

CLASSIC DRIVER

Investment-Tipp: Ferrari 456

Lead

Wer sich nach einem stilvollen italienischen Sportwagen der letzten zwei Jahrzehnte umsieht, kommt am Ferrari 456 nicht vorbei. Marktexperte Stephan Arensmeier empfiehlt den 2+2-Sitzer zudem als interessante Wertanlage.



Mit einigem Erstaunen stellt der Betrachter eines Ferrari 456 fest, dass die Präsentation des Gran Turismo in diesem Herbst bereits zwei volle Jahrzehnte zurückliegt. Der Autosalon Paris bot damals den angemessenen Rahmen zur Premiere des Ferrari-412-Nachfolgers. Das zeitlose Design des 412 bediente bis 1989 die Käufer gediegener Sportwagen aus Maranello und sollte nach fast 14-jähriger Bauzeit fortan den neuen Designlinien des 456 weichen. Heute ist der Ferrari 456 selbst ein Youngtimer – Grund genug, sich mit der dezenten Berlinetta näher zu befassen.

Das monolithische Design des 456 GT, den es ab 1996 auch mit Automatikgetriebe als GTA-Version gab, übernahm Altmeister Pininfarina. Und traf damit offensichtlich insbesondere den Geschmack des Sultans von Brunei, der gleich mehrere Fahrzeuge des Modells zu Kombi-, Limousinen- und Cabriolet-Versionen umbauen ließ. Derart exaltierte Begeisterung ist freilich sehr selten und in dieser Ausprägung sicher auch ein Phänomen. Denn schon der ursprüngliche Entwurf ist hinreichend faszinierend – von den technischen Daten ganz zu schweigen.



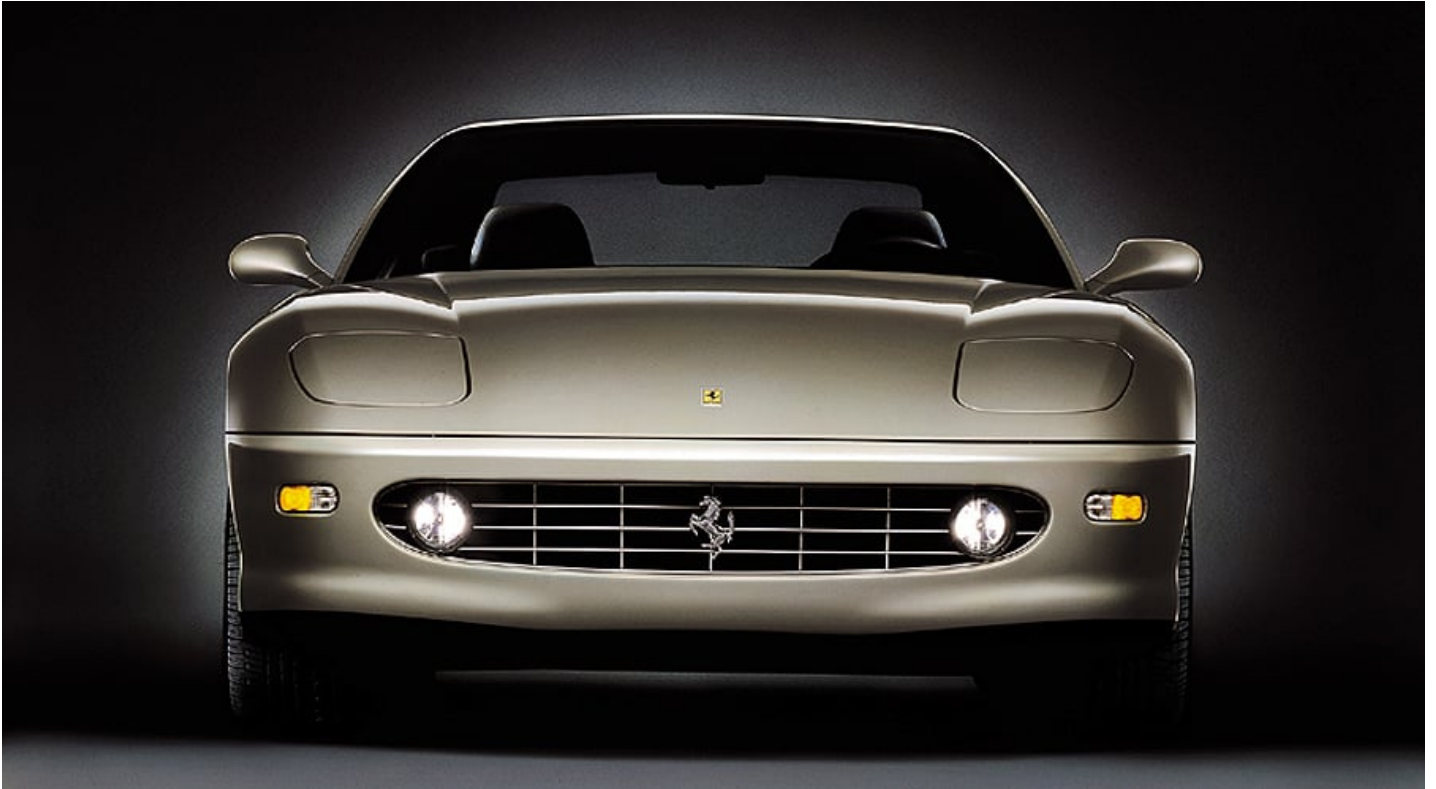


Der V12-Motor mit 5,5 Litern Hubraum war in Transaxle-Bauweise mit dem Getriebe verbunden und bot 442 PS auf. Genug, um den als 2+2-Sitzer ausgelegten GT in fünfeinhalb Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen. Dabei hatte der Fahrer die Wahl zwischen normaler und sportlicher Fahrwerksabstimmung – doch die elektronischen Feinassen gingen noch deutlich weiter: Anti-Dive System, ASR, 4-Kanal-ABS, Servotronic, elektronisch gesteuerter Spoiler und mehr machten das Ferrari fahren neuzeitlicher und sicherer – was bei einer Spitzengeschwindigkeit von circa 300 km/h auch angemessen war.





1998 erschien der 456M, dessen modifizierte Front deutlich runder und mit einem größeren Kühlergrill samt zwei integrierten Nebellampen und Integralspoiler versehen war – diese gaben ihm fortan einen aggressiveren Look. Die Motorhaube war derweil nun aus Kohlefaser statt aus Aluminium gefertigt. Im Innenraum erhielten die Sitze und das Armaturenbrett ein überarbeitetes Design, was für einen frischeren Stil und eine leichte Erhöhung in der Preisliste sorgte.





Insgesamt sind fast 3.300 Modelle gefertigt worden – davon gut zwei Drittel mit dem klassischen Schaltgetriebe, bei dem die sechs Gänge durch eine offene Kulissee geführt werden, was zweifellos süchtig macht. Heute werden frühe Exemplare des Gran Turismo schon ab 35.000 Euro – also etwa 20 Prozent des einstigen Neupreises – vereinzelt angeboten. Die Kosten zur Unterhaltung liegen jedoch in einer anderen Sphäre – einen Ferrari fährt man eben nicht mit kleiner Haushaltskasse.

Fotos: Ferrari

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/investment-tipp-ferrari-456>
© Classic Driver. All rights reserved.