorenmann Paolo Martinelli waren eine verschworene Gemeinschaft. Sie wurde fünf Jahre auf den Prüfstand gestellt. So lange dauerte es, bis endlich das Ziel erreicht war. 1997, 1998 und 1999 verlor man die WM erst im letzten Rennen. Mit einer Kollision, einem Reifenplatzer und dem falschen Mann im Titelrennen. Nach Schumachers Beinbruch in Silverstone musste Ferrari alle Karten auf seinen Wasserträger Eddie Irvine setzen. Der Nordire hatte gegen Mika Häkkinen im entscheidenden Duell keine Chance.

Todt stand zweimal auf der Abschussliste, und wurde jedes Mal von Schumacher gerettet. Der Hoffnungsträger im Cockpit drohte Ferrari, gleich mitzugehen. Erst der Ferrari F1-2000 erlöste das Team von der Schmach des ewigen Zweiten. Auch diese Saison wurde zur Zitterpartie. Weil das Auto bei Hitzerennen seine Reifen fraß. Erst eine Modifikation der Hinterachse schaffte das Problem aus der Welt. Schumacher schlug seinen WM-Rivalen Mika Häkkinen im direkten Duell in Suzuka. Danach hatten Ferrari und Michael Schumacher ein Abonnement auf den Titel. Die Kombination gewann fünf Weltmeisterschaften in Folge, dreimal so überlegen, dass die Saison zur Halbzeit praktisch schon gelaufen war.

DER BESTE DER BESTEN: FERRARI F2002

Unter den Unschlagbaren stachen die Modelle F2002 und F2004 besonders hervor. Mit 262 WM-Punkten hamsterte der F2004 mehr WM-Punkte als seine roten Brüder davor. Mit jeweils 15 Saisonsiegen lagen die beiden Erfolgsmodelle gleichauf. Chefdesigner Rory Byrne gibt trotzdem dem Jahrgang 2002 den Vorzug: „Über die gesamte Saison gesehen demonstrierte der F2002 die größere Überlegenheit. Das hätte sich auch in den Punkten besser ausgedrückt, wäre Barrichello nicht dreimal vor dem Start stehen geblieben."

Im Jahr 2005 kam Ferraris Erfolgsmaschinerie ins Stocken. Man hatte ein Eigentor geschossen, weil man einer Regeländerung zustimmte, die Reifenwechsel während des Rennens verbot. Im Glauben, Reifenpartner Bridgestone hätte damit

Die 2010er-Jahre

Beginn eines neuen Zeitalters: Ferrari geht an die Börse.



Ein neuer Schumacher: Vettel ging mit dem Vorsatz zu Ferrari, die Erfolgsstory seines Idols zu wiederholen. 2016 geriet der Plan ins Stocken



Sechs Jahre, 14 Siege: Vettel fährt 2017 und 2018 mit Titelchancen, scheitert aber an zu vielen Defekten



Jahr der Ausgeglichenheit: Ferrari kämpft mit Red Bull und McLaren um den Titel



Knapp vorbei: Alonso wurde 2010 und 2012 Vize-Weltmeister

noch bessere Karten. Das Gegenteil traf ein. Michelin baute die haltbareren Sohlen. Renault-Pilot Fernando Alonso unterbrach die Siegesserie. Ein Jahr darauf stand der Spanier den Roten erneut vor der Nase. Schumachers achter WM-Titel scheiterte an einem Motorschaden in Suzuka.

Dann zerbrach das Dream-Team. Zuerst hörte Schumacher auf, dann Ross Brawn und schließlich gab Jean Todt den Rennleiterposten an seinen Teammanager Stefano Domenicali ab. Nicht ohne 2007 mit Kimi Räikkönen noch einmal einen WM-Titel für Ferrari zu feiern. Den bislang letzten. Felipe Massa verfehlte ihn 2008 um einen Punkt. Fernando Alonso 2010 und 2012 um vier und um drei Zähler. Seit 2009 baut Ferrari keine Weltmeister-Autos mehr. Dass man trotzdem noch zweimal vom Titel träumen durfte, war das Verdienst von Alonso. Mit den Niederlagen setzte auch wieder die alte Sprunghaftigkeit ein. 2011 trennte man sich von Technikchef Aldo Costa. Der Italiener baute danach für Mercedes die besten Autos im Feld. 2014 musste Domenicali gehen. Er wurde durch Marco Mattiacci ersetzt, der aber nach nur 220 Tagen aus dem Chefbüro komplimentiert wurde. Ferrari zauberte den früheren Marlboro-Marketingleiter Maurizio Arrivabene aus dem Hut.

RÜCKKEHR INS ALTE CHAOS

Auch Motorenchef Luca Marmorini, Technikchef Pat Fry und Chefdesigner Nikolas Tombazis verloren ihre Jobs. James Allison kam 2013 als Erlöser und wurde 2016 vom Hof gejagt. Das Eigengewächs Mattia Binotto führte in Folge Regie im Technikbüro, ehe er 2019 zum Rennleiter beför-

Die 2020er-Jahre

Neuerfindung eines gestrauchelten Dinos.



2018 fuhr Ferrari bis Saison-Halbzeit auf Titelkurs. Vettels Unfall in Hockenheim leitete die Wende ein



Der letzte Ferrari-Sieg: Vettel gewann 2019 in Singapur. Leclerc wurde Zweiter



Das Jubiläumsjahr mit dem 1000. GP-Start geriet zur Pleite. 2020 durchschritt Ferrari seine viertschlechteste Saison. Das Team wurde nur Sechster



Ferraris neue Lenker: Sainz und Leclerc sind im Schnitt 25,5 Jahre alt



Hoffnungsträger: Mit dem 2022er Auto will Ferrari wieder Rennen gewinnen

dert wurde. Luca di Montezemolo hat die Ära der Enttäuschungen ebenfalls nicht überstanden. Fiat-Chef Sergio Marchionne setzte den charismatischen Präsidenten vor die Tür und spielte nun selbst den starken Mann im Team. Mit wenig Zuckerbrot und viel Peitsche. Das hat bei Ferrari noch nie funktioniert.

Fernando Alonso verließ Ende 2014 das sinkende Schiff. Sebastian Vettel kam mit dem Ziel, ein zweites Kapitel Schumacher aufzuschlagen. Die erste Saison mit drei Siegen und dem dritten Platz in der WM versprach Hoffnung. Doch in den Folgejahren ist Vettel hart gelandet. Schritt für Schritt dämmerte ihm, dass die Krise bei Ferrari nicht über Nacht lösbar sein würde, weil sie tief in den Wurzeln sitzt. Das Team hatte weder eine Führung noch eine Struktur und manchmal auch keinen Plan. Damit rückt das Vorhaben, Ferrari wie einst Michael Schumacher zum WM-Titel zu führen, in weite Ferne. Seit Jahren lieferte das Designbüro keine eigenen Ideen mehr, kopierte bei der Konkurrenz, verstand die Reifen nicht und machte Fehler bei der Strategie.

Die Saison 2016 zählte zu den dürren Jahren für Ferrari. Kein einziger Sieg. In der Zeit, in der Schumacher für Ferrari fuhr, war das Podium ständig mit einem Fahrer im Ferrari-Overall besetzt. In den goldenen Jahren zwischen 1996 und 2006 holte Ferrari fünf Fahrer-Weltmeisterschaften, sechs Konstrukteurs-Titel und 87 GP-Siege. Allein 72 davon gingen auf das Konto von Schumacher. Damit stellt der Rekord-Weltmeister fast ein Drittel aller 238 Ferrari-Siege. Insgesamt haben 38 Fahrer ihre Pokale in Maranello abgeliefert.

Nachdem Ferrari 2016 auch noch hinter Red Bull auf Platz 3 gefallen war, drohte Oberindianer Marchionne seiner Truppe, die Mittel zu kürzen. Ein Signal zum falschen Moment. Einziger Lichtblick: Unter dem neuen Technikchef Binotto kehrte zumindest in der Entwicklungsabteilung Ruhe ein. Man setzte wieder vermehrt auf Eigengewächse, auch wenn sich in der derzeit rund 800 Mitarbeiter starken Truppe 26 Nationalitäten versammeln und 30 Personen von anderen Teams angeheuert wurden.

Mit dem überraschenden Tod von Sergio Marchionne im Juli 2018 begann eine neue Ära. Der Präsident trat in den Hintergrund. Marchionnes Nachfolger ernannten Binotto im Januar 2019 zum neuen Super-Kapo. Und das ist der Brillenträger mit der Harry-Potter-Frisur bis heute, obwohl Ferrari gerade die zweitlängste sieglose Serie seiner Geschichte durchlebt. Seit Sebastian Vettels Triumph 2019 in Singapur sind 45 Grands Prix ohne einen Ferrari-Fahrer auf der obersten Stufe des Treppchens verstrichen. Beim Saisonauftakt 2022 in Bahrain werden es 910 Tage sein. Länger warten mussten die Tifosi nur zwischen dem GP Spanien 1990 und dem GP Deutschland 1994. Gerhard Berger erlöste sie mit seinem Sieg in Hockenheim von 58 Grands Prix und 1400 Tagen ohne Erfolg.

FERRARI KÄMPFT SICH MÜHSAM WIEDER AN DIE SPITZE ZURÜCK. TROTZDEM LIEGT DER LETZTE SIEG ÜBER ZWEI JAHRE ZURÜCK

Binotto überstand auch die Saison 2019, in der Ferrari wegen mutmaßlicher Schummeleien am Motor ins Visier der Konkurrenz und der Sporthoheit geriet. Die FIA und Ferrari einigten sich auf einen faulen Vergleich und beiderseitiges Stillschweigen. Weil die Ingenieure für 2020 den Motor hektisch zurückrüsten mussten und das Chassis des SF1000 aerodynamisch ineffizient war, geriet ausgerechnet die Jubiläumssaison, in der Ferrari seinen 1000. GP-Start feierte, zur Pleite. Das Team beendete die WM auf Platz 6. Schlechter ging es nur noch 1969, 1973 und 1980.

Binotto sitzt trotzdem noch auf seinem Sessel. Weil er seinen Chefs die Wende versprach und lieferte. Die abgelaufene Saison schloss Ferrari als Dritter ab und verkürzte den Rückstand zur Spitze von durchschnittlich 1,34 auf 0,64 Sekunden. Im Cockpit fand eine Verjüngung statt. Charles Leclerc und Carlos Sainz statt Sebastian Vettel und Kimi Räikkönen. Binotto kündigt für 2022 noch keinen Titel, aber wenigstens wieder Siege an. ■

INFO

Zwölfmal Marken-Weltmeister

Ferrari hat nicht nur eine Formel-1-Vergangenheit. Maranello nahm an den großen Sportwagen-Rennen teil, baute GTs, Autos für die CanAm und die Formel 2 und kreuzte 1952 mit dem Tipo 375 auch in Indianapolis auf. Alberto Ascari schied nach 41 Runden durch Unfall aus. In den 50er-, 60er- und 70er-Jahren waren Sportwagen-Erfolge wichtiger als Siege in der Formel 1. Sie verkauften Autos. Zwischen 1953 und 1972 wurde Ferrari zwölfmal Marken-Weltmeister. Dabei schwang sich der Ferrari 375 mit seinen Siegen in Le Mans und bei der Carrera Panamericana 1954 zu einem der großen Rennwagen seiner Zeit auf. Wegen des Unfalls von Alfonso de Portago bei der Mille Miglia 1957, der Fahrer, Beifahrer und neun Zuschauer tötete, legte sich Enzo Ferrari sogar mit dem Vatikan und der Justiz an. Ferrari wurde als Inhaber der Firma, die den todbringenden Ferrari 335 mit der Startnummer 531 gebaut hatte, angeklagt. Die Kirche übte heftige Kritik. Ferrari zeigte sich fortan nie mehr bei einem Rennen. Nur manchmal reiste er zum Freitagstraining oder zu Testfahrten nach Monza. In den 60er-Jahren elektrisierte das Duell Ferrari gegen Ford die Marken-WM. Erst 1966 konnte der Ford GT40 den Siegeszug von Ferrari, die zuvor sechsmal in Folge in Le Mans gewonnen hatten, unterbrechen. Der US-Konzern trat damals mit einem bis dahin nicht gekannten Aufwand an. Wenn man Ferrari schon nicht kaufen konnte, so wollte man sie wenigstens auf der Rennstrecke besiegen. Als Ford seine Mission beendet hatte, kam Porsche. Ferrari setzte die Typen 512S und 312PB dagegen. Ende 1973 zog sich Ferrari aus der Sportwagen-Szene zurück. Man wollte sich voll auf die Formel 1 konzentrieren. Heute ist Ferrari mit dem 488 GTE und dem 488 GT3 in den diversen GT-Rennserien unterwegs. 2023 kehrt Ferrari mit einem HyperCar auf die große Bühne Le Mans zurück.



Neun Siege in Le Mans: 1965 gewinnen Rindt und Gregory im Ferrari 250LM an der Sarthe



Der letzte Mille-Miglia-Sieg: Taruffi im Ferrari 315 Sport



Rückzug aus der Marken-WM: Peterson im Ferrari 312PB in Buenos Aires

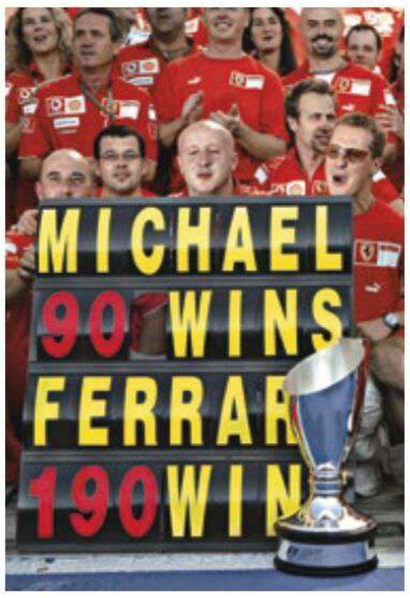


Keiner jubelte öfter: 72 seiner 91 GP-Siege errang Schumacher in einem Ferrari

INFO

Alle Ferrari-Sieger

Michael Schumacher	72 (1996–2006)
Niki Lauda	15 (1974–1977)
Sebastian Vettel	14 (2015–2020)
Alberto Ascari	13 (1950–1954)
Fernando Alonso	11 (2010–2014)
Felipe Massa	11 (2006–2013)
Kimi Räikkönen	10 (2007–2009, 2014–2018)
Rubens Barrichello	9 (2000–2005)
Gilles Villeneuve	6 (1977–1982)
Jacky Ickx	6 (1968, 1970–1973)
Alain Prost	5 (1990–1991)
Gerhard Berger	5 (1987–1989, 1993–1995)
Carlos Reutemann	5 (1976–1978)
Clay Regazzoni	4 (1970–1972, 1974–1976)
Eddie Irvine	4 (1996–1999)
John Surtees	4 (1963–1966)
Nigel Mansell	3 (1989–1990)
Michele Alboreto	3 (1985–1988)



Pokalsammlung: Schumacher fuhr 180 Rennen für Ferrari und gewann 72 davon

Jody Scheckter	3 (1979–1980)
Mike Hawthorn	3 (1953–1955, 1957–1958)
René Arnoux	3 (1983–1985)
Juan Manuel Fangio	3 (1956)
Phil Hill	3 (1958–1962)
Didier Pironi	2 (1981–1982)
Froilán Gonzalez	2 (1951, 1954–1955, 1957, 1960)
Patrick Tambay	2 (1982–1983)
Wolfgang Graf Berghe von Trips	2 (1957–1961)
Tony Brooks	2 (1959)
Charles Leclerc	2 (2019–...)
Jean Alesi	1 (1991–1995)
Luigi Musso	1 (1956–1958)
Ludovico Scarfiotti	1 (1963–1967)
Lorenzo Bandini	1 (1962–1967)
Piero Taruffi	1 (1951–1955)
Maurice Trintignant	1 (1954–1955, 1957)
Mario Andretti	1 (1971–1972, 1982)
Giancarlo Baghetti	1 (1961–1962, 1966)
Nino Farina	1 (1952–1955)

Denker und Lenker: Schumacher feiert seinen Monza-Sieg 2003 mit Technikchef Brawn

Goldene Zeiten

Es war die goldene Ära von Ferrari. Mit Michael Schumacher im Auto wurde der Rennstall aus Maranello zum Dauersieger. Michael Schmidt erinnert sich an eine Zeit, in der Ferrari-Siege zur Routine wurden.

Text: Michael Schmidt | **Fotos:** Daniel Reinhard, Wolfgang Wilhelm, xpb

So früh wie noch nie: 2002 gewann Schumacher den Titel im elften von 17 Rennen

Der siebte Titel: Mit einem achten Platz beim GP Japan 2003 wird Schumacher zum siebten Mal Weltmeister. Hamilton gleicht 2020 aus





Podium mit Bruder Ralf und mit Trauerflor nach dem Tod der Mutter

Michael Schumacher und Ferrari. Als sich diese Ehe für die Saison 1996 anbahnte, da war mein erstes Gefühl: Das passt nicht zusammen. Da der Traditionsrennstall, der von seiner Geschichte und seinem Mythos lebte und sich auch darin sonnte. Dort der nüchterne Technokrat Schumacher, der mit Historie und Legendenbildung nichts anfangen konnte. Als der bis dahin zweifache Weltmeister im Winter 1995 zum ersten Mal die heiligen Hallen in Maranello betrat, da war das für ihn einfach eine andere Formel-1-Werkstatt als die von Benetton, nur rückständiger. Er selbst gab zu, dass er vom Geist des seligen Enzo wenig gespürt habe. Schumacher erkannte stattdessen sofort die Baustellen bei seinem neuen Arbeitgeber. Und er rieb das Ferrari auch gleich ungeschminkt unter die Nase.

Wir empfanden Schumachers Wechsel von Benetton zu Ferrari damals als einen mutigen Schritt. Okay, er wurde mit rund 25 Millionen Dollar vergoldet. Doch Schumacher musste klar sein, dass er damit zumindest für das erste Jahr die Chance auf einen dritten Titel wegwarf. Er wartete fünf Jahre. Benetton war seine Familie. Eine Truppe aus pragmatischen Engländern, die zu ihm passte. Ein Garantieschein, um die Weltmeisterschaft zu fahren. Doch irgendwie reizte ihn die Aufgabe, das Unmögliche möglich zu machen, mehr. Diese Herausforderung motivierte ihn an Ferrari. Nicht das Etikett, ein Ferrari-Fahrer zu sein.

DER WEG ZUM KOMPLETTEN FAHRER

Bis zu seinem Wechsel nach Maranello war Schumacher einfach nur ein Ausnahmetalent. Die ersten vier Jahre bei Ferrari haben ihn dann zu einem kompletten Rennfahrer gemacht. Weil er lernte, in Würde zu verlieren. Mit großen Schmerzen, die uns oft genug an ihm zweifeln ließen. 1997 versuchte er, sich im Duell gegen Jacques Villeneuve zum WM-Titel zu boxen. Das ging grandios schief.

SCHUMACHER REIZTE BEI FERRARI DIE AUFGABE, DAS UNMÖGLICHE MÖGLICH ZU MACHEN. DAS MOTIVIERTE IHN AN FERRARI. NICHT DAS ETIKETT, EIN FERRARI-FAHRER ZU SEIN

1998 würgte er, nicht ganz schuldlos, beim Start zum WM-Finale in Suzuka den Motor ab. 1999 brach er sich mitten in der Saison ein Bein. Um ein Haar hätte sein treuer Wasserträger Eddie Irvine die Mission vor ihm erfüllt. Man merkte Schumacher an, wie sehr er litt, als er nach seiner Rückkehr auf Befehl von oben für Irvine fahren musste. Und man spürte seine Erleichterung, dass am Ende doch Mika Häkkinen im McLaren-Mercedes Weltmeister wurde.

ZWEI ANGEBOTE VON McLAREN

In diesen vier Jahren wurde Schumacher erwachsen. Und er kehrte seine Qualitäten heraus. Nicht nur, weil er mit Autos Rennen gewann, die seine Teamkollegen als „unfahrbar“ bezeichneten. Sondern auch, weil er an seinem Plan festhielt, obwohl er zweimal vom damals besten Rennstall McLaren-Mercedes ein Angebot erhielt. Schumacher schlug es aus. Er war Jean Todt, Ross Brawn und Rory Byrne gegenüber loyal. Und damit auch Ferrari. Er schweißte das Team in den schweren Stunden zusammen. Und wenn es nur wieder einer dieser Siege war, die nur er auf das Parkett legen konnte.

Erst viel später in seiner Karriere begriff Schumacher den Mythos Ferrari. Als er fünf Mal hintereinander den Titel gewann und damit den alten Rekord von Juan Manuel Fangio auslöschte, da spürte Schumacher, dass Siege in einem Ferrari eine andere Qualität hatten als in einem Benetton. Jeder Erfolg schrieb Geschichte. Die Tifosi freundeten sich auch nur langsam mit dem Deutschen an, der ihnen zunächst viel zu teutonisch und zu wenig emotional war. Erst die Erfolge brachten die Fans ihrem Idol näher.

2005 zeigte Schumacher Größe in der Niederlage. Es war die Saison, in der die Erfolgsserie riss. Der Rekordchampion hätte Bridgestone für seine kurzlebigen Reifen kritisieren können oder Ferrari für ein Fahrzeugkonzept mit Mängeln. Doch Schumacher stellte sich vor sein Team. Kritik wurde nur hinter verschlossenen Türen geübt. Ein Jahr



Zu ungeduldig: Schumacher macht den Ferrari 2004 in Monaco zum Dreirad



Regenkönig: Auf seiner Hausstrecke Spa im Regen war der Meister unschlagbar



Fotoshooting: Schumacher steht Modell beim Saisonauftakt



Das schlechteste Jahr: 2005 gewinnt Schumacher nur ein Rennen



Kurvenkünstler: Schumacher zirkelt durch die Portier-Kurve von Monte Carlo



Das Erfolgsteam: Schumacher, Rennleiter Todt



Schumacher gewann fünf Mal in Monte Carlo, drei–mal davon im Ferrari



Spalier für den Sieger: Schumacher gewinnt den GP Kanada sieben Mal. Auf dem Foto die Ausgabe 2004





Immer am Limit: Bei der Jagd nach der Bestzeit gerät der Meister auf Abwege



Perfekte Mannschaft: Auf seine Boxencrew konnte sich Schumacher immer verlassen





Pelé übergibt den Pokal. Ferraris Botschaft nach dem Skiunfall

später kämpfte er wieder um den Titel. Gegen sein zwölf Jahre jüngeres Ebenbild Fernando Alonso. Schumacher hätte den Titel wohl gewonnen, wäre nicht im vorletzten Rennen der Motor geplatzt. Danach tröstete der Fahrer seine am Boden zerstörte Truppe statt umgekehrt.

BITTERKEIT BEIM ERSTEN ABSCHIED

Bei seinem ersten Abschied Ende 2006 spürte ich Bitterkeit. Es war kein Karriereende nach Maß. Schumacher wurde vor vollendete Tatsachen gestellt, weil Ferrari schon früh für die Zukunft plante, von seinem Starpiloten aber keine Antwort bekam. Also sicherte sich Jean Todt mit Kimi Räikkönen ab. Der Finne wäre für den bereits 36-jährigen Schumacher eine andere Hausnummer gewesen als seine bisherigen Teamkollegen Eddie Irvine, Rubens Barrichello und Felipe Massa. Der mit 72 Siegen erfolgreichste Ferrari-Pilot hätte noch einmal den Motor auf höchster Drehzahl laufen lassen müssen, um sich gegen einen zu wehren, der keine Angst vor großen Namen hatte, den man mental nicht aus der Balance werfen konnte und der 2007 in seinen besten Rennfahrerjahren steckte. Das wollte sich Schumacher nicht noch einmal antun. Nicht die Angst vor Räikkönen vertrieb ihn, sondern die Angst davor, seinen ohnehin schon hohen Einsatz noch einmal erhöhen zu müssen. Der Abschied in Brasilien war eines siebenfachen Weltmeisters unwürdig. Schumacher schlich sich bei Dunkelheit fast unbemerkt aus dem Fahrerlager.

In den drei Jahren Pause tauchte Schumacher hin und wieder an der Rennstrecke auf. Der Titel „Entwicklungsfahrer“ wurde die Nabelschnur zu dem Metier, das sein Leben war. Der erfolgreichste Formel-1-Pilot aller Zeiten war nicht nur auf der Rennstrecke ein Muster für seine Generation, sondern auch in der Zeit nach der Formel 1. Schumacher fiel in das berühmte schwarze Loch. Weil sein ganzes Leben auf vier Rädern stattgefunden hatte und er ab einem Alter von sechs Jahren im Wettbewerb stand. Und weil plötzlich das Lebenselixier weg war. So ging es später vielen Kollegen, die ihm nacheiferten.

Ersatzbefriedigungen wie Kartfahren, Fallschirmspringen, Motorradfahren oder Weltreisen reichten dem Adrenalin-Junkie Schumacher bald nicht mehr aus. Da schien ihm das Angebot, 2009 Nachfolger für den verletzten Felipe Massa zu spielen, wie ein Geschenk des Himmels. Umso härter der Rückschlag, als der Nacken nicht mitspielte. Seine Erklärung bei einer Pressekonferenz hörte sich wie eine Grabrede an.

FINALE MIT SCHRECKEN

Es gab eine zweite Chance. Mercedes bot sie ihm. Schumacher hatte das Pech, dass er zur falschen Zeit zu dem Team stieß. Der Rennstall musste sich noch zusammenfinden. Schumacher geriet in die Rolle des Aufbauhelfers. Es ist bezeichnend, dass die Mercedes-Ingenieure heute noch erzählen, welchen Anteil Schumacher am heutigen Erfolg des Teams hat. Dass sie nie zuvor und danach mit einem Fahrer gearbeitet hätten, der so professionell war. Als Mercedes endlich siegfähig war, passierte Schumacher das Gleiche wie beim ersten Rücktritt. Er zögerte seine Entscheidung über die Fortsetzung seiner Karriere so lange hinaus, bis andere ihm die Entscheidung abnahmen. Was 2007 Kimi Räikkönen für ihn war, wurde 2013 Lewis Hamilton. Es ist die Tragik dieser einmaligen Karriere, dass Schumacher nie zurücktreten durfte, wie er es gerne gewollt hätte.

ES IST DIE TRAGIK DIESER EINMALIGEN KARRIERE, DASS SCHUMACHER NIE ZURÜCKTRETEN DURFTE, WIE ER ES GERNE GEWOLLT HÄTTE. DEN ZEITPUNKT BESTIMMTEN ANDERE

Das Schicksal hielt ihm auch kein gutes Finale parat. In 19 Jahren Formel 1 hatte der Ausnahmerennfahrer einige schwere Unfälle überlebt, die leicht auch hätten schlimm enden können. Er war böse vom Motorrad gefallen und kam auch da einigermaßen glimpflich davon. Am 29. Dezember 2013 zog sich Schumacher bei einem an sich banalen Skiunfall schwere Kopfverletzungen zu. Der erfolgreichste Formel-1-Fahrer aller Zeiten ist bis heute ein Pflegefall. ■

Tiefflieger

Mit dem V6-motorisierten, relativ erschwinglichen Dino 246 GT dringt Ferrari ins Revier gut gehender Porsche 911 ein. Obwohl ihm das traditionelle Markenzeichen verwehrt bleibt, erweist sich der Mittelmotor-Zweisitzer als Sportwagen-Vollblüter.

Text: Reinhard Seiffert | **Fotos:** Julius Weitmann



Vor sich hat man viel Glas und wenig Haube, hinter sich einen Motor, der Italienisch spricht. Einige Brocken Nockenwellenantrieb und Ventilticken mischen sich mit jenem Ansaug- und Auspuffdialekt, der unverfälscht nur in Modena heimisch ist. Wer dieses Automobil für 39 905 Mark nicht gerade billig erstanden hat, darf mitnichten glauben, auch nur ein einziges Ferrari-Pferd zu besitzen. Man sucht das symbolträchtige Tierbild ringsum vergebens, denn es handelt sich um einen Dino, nicht um einen Ferrari. Seinen vollen Namen schreibt der Commendatore erst an ausgewachsene Zwölfzylinder, nicht an Sechszylinder-Spielzeuge.

Die Spielzeugfabrikation scheint sich für Ferrari trotzdem zu lohnen, denn der Dino GT gehört zu jenen Autos, die man in Italien ab und zu sieht. In Stückzahl und Preis wächst er in eine Porsche-Rolle hinein; nach erfolgter Preissenkung ist er sogar für Deutschland interessant geworden, wo ein gut ausgestatteter 911 S ja nun auch nicht mehr viel billiger ist. Vom Porsche unterscheidet ihn ein Schuss Funktionalität. Der Dino ist dicht am Rennsportwagen, aber doch wiederum nicht so dicht, um als Straßenfahrzeug unbrauchbar zu sein. Er ist niedrig, aber eine Dame kann Dame bleiben, wenn sie hier einsteigt – sie wird nicht zur Biene. Auch der Komfort verdient noch seinen Namen, und das Geräusch ist zu schön, um zu laut zu sein.

KAROSSERIE: PININFARINA-KNOW-HOW

Pininfarina hat die Karosserie entworfen und baut sie auch. Man merkt das am Know-how, denn bei aller Rennsportnähe wurden jene Fehler vermieden, die Mittelmotor-Coupés meist anhaften: zu kurzer Innenraum, schlechte Sicht nach hinten. Man hat es bequem, man sieht hervorragend in alle Richtungen – es gibt keinen toten Winkel. Ähnlich überzeugend wirken Verarbeitung und Finish. Von außen entspricht der Dino nicht jenem Schönheitsideal, das an langen Motorhauben orientiert ist. Sein Mittelmotor-Appeal ist anderer Art: nüchtern, strömungsgünstig, kompakt. Der Dino fasziniert durch seine Andersartigkeit.

Wer allzu unbesorgt einsteigt, kriegt es am Kopf zu spüren. Das ist bei 1,12 Metern Gesamthöhe verzeihlich. Das Sitzen mit fast horizontaler Beinhaltung erfordert etwas Gewöhnung, ist aber nicht unbequem. Die Frontscheibe liegt nicht so schräg, wie man zunächst denkt; die Reflexe halten sich auch bei nächtlichem Regen noch in erträglichen Grenzen, wenn die Scheibenwischer ihren Dienst korrekt verrichten, was leider nicht immer der Fall war. Die Heckscheibe steht senkrecht, was den großen Vorzug hat, dass man sie nie zu reinigen braucht und sogar auf eine Scheibenheizung verzichten kann. In der Hand hat man ein äußerst appetitliches Lederlenkrad, um das



Wie beim größeren 365 GTB/4 werden die Türen auch beim Dino über einen kleinen, eng an der Scheibe anliegenden Hebel geöffnet

die notwendigsten Hebel in vernünftiger Weise gruppiert sind. Ähnlich wie bei Porsche ist hier zu merken, dass Leute am Werk sind, die sich mit dem Autofahren auskennen. Am Schalthebel ist das Ledersäckchen passé, stattdessen findet man eine waschechte Kulisse. Man darf wetten, dass die Möchtegern-Ferrari der nächsten Jahre ebenfalls mit Kulissen aufwarten werden. Instrumente und Armaturen präsentieren sich sparsam und nüchtern, aber mit formaler Raffinesse. Das ist Anti-Styling – man spricht ja in Italien auch nur von Design.

Hauben sind drei vorhanden. Die vordere enttäuscht jede Hoffnung auf Kofferraum, außer dem Reserverad ist nichts gewesen. Unter der mittleren Haube – man vermutet richtig – ist der Motor zu finden, quer eingebaut und mit den Deckeln für je zwei Nockenwellen auf jeder V-Seite. Seine kalte Schwärze ist etwas enttäuschend für solche, die gern ihren Freunden die Zylinderköpfe zeigen. Die vorderen Kerzen sind nicht ohne einige Mühen zu erreichen, Ähnliches gilt für den Ölmessstab. Die hintere Haube schließlich enthält einen für Autos dieser Art durchaus respektablen Kofferraum, der zwar nicht lang, aber ziemlich tief ist. Nicht zuletzt dieses Abteil sorgt dafür, dass man den Dino als vollwertiges Reisefahrzeug für zwei Personen bezeichnen kann.

