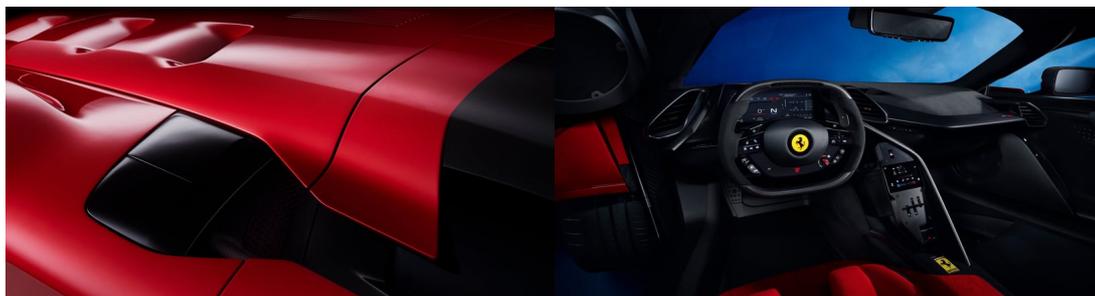


CLASSIC DRIVER

Vorhang auf für den Ferrari F80: ein tänzelndes Pferd mit dem Herz des Le-Mans-Siegers

Lead

Maranello hat sein neuestes „Halo“-Hypercar enthüllt: den prächtigen Ferrari F80. Mit demselben Antriebsstrang wie der Le-Mans-Sieger 499 P ist er mit einer Systemleistung von 1200 PS das leistungsstärkste Cavallino Rampante aller Zeiten.



Dicht auf den Fersen des [McLaren W1](#) hat [Ferrari](#) heute mit dem Nachfolger des [LaFerrari](#) das jüngste Mitglied in der 1985 mit dem 288 GTO begründeten Ahnenreihe der Traumsportwagen aus Maranello enthüllt: den F80. Ferrari definiert ihn als die Spitze dessen, was man mit aktueller Hybrid-Technologie an maximaler Performance auf öffentliche Straßen bringen kann. Doch schöpfte der LaFerrari noch aus der Kraft von 12 Zylindern, kommt der F80 mit gerade noch der Hälfte aus.



Wenn es jedoch jemals einen V6 gab, der würdig war, Ferraris Top-Modell anzutreiben, dann jener, der auch im zweimaligen Le-Mans-Siegerwagen 499P seinen Dienst verrichtet. Laut Ferrari übernimmt der F80 das Kurbelgehäuse, die Antriebsketten und Verteileranordnung, den Ölpumpen-Rückgewinnungskreislauf, die Lager, die Einspritzdüsen und die Benzinpumpen des WEC-Rennwagens. In Verbindung mit einem speziell entwickelten, leichteren Schwungrad und einem Inconel-Auspuff sollte der F80 trotz der fehlenden sechs Zylinder einen elektrisierenden Sound produzieren.



Bei Hypercars dreht sich alles um Zahlen, und das Datenblatt des F80 ist geizt nicht mit Superlativen. Der biturbo-aufgeladene 3,0-Liter-120-Grad V6 (F163CF) ist das Herzstück des F80 und leistet bei 8750 U/min 900 PS – was mit 300 PS/Liter die höchste spezifische Leistung aller bislang bekannten Ferrari-Motoren ergibt. Das hintere MGU-K-Elektromotoraggregat leistet 81 PS „on firing“ und 95 PS bei Regeneration; die beiden vorderen E-Motoren – die ersten, die in Maranello von Grund auf neu entwickelt wurden – erzeugen jeweils 142 PS. Durch die elektrisch angetriebene Vorderachse verfügt der mit einer 800-Volt-Batterie bestückte F80 über Allradantrieb. Mit einer Systemleistung von zusammen 1.200 PS beschleunigt das neue Hypercar in 2,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h. 190 km/h sind nach 5,75 Sekunden erreicht. Und analog zum McLaren W1 dreht der Motor bei 350 km/h in den Begrenzer.



Im punkto Design gibt es beim F80, der wie eine Verschmelzung aus 12Cilindri und SF90XX aussieht, einiges zu entdecken. Vor allem viele Anspielungen auf Ikonen aus Ferraris Vergangenheit. Die Entlüftungsöffnungen hinter den vorderen Radkästen wirken wie direkt vom F40 übernommen, während die schwarze Blende zwischen den Scheinwerfern eine Anspielung an den Daytona ist. Abseits davon hat der F80 aber sicherlich seinen eigenen Charakter. Zumindest was das Aussehen angeht, übertrumpft er unserer Meinung nach den McLaren W1. Zugleich sind die 1050 kg Abtrieb, die er dank ausgeklügelter Aerodynamik bei 250 km/h erzeugt, auch nicht zu verachten.



Die Karosserie besteht aus vorimprägnierten Kohlefasern, die im Autoklaven mit aus der Formel 1 abgeleiteter Technik ausgehärtet werden. Die Wanne und andere Komponenten des F80-Chassis sind ein Material-Mix aus Kohlefaser und anderen Verbundwerkstoffen; die vorderen und hinteren Hilfsrahmen aus Aluminium sind mit Titanschrauben am Monocoque befestigt. Im Vergleich zum LaFerrari wiegt das Chassis des F80 fünf Prozent weniger, bei einer zugleich 50 Prozent höheren Torsions- und Biegefestigkeit. Ferrari gibt an, dass der Aufbau 50 Millimeter tiefer liegt als beim LaFerrari, was die bedrohlich-geduckte Haltung des nur 1,14 Meter „hohen“ F80 noch verstärkt.

Öffnet man die Schmetterlingstüren – dank eines speziellen Zwei-Achsen-Scharniermechanismus um fast 90 Grad – eröffnet sich der Zugang zu einem asymmetrischen „1+1“-Layout, bei dem der Fahrer im Mittelpunkt des Geschehens steht. Der Beifahrer-„Sitz“ befindet sich deutlich hinter dem Fahrer und ist eigentlich nicht mehr als eine vage menschenähnliche Einbuchtung im Carbon-Monocoque, mit einem Kissen als Kopfstütze.



Erwarten Sie auch keinen großen Kofferraum, denn die Bugpartie des F80 wird von einem gigantischen S-förmigen Kanal, dem so genannten S-duct, dominiert. Er trägt dazu bei, den monumentalen Abtrieb zu erzeugen. Als Resultat der umfangreichen Gewichtseinsparungen und trotz der hohen mechanischen Komplexität bringt der F80 trocken nur 1.525 kg auf die Waage. Damit ist er 100 kg schwerer als der mit 1275 PS noch etwas potentere McLaren W1, doch dank des Allradantriebs wird es spannend sein zu erleben, wie es die beiden auf der Rennstrecke ausfechten.

Ferrari wird nur 799 F80 bauen, zum Stückpreis von 3,6 Millionen Euro. Erste Auslieferungen sollen Ende 2025 erfolgen, das Produktionsende ist für 2027 vorgesehen, passend zum dann 80-jährigen Jubiläum von Ferrari. Jetzt müssen wir nur noch auf die Ankunft der Serienversion des Porsche Mission X warten, um diese neue Heilige Dreifaltigkeit vervollständigt zu sehen.

Galerie