Zu der Streitfrage, wohin der Motor eines Autos gehört, steuert Ferrari überwiegend Frontmotorfahrzeuge bei. Die Mittelmotorbauweise blieb in Maranello auf die Rennsportwagen beschränkt – und auf den Dino. Um zunächst nur den ästhetischen Teil dieser Frage zu berühren: Ein Motor hinter dem Fahrer hat seine Reize, besonders, wenn er so viel Kraft entwickelt wie der Dino-Motor. Schon bei Porsche trug das hinten untergebrachte Kraftpaket seit jeher zur Faszination bei. Der Schub aus dem Heck passt zum schnellen Auto – ganz im Gegensatz zum Frontantrieb, der sich mit zivilen Transportaufgaben besser verträgt als mit sportlichen.

Schon von der Anordnung her wirkt es also erfreulich, das Kraftwerk des Dino in Betrieb zu setzen. Das Vergnügen nimmt noch zu, wenn man bemerkt, wie willig dieser V6 seine PS von sich gibt. Mit bulligen Fünf-Liter-V8 ist er zwar nicht vergleichbar, aber er liefert schon bei mittleren Drehzahlen kräftigen Vortrieb. Die Tradition der nach Ferraris verstorbenem Sohn benannten Sechszylinder-Rennmotoren findet hier also eine würdige Fortsetzung – würdiger noch als beim ziviler konstruierten Fiat-Dino-Motor.

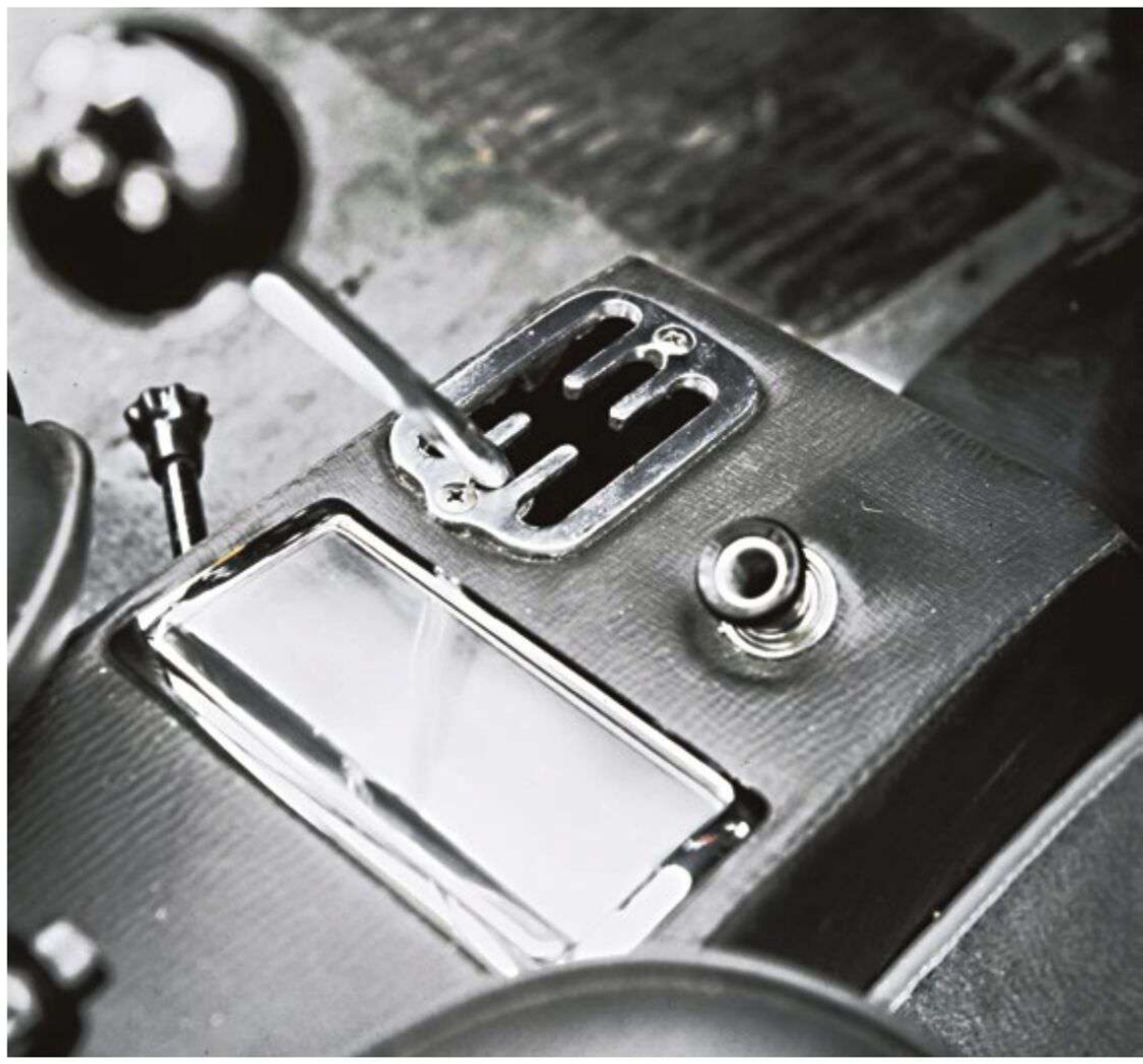
Das Gefühl der Leichtigkeit, mit der sich hier die Kraft entfaltet, hängt sicherlich nicht nur mit den Doppelnockenwellenköpfen, sondern auch mit freien Atemwegen und luxuriös eingestellten Vergasern zusammen. Allein die Tatsache, dass der Motor selbst bei vielen Minusgraden spontan ansprang, lässt schon auf ein fettgepolstertes ▷



Langer Radstand, kurze Fronthaube und seitliche Lufteinlässe deuten auf die Mittelmotorbauweise hin



Hinter dem zierlichen Lederlenkrad machen sich insgesamt acht Rundinstrumente breit



Die Führung des etwas sperrigen Schalthebels übernimmt nach Urväter Art eine solide Metallkulisse



Fast liegende Position in den beiden Sitzschalen und kaum Ablagen, aber erfreulich gute Sichtverhältnisse

Benzin-Luft-Gemisch schließen. Sei's drum – die paar Dinos können die Luft unserer Städte wohl kaum wesentlich verschlechtern. Umweltanpassung ist ohnehin nicht gerade ein hervorstechendes Merkmal solcher Autos.

Auch von der Leistung her nicht. Wie ein Dino alles deklassiert, was auf den Straßen kreucht und fleucht, das ist schon eine Schau für sich. Merkwürdigerweise wird sie fast immer freudig und – wenn der Fahrer sie auf passende Gelegenheiten beschränkt – nie missbilligend begrüßt. Von einem solchen Gefährt lässt man sich offenbar viel lieber ausbeschleunigen als von einem dicken Mercedes. Sportwagenfeindlichkeit ist gar nicht so verbreitet, wie es manche Zeitungen wahrhaben wollen. Traurig ist es nur, wenn Fahrer schneller Autos den Goodwill durch instinktloses Verhalten zerstören.

Beim Dino besteht dazu keine Veranlassung. Seine Überlegenheit ist so eklatant, dass man es sich leisten kann, im dichten Verkehr ohne Sonderaktionen mitzuschwimmen. Der Motor nimmt das nicht einmal übel und liefert, wenn die Bahn frei ist, sofort Bilderbuchwerte. Das Getriebe unterstützt ihn nach Kräften: Der erste Gang reicht bis 70 km/h, im zweiten kommt man auf über 100, im dritten auf 140 und im vierten auf 190 km/h.

Der fünfte beschleunigt dann immer noch ganz schön, sodass Tempo 200 oder 210 keine graue Theorie, sondern realer Bestandteil der Fahrpraxis auf Autobahnen mittlerer Verkehrsdichte sind. In der Spitze lieferte der Testwagen mit 238,4 km/h noch mehr, als das Werk mit 235 verspricht. Allerdings braucht man für die letzten 15 km/h einen ziemlich langen Anlauf. Aber ein ständig verfügbarer Geschwindigkeitsbereich bis 220 km/h ist ja auch schon ganz nett.

Dass man jederzeit bis 7000 und zulässigerweise bis 7600/min drehen kann, wird schnell zur lieben Gewohnheit. Zumal der Motor so leicht hochdreht, dass man aufpassen muss, nicht über die in den Gängen mühelos erreichbare Höchstdrehzahl von 8000/min hinauszugehen. Dieser relativ kleine Motor ist darauf ausgelegt, dass man die Leistung über die Drehzahl holt. Dass Ferrari nicht – wie Porsche – eine Drehzahlbegrenzung eingebaut hat, lässt auf ein gutes Gewissen schließen. Auf den nicht gerade schonend gefahrenen 2000 Testkilometern machte der Motor einen absolut gesunden Eindruck.

Auch die gelegentlichen Unpässlichkeiten waren durchweg harmloser Natur: Zunächst kam er bei Minusgraden nicht auf volle Leistung, lieferte dann aber bei plus vier Grad ausgezeichnete Messwerte – offenbar trat bei starker Kälte Vergaservereisung auf. Eine weitere Stottereinlage bei wasserreicher Bahn war wohl auf die Feuchtigkeit zurückzuführen, denn mit dem trockenen Asphalt war auch die Leistung wieder da. Als dann wiederum Kraft und Drehvermögen nachließen, lag es an einer lockeren Schraube im Gasgestänge, die ein volles Öffnen der Drosselklappen verhinderte. Diese Bagatellen konnten zwar das Vergnügen nicht ernsthaft trüben, doch an der Kälte- und Nässeempfindlichkeit sollte Ferrari mal ernsthaft arbeiten.

Ansonsten erwies sich der 2,4-Liter-Motor als völlig alltagstauglich, sprang immer gut an und war im Verbrauch auch bei schnellem Fahren genügsam, woran ohne Zweifel die aerodynamisch günstige Form des Wagens Anteil hat – über 238 km/h Spitze sind bei 195 PS ein guter Wert. Dass ein so schnelles Auto bis zu 22 l/100 km braucht, kann ihm zugebilligt werden.



Michelins 205/70-14 auf Alurädern; Bremse braucht viel Kraft, Dosierbarkeit erst bei hoher Beanspruchung zufriedenstellend; gute Verzögerung

FAHRWERK: MITTELMOTOR-EIGENHEITEN

Dass es außer dem Dino keinen Straßen-Ferrari mit Mittelmotor gibt, lässt auf Zurückhaltung des Commendatore gegenüber dieser Bauweise schließen. Er teilt diese Zurückhaltung mit vielen Autobauern der älteren Generation, die gegenüber einem allzu starken Abbau des vom Motorgewicht bewirkten Trägheitsmoments skeptisch sind.

Je näher nämlich der Motor zur Wagenmitte rückt, umso weniger trägt er zur Stabilisierung der Fahrtrichtung bei. Das ist bei Rennsportwagen kein sehr wichtiger Gesichtspunkt, weil Rennen überwiegend auf griffiger Bahn gefahren werden. Für normale Fahrbedingungen dagegen, so meinen viele Fahrwerksingenieure, ist ein großes Trägheitsmoment vorteilhaft – besonders bei Glätte und bei Aquaplaning-Gefahr.

Die Aquaplaning-Versuche von auto motor und sport bestätigten, dass Mittelmotorwagen wie der VW-Porsche 914 auf den Verlust der Bodenhaftung schneller mit Drehbewegungen reagieren als solche mit Front- und sogar Heckmotor. Auch der Dino ließ diese Neigung erkennen: Auf Schneematsch und auf Pfützen wich seine sonst ausgezeichnete Richtungsstabilität der Tendenz, mit dem Heck seitlich auszubrechen. In solchen Fällen ist eine schnelle und gut dosierte Reaktion des Fahrers notwendig. Besser ist es natürlich, das Tempo von vornherein so zu reduzieren, dass die Bodenhaftung nicht verloren gehen kann.

Ein weiteres Merkmal der Mittelmotorwagen besteht darin, dass sie sich nicht eindeutig unter- oder übersteuernd verhalten. Der Dino wirkt auf griffiger Bahn neutral und sehr spursicher. In feuchten und glatten Kurven benimmt er sich bei normalen Geschwindigkeiten eher untersteuernd: Er schiebt vorn nach außen und muss mit verstärktem Lenkradeinschlag in die Kurve gezwungen werden.

Bei noch weiter gesteigerter Kurvengeschwindigkeit wechselt er ziemlich unvermittelt zum Übersteuern und erfordert dann sehr schnelle Gegenlenkreaktion. Wer den Dino im Grenzbereich fahren will, muss sich also auf dieses uneinheitliche Kurvenverhalten einstellen.

Doch natürlich hat dieses Antriebskonzept auch Vorteile, und zwar verschiedene: Gegenüber Frontmotorautos werden die gelenkten Vorderräder nur wenig, die angetriebenen Hinterräder dagegen gut belastet. Gegenüber dem Heckmotor bietet es eine ausgeglichenere Gewichtsverteilung, die sich bei Geradeausfahrt und auch beim Kurvenfahren positiv bemerkbar macht. Außerdem erfordert der Dino zum Lenken deutlich weniger Kraftaufwand als Frontmotorwagen dieser Größenklasse.

Obwohl kein Lenkservo vorhanden ist, kann man ihn leicht und exakt dirigieren. Selbst das Ausgleichen des Unter- und Übersteuerns erfordert keine großen Lenkradausschläge. Da beides jedoch nur unter besonderen Bedingungen notwendig ist, zeigt sich im Normalfall das Bild eines mühelos zu fahrenden, handlichen Fahrzeugs. Die Kraft des Motors kann durch die günstige Belastung der Antriebsräder jederzeit problemlos auf den Boden gebracht werden, und all dies ergibt jene dem Rennsportwagen sehr ähnliche Fahrcharakteristik, die den besonderen Reiz des Mittelmotor-Straßensportwagens ausmacht.

Auch der Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit ist hervorragend, bei über 230 km/h sitzt man ebenso entspannt im Wagen wie bei halbem Tempo. Die erwähnte Instabilität tritt ausschließlich dann ein, wenn die Bodenhaftung verloren geht, was man in Mittelmotorwagen unbedingt vermeiden sollte. Bei Frontmotorwagen ist diese Situation nicht ganz so kritisch, während Heckmotorwagen die Drehung zwar nicht so schnell einleiten, aber bei einmal erfolgter Richtungsabweichung umso schwerer unter Kontrolle zu halten sind.

So stellt der Dino unter Beweis, dass die Mittelmotoranordnung zwar auch keine Ideallösung ist, aber gegenüber Front- und Heckmotor doch echte Vorteile bietet, die ihre Anwendung rechtfertigen. Wie bei Front- und Heckmotor muss man sich beim Mittelmotor auf spezifische Eigenschaften einstellen, nämlich auf die Aquaplaning-Empfindlichkeit und auf den Wechsel vom Unter- zum Übersteuern im Grenzbereich.

KOMFORT: AKZEPTABLE FEDERUNG

Und obwohl hohe Leistung und Handlichkeit im Vordergrund stehen, kommt sogar noch ein diskutabler Komfort hinzu. Natürlich ist der Dino nicht so weich oder leise wie eine Limousine, aber die Grenzen des Erträglichen überschreitet er nicht. Bei naturgemäß begrenzten Federwegen und harter Dämpfung kann man dennoch von einer gut abgestimmten Federung sprechen, die selbst bei langsamem Fahren anspricht und keine harten Stöße durchlässt.

Der für Sportwagenverhältnisse akzeptable Komfort ist zum großen Teil Verdienst der hinteren Einzelradaufhängung an Querlenkern: Die bei Sportwagen heute noch oft üblichen Starrachsen lassen sich schwerer unter Kontrolle halten. Erfreuliches Nebenprodukt ist eine gute Bodenhaftung auch auf schlechter Fahrbahn. Die voluminösen Michelin-X-VR-Stahlgürtelreifen sind nicht gerade weich, beeinträchtigen aber den Komfort zweifellos weniger als Rennreifen mit Diagonalkarkasse.

Das Motorgeräusch ist eine Beigabe, die bei langen Reisen nicht jeder als reinen Genuss empfinden wird. Aber es bewegt sich in Frequenzbereichen, die es selbst bei hoher Drehzahl nicht als lästig erscheinen lassen. Zu der Klangkulisse trägt außer dem Motor auch ein kräftiges Windgeräusch bei, das sich vielleicht durch kleine Änderungen an der Karosserie reduzieren ließe. Ein wenig Kleinarbeit an der Geräuschentwicklung wäre kein Schaden, denn man kann den Dino zu den echten GT-Wagen zählen, bei denen Reisekomfort eine Rolle spielt.

Während die Handhabung des kleinen Lenkrads wenig Anstrengung erfordert, bereitet der Umgang mit dem exakt geführten, aber schwergängigen Schalthebel und der Kupplung mehr Mühe. Der Schaltung merkt man an, dass die Queranordnung des Motors Gestängeumlenkungen erfordert: Getriebenah angebrachte Schalthebel lassen sich leichter und angenehmer bewegen.



auto motor und sport
Ausgabe 8/1971,
10. April 1971

BREMSEN: VIEL KRAFT ERFORDERLICH

Unnötig erschwert wird die Bedienung auch durch das ungünstig angeordnete und schwergängige Bremspedal. Man muss schon für normale Bremsungen relativ viel Kraft aufwenden, und diese Tatsache macht besonders bei Glätte die Dosierung der Bremskraft schwierig. Bei stärkerem Bremsen und beim Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit stehen Pedalkraft und Bremsverzögerung in einem besser ausgewogenen Verhältnis. An der Wirkung der servounterstützten Scheibenbremsen ist nichts auszusetzen: Sie verzögern auch nach mehrfachem Abbremsen aus hoher Geschwindigkeit einwandfrei und gleichmäßig.

Für den notwendigen Ausgleich zu den hohen Fahrleistungen ist also gesorgt – ein Problem, das bei Sportwagen leichter zu lösen ist als bei gewichtigen Limousinen. Mit einem rennwagenähnlichen Gefährt in unmittelbarer Bodennähe über Straßen zu huschen, die von gutbürgerlichen Familienkutschen und Lastwagen bevölkert werden, ist ein Vergnügen, für das nicht alle Welt Verständnis hat. Ein teures Vergnügen dazu, aber anziehend genug, um eine Kleinserie in Gang zu halten.

Außer Porsche bietet kein Hersteller im gleichen Maße wie Ferrari die Voraussetzungen dafür, ein solches Auto mit der notwendigen Fertigungsqualität und Zuverlässigkeit auszustatten. Das ist Grund genug, um dem Dino auf dem Markt der mittelteuren Klassesportwagen eine echte Dauerchance einzuräumen. ■



Unter der hinteren Haube findet man einen für Sportwagenverhältnisse geräumigen Kofferraum



In seinem Schacht unter der mittleren Haube ist der quer stehende V6-Motor nicht besonders gut zugänglich



Vier Endrohre und die runden Rückleuchten geben zumindest einen kleinen Hinweis auf die Ferrari-Herkunft

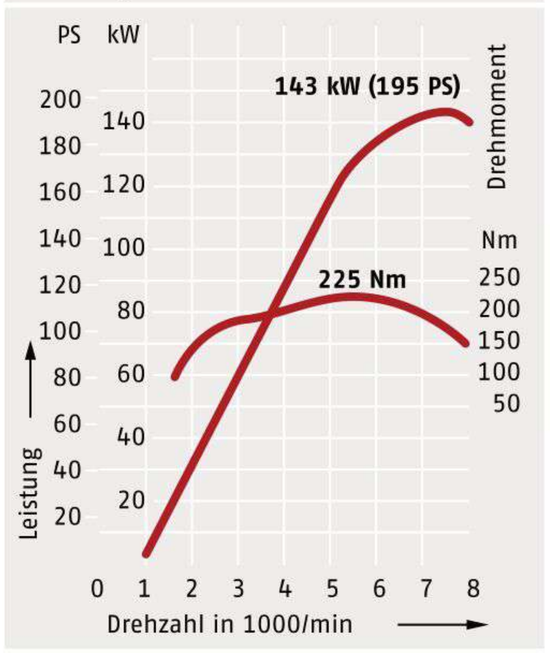
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Sechszylinder-V-Motor, Mitte quer, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, drei Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCF 14.

Leistung	143 kW (195 PS)
bei	7600/min
spez. Leistung	59,3 kW/l (80,6 PS/l)
Hubraum	2418 cm^3
Bohrung x Hub	92,5 x 60,0 mm
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1
max. Drehmoment	225 Nm (23 mkg)
bei	5500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	15,2 m/s
Kühlsysteminhalt	12,0 l
Ölinhalt Motor	6,0 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,760 (13,630), II. 2,59 (9,389), III. 1,863 (6,753), IV. 1.376 (4,988), V. 1,046 (3,792), R. 3,255 (11,799), Achsantrieb 3,625, ZF-Differenzialsperre.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Gitterrahmen mit Karosserie, Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Querlenkern und Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, 3,25 Lenkradumdrehungen, hydraulische Fußbremse, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6,5 J x 14, Gürtelreifen Michelin X 205/70 VR 14, Abrollumfang 1985 mm.

WARTUNG

Inspektion u. Ölwechsel alle 10 000 km kleine Inspektion alle 5000 km.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (vollgetankt und zwei Personen)	s
0 – 40 km/h	2,2
0 – 60 km/h	3,5
0 – 80 km/h	5,3
0 – 100 km/h	7,4
0 – 120 km/h	10,1
0 – 140 km/h	13,1
0 – 160 km/h	17,4
0 – 180 km/h	23,0
1 km mit stehendem Start	27,1
Höchstgeschwindigkeit	238,4 km/h

GESCHWINDIGKEITSBEREICHE

	km/h
I. Gang	0 – 70
II. Gang	15 – 102
III. Gang	24 – 141
IV. Gang	37 – 190
V. Gang	57 – 251*

INNENGERÄUSCH

	dB(A)
Leerlauf im Stand	60
bei 80 km/h	74
bei 100 km/h	78
bei 120 km/h	79
bei 140 km/h	81
bei 160 km/h	85
bei 180 km/h	87

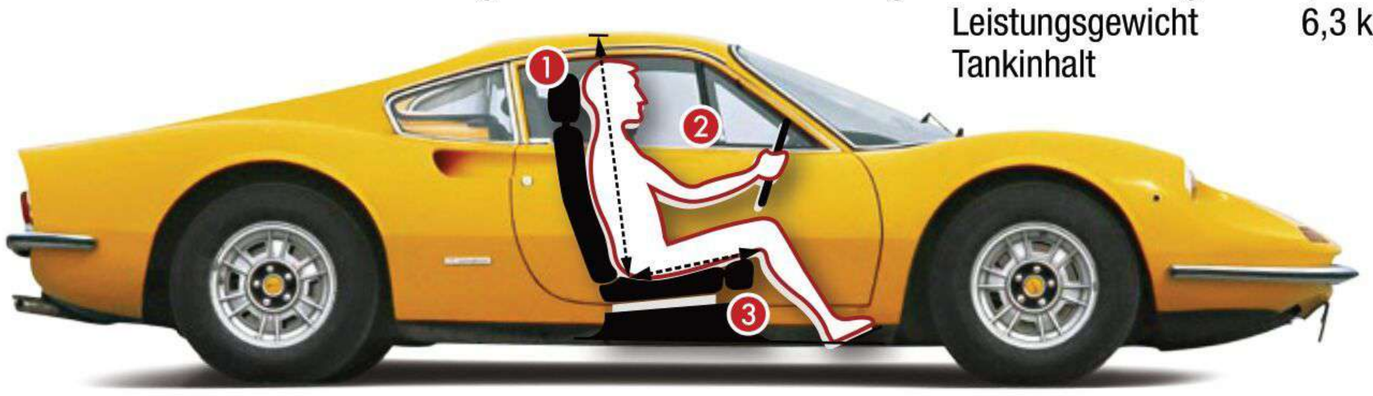
VERBRAUCH

	l/100 km
Superbenzin	
Autobahn	
Schnitt 120 km/h	13,8
Schnitt 160 km/h	22,4
Landstraße	
Schnitt 80 km/h	15,1
Schnitt 105 km/h	21,0
Kurzstrecke	17,0 – 20,0
Testverbrauch	17,4

* theoretischer Wert

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Innenhöhe	880 mm	Spurweite v./h.	1425/1430 mm	zulässiges Gesamtgewicht	1370 kg
② Innenbreite	1370 mm	Wendekreis r./l.	11,5/11,7 m	Zuladung	140 kg
③ Sitztiefe	470 mm	Leergewicht	1230 kg	Gewichtsverteilung v./h.	42,3/57,7 %
				Leistungsgewicht	6,3 kg/PS
				Tankinhalt	70 l



Radstand 2340 mm

Länge 4230/Breite 1700/Höhe 1115 mm

KOSTEN

PREISE

Ferrari Dino 246 GT (1971)
Deutschland: DM 39 905,–
Schweiz: sFr 43 000,–
Österreich: öS 313 000,–

Hersteller:
Ferrari Automobil S.p.A.
Modena, Italien

Importeur:
Auto-Becker, Düsseldorf,
Suitbertusstr. 150

BEWERTUNG

KAROSSERIE

Zweisitziges Mittelmotor-Coupé mit sehr attraktiver Karosserieform. Ausreichend bequemer Einstieg, liegende Sitzposition, gute Sicht auch nach hinten, ausreichender Heckkofferraum.

AUSSTATTUNG

Schlichte und zweckmäßige Ausstattung von ausreichendem Umfang. Scheibenwischer nicht ganz befriedigend.

BEDIENUNG

Weitgehend praxisgerecht angeordnete Schalter und Hebel, übersichtliche Instrumente.

ANTRIEB

Quer stehender V6-Motor mit sehr hohem Drehvermögen. Gute Kraftentfaltung schon im mittleren Drehzahlbereich. Bei Kälte und Nässe gelegentlich Betriebsstörungen. Fünfganggetriebe mit langen Schaltwegen und hohem Kraftaufwand, schwergängige Kupplung.

FAHRLEISTUNGEN

Bei voller Ausnutzung der Drehmöglichkeiten hervorragende Beschleunigung, hohe Dauergeschwindigkeiten möglich, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h.

VERBRAUCH

Im Verhältnis zur Fahrleistung günstige Verbrauchswerte zwischen 13 und 22 l/100 km.

FAHRVERHALTEN

Neutrales Kurvenverhalten auf griffiger Bahn. In feuchten und glatten Kurven und im Grenzbereich zunächst untersteuernde, dann übersteuernde Tendenz. Sehr gute Richtungsstabilität, jedoch Drehneigung bei Aquaplaning.

FAHRKOMFORT

Harte, aber befriedigend abgestimmte Federung mit ausreichendem Ansprechen schon bei langsamer Fahrt. Lautes Motorgeräusch, zischendes Windgeräusch bei hoher Geschwindigkeit.

LENKUNG

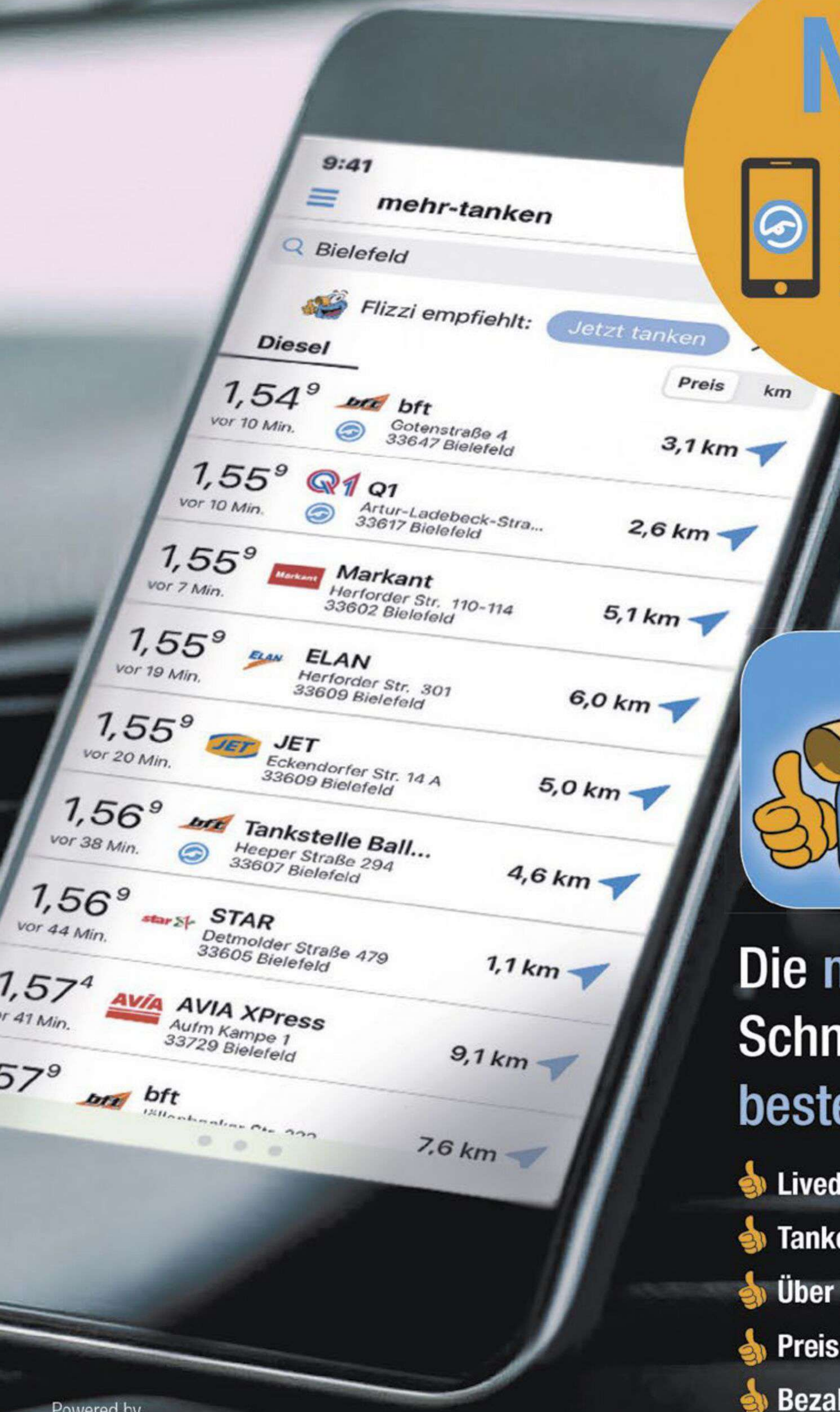
Exakte, ausreichend leichtgängige Zahnstangenlenkung. Dadurch gute Handlichkeit, jedoch Rangieren durch breite Reifen erschwert.

BREMSEN

Gute und gleichmäßige Bremswirkung bei hoher Beanspruchung, jedoch schlechte Dosierbarkeit bei normalen Bremsungen und auf glatter Bahn. Ungünstig angeordnetes Bremspedal.

NEU!

Mobile Payment direkt an der Zapfsäule*





Die mehr-tanken-App. Schnell und einfach den besten Preis finden.

- Livedaten für über 14.000 Tankstellen
- Tankempfehlung durch Flizzi
- Über 20.000 E-Ladesäulen
- Preis-Alarm per Push-Nachricht
- Bezahlung per Smartphone*

JETZT BEI Google Play

Laden im App Store

*an teilnehmenden Tankstellen

Powered by auto motor und sport

Fortis

Der erste Ferrari Testarossa gewann in den 50er-Jahren dreimal die Marken-Weltmeisterschaft und verdankte seinen Namen den rot lackierten Zylinderköpfen. Die trägt auch der V12 des gleichnamigen neuen Spitzensportlers aus Maranello, der jede Menge Renntechnik auf die Straße bringt.

Text: Götz Leyrer | **Fotos:** Hans-Peter Seufert, Wolfgang Wilhelm

simo

Gut möglich, dass auch die Gesichtsfarbe des Fahrerkopfes ins Rötliche driftet, wenn er sich und den Testarossa schwindlig gefahren hat oder unter den staunenden Blicken des Publikums dem Flachmann entsteigt. Doch eigentlich bezieht sich der Name der Chose auf die Farbe der Zylinderköpfe, die den prachtvollen V12-Motor im Heck krönen.

Dabei macht das Triebwerk nur einen Teil des Gesamtkunstwerks aus, mit dem Ferrari und der Karosserie-Designer Pininfarina eine für Straßensportwagen neue, womöglich richtungsweisende Konzeption geschaffen haben. So kann der weitgehend aus Aluminiumblechen geformte Testarossa ohne auffällige Spoiler fast in Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen, wie sie normalerweise in der Formel 1 üblich sind.

Allein die Gestaltung mit den seitlichen Anpressflächen soll dafür sorgen, dass bei hohen Geschwindigkeiten an der Oberseite genügend Überdruck entsteht, um den Auftrieb zu egalisieren und den Zweisitzer regelrecht auf die Straße zu pressen. Dafür wurde sogar der cw-Wert etwas vernachlässigt, denn 0,36 sind keine Bestleistung im modernen Sportwagenbau.

Wer zwölf Zylinder, fünf Liter Hubraum und 390 PS zur Verfügung hat, braucht sich eben zumindest wegen der Fahrleistungen keine großen Gedanken um möglichst geringen Luftwiderstand zu machen. Ohnehin ging es Pininfarina eher um eine ansehnliche Figur, und die ist ihm zweifellos gelungen: Schon die eindrucksvollen Proportionen des fast zwei Meter breiten und nur 1,13 Meter hohen Testarossa machen ihn zu einem Auto, nach dem sich beinahe automatisch die Köpfe umdrehen – selbst die von Menschen, denen man die grüne Lebensphilosophie ebenso ansieht wie dem Ferrari sein überlegenes Leistungspotenzial.

Dass Pininfarina nicht nur Aufregendes, sondern auch Zukunftsweisendes geschaffen hat, wird selbst bei Berufskollegen anerkannt: Charles Jordan beispielsweise, früher Designer bei Opel und heute ein führender Kopf im General Motors Styling Center bei Detroit, hat sich spontan einen Testarossa bestellt, als dieser auf dem letztjährigen Pariser Automobilsalon vorgestellt wurde.

VERHEISSUNGSVOLLER TACHO

Kein Wunder, dass sich auch Halbwüchsige an den Seitenscheiben die Nasen platt drücken und die Höchstgeschwindigkeit anhand der Tachometerskala taxieren: 320 km/h verkünden da rot eingefärbte Ziffern, und wer das für bare Münze nimmt, ist von der Wahrheit noch nicht einmal so weit entfernt.

Um die Katze aus dem Sack zu lassen: Bei unseren Messungen lief der Testarossa exakt 291 km/h, und obwohl eine solche Höchstgeschwindigkeit weit jenseits von Gut und Böse ist, erscheint es doch interessant, wie sich ein solches Auto fährt, wenn man seine Möglichkeiten ausschöpft. Um es klar zu sagen: Ein Vergnügen ist es nicht unbedingt.

Denn bereits die Konzentration, die bei hohen Geschwindigkeiten nötig ist, beschert einem schon nach kurzer Zeit ein durchgeschwitztes Hemd, und auch das Fahrverhalten trägt bisweilen dazu bei, dem Mann hinterm Lenkrad seine Gelassenheit zu nehmen. Von unbeirrbarem Geradeauslauf nämlich kann in diesen Regionen keine Rede mehr sein, selbst ebene Autobahnen erfordern eine ebenso behutsame wie fest zupackende Hand am Lenkrad. Bodenwellen schließlich tun ein Übriges, um den Adrenalinspiegel im Blut nicht absinken zu lassen.

AUFFÄLLIGSTES STILMERKMAL SIND DIE BREITEN LAMELLEN AN DEN FLANKEN, DIE DEN LUFTSTROM ZU DEN HINTEN LIEGENDEN KÜHLERN KANALISIEREN



KRAFT IN DER MITTE

Hier zeigen sich die Nachteile der Mittelmotor-Konzeption, die beim Testarossa ähnlich konsequent verwirklicht wurde wie bei einem Le-Mans-Rennwagen. Denn bei ihm sitzt nicht nur der Motor in der Wagenmitte, auch sämtliche Kühler wurden hier konzentriert. Neben der geringen Vorderachsbelastung ergibt sich dadurch zugleich eine gewisse Anfälligkeit für seitliche Störkräfte.

Doch genug der kleinlichen Einwände: Die wenigsten Käufer werden häufig ausprobieren, wie die Welt aussieht, wenn sie mit 290 km/h vorbeizieht. Dafür spricht schon die Tatsache, dass ein großer Teil der Produktion in die USA gehen soll und die Scheckbücher dort schon gezückt wurden, als noch kein Amerikaner den Testarossa live gesehen hatte.

Der Reiz eines solchen Autos muss also woanders liegen – beispielsweise in der geballten Anhäufung hochkarätiger Technik. Tatsächlich ist das Triebwerk, das sich unter einer riesigen Klappe im Heck versteckt, wohl so ziemlich das aufwendigste Hubkolben-Monument, das derzeit auf der Welt gebaut wird. Die zwölf Zylinder des V-Motors, im 180-Grad-Winkel wie bei einem Boxer angeordnet, werden – im Gegensatz zum Vorgängermodell 512 BBi – von Zylinderköpfen mit je vier Ventilen ergänzt; insgesamt sind es also 48 Stück, die – von insgesamt vier Nockenwellen betätigt – den Gaswechsel des Motors steuern. Auch Vergaser sind bei Ferrari längst passé; beim Testarossa wird der Kraftstoff eingespritzt, wofür gleich zwei rein mechanische Bosch-Anlagen vom Typ K-Jetronic verantwortlich sind.

Das Eindrucksvollste, was dabei herauskommt, sind zweifellos nicht die 390 PS, die der knapp fünf Liter große Motor bei relativ bescheidenen 6300/min produziert. Begeisternd ist die Art und Weise, wie er das tut. Zunächst nämlich einmal so lammfromm, dass Außenstehende, die beim Drehen des Zündschlüssels einen Aufschrei erwarten, ganz enttäuschte Gesichter machen. Ein Golf-Vierzylinder könnte nicht problemloser anspringen als

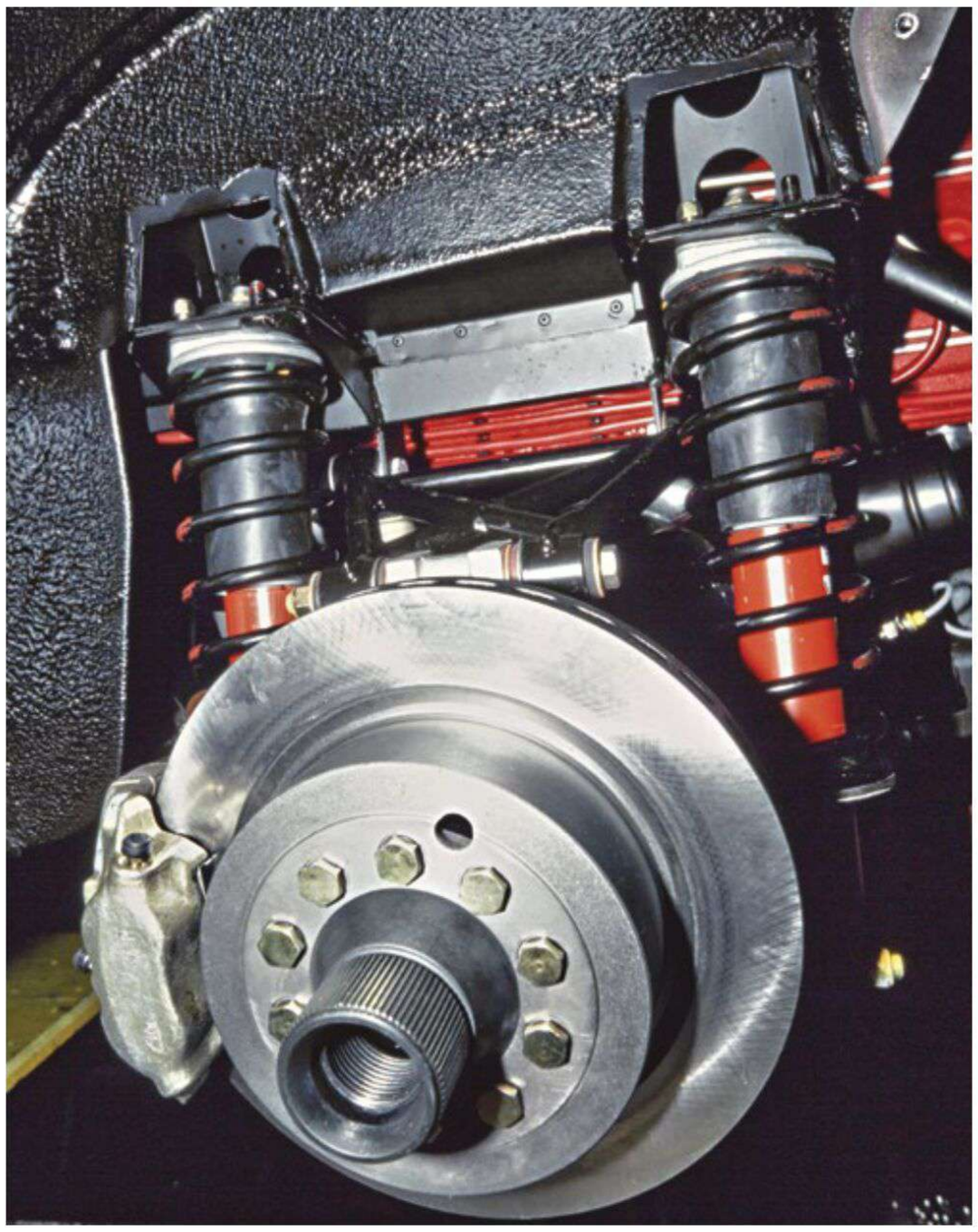


Sehr tiefe Sitzposition und wenig Platz im Cockpit



Offene Schaltkulisse und viele Schalter zwischen den Sitzen





Geballte Technik: doppelte Stoßdämpfer hinten



Weit abstehender Außenspiegel auf halber Höhe der A-Säule



Leichtmetallräder mit Zentralverschluss und Michelin-TRX-Reifen



dieser Hochleistungsmotor; anschließend verfällt er in einen stabilen, bei 1000/min liegenden Leerlauf und schickt ein gründlich gedämpftes Geräusch nach draußen, das gar nicht zu den vier dicken Auspuffrohren zu passen scheint.

Der betont zivile Eindruck bleibt zunächst erhalten. Die Kupplung erfordert einen vergleichsweise geringen Kraftaufwand, nur der in einer polierten Kulisse geführte Schalthebel will mit etwas mehr Nachdruck bedient werden, bis der erste Gang einrastet. Und dann geht es los – problemlos und sanft wie bei einem Allerweltsauto. Schon kurz nach dem Anrollen kann der zweite Gang eingelegt werden, und wenig später stellt man überrascht fest, dass man sich bereits in der fünften Fahrstufe befindet, obwohl die Tacho-Nadel noch eine im Stadtverkehr durchaus übliche Geschwindigkeit verkündet.

OHNE STOTTERN UND RUCKELN

Selbst wenn die Nadel des Drehzahlmessers kaum über die Leerlaufposition ansteigt, ist der Zwölfzylinder bei bester Laune. Er stottert und er ruckelt nicht, sein Geräusch beschränkt sich auf ein leises Summen. Man kann jetzt Vollgas geben, um eine weitere Überraschung zu erleben. Der Motor nimmt nämlich sofort Gas an und dreht seidenweich hoch, ohne auch nur im Geringsten anzudeuten, dass ein Ferrari nicht für so faules Dahinbummeln gebaut wird.

Tatsächlich ist die Elastizität verblüffend, denn wo sonst könnte man noch von 50 bis 290 km/h beschleunigen, ohne auch nur ein einziges Mal zu schalten? Dabei nimmt die Geschwindigkeit keineswegs gemächlich zu, die gemessenen Durchzugswerte stempeln den Ferrari sogar zum Weltmeister in dieser Disziplin: Von 60 bis 120 km/h vergehen im fünften Gang noch nicht einmal 15 Sekunden, nach einer halben Minute sind bereits 180 km/h erreicht.

Der Nachteil, den viele relativ kleine Zylindereinheiten gegenüber größeren Töpfen in puncto Drehmoment haben, ist bei diesem Motor wirklich nur graue Theorie: Er wuchtet 490 Nm bei 4500/min auf die Kurbelwelle, und wer mit dieser Zahl nichts anfangen kann, dem sei gesagt, dass bisher nur die größten amerikanischen V8-Monster aus den 70er-Jahren auf ähnliche Werte kamen.

So kräftig der Motor schon bei niedrigen Drehzahlen loszieht – sein wahres Naturell tritt erst zutage, wenn rund 4000/min erreicht sind. Dann wird aus dem sanften Softie ein gewaltig zupackender Kraftprotz, dessen Schub die Passagiere tief in die bequemen, mit feinem englischem Leder bezogenen Sitze presst. Auch mit der bisherigen akustischen Zurückhaltung ist es dann vorbei; die Maschine inszeniert ein aggressives Kreischen, das sich beim Erreichen der bei 6800 Touren liegenden Drehzahlgrenze zu einer Tonart steigert, die weitere Unterhaltung im Keim erstickt.

DIE ELEKTRISCH AUSFAHRENDEN DOPPELSCHEINWERFER ZEIGEN AUCH BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN KEINE VIBRATIONEN



Doch so laut der Ferrari auch wird – eine Belästigung ist die Musik dieses Zwölfzylinders nicht, bleibt sie doch trotz der Unzahl der im Motor bewegten Teile weitgehend frei von mechanischen Geräuschen. Vibrationen sind – kein Wunder bei einem Zwölfzylinder – ebenfalls nicht zu spüren. Und es geht voran, dass es seine Art hat.

Man möchte fast nicht glauben, dass das Triebwerk bei einem mit zwei Personen besetzten Testarossa über 1700 kg in Bewegung zu setzen hat. 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, 19,7 Sekunden bis 200 km/h – diese Werte sagen genug, um nicht viele Worte machen zu müssen. Immerhin lässt sich ohne Übertreibung sagen, dass das Prinzip des Hubkolbenmotors hier wohl auf die Spitze getrieben wurde. Die Kombination von geschmeidiger Laufkultur mit ungestümer Kraftentfaltung ist derzeit schwer zu überbieten.

Angesichts dessen erscheint noch nicht einmal der Benzinverbrauch besonders hoch. Obwohl 390 Pferde natürlich anständig gefüttert sein wollen, braucht es schon eine recht beherzte Fahrweise, um die bei Supersportwagen als Norm geltende 20-Liter-Grenze zu überschreiten. Andererseits ist es kein Kunststück, den Ferrari mit 15 Litern auf 100 km zu bewegen, ohne sich dabei fragen zu müssen, warum man überhaupt so viel Geld für so ein Auto ausgegeben hat.

KEIN AUSBUND AN HANDLICHKEIT

Die Antwort ist klar: Abgesehen vom Prestige der Marke, mit dem sich auch der Besitzer zu schmücken glaubt, soll ein Ferrari natürlich vor allem Fahrvergnügen bereiten. Der Testarossa hat da schon eine Menge zu bieten, aber es sind auch Zugeständnisse zu machen. Dazu zählt in erster Linie, dass ein so großes und flaches Auto kein Ausbund an Handlichkeit sein kann – die üppigen Formen lassen sich nicht besonders gut überblicken.

Speziell in Linkskurven stellt man überrascht fest, dass nahezu das gesamte Blickfeld von dem eigenwillig geformten Außenspiegel eingenommen wird, der deshalb so hoch platziert werden musste, um über die seitlichen Anpressflächen hinweg überhaupt einen Blick nach hinten zu ermöglichen. Auf engen Landstraßen ist der Ferrari schon deshalb nicht so sehr in seinem Element. Unterstrichen wird dieser Eindruck noch durch die Lenkung, die bei zunehmender Querbeschleunigung ganz erhebliche Haltekräfte aufbaut und auch in Form von Stößen besten Fahrbahnkontakt vermittelt.

Da die mögliche Grenze in Kurven beim Testarossa auf einem Niveau liegt, das im normalen Straßenverkehr indiskutabel erscheint, kann man ihm in dieser Disziplin hohe Fahrsicherheit bescheinigen; er neigt leicht zum Untersteuern und lässt sich so problemlos dirigieren. Mit dem Einsatz der Leistung sollte allerdings, besonders auf

feuchter Fahrbahn, weise umgegangen werden, denn schließlich steht fast immer mehr als genügend Kraft zur Verfügung, um das dicke Heck ausschwenken zu lassen, und diese Reaktion erfolgt dann so spontan und durchschlagend, dass man eine ordentliche Portion Fahrkönnen und Umsicht braucht, um auf dem rechten Weg zu bleiben.

In Autobahnkurven, die im Testarossa viel intensiver als in langsameren Autos erlebt werden, nimmt man ohnehin gern den Fuß vom Gaspedal. Dafür sorgen schon die mäßige Richtungsstabilität und das eindringliche Gefühl, dass es mit dem Abtrieb an der Vorderachse wohl doch nicht ganz so gut bestellt ist.

EHRLICHE RÜCKMELDUNG

Noch eine Anmerkung zum Fahrkomfort: Der Testarossa ist klarerweise betont straff abgestimmt und rollt speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten steifbeinig über Unebenheiten hinweg. Mit zunehmendem Tempo verbessert sich das Schluckvermögen der Federung. Obwohl unangenehme Stöße selten bis zu den Insassen durchkommen, werden sie niemals über die Beschaffenheit der Straßenoberfläche im Unklaren gelassen. So erscheint die Federung insgesamt annehmbar, doch der Komfort eines solchen Sportwagens resultiert hauptsächlich aus den guten Sitzen und der luxuriösen Ausstattung.

Die Bedienung der zahlreichen Knöpfe, die sich vor allem auf der Mittelkonsole versammeln, geriet dabei etwas unübersichtlich. Ansonsten wirkt das Cockpit sachlich und funktionell. Selbst die Sitzposition, bei allen bisherigen Ferrari zumindest gewöhnungsbedürftig, ist im Testarossa gut – dafür sorgen nicht zuletzt die umfangreichen Verstellmöglichkeiten der Sitze. Lediglich die Temperierung des Innenraums könnte besser sein: Die serienmäßige Klimaanlage lässt sich nur schlecht dosieren, und außerdem darf bezweifelt werden, dass sie bei sommerlichen Temperaturen der von Sonneneinstrahlung und Motor produzierten Wärme Herr wird.

Aber das sind nur Kleinigkeiten, die nichts daran ändern können, dass es Ferrari mit dem Testarossa gelungen ist, einen neuen Superlativ im Kreis der Supersportwagen auf die Räder zu stellen. Und das wird offensichtlich honoriert: Wer heute einen bestellt, muss mindestens bis Ende 1986 warten, bis er ihn abholen kann. ■



auto motor und sport
Ausgabe 11/1985,
29. Mai 1985



Eindrucksvolle Proportionen: Der Testarossa ist beinahe zwei Meter breit

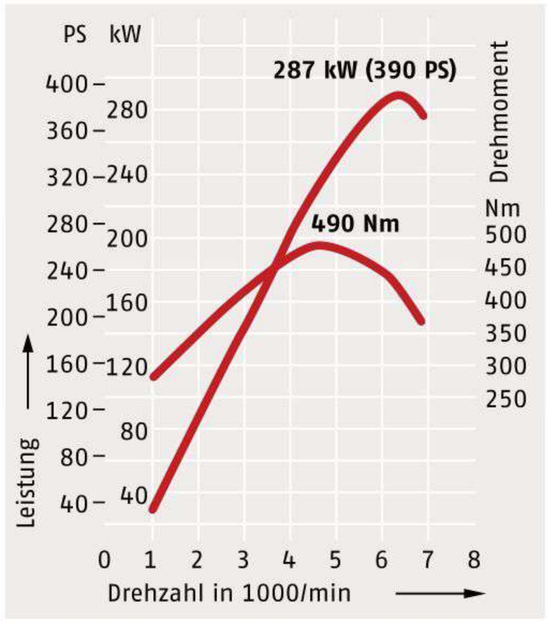
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Zwölfzylinder-V-Motor (180°), Mitte längs, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Zahnriemenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, eine mechanische Kraftstoffeinspritzung pro Zylinderreihe (Bosch K-Jetronic), Trockensumpfschmierung.

Leistung	287 kW (390 PS)
bei	6300/min
Hubraum	4942 cm³
Bohrung x Hub	82,0 x 78,0 mm
Verdichtungsverhältnis	9,2:1
maximales Drehmoment	490 Nm
bei	4500/min

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung, Differenzialsperre 40 %, Übersetzungen: I. 3,12, II. 2,01, III. 1,52, IV. 1,16, V. 0,87, R. 2,52, Achsantrieb 3,21:1.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Zweisitziges Sportcoupé mit zwei Türen, Gitterrohrrahmen mit aufgesetzter Leichtmetallkarosserie (Dach und Türen aus Stahlblech), Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern und zwei Federbeinen pro Seite, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 16,0:1, 3,5 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Servounterstützung, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Felgengröße vorn 210 TR 415, hinten 240 TR 415, Reifengröße vorn 240/45 VR 415 TRX, hinten 280/45 VR 415 TRX.

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Ölwechsel	alle 10 000 km

VERBRAUCH (ECE-NORM)	l/100 km
bei 90 km/h (V. Gang)	9,9
bei 120 km/h (V. Gang)	11,8
Stadtverkehr	23,7

FAHRLEISTUNGEN	s
Beschleunigung	
0 – 60 km/h	3,1
0 – 80 km/h	4,1
0 – 100 km/h	5,7
0 – 120 km/h	7,5
0 – 140 km/h	9,7
0 – 160 km/h	12,2
0 – 180 km/h	15,9
0 – 200 km/h	19,7
400 m mit steh. Start	13,6
1 km mit steh. Start	24,5
ELASTIZITÄT	s
40 – 100 km/h (IV. Gang)	9,8
60 – 120 km/h (V. Gang)	14,4
Höchstgeschwindigkeit	291 km/h
(Drehzahl 6800/min, V. Gang)	

TACHOABWEICHUNG	km/h
Anzeige	effektiv
50	48
100	94
130	125
160	154
180	171
200	190
Kilometerzähler-Abweichung	+1,2 %

INNENGERÄUSCH	dB(A)
bei 50 km/h	71
bei 100 km/h	75
bei 130 km/h	80
bei 140 km/h	81
bei 160 km/h	84
bei 180 km/h	86
bei 200 km/h	87

LENK- UND PEDALKRÄFTE	N
Lenkung im Stand	149
Lenkung bei Fahrt	69
Kupplungspedal	180
Gaspedal	30
Bremspedal	220
(bei 80 % Verzögerung)	

VERBRAUCH	l/100 km
Minimalverbrauch	14,8
Maximalverbrauch	22,9
Testverbrauch	18,4
Kraftstoffart	Super



ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Knickmaß	900–1130 mm	③ Innenbreite	1330 mm
② Innenhöhe	870 mm	④ Sitztiefe	500 mm



Wendekreis l./r.	13,2/12,9 m
Lenkraddurchmesser	350 mm
Spurweite v./h.	1518/1660 mm
Leergewicht	1632 kg
zul. Gesamtgewicht	1840 kg
Zuladung	208 kg
Gewichtsverteilung v./h.	41,9/58,1 %
Kofferraumvolumen v./h.	112/96 l
Tankinhalt	120 l
Luftwiderstandsbeiwert c_w	0,36

KOSTEN

PREISE

Grundpreis (1985)	222 300,–

SERIENAUSSTATTUNG

Kassettenradio mit vier Lautsprechern, Fensterheber elektrisch betätigt, Klimatisierungs-Automatik, Lederpolsterung, Lenkrad höhenverstellbar, Nebelscheinwerfer, Sitzhöhenverstellung links und rechts, Zentralverriegelung.

ZUSATZAUSSTATTUNG

Kofferset (Leder)	ca. 4000,–

alle Preise in DM

BEWERTUNG

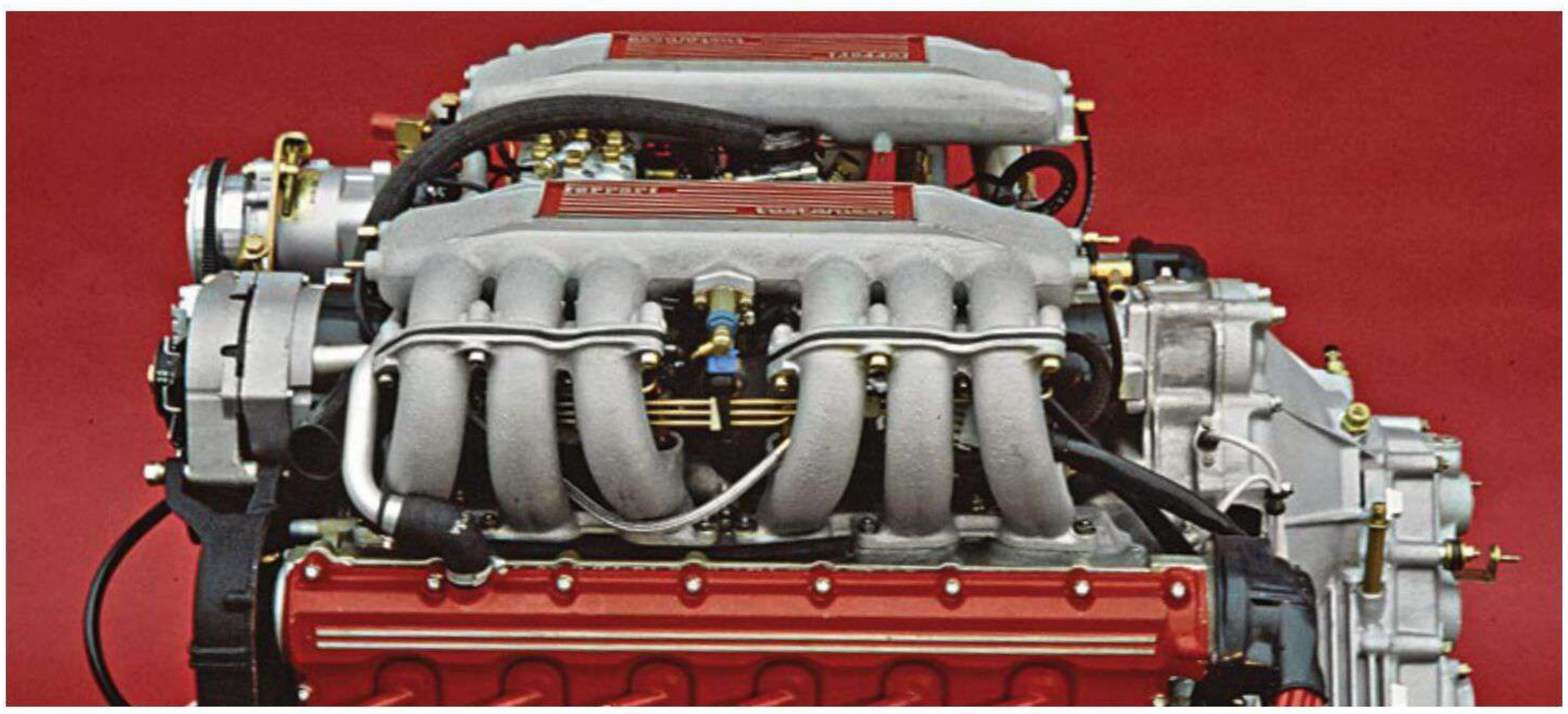
Der Testarossa ist zu herausragenden Fahrleistungen fähig, fordert dabei jedoch einen Könner am Volant und manche Einschränkungen im Alltag.

VORZÜGE

Elastischer und drehfreudiger Motor, sehr gute Fahrleistungen, passende Getriebeabstufung, sehr gute Bremsen, reichhaltige Serienausstattung

NACHTEILE

Eingeschränkte Handlichkeit, mäßiger Geradeauslauf, lautes Abrollgeräusch, unbefriedigende Klimatisierung



Das Heck heil

Unter der Fronthaube ein dicker Zwölfzylinder – das kennt man ja von Ferrari. Neu ist allerdings, dass auch die Vorderräder angetrieben werden. Und vor allem, dass im Fond des FF zwei Erwachsene Platz haben. Was kann der viersitzige Sportwagen sonst noch?

Text: Marcus Peters | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert

igt die Mittel

Ist das wirklich das Ungetüm, das sich vorhin so störrisch in ein Parkhaus eingefädelt hat? Die Jacht, in der wir den Hals gestreckt und den Kopf gereckt haben, um die majestätische Fronthaube zu erahnen und bloß nicht irgendwo anzuecken? Diese fünf mal zwei Meter schlenzen gerade im Riesenslalom durch die Hügel, fühlen sich dabei eher wie ein BMW M3 als ein Sechser an, in dessen Größenliga der Ferrari spielt – und dabei deutlich breiter und schwerer ist.

So ausgedehnt ist der FF, weil er vorne Sportwagen und hinten Familien-GT ist, also hinter der Vorderachse ein riesiger V12-Motor Platz braucht, vor der Hinterachse vier Sitzplätze und schließlich noch ein zweckmäßiger Kofferraum. Deshalb die kombiartige Linie, die an den Breadvan, zu Deutsch Brot-Lieferwagen genannten 250 SWB Drogo erinnert. FF wie Ferrari Four heißt der Neue aber nicht nur wegen der Anzahl seiner Sitzplätze, sondern auch wegen seiner angetriebenen Räder, was die Sensation perfekt macht: Die norditalienischen Gralshüter des Heckantriebs öffnen sich für die 4x4-Vorzüge, um den Nachfolger des Mauerblümchens 612 Scaglietti fit für den Schnee zu machen. Die Sinnfrage nach einem weiteren Zwölfzylinder-Modell neben dem 599 GTB Fiorano wäre mit der Ganzjahres-Tauglichkeit also geklärt.

Der einzige Viersitzer, der fast wie ein Rennwagen einlenkt – auch in dieser Hinsicht verblüfft der FF

RÜCKSITZE KLAPPEN UM

Nun ist das Erstaunen groß, als sich beim FF auch noch die Rücksitzlehne geteilt umklappen lässt und einen Laderaum freigibt, der diesen Namen verdient. Wer ihn clever ausnutzen will, bestellt

das Formkoffer-Set für exklusive 10 115 Euro und kann dann zu zweit in den mehrwöchigen Golfurlaub aufbrechen. Während Kombis immer sportlicher werden, marschiert hier ein Sportwagen in großen Schritten Richtung Kombi. So viel Erstauto-Wirklichkeit aus Maranello verwirrt zunächst und lässt emotionale Ernüchterung befürchten. Stattdessen mündet die Überlandfahrt in deutlich angehobenen Aderschlag, allgemeine Unruhe und leicht erhöhte Körpertemperatur. Zeichen von Adrenalinausschüttung.

Vergessen sind die zusätzlichen Ruhelager im Fond – gefühlt schrumpft der FF auf Zweisitzer-Dimensionen. Einem quasi Zweitonner Leichtfüßigkeit zu bescheinigen klingt euphemistisch. Doch die 660 PS und 683 Nm des 6,3-Liter-V12 beschleunigen Pfunde weg. Stellen Sie sich den Drehmomenteinsatz im stärksten jemals gefahrenen Diesel vor, den Augenblick, wenn es richtig losgeht. Nur: Der FF dehnt diesen Moment von der Leerlauf- bis zur Abregel-Drehzahl, untermalt vom stereofonen Klangerlebnis: vorne das kehlige Gurren des Ansaugtraktes, hinten der voluminös ballernde Auspuffton. Dass der FF seine Null-auf-100-Werksangaben um zwei Zehntel verfehlt – geschenkt.

Dank des Doppelkupplungsgetriebes gibt es beim Schalten keine Zugkraftunterbrechung. Der FF gleitet durch die sieben Gänge, entweder voll automatisiert oder per Paddelzug initiiert, wobei er hier die Emotionalität des 458 Italia bietet und die Gangwechsel unter Volllast mit schaurig-schönen Salven unterlegt. Anders als beispielsweise beim Mercedes SLS AMG reagiert das Getriebe ohne

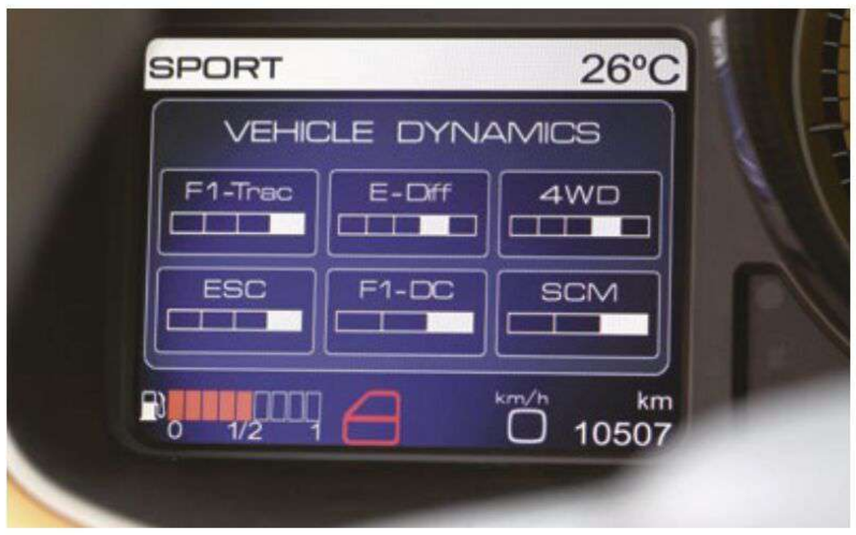


Ein Kunstwerk von einem Zwölfzylinder. Die Schalter für Blinker, Wischer, Fernlicht und Set-up werden vom Lenkrad aus bedient





Variabilität und Platz fast wie im Kombi, aber Fahrleistungen und dynamische Qualitäten wie in einem Supersportler



Verzögerung auf den Wippen-Befehl, erlaubt sich aber beim Langsamfahren zuweilen Rucke. Davon abgesehen zeigt der Ferrari auf den Fernstraßen einmal mehr, dass fortschrittliche Sportwagen längst der harten Phase entwachsen sind, denn der Federungskomfort ist überraschend gut. Damit schafft der Neue den bislang breitesten Spagat in der Firmengeschichte, ist der erste Viersitzer mit dem ungefilterten Ferrari-Fahrgefühl. Und bietet eine echte Technikinnovation.

Zahnradkomplikationen bringen das 4x4-System in die gedankliche Nähe eines Chronografen-Uhrwerks. Wie jede hochwertige Mechanik prägt diese den Besitzerstolz und liefert Stoff für Erklärungen – es gibt keine übliche Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse, kein Mittendifferenzial und keine Sperre.

VORDERRÄDER WERDEN ZUGESCHALTET

Der Vorderradantrieb wird bei Bedarf automatisch zugeschaltet, weshalb der FF nicht permanent vierradgetrieben ist. Nur wenn an der Hinterachse mehr Drehmoment anliegt, als diese übertragen kann, dockt die vordere an. Ein Zweiganggetriebe hängt am Beginn der Kurbelwelle, sorgt für die Übersetzung, wobei die Zahnräder immer mitdrehen. Den Kraftschluss nach links und rechts übernehmen zwei Kupplungspakete.

Wie sich das querdynamisch anfühlt? Wie ein heckgetriebener Sportwagen mit warm gefahrenen Rennreifen. Die wollen nämlich nicht rutschen, egal was man anstellt. Nicht auf Trockenheit, nicht auf Nässe, nur auf Schnee und Eis. Und selbst da verweigert der FF weitgehend das Untersteuern, wie sich auto motor und sport in Schweden überzeugen konnte. Damit ist er der erste Ferrari, der auf sämtlichen Reibwerten abgeklärt neutral bleibt, sein Heck nur mit List des Fahrers ausschwenkt und über die Front praktisch nur auf der Rennstrecke schiebt.

Dass der Viersitzer bei der Fahrdynamikprüfung nicht besser abschneidet, liegt an der schwer zu dosierenden Lenkung; meist leitet eine Überaktion das Untersteuern ein. Sie arbeitet zu direkt, Nuancen reichen für Kursänderungen aus, man muss praktisch nie umgreifen. Um die Mittellage ist zwar noch genug Spiel, um die Höchstgeschwindigkeit von 335 km/h angstfrei antesten zu können. Doch schon wenige Grad Lenkwinkel münden wie bei einem Rennwagen in jähe Richtungswechsel. Derartiger Aktionismus wirkt in einem Dickschiff künstlich. Zudem ist die Rückmeldung matt, so auch beim Bremspedal.

Was gibt es noch zu kritisieren? Eine gewisse Altertümlichkeit. Sie reicht von der teilweise verzwickten Bedienung des Infotainment-Systems über dessen altbackene Grafik, den markentypisch exorbitant hohen und nicht mehr zeitgemäßen Verbrauch bis hin zum Fehlen jeglicher Assistenzsysteme. Sinnvolle Fortschritte gibt es dagegen bei der Wartung. Sieben Jahre lang ist der Standard-Service samt Ölwechsel für den Kunden nunmehr kostenlos, womit einer der Schrecken eines Ferrari doch sehr gemildert wird – die immensen Werkstattpreise.

Stünde nicht der schwindelerregende und prohibitive Grundpreis von 258 200 Euro einer größeren Verbreitung im Weg, könnte man den FF als idealen Familien-Sportwagen für alle Jahreszeiten bezeichnen. Rennwagen und Kombi – besser hat die beiden Gegensätze noch keiner vereint. Umso interessanter scheint es, dass dies gerade Ferrari gelingt. ■



auto motor und sport
Ausgabe 18/2011,
11. August 2011

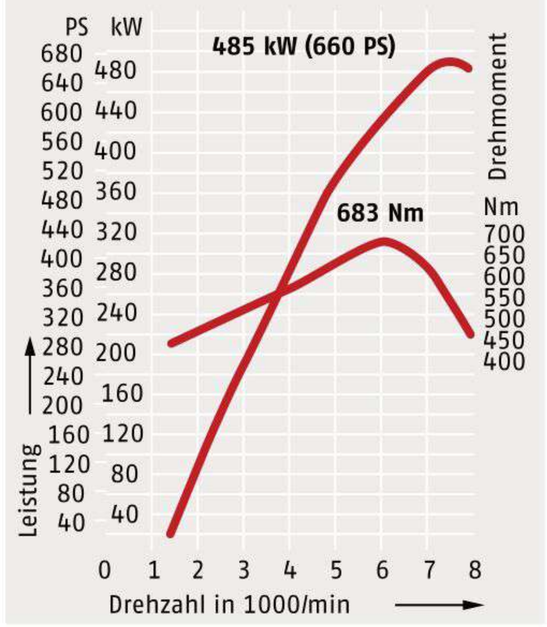
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Zwölfzylinder-V-Motor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung	485 kW (660 PS)
bei	8000/min
Spez. Leistung	77,5 kW/l (105,4 PS/l)
Hubraum	6262 cm³
Bohrung x Hub	94,0 x 75,2 mm
Verdichtungsverhältnis	12,3:1
Maximales Drehmoment	683 Nm
bei	6000/min
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	20,1 m/s
Ölinhalt Motor	13,0 l
Kühlsysteminhalt	16,9 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Allradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Übersetzungen: I. 3,40, II. 2,19, III. 1,63, IV. 1,29, V. 1,03, VI. 0,84, VII. 0,63, R. 2,79, Achsantrieb 3,88:1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 11,9:1, 2,25 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Keramik-Scheibenbremsen vorn (398 mm) und hinten (360 mm), Rädergröße 8,5 J x 20 vorn, 10,5 J x 20 hinten, Reifengröße 245/35 ZR 20 vorn, 295/35 ZR 20 hinten, Michelin Pilot Sport.

WARTUNG

alle 20 000 km oder jährlich

NEFZ-VERBRAUCH	l/100 km
Stadt/ü. Land/gesamt	23,6/10,7/15,4

GARANTIE

3 Jahre ohne Kilometerbegrenzung
3 Jahre gegen Durchrostung

FAHRLEISTUNGEN	s
Beschleunigung	
0 – 40 km/h	1,5
0 – 80 km/h	3,0
0 – 100 km/h	3,9
0 – 130 km/h	5,6
0 – 160 km/h	7,8
0 – 180 km/h	9,5
0 – 200 km/h	11,6
400 m	11,8 (201 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	335 km/h

BREMSWEG	m
aus 100 km/h kalt (leer)	34,1
aus 100 km/h kalt (beladen)	34,1
aus 100 km/h warm (beladen)	34,4
Hochgeschwindigkeits-Bremstest (190 km/h)	124,4
aus 100 km/h nass	47
µ-split-Bremsweg	113

INNENGERÄUSCH			dB(A)
Fahrstufe	V.	VI.	VII.
bei 80 km/h	69	69	69
bei 100 km/h	73	71	71
bei 130 km/h	75	74	74
bei 180 km/h	80	79	77
Standgeräusch			62
Maximalgeräusch im 3. Gang			85

TACHOABWEICHUNG	km/h
80	77
100	97
130	127
160	156

FAHRVERSUCHE	km/h
Slalom 18 m	64,8
ISO-Wedelgasse	146,7
VDA-Ausweichgasse	
Ein-/Ausfahrgeschw.	76/54

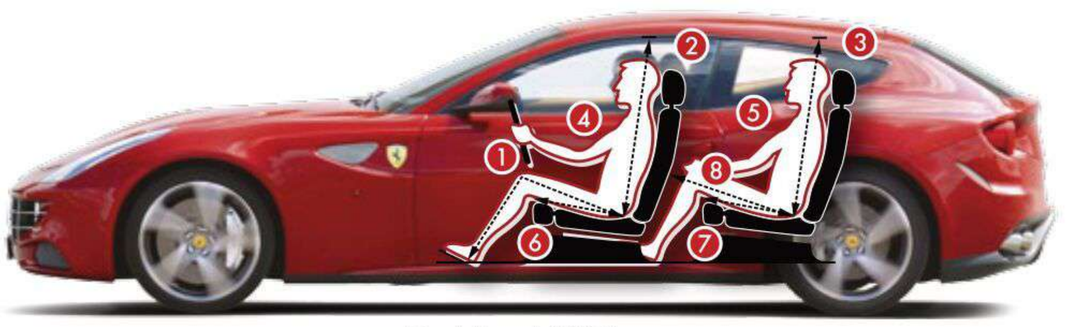
VERBRAUCH	l/100 km
Superbenzin	
min. (ams-Verbrauchsrunde)	13,4
maximal	28,3
Testverbrauch	20,8
Reichweite in km	438

EMISSIONSWERTE	
Abgasnorm	Euro 5
HC (Grenzwert)	0,040 (0,068) g/km
NOx (Grenzwert)	0,039 (0,060) g/km
CO (Grenzwert)	0,302 (1,000) g/km
CO_2	380 g/km
Stand-/Fahrger. (EG)	102/74 dB(A)



ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	920–1110 mm	❺ Innenbreite hinten	1405 mm
❷ Innenhöhe vorn	1025 mm	❻ Sitztiefe vorn	555 mm
❸ Innenhöhe hinten	920 mm	❼ Sitztiefe hinten	515 mm
❹ Innenbreite vorn	1560 mm	❽ Sitzraum	570–765 mm



Radstand 2990 mm
Länge 4907/Breite 1953/Höhe 1379 mm

Normsitzraum	635 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Ladekantenhöhe	750 mm
Stehhöhe unter Heckklappe	1735 mm
Spurweite v./h.	1676/1660 mm
Wendekreis r./l.	12,6/12,8 m
Leergewicht	1930 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2320 kg
Zuladung	390 kg
Gewichtsverteilung v./h.	48,2/51,8 %
Kofferraumvolumen	450–800 l
Tankinhalt	91 l
Luftwiderstandsbeiwert cw	0,35
Stirnfläche A	2,25 m²
Luftwiderstandsindex cw • A	0,79

KOSTEN

PREIS (EURO)

Grundpreis (2011)	258 200,–
Testwagenpreis	292 520,–

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer- und Beifahrerairbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, Einparkhilfe hinten, adaptives Fahrwerk, elektrische Fensterheber, Klimaautomatik, Lederausstattung, Leichtmetallräder, elektrisch einstellbare Lenksäule, Licht-/Regensensor, Radio mit CD, Bi-Xenon-Scheinwerfer, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

ZUSATZAUSSTATTUNG

Einparkhilfe vorn	1130,–
Display Beifahrerseite	2975,–
Geschwindigkeitsregelung	810,–
Carbon-Lenkrad mit Schalt-LEDs	3630,–
elektrische Sitzverstellung	4405,–

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer	696,–

BEWERTUNG ★★★★☆

Tatsächlich fährt der große FF wie ein echter Ferrari, obwohl er vier Erwachsenen Platz bietet und fast zwei Tonnen wiegt. Negativ: die zu direkte Lenkung, das harte Bremspedalgefühl und der sehr hohe Verbrauch.

KAROSSERIE

+ gutes Raumgefühl vorn und ordentliches hinten, variabler Kofferraum, hohe Karosseriesteifigkeit, gute Materialanmutung
– unübersichtliche Karosserie

FAHRKOMFORT

+ sehr ausgeglichenes Federungsverhalten, ermüdungsfreie Sitze
– eingeschränkter Komfort auf Brückenabsätzen

ANTRIEB

+ sehr gutes Ansprechverhalten, enorme Drehfreude, kräftiger Durchzug, schnell und komfortabel schaltendes Getriebe
– Ruckelneigung im Kolonnenverkehr

FAHREIGENSCHAFTEN

+ sehr hoher Grenzbereich, agiles Handling, hohe Fahrsicherheit, enorme Traktion, gut abgestimmtes ESP
– zu direkte Lenkung

SICHERHEIT

+ Kohlefaser-Bremsanlage serienmäßig
– keine Assistenzsysteme erhältlich

UMWELT

– kein Umweltzertifikat, sehr hoher Verbrauch

KOSTEN

+ sieben Jahre kostenloses Wartungsprogramm, voraussichtlich guter Wiederverkaufswert, drei Jahre Garantie
– enormer Grundpreis, sehr teure Optionen

Schön

GTO-Modelle sind äußerst selten: Nur drei hat Ferrari jemals an den Start gebracht – 1962, 1984 und 2010. Erstmals führt auto motor und sport alle Generationen des radikalen Zweisitzers zusammen.

Text: Marcus Peters | **Fotos:** Hardy Mutschler, Achim Hartmann, Hans-Dieter Seufert

Es riecht nach Öl, wie es bei Oldtimern üblich ist. Und nach Sprit. Ein paar tiefe Atemzüge, und die Gedanken schweifen. In die Zeit der verwegenen Gentleman-Driver. Nach Le Mans 1962. Wie sie über die Hügellandschaft der Kotflügel die nächste Kurve anpeilen. Wie sie die stoßende und springende Starrachse bezwingen und das ausbrechende Heck parieren. Mit einem Auto, das in diesem Jahr seinen 50. Geburtstag feiert und heute über 20 Millionen Euro wert ist: dem Ferrari 250 GTO. Der Vater eines Freundes hätte ihn Ende der Siebziger mit Motorschaden für 25 000 Mark haben können, wollte ihn dann aber nicht. Wenn es seine Gelenkigkeit zulassen würde, dann hätte er sich seit den 90er-Jahren täglich in den – Sie wissen schon – gebissen. Denn seitdem hält die Hochpreisphase an. Aktuelles Beispiel: Das einst für Stirling Moss gefertigte GTO-Modell wechselte vor wenigen Wochen für 35 Millionen Dollar den Eigentümer.

Laut Carrozzeria Scaglietti, der früheren Karosserieschmiede und dem heutigen Presswerk von Ferrari, wurden nur insgesamt 36 Stück gefertigt. Sie waren bestimmt, um von der Straße direkt auf die Rennstrecke abzubiegen, starteten also in der GT-Klasse. Daher stammt der Name, wobei der Zu-

rot

satz O für omologato steht, also FIA-homologiert. Eigentlich müssen hierfür 100 Exemplare gebaut werden, doch Ferrari deklariert den GTO als Abwandlung des serienmäßigen 250 GT.

Ein nettes Understatement. Wer den 300 PS starken Oldie jemals in Aktion erlebt, hört mit eigenen Ohren, dass es sich um einen reinrassigen Rennwagen handelt. Keine Geräuschdämmung filtert die Lebensäußerungen des Dreiliter-Zwölfzylinders, nimmt den niedrigen Drehzahlen das Dröhnen oder den hohen das Kreischen. Wer hiermit auf Achse zum Rennen fährt, muss hart im Nehmen sein. Nach 1964 ist die Frontmotortechnik überholt, und der Zweisitzer gilt einfach nur als abgehalfterter Bolide. Der Rennsport kennt keine Gnade mit seltenen Schönheiten – bis sie später von Sammlern zu Ikonen hochspekuliert werden. Schon 1984, als der Nachfolger vorgestellt wird, ist an ein Schnäppchen nicht mehr zu denken: Der 250 GTO ist ein Millionen-Anwärter.

Der Neue basiert wieder auf einem Gitterrohrrahmen, statt Aluminium spannen sich nun aber Fiberglas, Kevlar und Nomex darüber. Und er übernimmt das Layout von Wettbewerbsfahrzeugen der 80er-Jahre: Sein V8 sitzt agilitätsfördernd vor der Hinterachse. Das Modell heißt schlicht GTO und trägt nicht, wie häufig geschrieben, den Zusatz 288 für 2,8 Liter Hubraum und acht Zylinder. Ein Laie verwechselt ihn möglicherweise mit dem deutlich günstigeren 308 GTB, auf dem er basiert, doch der



DER GTO IST DER ERSTE EXTREM-SPORTWAGEN VON FERRARI



Erst in den Sportsitzen des 599 GTO könnte man sich einen Renneinsatz vorstellen



Gelochte, aber erstaunlich weiche Ledersitze à la Daytona im 80er-Jahre-GTO



Die dünn gepolsterten Sitzschalen des 250 GTO enden unterhalb des Nackens



Kenner entlarvt ihn sofort an den aufgeblähten Kotflügeln und am längeren Radstand. Letzterer ermöglicht den Konstrukteuren erst, den 400-PS-Biturbo längs statt quer einzubauen.

MARTIALISCHE HECKANSICHT

Hintere Haube auf. Die beiden alles dominierenden Ladeluftkühler zeigen: Hier wird ein Motor mit Steroiden zur Höchstleistung aufgepumpt. Das Triebwerk kauert tief unten, dahinter liegt das Getriebe frei, was dem GTO seine martialische Heckansicht beschert. Er klingt heiser, aber ohne zu krakeelen. Aggressiv im positiven Sinn, leicht metallisch hochfrequent und stellvertretend für das, was man heute den typischen Ferrari-Sound der Achtziger nennt.

Fahrertür auf. Wie im Rennwagen kommt man sich hier nicht vor, eher wie im Super-GT. Die Ledersitze im Loch-Design à la Daytona sind erstaunlich weich, das Armaturenbrett ist mit samtartigem Stoff bezogen. Dazu passt die anders als im 250 vergleichsweise ordentliche Federung und langstreckentaugliche Dämmung.

Geplant ist der GTO für die Homologation in der sogenannten Gruppe B. Obwohl Ferrari sogar eine Ausbaustufe davon entwickelt, bestreitet sie nie ein FIA-Rennen – ebenso wenig wie der GTO selbst, weil sich das Gruppe-B-Reglement nicht bewährt und ad acta gelegt wird. So entsteht statt der 200 geplanten Evolutionsmodelle nur ein einziges, während von der straßentauglichen Variante sogar 272 das Werk verlassen.

Aus dem Evoluzione geht später immerhin der F40 hervor. Der trägt zwar nicht mehr den klangvollen Namen, führt aber die Idee des Supersportwagens fort. Es folgen der F50 und der Enzo Ferrari, die allesamt nicht von einem Serienmodell abgeleitet, sondern komplette Neuentwicklungen sind. Auf den nächsten GTO müssen die Fans dagegen bis 2010 warten: Er ist die Extremversion des 599 GTB Fiorano – ein infernalisch brüllender Supersportler mit 670 PS –, und wie der 250 GTO trägt er seinen V12 unter der Fronthaube. Der Zwölfzylinder stammt aus dem Enzo, ist sechs Liter groß



Aus Holz ist das riesige Lenkrad im karg ausgestatteten 250 GTO gefertigt



Die flache Lenkradposition erschwert das Gegenlenken – wenn der GTO auskeilt



Edle Materialien wie Carbon und Alcantara schmücken den Innenraum des 599 GTO



und sitzt komplett hinter der Vorderachse, was dem 599 GTO fast das Fahrverhalten eines Mittelmotor-Sportwagens verleiht. Hünenhaft ist er geworden, lässt seine beiden Vorgänger klein und schmächtig aussehen – und hat erstmals eine ambitionierte Ergonomie. Im 250 ist das Lenkrad dagegen noch riesig, und beim Modell der Achtziger steht es fast so flach wie bei einem Kleintransporter.

HÜNENHAFTER 599 GTO

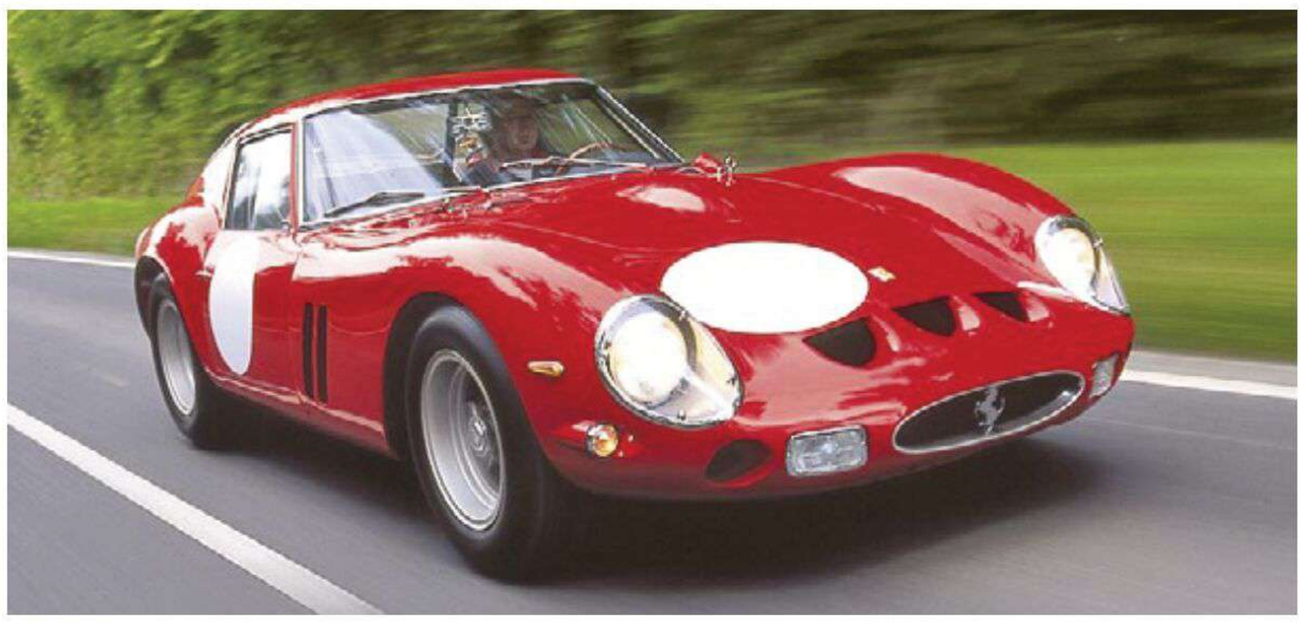
Der 599 GTO aber ist trotz seiner Größe und seines beträchtlichen Gewichts von vollgetankt 1,6 Tonnen eine echte Fahrmaschine und bis heute auf der Teststrecke in Fiorano der schnellste straßenzugelassene Ferrari. Die 599 Stück sind bald vergriffen – wie zu besten Spekulationszeiten. Doch anders als bei seinem Vorgänger bleibt der Wertzuwachs bislang aus; Sammler bemängeln die zu hohen Fertigungszahlen.

Und es fehlt die Rennhistorie. Denn für die Idee des omologato, also des Homologationsmodells für den Rennsport, steht der GTO längst nicht mehr. Die Zeit der Gentleman-Driver samt zugehörigen Boliden ist eben endgültig vorbei. Reiche Privatiers duellieren sich in Marken-Serien wie der Ferrari Challenge, hier allerdings im 458 Italia, dem Mittelmotor-Zweisitzer. Der wird auch bei den traditionsreichen 24 Stunden von Le Mans eingesetzt. Eine Frage am Rande: Warum gibt es eigentlich keinen 458 GTO? ■



auto motor und sport
Ausgabe 16/2012,
12. Juli 2012





Der 250 GTO wird von 1962 bis 1964 genau 36-mal gebaut und ist ein kaum zivilisierter Frontmotor-Rennwagen im wallenden Alu-Karosseriekleid



272 Exemplare des GTO entstehen von 1984 bis 1986 auf Basis des 308 GTB, aber mit mehr Radstand und hoch aufragenden Rückspiegeln



Der Name 599 GTO gibt auch die Stückzahl des V12-Frontmotor-Sportwagens an, der von 2010 bis 2011 auf GTB-Basis gebaut wird

Des Spiders

Ferrari bietet mit dem neuen Spider eine der schönsten Möglichkeiten, sich bei Kaiserwetter auf den Weg zu machen. Kleine Mängel übertönt der offene F355 mit schierer Fahrfreude.

Text: Malte Jürgens | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert



neue Kleider

Mit dem Zündschlüssel in der Hand auf einen neuen Ferrari zumarschieren: Das ist die Verwandlung des Testers in die Figur des Howard Carter am 26. November 1922, als der Brite im Tal der Könige auf ein steinernes Portal zuschritt und erstmals jene sagenhafte Kultstätte öffnete, die den altägyptischen Pharao Tutenchamun nach 3300 Jahren einer staunenden Öffentlichkeit in schier unfassbarem Prunk vor die ungläubigen Augen führte.

Welch unermessliche Schätze, begehrt das Herz im vorliegenden Fall zu wissen, hat Ferrari dem F355 Spider wohl in die schlanke Silhouette mit hineinkonstruiert? Oder wirkt in ihm etwa ein Fluch der Pharaonen, an den zwar niemand glaubt, den aber alle fürchten?

Ferrari hatte dieser emotionalen Ausnahmesituation kühl Rechnung getragen und die erste Präsentation des neuen Spiders in den nordafrikanischen Wüstensand verlegt. Doch was würde vom Wonneschauer des Spiderfahrens unter tunesischem Sternenhimmel in der sachlichen deutschen Straßenrealität übrig bleiben?

Kühn tasten die Finger nach dem im Schatten des ansetzenden Lufteinlasses verborgenen Türgriff, das weite Portal schwenkt auf, und ein eleganter Ausfallschritt liftet den Fahrer über den in stabiler Breite vor die Bestuhlung gezogenen Seitenschweller. Erst einmal hinter dem Lederlenkrad postiert, reist man im F355 Spider bequem. Der Sitz rutscht elektrisch auch für lange Beine weit genug nach hinten, und seine Lehne lässt sich problemlos in jener steilen Stellung fixieren, die bei zügiger Kurvenfahrt bestes Abstützen des Oberkörpers gewährleistet.

ANMUTIGE DACHCHOREOGRAFIE

Das Öffnen des Himmels gerät zum Duett für Hand und Hydraulik. Die Choreografie der dazu nötigen Bewegungsmuster: Dach am vorderen Rahmen entriegeln und per Hand anheben, bis ein Piepton signalisiert, dass die Hydraulik übernehmen kann. Der Druck auf den Schalter senkt die Seitenscheiben und setzt die Sitze nach vorn in Bewegung, um dem Gestänge Platz zu machen. Sobald sich das Dach im Nacken des Fahrers zusammengefaltet hat, schnurrt das Gestühl wieder in die Ausgangsposition.

Diese Elektrohydraulik funktioniert. Geschlossen überzeugt das Dach durch Dichtheit selbst bei schneller Fahrt, in schwerem Regen oder im Kriechgang der Waschanlagen. Geöffnet bereitet nur die Persenning Probleme – sie ist schwer überzuknöpfen und bläht sich bei rascher Fahrt wie ein großes schwarzes Spinnakersegel, das den Rückblick via Innenspiegel verdeckt.

Offen ist der Ferrari ein Traum. Eine Kultstätte der puren Lust am Fahren im Automobil, ein achtzylindriges Argument der Lebensfreude, das keiner sachlichen Begründung bedarf, sobald man sich Anschaffung und Unterhalt leisten kann. Dies hat damit zu tun, dass der Spider seinen Fahrer auch bei hohem Tempo aus störenden Turbulenzen des Fahrtwinds heraushält und dass er nicht nur den Gasfuß, sondern auch das Auge und – vor allem – das Ohr anspricht.

Diese Faszination liegt in erster Linie im starken Herz des Spiders begründet, das alle Diskussionen um theoretische Nachteile von Fünfventilern mit einzigartiger Elastizität, Drehfreude und Leistungsbereitschaft entkräftet. Mehr als die im F355 realisierten 108 PS pro Liter Hubraum bietet derzeit kein anderer Sportwagen-Saugmotor. Und wie er sie bietet.

Im Leerlauf brabbelt der längs vor der Hinterachse montierte V8 brav im Kauderwelsch der fast geschlossenen Drosselklappen vor sich hin, zieht aber schon bei 1200/min so kräftig, dass es zum geschmeidigen Anfahren reicht. Mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl rollt der Spider sogar im zweiten Gang problemfrei los.

Das Lied des Motors über die zunehmende Drehzahl gleicht dem musikalischen Bolero des Mau-



auto motor und sport
Ausgabe 13/1995,
16. Juni 1995

Kult-Bekenntnis: Der Spider ist ein offener Konzertsaal für die Symphonie seiner Mechanik

rice Ravel: Zunächst ertönt das Thema nahezu einstimmig, simpel, fast klagend verhalten, nur unterlegt vom zarten Stakkato der Rhythmusinstrumente wie Ventile und Nockenwellen. Doch bei jeder Reprise scheinen im Takt von je 1000 zusätzlichen Umdrehungen pro Minute neue Mitspieler hinzuzutreten. Die Geigen und Bratschen und Celli des V8 schwellen zu süßem Donner, und bei 4000/min setzen schmetternd die ersten hohen Bläser ein, und dann folgt das Blech der tieferen Lagen.

WIE EINE KOMPOSITION VON WAGNER

Schließlich die Pauken, und bei 8600/min klingt der Spider-Bolero endlich so, wie Wagner ihn nach einem Gespräch mit Mozart unter Berücksichtigung der nordischen Akkordarbeit komponiert hätte. Kenner suchen ab 4000/min nach einem Tunnel oder wenigstens einer Unterführung, um auch noch das Echo genießen zu können. Diesen Ferrari-Motor dreht man nicht einfach so hoch: Man spielt ihn sozusagen ab.

Den einzigen Misston erzeugt der stählerne Schalthebel, wenn er zügig durch die polierte Aluminium-Kulisse des sportlich eng gestuften, gut schaltbaren Sechsganggetriebes gleitet und dabei quiekt, als kratze eine Gabel auf einem Leichtmetallteller. Hier täte eine Teflonmanschette schon seit Langem not.

Die Messwerte verdienen in dem Zusammenhang fast nur noch beiläufige Erwähnung: 5,3 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h und 295 km/h Höchstgeschwindigkeit – Herz, was willst du mehr?

Die Servolenkung vermittelt vorzüglichen Fahrbahnkontakt, und das Doppel-Querlenker-Fahrwerk erlaubt für den normalen Straßenverkehr fast schon unanständig hohe Querbeschleunigungen. Natürlich lässt es sich auch im Spider herzhaft driften: einlenken, Gas geben und – hoppla, jetzt aber zügig gegenlenken. Zu empfehlen ist dieser Fahrzustand im Grenzbereich zwischen Haft- und Gleitreibung indes kaum: Der Mittelmotor reduziert das Trägheitsmoment um die



Das Cockpit bietet viel Platz, bequeme Sitze und sehr guten Windschutz

Gelb ist der Schneid: Der Spider läuft bei Bedarf 295 km/h



Das Spider-Dach wird halbautomatisch geöffnet – erst per Hand, dann per Knopf



Das kleine Schwarze: Eleganz auch mit geschlossenem Dach



Hochachse so beträchtlich, dass die Quertreiberei bestenfalls als Kür für Profis auf abgesperrten Strecken taugt.

Stürmischen Applaus verdienen die Bremsen: standfest und mit Reibwerten gesegnet, die warmgefahren den 1,5 Tonnen schweren Ferrari noch mit 10,3 m/s² verzögern.

DIE DIVA ZITTERT UND KRATZT

Auf normalen Straßen wirkt die Karosserie des Spiders trotz des fehlenden Blechdachs hinreichend steif; nur deutlich ausgeprägte Unebenheiten werden mit einem kurzen Zittern des Lenkrads quittiert. Bei der Wahl seiner Laufbahn ist er jedoch allgemein ein wenig kapriziös: Der lange Überhang der vorderen Karosserie neigt über Querwellen, in Parkhauseinfahrten oder auch in topfebenen Kurven zum allzu frühen Aufsetzen. Das Kratzgeräusch fährt dem Piloten durch Mark und Bein.

An dieser Spider-Unart ändert auch der hydraulische Niveauausgleich der Bilstein-Stoßdämpfer nichts, die sich übrigens mit einem Schalter vom Fahrersitz aus elektrisch von einer eher weichen „Comfort"-Stufe auf die härtere „Sport"-Dämpfung umstellen lassen. Im Test zeigte sich die Komfortstufe den meisten Fahrsituationen gewachsen, da Sensoren für Senkrechtbeschleunigung und Fahrgeschwindigkeit ohnehin mit steigendem Tempo die Stoßdämpfercharakteristik nachregeln.

Die Laufbahn will wohlüberlegt sein: Wenig Bodenfreiheit lässt den Spider bei unebener Fahrbahn mitunter aufsetzen

Trotz aller technischen Finessen spielt der Spider jedoch in erster Linie eine zunächst nicht vermutete Rolle: Er gräbt in seinem Fahrer gezielt eine fast schon verschollen geglaubte Lust am Fahren wieder aus. Nicht der Tester wird also zum Archäologen; der Archäologe ist hier das Auto selbst. ■



Der längs eingebaute V8 leistet 380 PS und läuft, wie er klingt: traumhaft

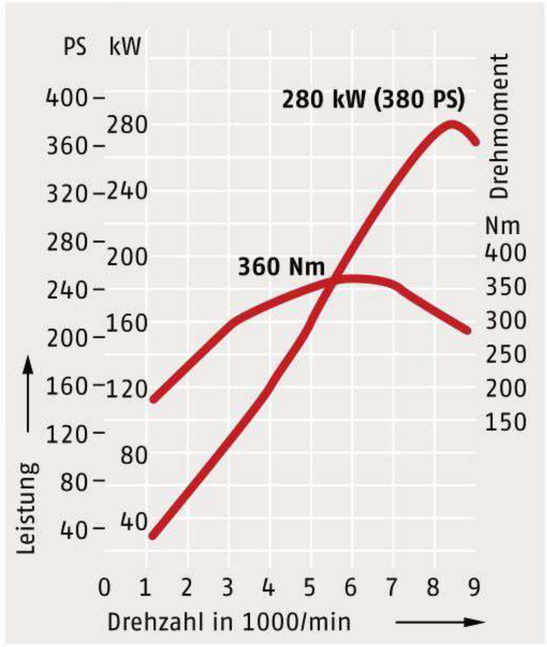
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Achtzylinder-V-Motor, mitte längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Zahnriemenantrieb), fünf Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch M 2.7), geregelter Dreiwegekatalysator.

Leistung	280 kW (380 PS)
bei	8200/min
spez. Leistung	80,1 kW/l (108,7 PS/l)
Hubraum	3496 cm³
Bohrung x Hub	85,0 x 77,0 mm
Verdichtungsverhältnis	11,0:1
maximales Drehmoment	360 Nm
bei	5800/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	21,0 m/s
Ölinhalt	9,5 l
Kühlsysteminhalt	11,0 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial, Sechsganggetriebe.
Übersetzungen: I. 3,067, II. 2,158, III. 1,609, IV. 1,269, V. 1,034, VI. 0,838, R. 2,800, Achsantrieb 3,750:1.
Geschwindigkeit bei 1000/min im VI. Gang 34,2 km/h.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, 3,25 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (ATE), Rädergröße vorn 7,5 J x 18, hinten 10 J x 18, Reifengröße vorn 255/40 ZR 18, hinten 265/40 ZR 18, Pirelli P-Zero.

FAHRLEISTUNGEN	s
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,0
0 – 100 km/h	5,3
0 – 120 km/h	7,3
0 – 140 km/h	9,2
0 – 160 km/h	11,4
0 – 180 km/h	14,3
0 – 200 km/h	18,0
1 km mit stehendem Start	24,0
Elastizität	
60 – 100 km/h (V. Gang)	8,5
60 – 100 km/h (VI. Gang)	11,5
80 – 120 km/h (V. Gang)	7,5
80 – 120 km/h (VI. Gang)	11,4
Höchstgeschwindigkeit	295 km/h

BREMSWEG	m
aus 100 km/h kalt	38,6
(Verzögerung 10,0 m/s²)	
aus 100 km/h warm	37,5
(Verzögerung 10,3 m/s²)	
aus 80 % Vmax (236 km/h)	217,0
Pedalkraft kalt/warm	420/480 N

INNENGERÄUSCH dB(A)

Gang	III.	IV.	V.	VI.
bei 80 km/h	80	76	76	74
bei 100 km/h	80	79	77	76
bei 130 km/h	86	82	81	79
bei 160 km/h	91	87	85	83
bei 180 km/h		90	86	85
Standgeräusch				73
Maximalgeräusch im III. Gang				91

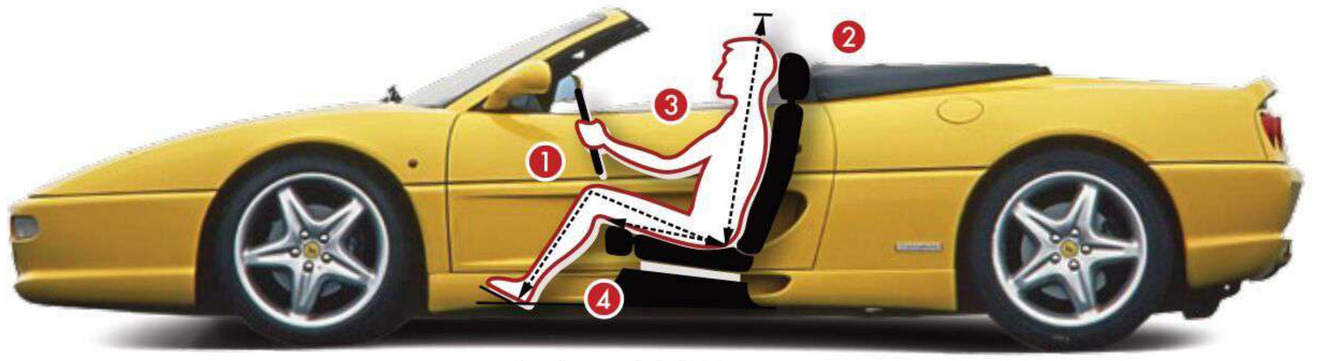
VERBRAUCH (DIN)	l/100 km
bei 90 km/h	10,0
bei 120 km/h	11,4
Stadtverkehr	24,4

VERBRAUCH	l/100 km
Super bleifrei	
minimal	13,0
maximal	22,0
Normrunde	13,8
Testverbrauch	16,8
Reichweite	488 km

WARTUNG	
Inspektion	alle 20 000 km
Ölwechsel	alle 20 000 km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	870–1100 mm
❷ Innenhöhe	950 mm
❸ Innenbreite	1375 mm
❹ Sitztiefe	520 mm
Spurweite v./h.	1514/1615 mm
Wendekreis r./l.	12,1/12,2 m
Lenkraddurchmesser	375 mm
Leergewicht	1512 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1680 kg
Zuladung	168 kg
Gewichtsverteilung v/h	45,2/54,8 %
Kofferraumvolumen	220 l
Tankinhalt	82 l



Radstand 2450 mm
Länge 4250/Breite 1900/Höhe 1170 mm

KOSTEN

PREISE

Grundpreis (1995) DM 214 000,–

SERIENAUSSTATTUNG

Dämpferverstellung elektronisch geregelt (zwei Stufen vorwählbar), Differenzialsperre, Klimaanlage, Lederausstattung, Lenkrad höhenverstellbar, Magnesiumräder 18 Zoll.

ZUSATZAUSSTATTUNG	DM
Kofferset	3250,–

UNTERHALTSKOSTEN	DM
Steuer	462,–
Haftpflicht	2460,–
Teilkasko (TK 40, ohne SB)[1]	2995,–
Vollkasko (TK 40, 650 SB)	27600,–
Festkosten/Jahr	5916,–
Betriebskosten/100 km	58,50

Gesamtkosten/km in Pfennig[2]	
bei 15 000 km/Jahr	97,9
bei 30 000 km/Jahr	78,2
Monatliche Unterhaltskosten[2]	DM
bei 15 000 km/Jahr	1225,–
bei 30 000 km/Jahr	1955,–

Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung; [1] vorläufige Typklassen-Einstufung, [2] ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★☆

Der Spider ist zwar nochmals teurer als das Coupé und weniger verwindungssteif, bereichert aber das Fahrerlebnis bei geöffnetem Dach um ein intensives Frischluftgefühl und den fulminanten Klang des V8-Motors.

KAROSSERIE

Zweisitzer mit ausreichendem Platzangebot, unpraktischer Verdeckmechanismus, kleiner Kofferraum, Kunststoff-Heckscheibe nicht heizbar, auf Unebenheiten spürbare Verwindungen

FAHRKOMFORT

Erschwerter Einstieg über breiten Seitenschweller, bequeme Sitze, Dämpfung und Federn elektrisch verstellbar, Komfort in weicher Stufe gut, starke Windgeräusche bei geschlossenem Verdeck

ANTRIEB

Sehr drehfreudiger, leistungsstarker Motor mit faszinierendem Klang, sehr gute Fahrleistungen, gut abgestuftes, exakt schaltbares Sechsganggetriebe

FAHREIGENSCHAFTEN

Gute Handlichkeit durch präzise Servolenkung, stabiler Geradeauslauf, neutrales Eigenlenkverhalten, leichte Lastwechselreaktionen, sehr gute Bremsen

SICHERHEIT/UMWELT

Serienmäßig Antiblockiersystem und Airbags für Fahrer und Beifahrer, kein separater Überrollschutz, hoher Benzinverbrauch

KOSTEN

Hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten, dünnes Servicenetz

Super

Das Auge überträgt pro Sekunde zehn Millionen Informationen ans Gehirn. Dieses kann in jeder Sekunde zehn Billionen analoge Rechenoperationen durchführen. So dauert es 0,18 Sekunden, bis eine Gefahr erkannt, verarbeitet und als Reaktion darauf ein Impuls in Lichtgeschwindigkeit über die korrekte der 5,8 Millionen Kilometer langen Nervenbahnen des Gehirns an die richtigen Muskeln gesendet wird. Die brauchen, etwa um den rechten Fuß vom Gas auf die Bremse umzusetzen, 0,2 Sekunden. Um die kognitive Kapazität des Menschen zu überrumpeln oder auszulasten, bedarf es also eines besonders großen Ereignisses. Zum Beispiel eines Ferrari 812 Superfast.

Er ist mehr als ein neues V12-Topmodell. Er ist das Resultat aus sieben Jahrzehnten Ferrari. V12 und Ferrari – das gehört untrennbar und von Beginn an zusammen. Der erste Ferrari, der 125 von 1947, trägt einen von Gioacchino Colombo entwickelten 1,5-Liter-V12 mit 118 PS unter der Fronthaube. Es dürfte – zumindest diesseits der Thronfolge des japanischen Kaiserhauses – wenige Dynastien geben, deren Fortführung mit größerer Erwartung aufgeladen ist. Basis für den Superfast war der auf 799 Exemplare limitierte F12 tdf. Dann legten die Techniker los: Der V12 bekam neue Zylinderköpfe, Pleuel, Kolben, variable Ansaugkanäle, eine Direkteinspritzung mit auf 350 bar gesteigertem Druck sowie 2,8 Millimeter mehr Hub, was sein Volumen auf 6,5 Liter, die Leistung auf 800 PS und das Drehmoment auf 718 Newtonmeter steigert. Er ist der stärkste Saugmotor, den es je in einem Serienauto gab.

Über die Kardanwelle erreichen Kraft und Leistung das im Transaxle-Prinzip an der Hinterachse positionierte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Es schaltet nun 30 Prozent schneller, ist kürzer übersetzt. Das bringt, aha, auf den letzten gut 2000 Umdrehungen vor dem Drehzahllimit von 8900/min rund 50 PS mehr – für bessere Leistungsfähigkeit auf der Rennstrecke, liest du noch. Dann geht es im Aufzug runter in die Tiefgarage, wo der Superfast im fahlen Schein der Neonröhren wartet.

Da läufst du den lieben langen Tag mit diesem ernsten, gleichmütigen, schwäbischen Autotester-



auto motor und sport
Ausgabe 14/2018,
21. Juni 2018

fast perfect

Die größte Herausforderung, informiert Ferrari, sei es gewesen, die Brillanz des Vorgängers zu übertreffen. Und dann nennen sie das neue V12-Modell auch noch 812 Superfast – „Superschnell“. Klingt arrogant? Nun, sie haben ja recht.

Text: Sebastian Renz | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert

Alles im Griff, und alles immer in Griffnähe. Alles zum Fahren Nötige sortiert sich auf dem Lenkrad

Unsichtbar und hocheffektiv strömt die Luft über, unter und durch den 812 – 210 kg Abtrieb bei 200 km/h

gesicht herum. Tatsächlich aber kannst du es kaum fassen, dass dir jemand den Schlüssel zu diesem Wagen auf den Schreibtisch gelegt hat und wissen will, ob du nachher in Boxberg noch auf den Handlingkurs willst. Fragen gibt's! Besser wäre nur ein Umweg zurück über 1993, um den damals 15-jährigen Sebastian zu besuchen, hinter Bergen von Autozeitungen vorzulocken und ihm zu sagen: „Bursche, halt an deinen Träumen fest."

DIE WUCHT DER UNRUHE

Das Testauto haben sie mit Schalensitzen samt Vierpunkt-Hosenträgergurten möbliert. Die gilt es so straff zu ziehen, dass es dir kurz den Atem raubt – es sollte nicht das einzige Mal bleiben an diesem Tag. Alles andere klappt leicht. Fuß auf die Bremse, Startknopf, Anlasser orgelt. Motor startet. Für den ersten Gang am rechten Schaltpaddel zupfen, Fuß von der Bremse, Gas, und der 812 Superfast reckt sich aus der Parklücke die Rampe empor in die gleißende Sonne.

Und dann fährt er durch die Stadt, unzickig fast gar wie ein Fiat Panda – nur die moppelige Breite von 1,97 Metern stört. Das Getriebe doppelverkuppelt sich eilig in den siebten Gang, es dröhnt aus dem Auspuff. Auch der Motor läuft aggressiv, nicht geschmeidig wie andere Zwölfzylinder. Das liegt am Bankwinkel von 65 Grad – ein Vermächtnis aus der Formel 1, wo Ferrari bis Ende der Saison 1995 mit 65-Grad-V12 fuhr. Der erreichte in der stärksten Version mit 3,5 Litern Hubraum übrigens, ja genau: auch achthundert PS.

Dass so was geht – ein Straßenauto mit einer Leistung, die vor gut 20 Jahren in der Formel 1 Maßstäbe setzte. Vor allem, weil es keine Helden am Lenkrad braucht wie damals Jean Alesi und Gerhard Berger. Das gilt nicht nur für die Autobahn. Eh klar, dass der 812 da eine Macht ist mit einem Tempo-Potenzial, das ihn über die Geschwindigkeitsprotzerei hinaushebt, die ein, zwei Klassen tiefer mitunter ins Offenhosige tendiert. Als AMG GT und 911 Turbo die linke Spur entlangbalzen, kann der 812 rechts fahren, weil sich Macht auch im Wahren fantastischer Reserven ausdrückt. Sie treiben den Zweisitzer in eine Geschwindigkeitsregion, die man am besten für seltene Gelegenheiten und ganz leere Autobahnen bewahrt. Denn sie liegen weit über der Wahrnehmungsfähigkeit anderer Autofahrer, die einen 812 erst bemerken, wenn er schon vorbeischnellt.





In die Ansaugdüsen des 6,5-Liter-V12 sollte besser nichts reingeraten. Für den Superfast haben sie das Jubiläums-Rot angerührt. Vorsichtig weiterschnipsen: das Manettino. „ESC off" heißt eben „ESC aus"



Selbst bei einem Tempo nur knapp südlich der Maximalgeschwindigkeit fährt der Ferrari dabei fast unerschütterlich sicher und ruhig. Und das, obwohl die Aerodynamik da schon lange auf minimalen Luftwiderstand umgestellt hat. Die 210 Kilo maximalen Abtrieb nutzt er nur im „unteren Geschwindigkeitsbereich", der – auch das zeigt die Dimensionen dieses Wagens – bis 200 km/h reicht. Darüber flacht der Anstellwinkel der Klappen am Diffusor auf 14 Grad ab, und die Leitkanten vor den Vorderrädern werden vom Druck des Fahrwinds plattgedrückt. Das lenkt die Luftströmung am Unterboden sowie an den Karosserieflanken um und senkt den Luftwiderstand.

Den ein oder anderen halben Kontinent an einem Vormittag zu durchmessen, zählt zum Standard-Repertoire eines Gran Turismo. Doch der Superfast brilliert dazu gerade dort, wo man es am wenigsten erwartet – nämlich direkt um die Ecke: Von der Autobahn ab, rechts abbiegen, und gleich duckt sich die Landstraße in tiefen Wald, wird so schmal, dass kein Mittelstreifen sie mehr in zwei Bahnen zu teilen vermag.

Der Asphalt ist noch nass, also das Manettino am Lenkrad auf „Wet", womit alles getan wäre, um sich als brillanten Fahrer feiern zu können. Denn die Elektronik regelt so fein und unmerklich, dass du meinst, das seist du allein. Du gibst Gas, und der 812 drängt voran mit der Wucht seiner 800 PS. Deswegen klatscht dir die nächste Kurve vor die Frontscheibe, bevor du auch nur einmal Atem holen kannst. Der V12 hat die Durchschlagskraft eines Vorschlaghammers – aber einem, dem sie vorne ein paar Wattebäuschchen aufgeklebt haben, um den ersten winzigen Moment des Aufschlags abzuschwächen.

Es ist famos, wie der V12 Kraft und Leistung entfaltet. Jeder Millimeter, den du den großen Zeh weiter nach unten drückst, bedeutet eine Prise mehr Beschleunigung. Wobei „Prise" hier bedeutet, dass der Superfast etwa das an PS draufpackt, womit ein Panda an Gesamtleistung auskäme.

IM AUGE DES STURMS

Bei 6000 Touren wechselt das Brüllen in Kreischen, die Leistungskurve spitzt sich nochmals zu, und der Wagen stürmt voran, als risse jemand die Straße unter ihm nach hinten. Dann sind sie auch alle



Die Abgase aus den beiden Zylinderbänken fauchen durch je ein Doppelendrohr ins Freie



Vielleicht zeigt sich Perfektion in Stil, Qualität und Ergonomie auch daran: Sogar ein Becherhalter ist da

weg, die Wattebäuschchen. Parallel schnalzt das Getriebe die Gänge rein, so schnell, punktgenau und rechtzeitig, wie es mit dem Selbstflippern kaum gelingt – weil du kaum hinterherkommst. Denn der Motor spult sich die Drehzahltausender hinauf, als gäbe es bei zwölf Zylindern und 6,5 Litern Hubraum gar keine Schwungmassen.

Vor allem aber: diese enorme Traktion. Die Pirelli Corsa grippen sich so fest in den feuchten Asphalt, dass der Superfast sich an die Ideallinie schmiegen kann und sie nie mehr loslässt – und das ohne Allradantrieb. Aber mit Allradlenkung. Die Konstruktion stammt vom F12 tdf: Elektronisch gesteuerte Aktuatoren lassen die Hinterräder je nach Tempo, Lenkwinkel und Querbeschleunigung sowie nach Gegencheck mit der elektronisch geregelten Differenzialsperre und der Traktionskontrolle um maximal 1,5 Grad einlenken. Virtuelle Radstandsverkürzung nennt Ferrari das, wenn die Hinterräder entgegen den vorderen einlenken, weil es die Handlichkeit steigert. Der Fahrer merkt davon nichts, was als Kompliment an die Lenkung – die vordere – zu verstehen ist. Die erste elektromechanische Lenkung bei Ferrari hat eine brillante Präzision und perfekte Rückmeldung, gibt dem Fahrer zudem das passende Handmoment ans Lenkrad, um ihn beim Gegenlenken zu unterstützen.

Nicht dass es auf öffentlicher, trockener Straße dazu kommen könnte, denn der Grenzbereich des 812 liegt weit jenseits von Gut und sehr nah an Böse. Und schon zuvor strömen fast zu viele Informationen auf den Fahrer ein, um rechtzeitig erfasst, verarbeitet und umgesetzt zu werden.

DIE KRAFT DER KONTROLLE

Deswegen geht es noch auf den Handlingkurs in Boxberg. Wie kleine Landstraßen ist auch der dem Ferrari eigentlich zu eng. Aber er bietet die Möglichkeit, das Manettino mal auf „Sport“, „Race“, „TC“ und „ESC off“ zu drehen. Obwohl sich die Überraschung in Grenzen halten dürfte: Nach einer langen neutralen Phase – und weil die Vorderräder einfach den Grip nicht verlieren wollen – schwingt das Heck aus. Wobei sich dieser Zustand durch Gasgeben in Kurven früher einstellen kann. Aber langsam ist man dabei nie, wenn schon der zweite Gang bis weit über 100 km/h reicht.

Wer die Fahrhilfen ausschaltet, ist wirklich auf sich gestellt. Der Grenzbereich ist ein schmaler Grat – ein Hochseil, auf dem nur große, schwindelfreie Artisten balancieren sollten.

Aber das konterkariert die größte Stärke des 812 Superfast, der seine Leistung so subtil kontrolliert, dass sie wirklich genutzt werden kann: nullhundert in drei-zwei, nullzweihundert in achtsieben, Spitze drei-vier-null. Und noch die 17,4 l/100 km. Das galt es noch nachzutragen bei diesem Ferrari, der, wenn du nur einmal aufs Gas trittst, schon weiter ist, als das Auge reicht. ■

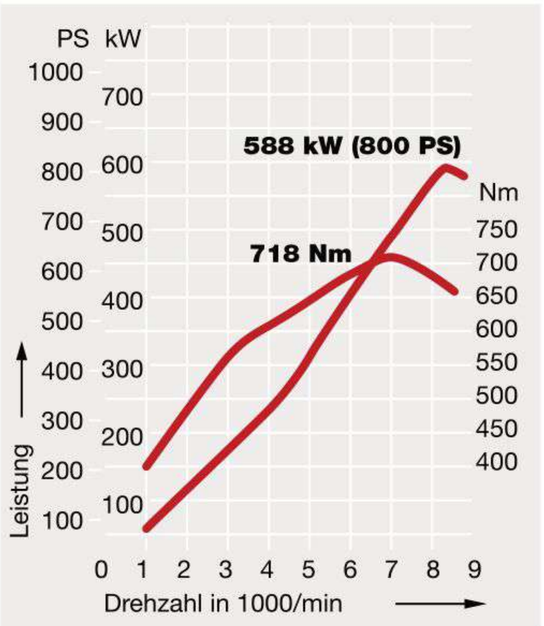
TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Zwölfzylinder-V-Motor (Benzin-Direkteinspritzung), vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt.

Leistung	588 kW (800 PS)
bei	8500/min
Hubraum	6496 cm³
Bohrung x Hub	94,0 x 78,0 mm
spez. Leistung	90,5 kW/l (123,2 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	13,6 : 1
max. Drehmoment	718 Nm bei 7000/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	22,1 m/s
Ölinhalt Motor	13,2 l
Kühlsysteminhalt	13,5 l

Leistung



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Übersetzungen: I. 3,34, II. 2,29, III. 1,73, IV. 1,37, V. 1,12, VI. 0,90, VII. 0,70, R. 2,98.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 11,9 : 1, 1,75 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Keramik-Scheibenbremsen vorn (398 mm) und hinten (360 mm), Rädergröße vorn 10 J x 20, hinten 11,5 J x 20, Reifengröße vorn 275/35 R 20 Y, hinten 315/35 R 20 Y,
Pirelli P Zero Corsa.

FAHRLEISTUNGEN	s
Beschleunigung	
0 – 50 km/h	1,6
0 – 80 km/h	2,6
0 – 100 km/h	3,2
0 – 120 km/h	4,0
0 – 130 km/h	4,4
0 – 140 km/h	4,9
0 – 160 km/h	6,0
0 – 180 km/h	7,2
0 – 200 km/h	8,7
400 m	10,7 (221 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	340 km/h
Zwischenbeschleunigung	
60 – 100 km/h	1,3
80 – 120 km/h	1,4

BREMSWEG	m
aus 100 km/h	32,4
aus 130 km/h kalt	54,3
aus 130 km/h warm	53,9
Hochgeschwindigkeits-Bremstest (190 km/h)	115

INNENGERÄUSCH	dB(A)
Fahrstufe	D
bei 80 km/h	70
bei 100 km/h	73
bei 130 km/h	76
bei 160 km/h	78
bei 180 km/h	81
Standgeräusch	64
Maximalgeräusch bei Kick-down	85

TACHOMETERABWEICHUNG	km/h
80/100/130/160	77/97/126/155

FAHRVERSUCHE	km/h
Slalom 18 m mit/ohne TC/ESP	69,9/71,1
doppelter Spurwechsel mit/ohne TC/ESP	147,8/153,5

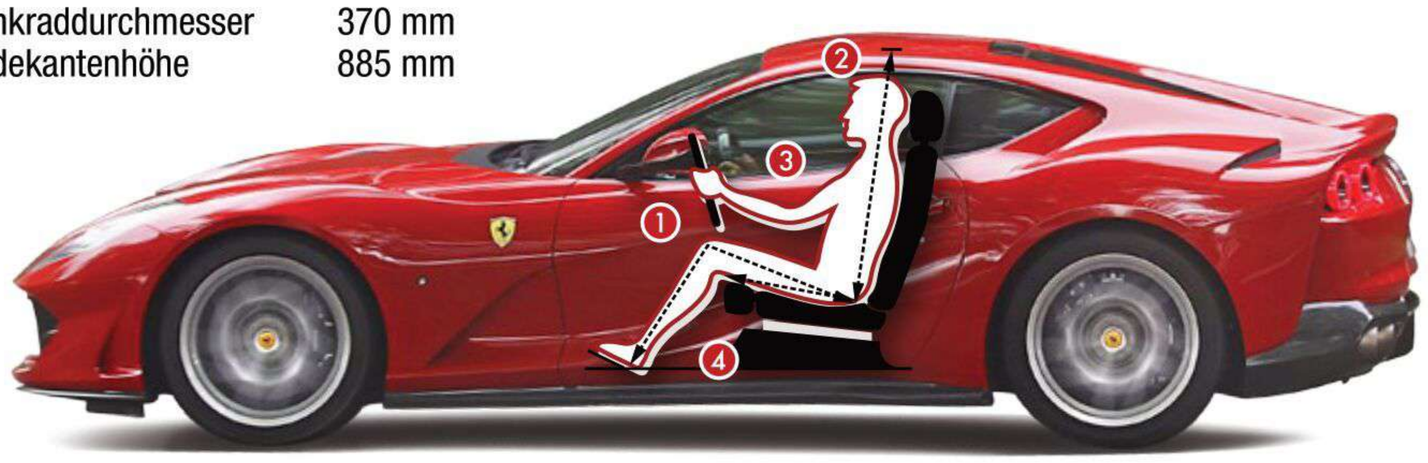
NEFZ-VERBRAUCH	l/100 km
Stadt/ü. Land/gesamt	21,4/11,1/14,9

EMISSIONSWERTE	
Abgasnorm/CO_2	Euro 6b/340 g/km

VERBRAUCH	l/100 km
Eco/Pendler/Sport	12,9/17,3/22,5
Testverbrauch	SP 17,4
CO_2-Ausstoß im Test	405 g/km
Reichweite	528 km

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

❶ Knickmaß	980–1150 mm
❷ Innenhöhe	975 mm
❸ Innenbreite	1440 mm
❹ Sitztiefe	510 mm
effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	380 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Ladekantenhöhe	885 mm
Spurweite vorn/hinten	1672/1645 mm
Leergewicht	1741 kg
zulässiges Gesamtgewicht	2000 kg
Zuladung	259 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	47,4/52,6 %
Kofferraumvolumen	320 l
Tankinhalt	92 l
Luftwiderstandsbeiwert cW	0,32
Stirnfläche A	2,15 m²
Luftwiderstandsindex cW • A	0,69



Radstand 2720 mm
Länge 4657/Breite (mit Spiegeln) 1971 (2120)/Höhe 1276 mm
Wendekreis l./r. 12,8/12,9 m

KOSTEN

PREIS

Grundpreis (2018)	291 387,–	Steuer	620,–

BEWERTUNG ★★★★★

Der Superfast ist ein Monument des technisch Machbaren: Ein V12-Supersportwagen mit 800 PS, der sich so leicht – na gut, fast so leicht – fahren lässt wie ein Fiat Panda. Er ist der perfekte Gran Turismo mit enormem Grip, grandiosem Antrieb und überragend-brillantem Handling.

KAROSSERIE

+ Pilotenkanzel mit genug Platz und perfekt um den Fahrer zentriertem Cockpit
+ Hochklassige Verarbeitungs- und Materialgüte
+ Erstaunlich großer, gut nutzbarer Kofferraum
+ Kofferset? Gibt es auch
– Sehr breit (1,97 Meter)
– Schlechte Sicht nach hinten – doch was sollte von da denn schon kommen?

FAHRKOMFORT

+ Für einen Supersportwagen alltagstauglicher Federungskomfort, Adaptivdämpfer
+ Hervorragende Schalensitze
– Dröhnen unter 2000/min

ANTRIEB

+ Freunde, das ist ein 6,5-Liter-V12-Sauger, brillanter wird es wohl nicht mehr
+ Perfektes, kurz gestuftes Siebengang-DKG

FAHREIGENSCHAFTEN

+ Grandioses Handling
+ Hyperpräzise, rückmeldungsstarke und direkte Lenkung
+ Perfekt ausbalanciertes Set-up
+ Enormer Grip auch bei Nässe
– Am Rand des sehr hohen Grenzbereichs ist dann auch ein sehr tiefer Abgrund

SICHERHEIT

+ Serienmäßige, machtvoll verzögernde Brembo-Keramikbremsen
– Assistenzsysteme? No, scusi.

UMWELT

+ Wir versuchen mal: 20 g CO_2/km weniger als F12, für Leistung relativ sparsam
– Aber klar: absolut gesehen sehr hoher Verbrauch

KOSTEN

+ Sieben Jahre Wartung inklusive
– Alles sonst: maßlos teuer

Eilkunde

Zu den schönsten Autos der Welt zählt der Ferrari 365 GTB/4. Und er zählt auch zu den teuersten und schnellsten: Mit einem Preis von rund 80 000 Mark und einer Höchstgeschwindigkeit von fast 280 km/h deutet er an, dass man bei ihm mit sehr vielen Superlativen rechnen kann.

Text: Klaus Westrup | **Fotos:** Julius Weitmann

Auch nach mehr als vier Jahren Bauzeit gehört das Spitzenmodell von Ferrari zu den Ausnahmeerscheinungen auf unseren Straßen

Es ist zwar ein grundlegender Unterschied, ob man 8000 Mark für ein Auto ausgibt oder 80 000, aber die Gemeinsamkeit innerhalb solcher Entschlüsse darf ebenfalls nicht übersehen werden. In beiden Fällen ist zu überlegen, was man für die jeweilige Summe bekommt – einmal zum Beispiel einen Opel Ascona oder Renault 12, im anderen Fall einen Aston Martin oder Ferrari. Mit dieser Qual der Wahl ist die Gemeinsamkeit allerdings erschöpft; schon die Kaufmotive machen deutlich, dass man es nicht nur mit Preis-, sondern Gesinnungsdifferenzen zu tun hat.

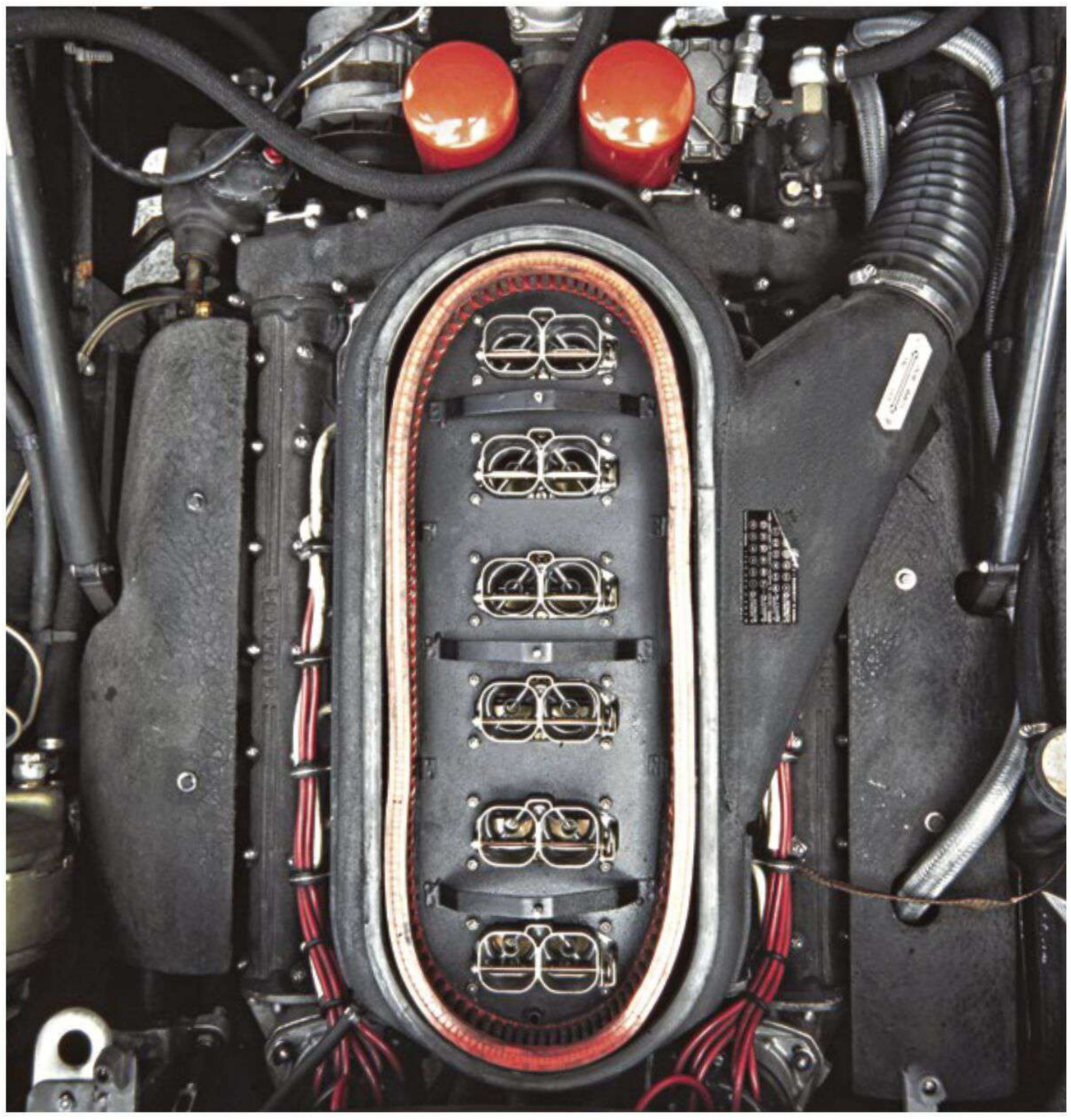
Denn während der reguläre Autokonsument vorrangig an Nützlichkeit und einen hohen Wiederverkaufswert denkt, hängt der potenzielle Traumwagen-Besitzer ganz anderen Vorstellungen an. Neben hoher Leistung und einer ungewöhnlichen Karosserieform macht auch die Exklusivität einen Teil des Reizes aus. So entstehen bei Ferrari nur zwölf Autos am Tag, um deren Absatz man sich aber keine Sorgen zu machen braucht. Denn im Kreise der Superschnellen und Superteuren lässt sich das Establishment nur schwer vom Nachwuchs bedrängen, der gute Name von Ferrari ist ungebrochen.

KAROSSERIE: LINIE VON PININFARINA

Dass der 365 GTB/4 ein sehr typischer Ferrari geworden ist, verdankt er in erster Linie seinen Proportionen, die ihn geradezu als klassischen Straßen-Sportwagen ausweisen. Mit der von Pininfarina entwickelten Linienführung wird ein gelungener Konservatismus gepflegt, der sich aus einer langen Motorhaube und einer gedrungenen, fließend ins Heck übergehenden Fahrerkabine zusammensetzt. Diese Aufteilung erweckt schon im Stand einen außerordentlich dynamischen Eindruck, ohne deshalb ein Übermaß an Aggressivität zu vermitteln.

Sonderlich praktisch ist die Karosserie dagegen nicht, doch dass der 4,47 Meter lange Zweisitzer gerade mal 176 Liter Kofferraumvolumen bietet, kann nur bei ausschließlicher Wertung der Raumökonomie bedauert werden. Immerhin wurde für zwei Leute gut vorgesorgt – gegenüber Mittelmotor-Konkurrenten sogar sehr gut: Ein- und Ausstieg in das nur 1,25 Meter hohe Auto vollziehen sich dank großer Türen ohne Akrobatik, und wenn man erst einmal auf den mit atmungsaktivem Leder bezogenen Sitzen Platz genommen hat, entsteht ein durchaus erfreuliches Raumgefühl. Es wird in erster Linie dadurch geprägt, dass man genügend Ellbogenfreiheit vorfindet und hinter den beiden Sitzlehnen noch ein zwar knapper, aber für Mäntel, Akten- oder Handtaschen nutzbarer Raum bleibt.

Die Position am Lenkrad mit dem springenden Pferd im Mittelpunkt ist zumindest anfangs gewöhnungsbedürftig. Es liegt ziemlich flach, dahinter verbirgt sich ein reichhaltig instrumentiertes Armaturenbrett. Tachometer und Drehzahlmesser fielen ungewöhnlich groß aus – und das wohl mit gutem Recht; was hier angezeigt wird, ist schon viel weniger alltäglich als das Styling der Anzeigegeräte, die ebenso gut aus einem Fiat stammen könnten. Die in der Praxis wichtigen Bedienungselemente lassen sich leicht und unverwechselbar auffinden; man schaltet das Licht mit einem am Lenkrad postierten Hebel ein, und man benutzt einen ganz ähnlichen Hebel auf der anderen Seite,



Sechs zentral liegende Doppelvergaser (auf dem Foto bei abgenommenem Luftfilter) beweisen, dass man es mit der Füllung der zwölf Zylinder sehr ernst nimmt. Im Übrigen ist der Motor äußerlich unscheinbar und ganz in schwarzen Schrumpflack gehüllt

um die Scheibe wischen und waschen zu können. In dieser Beziehung bietet auch ein Ferrari keine Überraschung; man hat es hinsichtlich der Bedienung mit guten und alltäglichen Lösungen zu tun, die sich im Automobilbau allgemein eingeführt haben. Eine positive Ausnahme ergibt sich durch die Anordnung des in einer offenen Kulisse ruhenden Schalthebels: Er liegt mit dünnem Stiel und zierlichem Knauf außergewöhnlich gut zur Hand und gestattet ein Wechseln der Gänge ohne zusätzliche Bewegungen des Oberkörpers.

Bei der Bewertung der Sichtverhältnisse kommt es sehr auf den Standpunkt an: Der 365 GTB/4 besitzt nicht zuletzt dank der weit nach hinten laufenden seitlichen Fenster gute Möglichkeiten zur Rundumsicht, wenn man ihn mit seinesgleichen vergleicht. Dass man in modernen Mittelklasse-

Zu den besonderen Merkmalen des Ferrari-Cockpits zählen sowohl übersichtlich gruppierte Rundinstrumente als auch gut profilierte Schalensitze, die in schnell gefahrenen Kurven ausreichenden Halt versprechen



Die Michelin-Reifen der Dimension 215/70 VR 15 sitzen auf Campagnolo-Alufelgen



Als praktisches Karosserie-Detail erwiesen sich die zierlichen und verchromten Hebel, mit denen sich die Türen öffnen lassen

wagen dagegen effektiv viel besser sieht, ist allerdings keine Frage. So sehr man sich im Innenraum des Ferrari mit Alltäglichkeiten konfrontiert sieht, so wenig ist dies der Fall, sobald man den Zündschlüssel im Schloss gedreht hat. Nach einem markentypischen, hell klingenden Anlassergeräusch erklingt eine Musik, die mit normalen Motorgeräuschen kaum zu verwechseln ist. Die Unverwechselbarkeit rührt einmal von einem imposant sonoren Ansaug- und Auspuffton her, und sie stammt auf der anderen Seite von jenem charakteristischen Ventiltriebsrasseln, ohne das der berühmte Ferrari-Zwölfzylinder fraglos kaum denkbar ist.

MOTOR: ZWÖLF ZYLINDER IM EINSATZ

Genügend Grund zum Rasseln ist vorhanden: Vier obenliegende Nockenwellen betätigen insgesamt 24 Ventile, zu deren Aufgabe es gehört, den vorgeschriebenen Bewegungen der Nockenlaufbahn noch bis zu 8000/min zu folgen. Zweifellos ist dieser Motor ein technisches Glanzstück, das mit Nachdruck darauf aufmerksam macht, dass man teure Supersportwagen mit preiswerten amerikanischen Achtzylindern zwar gut, aber eben doch nicht so gut motorisieren kann. Denn was der 4,4 Liter große V12 kann, kann so schnell keine andere vergleichbare Verbrennungsmaschine – auch dann nicht, wenn sie, wie beim Jaguar E, ebenfalls zwölf Zylinder aufzuweisen hat.

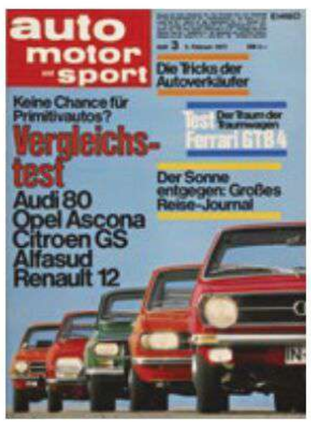
Der Grund für die Überlegenheit des Ferrari-Triebwerks liegt nicht allein in der Tatsache, dass man mit der stattlichen Leistungsausbeute von 348 PS bei 6500 Touren rechnen und damit die für einen Seriensportwagen dieses Hubraums beachtliche Literleistung von 80 PS registrieren kann. Er liegt genauso in der Art, wie die Leistung dargeboten wird: Schon ab 1000 Umdrehungen pro Minute lässt sich das vielzylindrige Ungetüm sauber hochbeschleunigen; und wer die Leistungskurve betrachtet, stellt fest, dass bereits bei 2000/min rund 100 Pferdestärken zu erwarten sind – und bei 4000/min schon weit über 200.

Mit dieser Leistungscharakteristik, die durch eine ungewöhnlich flach verlaufende Drehmomentkurve mit einem Maximalwert von 44 Meterkilogramm unterstrichen wird, lässt der Ferrari-Motor einerseits keinerlei Elastizitätswünsche offen und offeriert auf der anderen Seite Fahrleistungen, die ihm selbst im Kreis der Superschnellen die Favoritenrolle zuspielen.

So werden echte Gegner zu fast illusionären Gestalten, denen man allenfalls im Traum (oder vielleicht in Gestalt eines Miura auf der Straße) begegnet: 100 km/h erreichte der GTB/4 in 6,1 Sekunden, auf 160 km/h vergehen gerade 13 Sekunden, und wer möglichst schnell auf 200 sein möchte, braucht darauf kaum länger zu warten als ein Renault-5-Fahrer, der 100 km/h schnell sein will. Um solche Bestwerte zu erreichen, muss man die Scheu vor hohen Drehzahlen weitgehend ablegen. Und wer aus bisherigen Erfahrungen glaubt, 6500 Touren seien schon sehr viel für einen so großvolumigen Motor, sieht sich hier angenehm enttäuscht: 7500/min sind für das mit kleinen Zylindereinheiten operierende Viernockenwellen-Triebwerk völlig unbedenklich – kurzzeitig dürfen es sogar knapp 8000 sein. Die Messwerte ergaben sich bei einer Schaltdrehzahl von 7500/min; man ging dadurch sicher und realisierte trotzdem Gang-Endgeschwindigkeiten, die bei fast 90 km/h in der ersten und bei weit über 200 km/h in der vierten Stufe lagen.

Danach geht es freilich noch zügig weiter – bis zur Höchstgeschwindigkeit, die im Mittel aus mehreren Messungen 274,8 km/h betrug. In der Praxis bedeutet das, dass sich der Ferrari mit den meisten seiner Konkurrenten nicht ernsthaft abgeben muss; sie erreichen, wie die Beispiele Aston Martin DBS V8 oder De Tomaso Pantera beweisen, maximal etwas über 240 km/h und damit eine Geschwindigkeitskategorie, in der ein 365 GTB/4 noch kräftig zulegt.

Das Fünfganggetriebe, das an diesen ausgezeichneten Fahrleistungen maßgeblich beteiligt ist und sich, mit dem Differenzial verblockt, in Nähe der Antriebsräder befindet, erwies sich als exakt schaltbar, wenn auch nicht als besonders leichtgängig. Man musste kräftig hinlangen, und Gleiches galt für die Bedienung der Kupplung. Dass der Ferrari ein typisches Männerauto ist, wird dadurch schon angedeutet, und dass er eines für sehr gut verdienende Männer ist, beweisen nach kurzem Gebrauch die Tankrechnungen. Unter 20 Litern pro 100 km kommt man selten davon – wer das exzellente Drehvermögen des Motors nutzt und lieber 200 als 100 km/h schnell ist, muss mehr bezahlen. Dann laufen bis zu 30 Liter durch die sechs Weber-Doppelvergaser.



auto motor und sport
Ausgabe 03/1973,
3. Februar 1973

FAHRWERK: GUT FÜR 350 PFERDE

Sehr starke Autos sind oft auch sehr fahrsichere Autos – dafür ist der 365 GTB/4 ein guter Beweis. Darüber hinaus liefert er Anhängern der sogenannten konventionellen Bauweise Argumente durch seine bloße Anwesenheit: Mit Ausnahme der Tatsache, dass sich sein Fünfganggetriebe nicht in Motornähe befindet, sondern mit dem Differenzial zusammengefasst wurde, gibt er sich als klassischer Vertreter der Standardbauart, sodass er sich von einem Opel Rekord nicht grundsätzlich unterscheidet.

Größer werden die Differenzen allerdings, wenn man die Details betrachtet: Man findet vorne und hinten eine Einzelradaufhängung an Trapez-Dreiecksquerlenkern und Schraubenfedern und damit einen technischen Aufwand, der üblicherweise nur an Rennautos vorhanden ist. Zusätzlich wurden sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse Kurvenstabilisatoren installiert



Die Linie bezieht ihren Reiz aus klassischen Proportionen und subtiler Raffinesse

– die Dämpfung erfolgt über straff regulierte Koni-Dämpfer. Mit dieser Auslegung und einer Bereifung des Formats 215/70 VR 15 ist in der Tat für alle Fälle gut vorgesorgt – ganz besonders aber für schnelle Autobahnfahrt.

Hier zeigt sich nämlich, dass Geschwindigkeit ein durchaus relativer Faktor sein kann: 200 km/h erweisen sich auf freier Bahn als ähnlich unproblematisch wie 140 km/h mit langsameren und schlechter liegenden Autos, und wer mit dem Zweisitzer bis in die Gegend der Höchstgeschwindigkeit vorstößt, muss nur auf den übrigen Verkehr achten, nicht aber auf das eigene Auto. Tatsächlich führen gerade die ungewöhnlich guten Geradeauslauf-Eigenschaften zu einer sehr entspannten Cockpit-Atmosphäre, die auch dann nicht nennenswert getrübt wird, wenn Kurven schnell durchfahren werden sollen.

Denn mit Tücke muss selbst im Grenzbereich niemals gerechnet werden: Von Natur aus untersteuernd, lässt sich das immerhin über 1600 Kilogramm wiegende Auto mühelos und mit sehr hohen Querbeschleunigungen um Krümmungen jeglicher Art fahren und hat dabei nicht mehr nötig als einen energischen Lenkeinschlag. Für die Praxis bedeutet diese Fahrwerksauslegung ein Höchstmaß an Sicherheit: Man kommt nur durch provozierendes Gasgeben in engen Kurven in die Verlegenheit, ein leicht zur Seite drängendes Wagenheck mit der Lenkung zu korrigieren – üblicherweise muss ausschließlich dem Straßenverlauf nachgelenkt werden.

Dass dies besonders in sehr engen Kurven in Arbeit ausarten kann, liegt an den Eigenarten der mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ziemlich direkt übersetzten Lenkung: Sie zeigt sich bei geringen Geschwindigkeiten als ausgesprochen schwergängig und stoßempfindlich und bestätigt die Vermutung, dass man es in Maranello mit Geschwindigkeiten unter 100 km/h nicht sonderlich ernst meint. Am meisten wird das natürlich beim Rangieren spürbar: Abgesehen von dem fast 14 (links) und gut über 12 Meter (rechts) großen Wendekreis muss das flach postierte Lenkrad mit Nachdruck gewuchtet werden.

BREMSEN: STANDFEST UND SPURTREU

Eine Vorliebe für höhere Geschwindigkeitsbereiche wird auch bei der Bewertung des Fahrkomforts erkennbar. Unebene Straßen, die mit Stadttempo befahren werden, lassen das mit einem Mittelklasse-Radstand versehene Auto spürbar in die Löcher fallen und sorgen für einen nur wenig ausgeprägten Komfort. Sobald man schneller fährt, verschwindet das Stoßen: Das Schluckvermögen der straffen Federung und der Michelin-Reifen lassen speziell bei langen Bodenwellen und höheren Geschwindigkeiten keine Belästigung der Passagiere mehr aufkommen und unterstreichen, dass der 365 GTB/4 nicht nur wegen seiner hohen Leistungsreserve ein gutes Autobahnauto ist.

In diesem Sinne muss auch seiner vier Scheibenbremsen gedacht werden, die bei dem über 270 km/h schnellen und über 1,6 Tonnen schweren

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

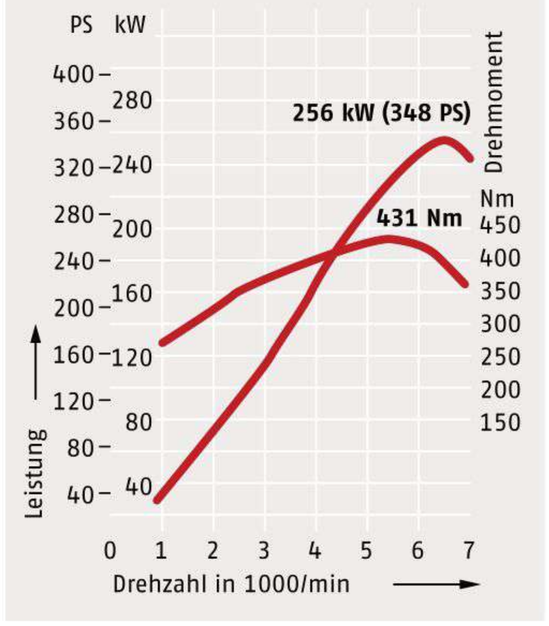
Zwölfzylinder-V-Motor, vorne längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Steuerkette), zwei Ventile pro Zylinder, Trockensumpfschmierung mit Ölfilter und Ölkühler, zwei elektrische Benzinpumpen, sechs Weber Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCN 20.

Leistung	256 kW (348 PS)
bei	6500/min
spez. Leistung	58,3 kW/l (79,5 PS/l)
Hubraum	4390 cm^3
Bohrung x Hub	81,0 x 71,0 mm
Verdichtungsverhältnis	9,3 : 1
max. Drehmoment	431 Nm (44 mkg)
bei	5400/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	15,4 m/s
bei 100 km/h (IV. G., 3300/min)	7,8 m/s
bei 100 km/h (V. G., 2750/min)	6,5 m/s
bei 200 km/h (V. G., 5450/min)	12,9 m/s
Ölinhalt Motor	16 l
Kühlsysteminhalt	ca. 14 l
Batterie	12 V 74 Ah
Drehstrom-Lichtmaschine	660 Watt

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

Leistung



KAROSSERIE UND FAHRWERK

Gitterrohrrahmen mit Karosserie, Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Querlenkern, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer (Koni), Stabilisator vorn und hinten, ZF-Lenkung mit Schnecke und Mutter, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Fußbremse, ATE-Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn und hinten, mechanische Handbremse, auf die Hinterräder wirkend, Felgen 7 J x 15, Gürtelreifen Michelin XWX 215/70 VR 15.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,08 (10,164), II. 2,12 (6,996), III. 1,57 (5,181), IV. 1,25 (4,125), V. 0,963 (3,178), R. 2,267 (8,811), Achsantrieb 3,3 : 1.

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung (vollgetankt, 2 Personen)	s
0 – 40 km/h	2,0
0 – 60 km/h	3,1
0 – 80 km/h	4,4
0 – 100 km/h	6,1
0 – 120 km/h	7,9
0 – 140 km/h	10,2
0 – 160 km/h	13,0
0 – 180 km/h	16,4
0 – 200 km/h	21,6
0 – 220 km/h	28,1
1 km mit stehendem Start	25,1

Elastizität		s
Gang	IV.	V.
40 – 60 km/h	3,2	5,2
40 – 80 km/h	5,9	9,9
40 – 100 km/h	8,6	13,6
40 – 120 km/h	11,4	17,4
40 – 140 km/h	14,1	21,5
40 – 160 km/h	17,1	25,8
40 – 180 km/h	20,6	30,5
40 – 200 km/h	25,8	36,2
1 km ab 40 km/h	27,2	32,0

	km/h
Höchstgeschwindigkeit (entsprechende Drehzahl im V. Gang ca. 7500/min)	274,8

GESCHWINDIGKEITS-BEREICHE	km/h
I. Gang	bis 92
II. Gang	18 – 133
III. Gang	25 – 180
IV. Gang	32 – 227
V. Gang	40 – 275

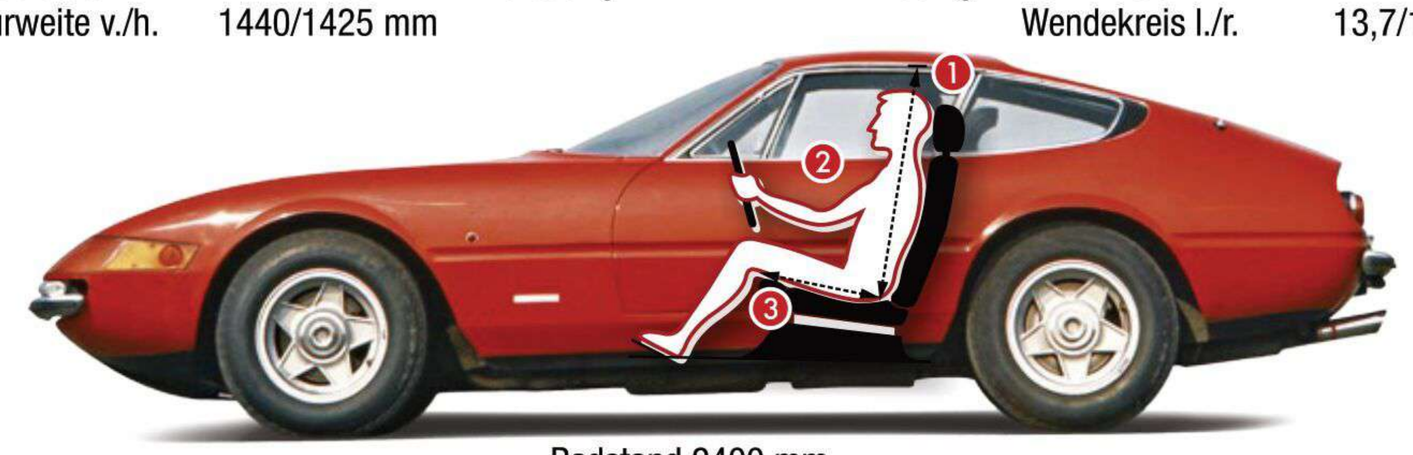
VERBRAUCH	l/100 km
Superbenzin	
Autobahn	
Schnitt ca. 140 km/h	22,9
Schnitt ca. 185 km/h	29,1
Landstraße	
Schnitt ca. 90 km/h	23,4
Schnitt ca. 115 km/h	26,7
Kurzstrecke	24,0–27,5
Testverbrauch	25,2

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

① Innenhöhe	875 mm
② Innenbreite	1500 mm
③ Sitztiefe	460 mm
Spurweite v./h.	1440/1425 mm

Leergewicht	1625 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1760 kg
Zuladung	135 kg

Gewichtsverteilung v./h.	52,0/48,0 %
Kofferraumvolumen	176 l
Tankinhalt	100 l
Wendekreis l./r.	13,7/12,3 m



KOSTEN

Ferrari 365 GTB 4 Coupé (1973)
Deutschland: DM 77 534,– Österreich: öS 520 000,– Schweiz: sfr 76 000,–

Sportwagen grundsätzlich keine leichte Tätigkeit ausüben. Während des Testbetriebes gaben sie bemerkenswerte Vorstellungen ihrer Standfestigkeit, selbst mehrere kurz aufeinanderfolgende Verzögerungen aus hohem Tempo wurden nicht mit Fading quittiert, und im Bezug auf die aktive Fahrsicherheit verdient ihre Fähigkeit Beachtung, stets spurkonstant verzögern zu können. Im Gegensatz zu Lenkung, Kupplung und Schaltung begnügte sich die Bremsanlage mit überraschend geringen Bedienungskräften und deutete damit an, dass dieser Ferrari zumindest beim Herabsetzen der Geschwindigkeit kein Übermaß an Kraft benötigt.

Dafür hat er etwas anderes nötig, das schon schwieriger zu finden ist: eine zahlungskräftige Person, die bereit ist, für ihn über 77 000 Mark zu bezahlen. Sie erwirbt mit diesem Betrag, der auch für eine Eigentumswohnung, gut zwei Porsche 911 S oder 14 Sparkäfer langen würde, zwar nur ein einziges Auto, aber eben eines mit vielen Superlativen.

Kaum einem anderen Auto blickt man so bewundernd nach, kaum ein anderes hat so viele Zylinder, und kaum ein anderes ist so schnell. Selbst für einen guten Platz in Le Mans reicht es immer – wenn man nur Wert darauf legt. ■

So geht der ROMA

Text: Heinrich Lingner | **Fotos:** Roberto Carrer, Ferrari, Achim Hartmann (1), Hans-Dieter Seufert (1), Archiv



Dolce Vita, Formel 1 im Abendanzug und aufwendige Marketing-Videos, na und? Im südlichen Piemont macht der Ferrari Roma, was er am besten kann: fahren und Freude spenden.



272 Liter Gepäck sollen ins Heckabteil des Roma passen, die Fondlehnen sind klappbar



TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
2+2-sitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe 4656 x 1974 x 1301 mm, Radstand 2670 mm, Kofferraum 272 l, Leergew. 1570 kg

FAHRWERK
Einzelradaufhängung, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Quer-/Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, innenbel. Scheibenbremsen vorn/hinten, Reifen vorn 245/35 R 20, hinten 285/35 R 20

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Achtgang-DKG

MOTOR
Achtzylinder-V-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 3855 cm³, Leistung 456 kW (620 PS) bei 5750/min, max. Drehmoment 760 Nm bei 3000/min

FAHRLEISTUNGEN

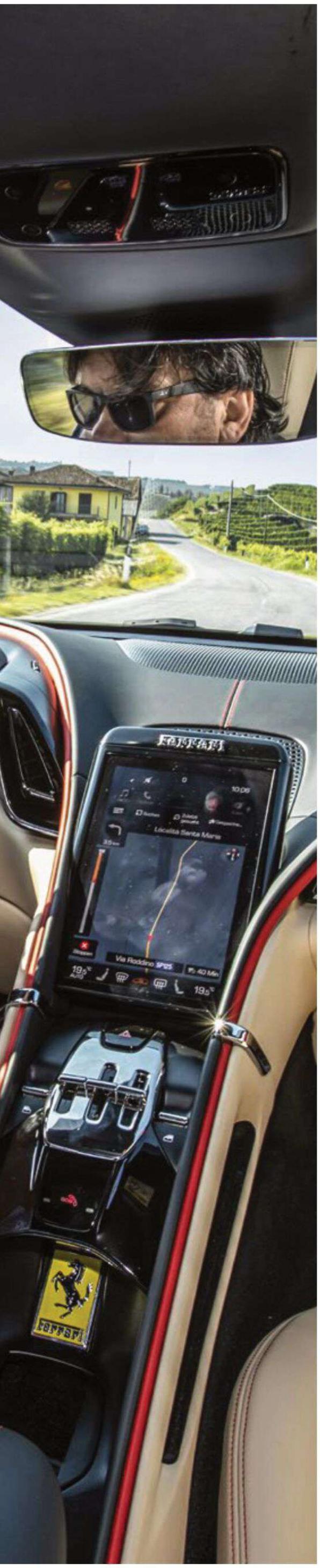
0–100 km/h	3,4 s
Höchstgeschwindigkeit	320 km/h
Gesamtverbrauch (NEFZ)	10,3 l

GRUNDPREIS

Ferrari Roma	194 459 Euro



Die Schaltereinheit für die Getriebefunktionen zitiert formal die berühmte Schaltkulisse früherer Ferrari





AB 7500/MIN SIEHT DER FAHRER ROT

Okay, Ferrari, da müsst ihr durch: Das Video geistert bereits seit einiger Zeit durch die entsprechenden Internet-Plattformen. Mann und Frau begegnen sich darin mit zwei Ferrari Roma, fahren bei Nacht durch Rom. Das Filmchen spart nicht mit Anspielungen auf Fellinis „La Dolce Vita“ oder den sagenumwobenen Kurzfilm „C’était un rendez-vous“, in dem ein unsichtbares Auto mit Zwölfzylinder-Sound durch das frühmorgendliche Paris donnert. Doch im Fellini-Film von 1962 taucht kein einziger Ferrari auf. Und Kenner wissen, dass der Paris-Streifen mit einem Mercedes 450 SEL 6.9 gedreht wurde, nur das Motorengeräusch kommt von einem Ferrari 275 GTB.

FERRARI OHNE BRIMBORIUM

Dabei hat der neue Ferrari Roma so ein Brimborium gar nicht nötig. Es ist bei ihm so wie mit vielen guten Designs: Wenn du davorstehst, wirkt der Wagen erst richtig – elegant und doch kompakt und muskulös, skulptural und selbstbewusst. Und er zeichnet sich durch bemerkenswerte Bescheidenheit im Umgang mit Ferrari-Schriftzügen, Wappen und Symbolen aus. Klar, hinten steht der Firmenname drauf, vorn lassen sich ein kleines gelbes Wappen und ein Cavallino finden, auf den Nabendeckeln ebenso, doch das war’s auch schon. Drinnen kommen weniger Zweifel auf: Ein großer Ferrari-Roma-Schriftzug begrüßt die Einsteigenden vom zentralen Infodisplay. Instrumentenanordnung und Bedienung sind ebenfalls neu, doch nach wie vor ist das Lenkrad die zentrale Bedieneinheit. Mit einigen Neuerungen, über die man geteilter Meinung sein darf.

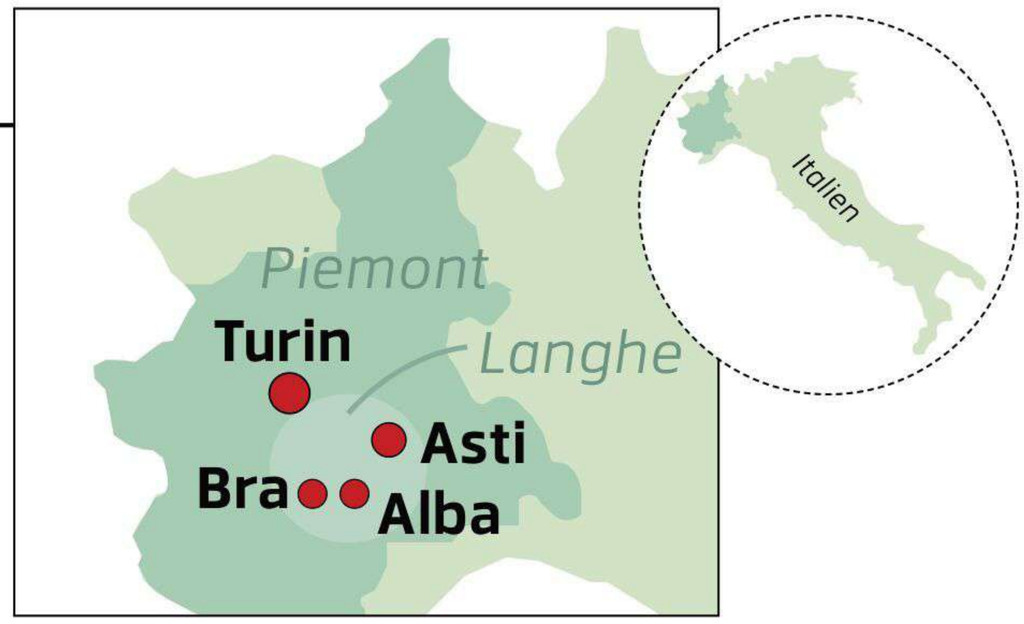
Kapazitative Tasten haben sich auf den Lenkradspeichen breitgemacht. Man kann nicht sagen, sie seien an früheren Ferrari-Modellen vermisst worden. Die Antriebstechnik des Roma, das sei vorweg verraten, bietet so viel Unterhaltungspotenzial, dass man sich nur selten versucht sieht, mit den neuen Tasten zu spielen. Sie werden benötigt, wenn man (rechts) durch die Menüs von Bordcomputer, Navi oder Fahrzeugeinstellungen oder (links) adaptiver Geschwindigkeitsregelung blättert. Mit einer Ausnahme: Der Startknopf wurde ebenfalls zur Wischfläche. Das darf man ruhig bedauern, etwas mechanisches Feedback beim Starten hätte dieser grandiose V8 schon verdient. Er springt nach zweimaligem Betouchen der entsprechenden Fläche an, vernehmlicher als erwartet, verfällt aber bald in einen leisen, brummeligen Leerlauf. Wie in den anderen Ferrari-Achtzylindern rotiert im Roma-Triebwerk aus der Motorenfamilie F154 eine 180-Grad-Kurbelwelle, die ihm die Zündfolge zweier kombinierter Reihenvierzylinder beschert. Falls es Sie wirklich näher interessiert: 1-5-3-7-4-8-2-6.

Die hilfreiche Ferrari-Boxencrew gibt vor der Abfahrt Tipps, etwa wegen der zu Beginn der Route etwas rutschigen Straßen am besten im „Wet“-Modus loszufahren. Wird gemacht. Die Modi werden im Roma wie bei den sportlicher orientierten Ferrari-Modellen per Manettino am Lenkrad angewählt. Fünf Stufen stehen zur Verfügung: Wet, Comfort, Sport, Race und ESC off.

Hier im Piemont kämen wir mit Wet und Comfort gut über die Hügel, Sport und Race werden später kurz angetestet. Eine Sprachbedienung gibt es jetzt ebenfalls, sie reagiert auf das Kommando „Ciao Ferrari“. Haben wir nicht näher ausprobiert, ebenso wenig wie die adaptive Geschwindigkeitsregelung. Viel freudespendender und spannender scheint es da, sich intensiver mit der Hardware auseinanderzusetzen. Nicht nur, weil Enzo Ferrari die Bemerkung nachgesagt wurde, er verkaufe Motoren, den Rest des Autos bekäme man gratis dazu. Der Rest der mechanischen Komponenten ist den-

WELTKULTURERBE LANGHE

Die Langhe ist eine Landschaft im südlichen Piemont, zwischen der Poebene um Turin im Norden und den Ligurischen Alpen im Süden gelegen. Berühmt ist die Region als Genusslandschaft, unter anderem wegen der Weine aus der Nebbiolo-Traube, der Fassona-Rinder und der Trüffel. Die Weinbauregion Langhe, Roero und Montferrat wurde vor einigen Jahren zum UNESCO-Weltkulturerbe ernannt. Sie erstreckt sich über zahllose malerische Hügel mit Dörfern und Weingütern, in denen bekannte Weine wie Barolo, Barbera oder Barbaresco gezogen werden. Unzählige enge Sträßchen verbinden die Ortschaften. Während der Urlaubszeiten sind viele Touristen und Einheimische mit Autos, Motor- und Fahrrädern zwischen den Weinbergen unterwegs. Unser Tipp: Fahren Sie im viel ruhigeren, sonnigen September hin.



noch interessant: etwa das neue Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe mit Ölbadkupplungen und Trockensumpfschmierung. Oder das Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern. Und die Sitzposition im keineswegs übermäßig geräumigen Interieur.

Zu den Dingen, die sie besonders gut hinbekommen in Maranello, zählt, das Zitieren historischer Vorbilder nicht in kitschiges Retro-Getue ausufern zu lassen. Das geschieht mit scheinbaren Nebensächlichkeiten – wie mit jener, mittels der heimeligen Enge des Cockpits dem Fahrer das Gefühl zu vermitteln, etwas zu groß für dieses Auto zu sein.

Auch der Roma bietet vorn nicht mehr Platz als unbedingt erforderlich, der Verstellbereich der recht zierlichen Sessel erweist sich als vergleichsweise bescheiden – wohl wegen der Rückbank-Rudimente, die bestenfalls als Kindersitze taugen. Immerhin können die Fondlehnen fernentriegelt vorklappen, was den ansonsten rund 270 Liter großen Kofferraum auf fast 400 Liter vergrößert.



FAMILIEN-BANDE

MIT DEM DINO 206/246 GT beginnt die Ahnenreihe. Er wird von 1967 bis 1974 gebaut



Nachfolger wird der **Dino 208/308 GT4** mit V8, der erst ab 1977 offiziell ein Ferrari ist



Mondial 8 heißt der Dino-Nachfolger ab 1980, bleibt in mehreren Versionen bis 1989



Der Mondial T basiert auf dem 348, der V8-Motor ist ein naher Verwandter des Dino-V6



Ein durchaus praktischer Ferrari also, in dem man auch mal ein Snowboard oder die berühmten Golfbags mitnehmen könnte.

Eine weitere Neuerung, hatten die Mitarbeiter erklärt, sei die Schaltereinheit für Getriebefunktionen. Sie zitiert die berühmte Ferrari-Schaltkulisse früherer Jahre. Heute kann hier der Rückwärtsgang eingelegt sowie zwischen den Getriebemodi A wie Automatik, R wie Rückwärts und L wie Low hin- und hergewechselt werden. Zum Einlegen des ersten Ganges gilt es wiederum, die rechte Schaltwippe zu zupfen.

Draußen ziehen die Weinberge der Langhe im südlichen Piemont vorbei und Ortsnamen, wie sie sonst eher auf Etiketten in Weinhandlungen auftauchen: Barolo, Barbaresco, Serralunga oder Monforte d'Alba. Die Straßen sind tatsächlich recht rutschig. In der ersten Kehre wischt das Roma-Heck übermütig nach links, die verzweigten Assistenten fangen es rascher wieder ein, als man





DER BITURBO V8 GEHÖRT ZUR MOTORENFAMILIE F154



DAS IST KEIN AUTO, SONDERN EIN KUNSTWERK



Die Abrisskante am Heck soll an den ultraeleganten 250 Lusso von 1962 erinnern – das kann man so sehen



gegenlenken könnte. Da muss noch mehr gehen, also Manettino auf Comfort.

Die nächste Kehre, ein ähnliches Spiel. Diesmal geben die Assistenten dem Fahrer etwas mehr Gelegenheit, sich wichtig zu fühlen, Heckschlenker, leichte Lenkkorrektur, kurzes Aufblitzen der gelben Traktionslampe, weiter geht's.

CARBONBREMSEN SIND SERIE

FDE (Ferrari Dynamic Enhancer) heißt das dafür verantwortliche System. Zusammen mit dem ESP kontrolliert es den Gierwinkel um die Hochachse. Das geschieht durch Bremseingriffe an einzelnen oder mehreren Rädern und funktioniert sogar im Race-Modus – ein weiteres Novum im Roma.

Bereits mit kaum mehr als Halbgas fliegt das Coupé bergauf, knapp vor 6000 wird der nächste Gang reingewippt. Die nächste Kehre, anbremsen, einen Gang runterschalten, einlenken, Gas. Dabei fällt auf, wie gleichmäßig und punktgenau die Carbon-Keramikbremsen zu dosieren sind. Dass ein Brake-by-Wire-System zum Einsatz kommt, ist im Straßenbetrieb nicht zu erfühlen.

Als ähnlich gut erfahr- und auslotbar erweist sich der enorm leistungsfähige Antrieb. 620 PS und 760 Nm zwischen 3000 und 5750 Umdrehungen, das liest sich sehr eindrucksvoll, doch tatsächlich wirkt der Roma nie übermotorisiert. Überholmanöver schüttelt der V8 blitzschnell von der Kurbelwelle. In nur 3,4 Sekunden soll der Wagen auf 100 km/h beschleunigen, Spitzentempo um 320 km/h. Das glaubt man sofort.

Leistung ist immer da, jederzeit. Und sollte der Fahrer es mal etwas übertrieben haben, dann bügeln die ausgeklügelten Fahrassistenten es aus, schnell und diskret, so wie aufmerksame Hausangestellte nach einem ausgeuferten Partyabend der Herrschaften die Spuren am nächsten Morgen beseitigen. Er sei lediglich eine Coupé-Version des Portofino, hieß es im Vorfeld von einigen, die es zu wissen meinten, über den Roma. Stimmt nicht ganz. Über 70 Prozent der Teile seien im Vergleich zum Cabrio neu entwickelt, sagen sie bei Ferrari. Viel wichtiger jedoch: Er fährt sich ganz anders, sportlicher, exakter und aufregender. Du sitzt anders drin, tiefer, versammelter. Und die Welt sieht anders aus, wenn du zwischen den sich hochwölbenden Kotflügeln die Ideallinie anpeilst.

Was ihn mit dem Portofino verbindet: Er ist ein Ferrari, der dich in Ruhe lässt, wenn du mit ihm einfach nur ankommen willst. So wie auf den letzten Kilometern der 350 km langen Langhe-Piemont-Ausfahrt. Dann bummelt er im sechsten Gang mit 55 km/h über die Dörfer, lässt dir die Zeit, den beachtlichen Federungskomfort der optionalen Adaptivdämpfer zu genießen oder im Bordcomputer-Menü zu blättern und Gedankengängen nachzuspüren.

EIN MONDIAL-NACHFOLGER

So wie diesem hier: Ferrari, Achtzylinder, Viersitzer, da war doch was. Genau, jetzt wissen wir es, und vielleicht hören sie das bei Ferrari gar nicht so gern: Der Roma ist ein später Nachfolger der eher ungeliebten Mondial-Baureihe. Der Mittelmotor-Zweipluszwei-Sitzer wurde zwischen 1980 und 1993 in verschiedenen Versionen gebaut und war seinerseits Nachfolger des kantigen Dino 308 GT4, der sich erst ab 1977 Ferrari nennen durfte. Und damit des Dino 206/246 GT, des ersten Serienwagens aus Maranello mit Mittelmotor. Das sage ich der Ferrari-Mannschaft bei der Rückgabe des Wagens natürlich nicht. Gewitterwolken, deren Farbe etwa dem Grigio Silverstone des Ferrari-Prospekts entsprächen, hängen mittlerweile über dem Piemont, als suchten sie sich zwischen Mittelmeer und Alpenkette einen Weg nach Osten.

Das Portofino-Rot des Lacks glänzt nun etwas dunkler als im hellen Sonnenlicht. „Das ist mehr als ein Auto, das ist ein Kunstwerk", hatte ein älterer Herr gesagt, der während einer Espresso-Pause am Straßenrand den Roma bewundert hatte: „E piu di un'auto, e un'opera d'arte." Auch das klingt auf Italienisch schöner. ■



auto motor und sport
Ausgabe 19/2020,
27. August 2020

Warum wir Sportwagen

Verschwitzt, abgekämpft, aber breit grinsend – wenn Marcus Peters so in die Redaktion zurückkehrt, dann hat er einen Sportwagen getestet. Hier beschreibt er die Auseinandersetzung mit den Fahrmaschinen und den Nervenkitzel dabei.

Text: Marcus Peters | **Fotos:** Hans-Dieter Seufert

lieben





Warum ich Sportwagen liebe? Sie sind die Krone der Fortbewegung. Im Galopp über die Landstraße, das ist die Königsdisziplin – wenn folgende Voraussetzungen stimmen: Die Straße ist leer, die Streckenführung spannend und der Asphalt griffig.

Dann kann er kommen, der Moment, in dem alles passt. Man gibt Gas, lädt die Gänge durch. Spürt, wie sich das Reifenprofil jedes Mal mit dem rauen Teer verzahnt. Wie sich die Hinterräder festbeißen und kaum Schlupf zulassen. Es geht vorwärts, und du spürst die Kräfte, die auf deinen Körper wirken. Sie durchströmen dich, es vibriert leicht. Muskeln spannen sich als Reflex an, halten gegen. Und schon das strafft die Aufmerksamkeit weiter, lenkt den Blick die Straße entlang in die Ferne; je heftiger der Vortrieb, desto weiter fokussierst du den Punkt deiner Aufmerksamkeit. Die Augen scannen die Straße, die mögliche Linienführung, halten Ausschau. Und dann taucht die nächste Kurve auf. Du machst dich bereit, nimmst die Bremszone ins Visier, erspähst den Einlenkpunkt – trittst das Bremspedal.

Ja genau, treten. Für Brachialverzögerung ist Schmackes notwendig. Und wieder wirken Kräfte auf den Körper ein, machen ihn schwer und schwerer. Die Bauchmuskeln stemmen sich dagegen. Runterschalten. Jetzt langsam, aber bestimmt einlenken, Pedaldruck nachlassen, rüber aufs Gas. Erst sachte, dann energischer. Bei einem perfekt



Von der Testfahrt gleich zur Bandprobe? Kein Problem – selbst der Gitarrenkoffer passt in den Ferrari

abgestimmten Sportwagen zieht es jetzt die Vorderräder in die Kurve hinein, wobei die hinteren einen minimal größeren Radius nehmen.

Das ist der Punkt, den du treffen willst, hauchzartes Übersteuern – kein Drift, der ist der Rennstrecke vorbehalten. Am Anfang fühlt sich das eindrehende Heck leicht mulmig an, so wie in der Achterbahn: als würde die Situation eskalieren. Aber du gewöhnst dich nicht nur daran, du wirst es lieben! Der Moment entspricht quasi dem am Boden schleifenden Knie beim Motorradfahren. Und er sorgt für ähnliche Dopamin-Ausschüttung wie … Sie wissen schon.

Wir hangeln uns also an der Außenseite der Kurve entlang, blicken tief hinein, lassen Raum für Korrekturen. Und vor allem für eventuellen Gegenverkehr. Da ist Präzision gefragt. Und Erfahrung. Einfach so draufhalten ist dumm und gefährlich – ja, Sportwagen-Fahren will regelmäßig trainiert sein. Wer ohne Übung Gas gibt, droht, abgeworfen zu werden. Es braucht Kraft, Reflexe, Beweglichkeit.

DIE SINNE SIND GESCHÄRFT

Von allen Autokategorien bietet ein Sportwagen die forderndste, aber auch die schnellste Möglichkeit, um auf einer geteerten Straße sein Ziel zu erreichen. Praktische Überlegungen spielen keine große Rolle, sondern einfach nur das zielgerichtete Vorwärtsstreben.

Auf einem Hengst kommt man schneller voran als in einer Kutsche. Die kann natürlich mehrere



Personen samt Gepäck transportieren; der Hengst ist einsitzig, hat als Gepäckraum nur Satteltaschen. Aber er ist schnell. Auch heute noch ähnelt ein richtiger Sportwagen einem Hengst. Nicht jeder kann ihn gekonnt reiten, viele geben auf ihm eine jämmerliche Figur ab, andere missbrauchen ihn zum perfiden Schau-Traben vor Publikum.

Dennoch: Von einem erfahrenen Reiter bewegt, ist der Hengst der Schnellste. Und dieser Gedanke fasziniert mich immer wieder aufs Neue. Mann gegen Sportwagen entspricht Reiter gegen Wildpferd. Es muss bezwungen werden. Der Reiter muss den Willen des Tieres brechen, ihn abzuwerfen – dann kann er dessen Temperament in Geschwindigkeit umlenken. Wenn ich zum ersten Mal in einen Sportwagen steige, läuft in mir der immer gleiche Vorgang ab. Das Blut pocht in den Adern, die Körpertemperatur steigt leicht, ich bin angespannt. Und vor allem hellwach. Kein anderes Fahrzeug schärft meine Sinne so sehr.

EUPHORISCHER STRESS

Körper und Geist wissen, dass sie gleich Höchstleistung bringen müssen, dass die Wahrnehmung von Augen, Ohren und Gleichgewichtsorgan mit der Koordination von Händen und Füßen harmonieren muss. Alle Reflexe sind maximal vorgespannt, Energie wird verstärkt bereitgestellt. Medizinisch ausgedrückt befindet sich mein Körper in einer Stresssituation, denn er schüttet Adrenalin aus. Doch dieser Stress macht nicht krank, sondern euphorisch.







Morgens auf die Rennstrecke, auf der Heimfahrt kurz einkaufen – auch Wasserkisten

Es ist die Vorahnung, dass etwas Besonderes passieren wird: dass ein Erlebnis bevorsteht, das man nicht alle Tage hat. Abenteuerlust fühlt sich ähnlich an, und ich habe sie übrigens nur dann, wenn ich den Sportwagen ernsthaft bewegen will. Ich nutze ihn allerdings auch, um damit in den Urlaub zu fahren.

Die meisten werden jetzt an einen Wochenendausflug denken. Frei nach dem Kalauer, dass schon eine Kreditkarte den Kofferraum eines Sportwagens ausfülle. Das ist natürlich Quatsch; selbst der hier gezeigte Ferrari 458 Italia nimmt Gepäck für eine Woche auf – für zwei Personen, wohlgemerkt. Man sollte seiner Begleiterin allerdings vorher die Platzverhältnisse klarmachen. Der Ferrari ist ohnehin praktischer, als viele vermuten. Selbst der sperrige Koffer meiner E-Gitarre passt hinein – hinter die Sitze. Und die viel zitierte Sprudelkiste füllt den Kofferraum zwischen den Vorderrädern nicht einmal ansatzweise aus. Da geht mehr. Heutige Sportwagen werden in dieser Hinsicht ebenso falsch eingeschätzt wie in Bezug auf ihre Langstreckentauglichkeit. Der Federungskomfort eines Italia nimmt es mit dem der meisten SUV auf – selbst dem der hochpreisigen.

Trotzdem wollen Sportwagen keine Alleskönner sein. Auch heute noch stehen sie für die schnellste Möglichkeit, um auf einer geteerten Straße sein Ziel zu erreichen, dabei den größten Nervenkitzel zu spüren und das Fahren in seiner reinsten Form zu erleben. Wie gesagt: Für mich sind sie die Krone der automobilen Schöpfung. ■



auto motor und sport Spezial Sportwagen, 22. August 2013

Mein erster Ferrari-

Text: Bernd Stegemann | **Fotos:** MPS-Fotostudio

Normal war das nicht. Meine autoaffinen Schulfreunde träumten in den frühen Siebzigern von BMW 2002 oder Triumph Spitfire, dachten aber nicht im Traum daran, die Wartezeit mit einem Prospekt zu versüßen. Für mich dagegen waren schon die Broschüren von Opel Kadett und Manta, die ein im Bochumer Werk tätiger Onkel dem jugendlichen Autofan gelegentlich mitbrachte, Stimulanzen der Fantasie und Einstieg in eine bis heute anhaltende Leidenschaft. Mehr als 10 000 Druckwerke aus aller Welt sind da über die Jahrzehnte zusammengekommen, und bei manchen erinnere ich mich noch genau, wann und wie sie den Weg in meine Sammlung fanden.

Ferrari-Prospekte standen natürlich schon damals hoch im Kurs, doch selbst als angehender Abiturient traute ich mich nicht, in der Nobel-Etage von Auto Becker in Düsseldorf danach zu fragen. Also schrieb ich einen Brief ans Werk in Maranello, bekundete mein Interesse am 365 GT/4 2+2 (nicht gelogen!) und bat um entsprechende Unterlagen. Anno 1975 hätten es auch der Dino 308 GT4 oder der 365 GT/4 Berlinetta Boxer sein können, aber die Heißblüter im Ferrari-Stall mit ihren Mittelmotoren begeisterten mich weniger als der 1972 vorgestellte, betörend elegant gezeichnete Viersitzer mit V12-Frontmotor.

NICHT 08/15, SONDERN 88/73

Als ein paar Tage später dann wirklich die ersehnte Post kam, war das ebenso überraschend wie die Broschüre Nr. 88/73 selbst. Sie ist weder besonders groß noch informativ, neben den Angaben zu Fahrwerk und Motor in drei Sprachen gibt es nur den lapidaren Hinweis, dass „Ferrari seit 1946 Zwölfzylindermotoren diverser Hubräume und Sportwagen baut, die von unvergleichlichen Rennerfolgen profitieren“. Allerdings zeigt das querformatig aufklappbare Titelblatt mit einer Aussparung für die Modellbezeichnung die gleiche stilistische Raffinesse wie das Auto, das sich im Innenteil auf zwölf Farbfotos präsentiert.

Es ist nicht mein einziger Prospekt mit dem springenden Pferd geblieben, 54 weitere kamen inzwischen hinzu – mehr als die 13 Ferrari, die ich seit 30 Jahren er-fahren durfte. Der bis heute geschätzte 365 GT/4 2+2 ist zwar nicht dabei, aber seine letzte Evolutionsstufe namens 412, mit der die 17-jährige Karriere dieses Langzeit-Klassikers 1989 zu Ende ging. Und natürlich konnte ich mich beim Besitzer für die Probefahrt revanchieren – mit einem Originalprospekt, was sonst? ■



Papier ist geduldig, ich bin es eher selten. Also nehme ich den Prospekt (lateinisch für Aussicht) beim Namen und bekunde als 19-Jähriger schon mal vorsorglich beim Werk in Maranello mein Interesse an einem Ferrari. Kurze Zeit später trifft die erbetene Broschüre tatsächlich bei mir ein – mit weitreichenden Folgen.

Prospekt



POST VON FERRARI
Für echte Fans sind selbst der Briefumschlag mit dem Cavallino Rampante und die Grußkarte Liebhaberstücke. Leider fand Enzo Ferrari damals wohl gerade keine Zeit, sie zu signieren

Wir sehen rot!

Wer sagt denn, dass nur die Vettels und Leclercs dieser Welt einen roten Formel 1 fahren dürfen? Ferrari bietet solventen Kunden ein Rundum-sorglos-Paket namens „Corse Clienti“. Einer dieser Kunden ist Hubert Haupt, Ex-Profi-Rennfahrer aus München. Streifzug mit dem Immobilienunternehmer durch die wundersame rote Rennsportwelt.

Text: Claus Mühlberger |
Fotos: Christoph Kreutzer


Corse Clienti
PUMA
vodafone
FIAT
257

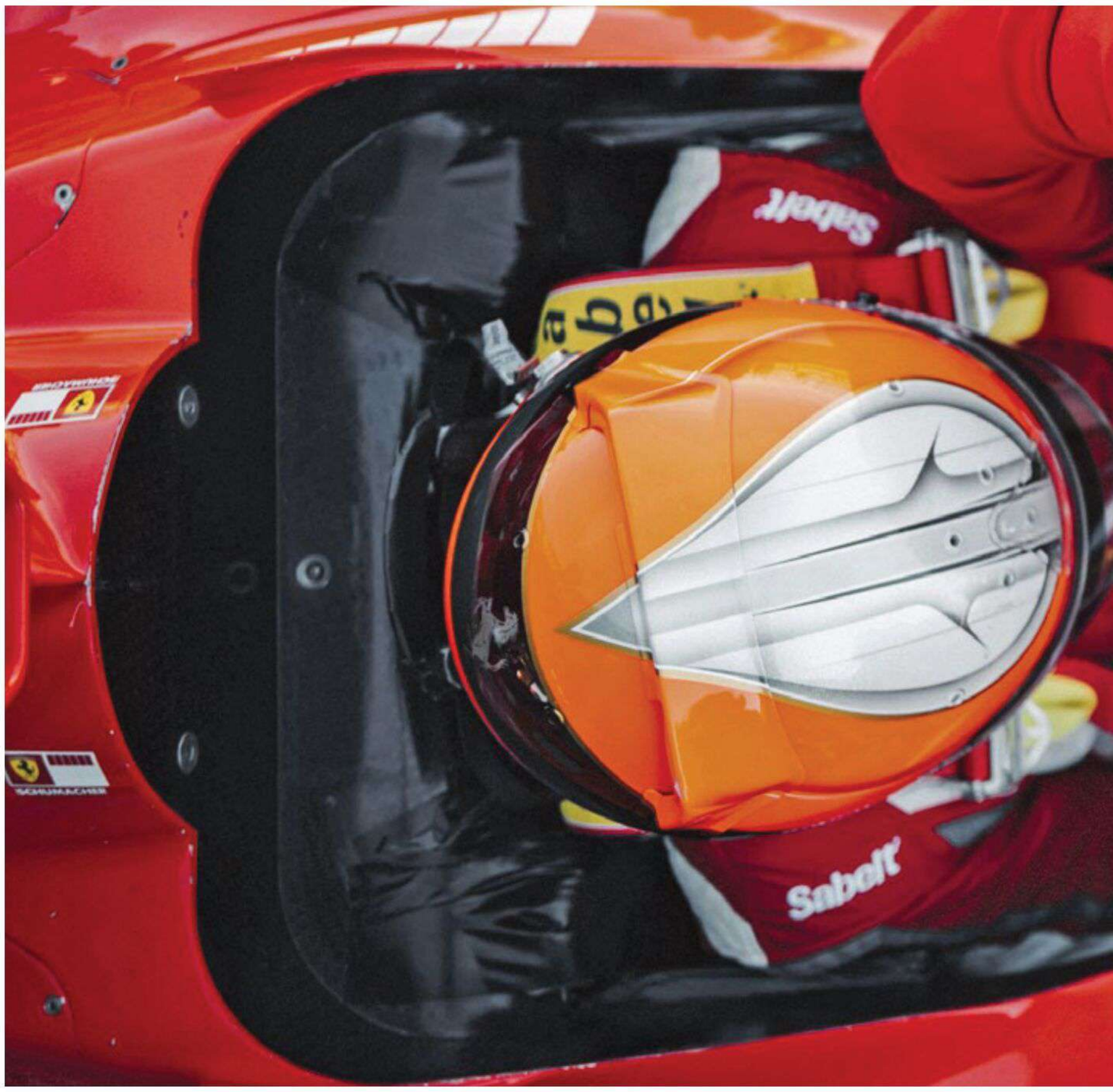
Heutzutage kann wirklich jedermann ein Formel-1-Auto fahren“, trompetet Marc Gené mit lautem Bariton und lustig blitzenden Augen. Kleine Pause. Dann fügt der Spanier listig hinzu: „Kommt bloß darauf an, wie schnell.“

Gené kann auf eine mittelprächtige Formel-1-Karriere mit 38 GP-Starts zurückblicken. Danach diente er bei Ferrari neun Jahre lang als Test- und Entwicklungsfahrer, bis 2013. Jetzt arbeitet der 45-Jährige als Tutor bei Ferraris Kundensportprogramm namens F1 Clienti. „Bei den Veranstaltungen fahre ich morgens jedes Auto eine Runde lang zur Probe, bevor der Kunde einsteigt“, sagt er. „Ich muss einfach vorher mal prüfen, ob alles in Ordnung ist.“

Dann sind die Kunden an der Reihe. In Valencia haben sich an jenem Morgen sechs Tapfere eingefunden. Das Fahrkönnen dieses Sextetts ist ziemlich weit gespreizt. Von Profi-Niveau bis Verkehrskindergarten – alles ist dabei. Der Profi, das ist Hubert Haupt aus München, vor knapp 30 Jahren als Werksfahrer bei Audi in der DTM Teamkollege von Hans Stuck und Frank Biela, später in der Indy-Light-Serie erfolgreich.

Am anderen Ende der Leistungsskala krebst ein Asiate mittleren Alters herum. Seine Rundenzeiten im Kurvengewirr von Valencia liegen in etwa auf dem Niveau eines Leihwagens aus der Kategorie C, also eines Seat Ibiza der 100-PS-Klasse. Jener Ferrari-Klient aus Fernost braucht für die vier Kilometer fast eine Minute länger als Profi Gené, der die Benchmark gesetzt hat.

Man möge bitte etwas nachsichtig sein mit dem Kunden, raunt man sich im Fahrerlager zu. Er sitze doch erst zum zweiten Mal überhaupt in einem Rennauto. Und dann gleich einem Formel-1-Auto von Ferrari?, mag man sich an dieser Stelle fragen. Ist das nicht so, als wolle ein Flachlandtiroler, der noch nie im Gebirge war, sich als erste große Tour gleich mal den Mount Everest vornehmen? Immerhin, eine Menge Mut hat er offensichtlich, der Mann aus Fernost.



Mit knapp 1,90 m ist Haupt arg groß geraten fürs enge Cockpit



„ICH BIN ABSOLUT KEIN ADRENALIN-JUNKIE. IM GEGENTEIL: ICH MACHE NUR DINGE, DIE ICH KONTROLLIEREN KANN“

Hubert Haupt, 50, Unternehmer aus München

AKUSTISCHER LUSTGEWINN

Bei Corse Clienti geht’s um schieren Hedonismus, um den puren Spaß, um die Freude an den herrlichen, von kundigen Ferrari-Werksmechanikern makellos präparierten Autos, um den Genuss, ein 800-PS-Geschoss zu bändigen.

Und nicht zuletzt ist die Retro-Reise zurück in die Saugmotor-Ära der Formel 1 auch mit großem akustischen Lustgewinn verbunden. Der Sound

der Prä-2013er-Saugmotorautos nimmt jeden, der auch nur ein Tröpfchen Superbenzin im Blut hat, mit auf eine Zeitreise, zurück in eine Ära, in der Ferrari dank Michael Schumacher wie am Fließband siegte, und in der die Motoren noch brüllen, kreischen und sägen durften, bis der HNO-Arzt kam.

In der Boxengasse bellen sich die Formel-1-Autos mit zackigen Gasstößen warm. Hubert Haupt macht sich fertig für seine erste Ausfahrt des Tages im 2006er Ferrari 248 F1 mit 2,4-Liter-V8-Saugmotor, Codenummer 056. Trotz der Gänsehautatmosphäre in der Box – ein Adrenalin-Junkie sei er überhaupt nicht: „Im Gegenteil, ich mache nur Dinge, die ich kontrollieren kann“, sagt er in seinem weichen Münchner Tonfall. Dazu gehöre halt auch das Formel-1-Fahren. Obwohl Haupt seinen roten Formel-1-Boliden nur zwei- oder dreimal pro Jahr ausführt, macht er einen extrem gelassenen Eindruck, so, als würde er gleich durch den Münchner Stadtverkehr ins Büro fahren und nicht mit einem Höllentempo auf eine Rennstrecke gehen.

Just another day in the office, Hubert? „Ein bisschen eng geht’s zu im Cockpit“, sagt er, „eigentlich ist es sogar extrem eng. Ich bin 1,90 Meter groß. Aber was willst du machen? Ich habe ja nur



Wie in der echten Formel 1: Debriefing mit Datenanalyse und Studium der Onboard-Videos



Haupt gehört zu den wenigen, die einen 800-PS-Ferrari artgerecht bewegen können



In Reih und Glied. Vorne die Formel-1-Renner, dahinter die Brigade der FXX

die Wahl, entweder so mit stark angewinkelten Armen zu fahren oder eben gar nicht."

Seine 50 Jahre sieht man Haupt nicht an. Er ist immer noch so schlank wie 1991, als ihn Hans-Joachim Stuck ins Audi-Werksteam in der DTM lotste. Und er tut auch was für die Fitness: „Ich treibe praktisch jeden Tag Sport." Dazu kommen noch die 15 GT3-Rennen beim Black-Falcon-Team im Mercedes GT GT3, vornehmlich bei Langstreckenrennen wie den 24 Stunden von Spa und den 24 Stunden Nürburgring. Im Juni setzte er dort zusammen mit Thomas Jäger, Maxi Buhk und Luca Stolz ein fettes Ausrufezeichen: Platz zwei im Gesamtklassement. „Damit waren wir der beste von sieben gestarteten Mercedes GT", fügt er stolz hinzu.

LASS DIE FINGER VOM FLÜGEL!

Boxengasse in Valencia. Haupt muss ein paar Minuten warten, weil einer der Herrenfahrer mit Karacho (und kalten Reifen) ins Kiesbett gerauscht ist. Er blickt auf das Lenkrad mit seinen unzähligen Schaltern, Drückern und Knöpfen. „Ich kenne mich schon aus damit", brummt er unter dem Helm. „Hier zum Beispiel kann ich die Traktionskontrolle einstellen." Aber das sei nicht so wichtig. „Ich drehe ja bloß ein paar Runden. Viel zu wenig, um ernsthaft mit dem Setup des Autos zu arbeiten. Wäre ja auch blödsinnig. Denn wir fahren hier ja keine Rennen. Das Einzige, woran ich mich orientieren kann, ist die Rundenzeit von Marc Gené."

Sagt's und braust auf die Strecke. Ohne den Motor abzuwürgen, sogar ohne Ruckeln. Nach sieben Runden ist er wieder da. Seine Augen blitzen, ein bisschen scheint er sogar zu schwitzen. „So geht's nicht", beklagt er sich bei Tutor Gené. „Ich rutsche im Sitz herum. Ich fühle mich fast so, als würde ich nicht im, sondern neben dem Auto sitzen."

Gené entgegnet trocken: „Dann musst du halt mal für ein oder zwei Tage nach Maranello kommen. Dann werden dir die Jungs einen perfekten Sitz bauen." Die Aussicht, so lange in der Werkstatt herumzuhocken, scheint Haupt nicht übermäßig zu erfreuen. Er macht ein langes Gesicht.

Debriefing. Haupt und Gené sitzen im mobilen Büro vor riesigen Monitoren. Das Videostudium der Onboard-Aufnahmen und die Datenanalyse stehen an. Die Graphen des spanischen Profis und des deutschen Unternehmers sind fast deckungsgleich. Gené macht seinem Schützling ein Kompliment: „Hubert, du fährst auf einem super Niveau. Du bist genauso schnell wie ich."

„Aber das Untersteuern ist doch krass", entgegnet Haupt. „Was können wir da machen?" Genés Empfehlung: „Lass bloß die Finger vom Frontflügel. Sonst bekommst du wahrscheinlich Snap-Oversteer." Der Spanier runzelt die Stirn: „Ein plötzlich ausbrechendes Heck – das willst du doch nicht wirklich haben, oder?"





Volle Konzentration: Zwei- bis dreimal im Jahr rückt Haupt im eigenen Formel-1-Ferrari aus. Tutor Gené (r.) und Fahrer Haupt beratschlagen über das Setup des Fahrwerks

Man einigt sich auf weichere Federn an der Vorderachse für den nächsten Run am Nachmittag. Wieder fährt Haupt acht Runden – und diesmal ist er leidlich zufrieden: „Nach fünf, sechs Runden tut mir zwar immer der Rücken weh. Es ist echt anstrengend, im Formel 1 zu fahren. Nicht nur physisch, wegen der enormen Fliehkräfte, sondern auch psychisch. Der Film läuft halt doch um einiges schneller als im GT3-Auto."

Haupt sitzt jetzt in der mächtigen Hospitality, die Ferrari eigens für das halbe Dutzend Formel-1-Piloten sowie die 15 Fahrer der 800-PS-Supersportwagen FXX aufgebaut hat. Das Zelt hat Oktoberfest-Dimensionen, das Catering Weltniveau. Küchenmeister aus der Emilia-Romagna geben ihr Bestes, und von den Kellnern könnte sich sogar manches Fünfsternehotel noch etwas abschauen. „Toller Service", sagt Haupt. Rund 15 000 Euro kostet die umfassende Betreuung für Mensch und Maschine.

Einen Espresso in der Hand, denkt Haupt laut darüber nach, was gewesen wäre, wenn ihm vor 25 Jahren nach seinem Indy-Lights-Gastspiel nicht das Geld ausgegangen wäre: „Damals hatte ich viele Flausen im Kopf. Andere waren fokussierter und am Ende auch erfolgreicher als ich." Als Geschäftsmann in der Immobilienbranche dreht er zurzeit in Regensburg ein großes Rad. Im Dörnberg-Viertel entstehen 1400 Wohnungen. Die rasanten Ausflüge im Formel-1-Auto dienen dem Stressabbau. „Da bin ich in einer anderen Welt, und danach habe ich den Kopf frei."

Bei erfolgreichen Unternehmern sind die Neider oft nicht weit. Dennoch kam es für Haupt nicht infrage, sich ein Pseudonym zuzulegen, so wie es andere im Dunstkreis der Clienti tun: „Das fand ich immer etwas affig. Ich definiere mich als Geschäftsmann und als Motorsportler."

Ganz der mit spitzem Stift rechnende Kaufmann, freute sich Haupt diebisch darüber, dass sein 2006er Ferrari 248 V8 in kurzer Zeit seinen Wert vervielfacht hat. Das liegt daran, dass es viele Interessenten für das Corse-Clienti-Programm gibt, aber keine Autos. Die KERS-Autos, die 2013 eingeführt wurden, seien zu kompliziert, sagt Ferrari. „Die geben wir nicht raus, es rechnet sich nicht."

Der Ex-Profi beschäftigt sich dann doch mit dem Quervergleich, von dem er zunächst eigentlich nichts wissen wollte: „Die letzte Sekunde auf Vettel würde mir wahrscheinlich immer fehlen", sinniert er. „Jetzt bin ich zu alt, zu schwer und vielleicht auch nicht talentiert genug."

Aber ehrlich gesagt ist das ja auch egal. Denn bei Corse Clienti geht's ja um den Spaß und nicht darum, „Germany's next Vettel" zu casten. ■



auto motor und sport
Ausgabe 19/2019,
29. August 2019

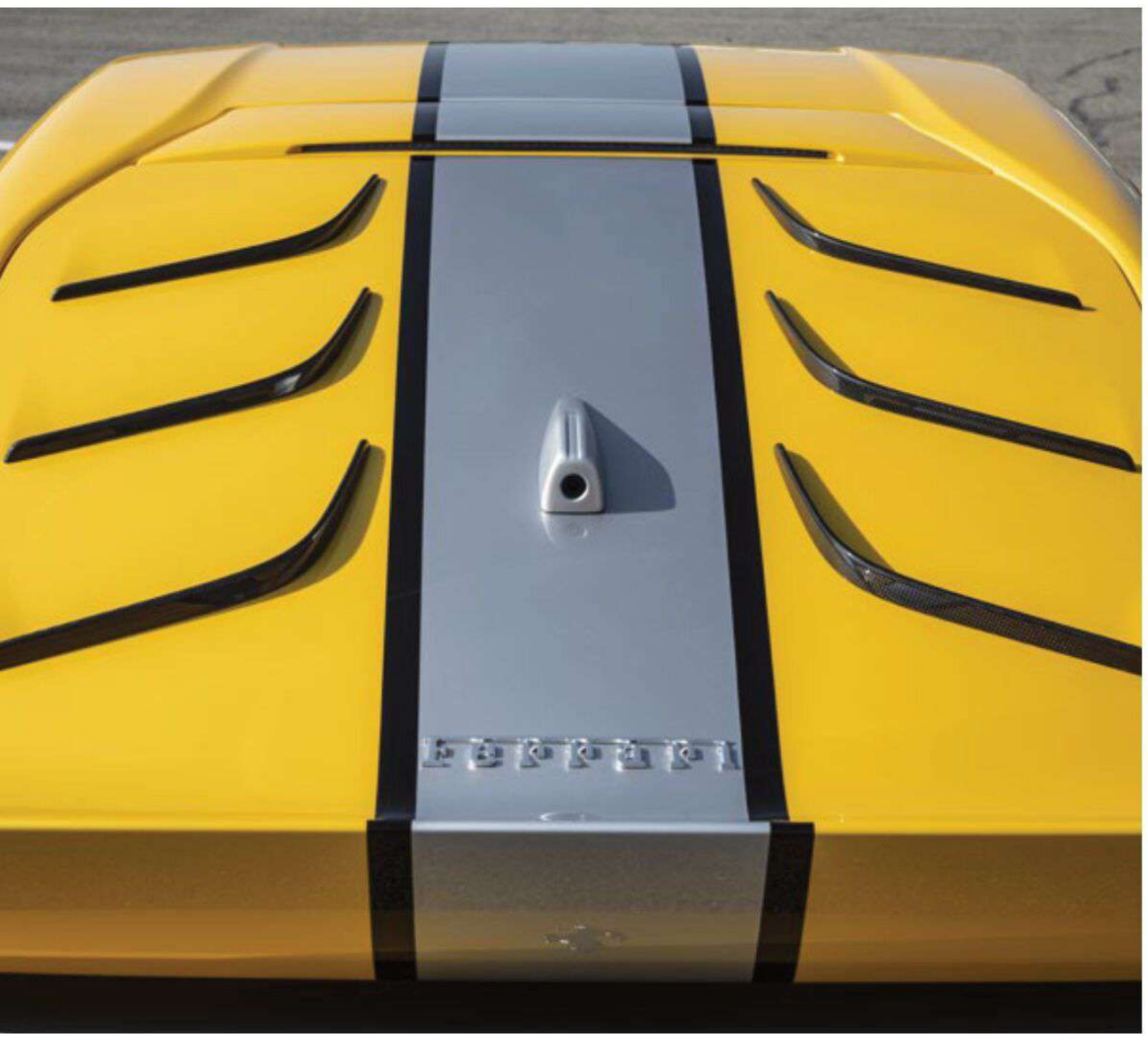
950

Allen, denen der 812 Superfast nicht superfast genug ist, bietet Ferrari eine höher drehende, exakter lenkende, aerodynamisch komplexere Competizione-Variante. Besser gesagt: bot. Die limitierte Auflage der 830-PS-Apparate ist bereits vergriffen. Ein paar schnelle Runden auf dem Circuito di Fiorano gönnen wir uns aber trotzdem, oder?

MIN

Text: Jörn Thomas | **Fotos:** Ferrari

Wenn du schon mal einen Testfahrer zum Reden hast … Etwa über die gripstarke Vorderachse, die Reifenwahl Michelin oder Pirelli, Wirbelgeneratoren und den unfassbar powernden V12





EFFIZIENZ

MEHR LEISTUNG, MEHR HANDLING



Sonderserie. Klingt so aufregend wie Auftragsbestätigung. Oder Rechnungskopie. Was daran liegt, dass … Nein. Sicher hat mancher Hersteller schon mit Sonderserien herumgeludert, denken wir nur an die Opel-Swinger-Modelle von 1975. Ein paar knallige Aufkleber drauf, und fertig war die Laube unter dem Motto „Fröhlich fahren, fröhlich sparen“. Womit wir direkt am Eingang zum Circuito di Fiorano stehen, Asphalt morgenfröstelnd, Reifen so lala, der V12 des 812 Competizione spielbereit.

Fröhlich fahren, fröhlich sparen. Ersteres gilt für uns, beides für die Competizione-Besitzer. 999 beim Coupé und 599 beim A, dem Targa. Allesamt ausverkauft. Keramikharte Wertanlage. Schließlich gilt für die Competizione-Varianten: jeder nur einen. Selbst die treuesten Ferraristi bekommen nur einen – wenn sie es überhaupt auf die Liste schaffen. Tja, und so ein Schätzchen wieder abgeben, da muss die Ablösesumme schon erklecklich ausfallen. So viel zum Sparen. Dabei hat Ferrari beim Competizione an nichts gespart. Ein paar Aufkleber, ein schmissiger Name, fertig? Das wäre so, als ob sie im Restaurant Montana die Schumacher-Devotionalien zum Sperrmüll gäben.

Nein, der Competizione ist die zugespitzte Variante des 812 Superfast. Schon dessen 800 PS starker V12 verursacht bei Benzinköpfen Extrasystolen. Wie er dreht und macht und tut, feinsinnig und druckvoll von Standgas bis jenseits 8500/min – war Ferrari nicht genug. 830 PS, roter Bereich 9500/min. Damit ist der 140 HB der stärkste homologierte Serienmotor aus Maranello. Noch Fragen? Okay: Um höhere Drehzahlen und die korrespondierenden 30 Extra-PS zu erreichen, rupften sie den großen roten Luftsammler vom Kopf und konstruierten einen neuen.

Dieser, nun zentral durch die Frontöffnung angeströmt, verkürzt die Ansaugwege, verhindert deutlichen Drehmomentschwund durch variable Ansaugkanäle. Um die beweglichen Massen samt Widerständen zu reduzieren und die Festigkeit zu erhöhen, kommen neue Kolben, Titanpleuel, mit DLC beschichtete (heißt diamond-like carbon, also diamantähnlicher Kohlenstoff) Kolbenbolzen und Gleitschlepphebel sowie eine leichtere Kurbelwelle zum Einsatz. Den Rest besprechen wir beim Fahren, dahinten kommen dunkle Wolken. Michelin Cup 2R und stehendes Wasser sind keine Freunde.

IONENSTROM UND OBERTÖNE

Rauf auf die Strecke, festgezurrt in Vierpunktgurt und superbequemen Carbonschalen. Bis auf Carbonzuwachs an Türtafeln und Mittelkonsole plus dem neuen Fahrstufenregler bleibt alles wie gehabt. Nur besser, was sogar fürs Gewissen gilt, denn ein Partikelfilter und weitere Maßnahmen reduzieren den Schadstoffausstoß, ohne den Freudstoffausstoß zu gängeln. Ionenstromsensoren und optionale Mehrfachzündstrategie garantieren maximalen Wirkungsgrad der Verbrennung und damit Motor-Power, der neue Auspuff samt einem Extrapaar Resonatoren im Ansaugtrakt maximalen Klang. Bei geöffneten Auspuffklappen vibrieren jedenfalls die Hosenbeine beim Dahinterstehen, während der Ruhepuls dreistellig wird. Beim Fahren bleibt er unten, obwohl du nicht weißt, worüber du dich mehr freust: über die Kombination aus Bässen, Mitten und Obertönen, immer melodisch, nie schrill, oder über diese tolle Vorderachse, deren warm gefahrene 275er beim Einlenken in den Asphalt beißen und nicht mehr loslassen. ▷



auto motor und sport
Ausgabe 26/2021,
2. Dezember 2021

Gripstarke Vorderachse trifft stilvolles Cockpit



TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
Zweisitziges Coupé, L x B x H 4696 x 1971 x 1276 mm, Radstand 2720 mm, Leergewicht 1588 kg (trocken 1487 kg).

FAHRWERK
Doppelquerlenker/Schraubenfedern vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Keramik-Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 275/35 R 20, hinten 315/35 R 20.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Siebengang-DKG.

MOTOR
Zwölfzylinder-V-Motor, Hubraum 6496 cm³, Leistung 610 kW (830 PS) bei 9250/min, max. Drehmoment 692 Nm bei 7000/min.

FAHRLEISTUNGEN
0–100/200 km/h ..... 2,85/7,5 s
Höchstgeschwindigkeit. ..... > 340 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP) ..... SP 15,3 l/100 km

GRUNDPREIS
Ferrari 812 Competizione ..... 485 194 Euro

FREUDE

NOCH MEHR V12, NOCH MEHR SOUND

Auch nicht beim Bremsen. Die Aero-Bremszangen sind aufwendig gekühlt durch interne Kanäle, was die Flüssigkeitstemperatur um bis zu 30 Grad verringern soll. Dennoch tendiert das Pedalgefühl beim harten, späten Ankern Richtung Anschlag immer etwas ins Holzklotzige. Die Bremsleistung an sich ist top, die Dosierbarkeit zum Ende des Pedalwegs etwas taub. Es bleibt die einzige Taubheit heute, der Rest des Über-812 hört dir ganz genau zu. Ferrari hat an den richtigen Stellen angesetzt: 38 kg Gewichtsersparnis plus griffige Reifen, neu kalibrierte, vernetzte Traktionskontrolle, E-Diff, magnetorheologische Dämpfer, Allradlenkung – puh. Klingt kompliziert, fühlt sich beim Fahren indes total natürlich an.

Beispiel Allradlenkung: einfach so stumpf herumkurbeln, am besten noch als gelenkige Einparkhilfe wie beim Einkaufswagen? Da bekommt ja die Tortellini-Soße im Montana Milchhaut. Beim Competizione steuert Ferrari die Hinterräder separat. Unabhängig bis zu 1,5 Grad in jede Richtung, je nach Fahrsituation und Lenkwinkeleingabe. So kann etwa das äußere Rad stärker einlenken, um die Reifen radiuskorrekt zu platzieren, oder auf der Geraden je nach Situation per Vor- oder Nachspur das Handling beeinflusst werden. Auch hier funktioniert die Abstimmung über den zentralen Rechner (SSC), der für ein natürliches Gefühl hinterm Lenkrad sorgt. Spät anbremsen, engen Winkel wählen, früh ans Gas. Klappt, je nach Grad der elektronischen Hilfestellung, einfach. Bei deaktivierter Traktionskontrolle jedoch sind sie sehr präsent, die fast 700 Newtonmeter, von denen 80 Prozent schon bei 2500/min an den hinteren 315ern drehen. Wer sich nun nicht pronto drehen will, sollte flott am Lenkrad sein.

Bei höheren Geschwindigkeiten kommt dann die noch ausgeklügeltere Aerodynamik zum Tragen, die wuchernde Spoiler durch Effizienz an Unterboden, Kanälen und Karosserieform ersetzt. Optimierte Kühlluftführungen etwa über die Motorhaube verbessern durch Verzicht auf Öffnungen die Aero unterm Auto, der hintere Diffusor nimmt die komplette Karosseriebreite ein und wird beim Competizione durch die an den Rändern positionierten eckigen Auspufföffnungen ergänzt. Deren heiße Abgase dichten den Luftstrom zu den Seiten hin ab, was die Diffusorwirkung steigert. Eine bewegliche Klappe im Boden schließt bei etwa 250 km/h, um die Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h zu ermöglichen. Schon weit darunter helfen die Wirbelgeneratoren auf dem Aluminiumheckteil, das die Heckscheibe ersetzt. Je drei Winkel auf jeder Seite manipulieren die Luft so, dass sie optimal abströmen kann.

PRÄZISE, DREHWILLIG, MELODISCH. TOLL!

Von all dem merkst du nichts, wenn du den komplett trocken weniger als 1500 Kilogramm schweren 812 durch die Wechselkurven führst. Punktgenaues Umsetzen? Kein Problem. Gegenimpuls mitnehmen? Auch nicht. In mittelschnellen Kurven exakt an die Curbs zirkeln? Klar. Manuell schalten? Ja, aber: kann, kein Muss. Die Automatikapplikation des Siebengang-Doppelkupplers von Getrag weiß immer genau, was Phase ist. Dennoch sei man handgeschaltet schneller, so die Ingenieure. Andererseits können sich nicht ganz so Versierte viel besser auf den Rest konzentrieren. Etwa die irre Power oder die unerreichte Drehwilligkeit, verbunden mit bäriger Kraft, oder die Lenkung, die dir stets das passende Moment in die Hand drückt und die relativ lange Front dahin zielen lässt, wo du es willst. Beeindruckend für ein Frontmotor-Coupé mit Sechseinhalbliter-V12.

Na, und der ist es auch, der im Zentrum steht. Mehr denn je, dank weiter gesteigerter Drehfreude und Stimmgewalt. Nie prollig, nie krakeelend, immer melodisch, mechanisch im besten Sinne. Echt halt. Mindestens genauso beeindruckend: wie es der Ingenieurstruppe gelang, den Rest drum herum so sauber anzupassen. Unauffällig, effizient und je nach Manettino-Stellung von beruhigend (wet) bis ängstigend (off). Wäre schade, wenn alle Competizione-Exemplare ihr Leben in der klimatisierten Sonderserien-Haft von Sammlergaragen fristen müssten. Wenigstens da hatten es die Swinger-Opel besser. Ganz unbehelligt in Freiheit. ■

FAZIT

■ Der 812 Competizione ist ein begeisterndes Stück automobile Technik. Ferrari gelang es, die ohnehin hervorragende Basis überall noch ein Stück weiterzudrehen, vom Motor über das Fahrwerk bis hin zur Aerodynamik. 9500/min eben …





Vollgas hat die Nadel gesetzt

Kann ein Erweckungserlebnis zur Sucht führen? Bei mir zumindest schüttete ein Zurückschalten in den zweiten Gang jene Endorphine aus, die ich seitdem regelmäßig brauche.

Text: Marcus Peters | **Fotos:** Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert

Angefixt hat mich „Magnum“, die Krimiserie der Achtziger-Jahre. Nicht das magere Drehbuch, sondern die fette Karre des Hauptdarstellers: Er fuhr einen Ferrari 308 GTS. Und etwas in dieser Art brauchte ich auch. So viel zu einem diffusen Vorhaben. Ein ziemlich konkreter Entschluss wurde in dem Moment daraus, als mich Sven im Dreiachter seines Vaters mitnahm. Und Vollgas gab.

Sven kannte ich von der Driving Range. Ich war der Typ, der in Surfshorts abgeschlagen hat. Er war der Typ, dessen Familie offensichtlich einen 308 GTB besaß – zumindest wurde er damit nach dem Training abgeholt. Da gab es beim nächsten Treffen eine Basis für Gespräche.

Ein paar Jahre später hatten wir uns aus den Augen verloren. Mein diffuses Vorhaben war mittlerweile zu einem Plan gereift, und ich stand kurz davor loszuziehen, einen gebrauchten 328 GTS zu besichtigen (das 308-Update). Völlig ahnungslos wollte ich mich jedoch nicht ins Rote hineinstürzen und erinnerte mich an Sven – vor allem daran, dass er mit seinem Vater Wartung und Reparaturen selbst übernahm, entsprechend umfangreich über technische Belange Bescheid wissen sollte.

Wo die beiden Edel-Schrauber wohnten, ließ sich über einen ehemaligen Mitschüler aus dem gleichen Ort herausfinden, und so hab ich dort einfach mal geläutet. Meine Golf-Bekanntschaft erinnerte sich tatsächlich an mich (Surfshorts!). Schnell vertiefte sich die Unterhaltung bis zu dem Punkt, als Svens Vater Dieter vorschlug: „Dreht halt mal eine Runde.“ Also wie jetzt? Echt fahren, so mit allem Drum und Dran? Mitten im Hirnbrausen – ich hatte bis dahin noch nie in einem Ferrari gesessen – fiel mir auf, dass Sven bereits in die Garage gegangen war und gerade das Paletot vom 308 GTB abzog.

Mittlerweile war ich informiert: Es handelt sich um einen Quattrovalvole von 1983 mit 240 PS, also kein Vergasermodell, vielmehr ein Einspritzer, aber nicht so lendenlahm wie die GTBi mit 214 PS. Dann habe ich die Valvole gehört. Wobei eher den Auspuffsound als die Ventile – die vier Rohre blafften gegen die Garagenwand, was einen Jungen vom Lande schon ziemlich beeindruckt. Später erfuhr ich, dass Dieter den Schalldämpfer selbst konstruiert und geschweißt hat; das verlieh dem Klang noch eine Spur mehr Dramatik. Vor allem, wenn man in direkter Nähe zum startenden Mittelmotor steht.

Innen dagegen, das hörte ich jetzt beim Fahren, da dominiert im 308er das Ansauggeräusch; vom Beifahrersitz aus lauscht man praktisch in der ersten Reihe, denn der Dreiliter-V8 schlürft die Luft durch einen Einlass in der Nähe des rechten Gehörgangs. Das Ganze tönte zunächst bei niedrigen Drehzahlen noch dezent; so ein großer Ölkreislauf will schließlich erst einmal warm gefahren werden. Doch irgendwann zeigte das Thermometer etwa 80 Grad an.

Ich weiß noch genau die Stelle, den Ortsausgang in Trichter-Lage: links steile Weinberge, rechts eine Hecke. Hier hat Sven in den zweiten Gang zurückgeschaltet und Vollgas gegeben.

Es ist dieses Aufbranden nach dem Einkuppeln, wenn die 180-Grad-Kurbelwelle Richtung 8000/min rotiert, wenn alle 32 Ventile toben, wenn die acht Zylinder zornig hämmern, wenn es die Mechanik scheinbar durch den Fleischwolf dreht. Und wenn die kleine Fahrgastzelle vor Schallwellen schier bersten will.

Genau das hat bei mir die Nadel gesetzt. Ich habe sie seitdem nicht herausgezogen.

308 GTB

Anbremsen, herunterschalten, einkuppeln, Gas – sobald ich Bilder wie dieses (oben) sehe, beginnt das Kopfkonzert. Und ich höre ihn im Kurvenausgang brüllen, den V8-Sauger des Ferrari 308 GTB Quattrovalvole. Auf dem Foto pilotiert mein Kumpel Sven seinen Sportwagen auf Landstraßen nach Maranello



MARCUS PETERS fährt seit dem hier beschriebenen Erweckungserlebnis immer wieder Ferrari – am liebsten Mittelmotor-Modelle mit V8-Sauger

IMPRESSUM

auto motor und sport
Edition 75 Jahre Ferrari

Verleger: Paul Pietsch †

Chefredaktion:
Michael Pfeiffer, Birgit Priemer

Verantwortlicher Redakteur:
Jörn Thomas

Texte: Jens Dralle, Paul Frère, Christian Gebhardt, Malte Jürgens, Götz Leyrer, Heinrich Lingner, Giovanni Lurani, Claus Mühlberger, Marcus Peters, Sebastian Renz, Michael Schmidt, Reinhart Seiffert, Bernd Stegemann, Jörn Thomas, Klaus Westrup

Fotos: Ferrari, Paul Frère, Achim Hartmann, Christoph Kreutzer, Riccardo Moncalvo, MPS-Fotostudio, Hardy Mutschler, Daniel Reinhard, Reinhard Schmid, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert, Julius Weitmann, Wolfgang Wilhelm

Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität: Michael Heinz

Content Delivery Management:
Leitung: Thomas Fischer. Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth, Michael Rommel (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)

Daten: Edwin Meister, Andreas Lucyk, Otto Rupp

Layout: Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv. Art Director), Jürgen Decker, Fabian Gützlaff, Katrin Harten-Losch, Eduard Morlang, Sandra Ngnoubamdjum

Schlussredaktion:
Schlussredaktion.de

Redaktion:
auto motor und sport,
70162 Stuttgart
Tel.: 07 11/182-12 67
Fax: 07 11/182-19 58
redaktion_ams@motorpresse.de

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Tel.: 07 11/182-01 Fax: 07 11/182-13 49

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger

Publisher Automobil/Aktive Freizeit: Stefan Karcher, Maik Müller

Unit Sales Director Automotive:
Markus Eiberger

Anzeigenleitung: Stephen Brand
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Susanne Baranjosch

Herstellung: Michael Wander

Digitale Bildbearbeitung:
Otterbach Medien KG GmbH & Co., Hardbergstraße 3, 76437 Rastatt

Druck und Weiterverarbeitung:
Neef + Stumme premium printing GmbH & Co. KG, Schillerstraße 2, 29378 Wittingen

Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
089 31906-0, info@mzv.de

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und mit voller Quellenangabe. Gerichtsstand: Stuttgart

Einzelheft: 9,90 Euro

EDITION im Abonnement:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 6657
Telefon Ausland: (+49) 781 639 6658
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Preis für 4 Ausgaben (ggf. inkl. eines Sonderheftes zum Preis von zzt. 9,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 39,60 € (Österreich: 44,00 €, Schweiz: 63,60 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage)

Nachbestellung: Einzelheft 9,90 Euro + 2,00 Euro Versandkosten (Inland)
Tel.: 0781 639 6657

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel.: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Datenschutzanfragen: 0781-84 6102
automotorsport@datenschutzanfrage.de

www.auto-motor-und-sport.de

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

auto motor sport EDITION

ALLE EDITIONEN JETZT IM ABO!

4 Ausgaben verschenken oder selber lesen

Jedes Heft widmet sich einer großen Marke oder einem berühmten Modell

Der Inhalt: die Historie, die Gegenwart und die Zukunft.



WERTVOLLE SAMMLERSTÜCKE
FÜR AUTOLIEBHABER
4× IM JAHR

Hinweis: Bei den hier gezeigten Titeln handelt es sich um bereits erschienene Ausgaben.

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. shop.motorpresse.de/datenschutz

Jetzt bestellen unter

auto-motor-und-sport.de/editionen-abo

0781 639 6651

Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben:
selbst lesen **AMSED1PRE,** verschenken **AMSED1PRG**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

Shell
V-Power

KRAFTVOLLE LEISTUNG. KEINE KOMPROMISSE.

Hochleistungskraftstoffe ohne Kompromisse. Erleben Sie die kraftvolle Leistung von Shell V-Power. Kein anderer Kraftstoff hält den Motor sauberer - kein anderer schützt ihn besser vor leistungsmindernden Ablagerungen.[1] Und das Beste: Mit einem Shell V-Power Smart-Deal Ihrer Wahl tanken Sie unsere Shell V-Power Hochleistungskraftstoffe zum Preis der Shell Standardkraftstoffe.[2]
Übrigens: Wir profitieren bei der Entwicklung unserer Kraftstoffe seit mehr als 60 Jahren von der engen Zusammenarbeit mit Ferrari. So wurde Shell V-Power Racing zusammen mit Ferrari entwickelt und wird von Ferrari empfohlen.[3]

Jetzt informieren unter shell.de/v-power

GO WELL

[1] Gemessen anhand von Industriestandard- und Shell eigenen Tests. Hilft, wichtige Komponenten des Kraftstoffsystems wie Ansaugventile und/oder Kraftstoffinjektoren vor der Bildung von leistungsmindernden Ablagerungen zu schützen. Die tatsächlichen Auswirkungen und Vorteile können je nach Fahrzeugtyp, Fahrbedingungen und Fahrstil variieren. Keine Garantie.
[2] Der Shell V-Power SmartDeal berechtigt Sie, Shell V-Power Diesel zum jeweils aktuellen Zapfsäulen-Literpreis von Shell Diesel FuelSave und Shell V-Power Racing zum jeweils aktuellen Zapfsäulen-Literpreis von Shell Super FuelSave 95 im von Ihnen gebuchten Zeitraum zu tanken. Die Nutzung des Shell V-Power SmartDeals ist begrenzt auf insgesamt 150 Liter Shell V-Power Diesel und/oder Shell V-Power Racing pro Monat für den Shell V-Power SmartDeal Monats-Tarif, 1.800 Liter pro Jahr für den Shell V-Power SmartDeal Jahres-Tarif und 5.000 Liter pro Jahr für den Shell V-Power SmartDeal Vielfahrer-Tarif. Teilnehmende Shell Stationen finden Sie unter www.shell.de. Die Höhe der Shell ClubSmart Punkte richtet sich nach der Höhe der für Shell Diesel FuelSave bzw. Shell Super FuelSave 95 jeweils aktuell ausgelobten Punkte. Es besteht kein Anspruch, dass Shell V-Power Diesel und/oder Shell V-Power Racing jederzeit an allen teilnehmenden Shell Stationen verfügbar sind. Nur für in Deutschland registrierte Shell ClubSmart Mitglieder. Die Nutzung von euroShell Flottenkarten oder sonstigen Tank- und Servicekarten ist im Rahmen der Nutzung des Shell V-Power SmartDeals in Kombination mit der Shell ClubSmart Karte ausgeschlossen. Die Shell V-Power SmartDeal Jahres-Tarife (Jahres-Tarif und Vielfahrer Tarif) sind ab Aktivierungsdatum gültig für ein Jahr. Nach Ablauf des Jahres wechselt Ihr Shell V-Power SmartDeal Jahres-Tarif (Jahres-Tarif und Vielfahrer Tarif) in unseren flexiblen Shell V-Power SmartDeal Monats-Tarif mit automatischer Verlängerung und einer Laufzeit von jeweils einem Monat zu einem Preis von 11,99 EUR/Monat, begrenzt auf 150 Liter Shell V-Power/Monat. Alle Shell V-Power SmartDeal Tarife können mit einer Frist von 7 Tagen zum Ablauf der jeweiligen Vertragslaufzeit gekündigt werden. Weitere Infos und die AGB finden Sie unter shellsmart.com/vpowerdeal
[3] Shell V-Power Racing besteht zu mindestens 99 % aus den gleichen Komponenten wie der Kraftstoff des Ferrari Formel 1 Teams.