

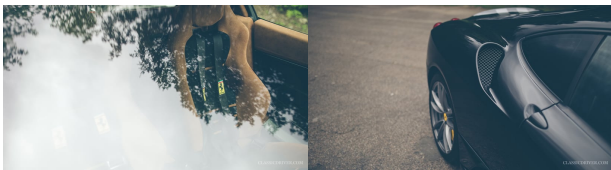
CLASSIC DRIVER

Raten Sie einmal, wer sich mit Ferraris härtester Straßengang angelegt hat

Lead

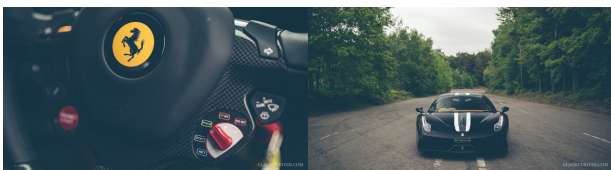
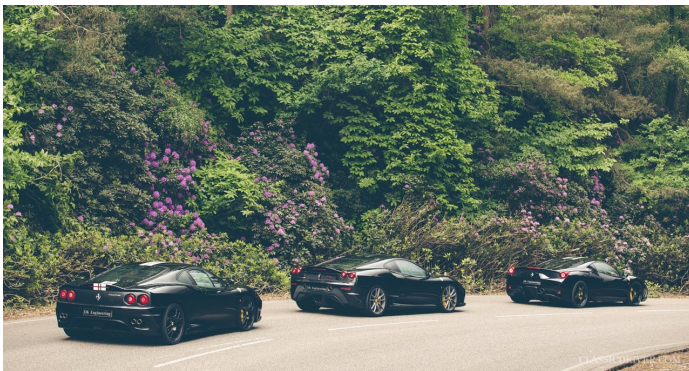
Das respektinflößende Trio Infernale aus Ferrari 360 Challenge Stradale, 430 Scuderia und 458 Speciale steht für ein boomendes Segment des Sammlermarktes. Warum, das erfuhrt Classic Driver bei einem Tag mit Ferraris "New Kids on the Block".

Ein bewährtes Rezept



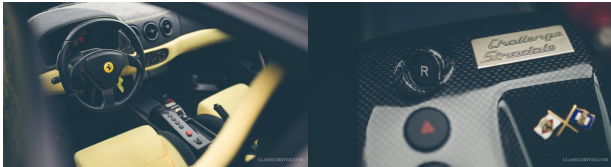
Es hörte sich zunächst unsinnig an: Für die Straße zurückdomestizierte Versionen von Renn-GTs, die zuvor von einem Straßensportwagen abgeleitet worden waren? Doch genau das tat Ferrari, als man in den frühen 1990er Jahren und im Zuge des neu gegründeten Ferrari Challenge-Markenpokals eine kleine Edition straßentauglicher Ferrari 348 „Factory Challenge“-Modelle an nordamerikanische Kunden verkaufte. Geboren war ein Rezept mit Langzeitwirkung. Denn 2003 brachte die legendäre Marke nach einer ähnlichen Philosophie den Ferrari 360 Challenge Stradale heraus. Eine leichtere, schärfere, lautere und weniger kompromissbehaftete Variante des „regulären“ 360 Modena, entwickelt mit direkt von der Rennstrecke erworbenem Know-how. Mit gleicher Rezeptur folgten der Ferrari 430 Scuderia und der Ferrari 458 Speciale. Autos, die längst den Status der ultimativen und natürlich auch letzten Ferrari mit V8 Saugmotor erobert haben. Dieses durchgehend schwarz lackierte Trio Infernale wurde nun von Classic Driver Händler [DK Engineering](#), der sich wie wohl kaum ein Zweiter mit limitierten Ferrari-Sonderserien beschäftigt hat, an seinen jetzigen Besitzer verkauft.

Verschobene Maßstäbe



„Wir haben viele Kunden, die nach einer Kombination wie dieser suchen“, sagt James Cottingham von DK Engineering. Soll heißen: Wer früher immer automatisch die neuesten und stärksten Ferrari angepeilt hat, setzt mittlerweile stärker auf solche limitierten Sondereditionen. Wohlwissend, dass diese neben dem irren Fahrspaß auch eine sehr sichere Geldanlage versprechen. „Vor fünf Jahren hatten wir Kunden, die das Gleiche mit einem Ferrari 288 GTO, F40, F50 und Enzo versuchten. Doch ein Trio wie dieses ist weitaus erschwinglicher und erreichbar. Es gibt angehenden Sammlern eine Richtung vor, in die sie gehen können“, so Cottingham. Sein Kollege Harvey Stanley beobachtet ebenfalls, wie sich die Maßstäbe verschieben: „Man muss sich vor Augen halten, dass man für den Preis eines neuen und gut ausgestatteten Ferrari 488 GTB einen sehr schönen Challenge Stradale und einen Scuderia bekommt.“

Herausforderung angenommen



Der Challenge Stradale ist kurvenreich und sexy, besonders in dieser sehr rennnahe Spezifikation. Er hat große und hellgelbe Alcantara-Schalensitze und Gurte, einen Überrollkäfig und Feuerlöscher sowie die sehr seltenen - und daher stark nachgefragten - Schiebefenster aus Lexan. „Der Challenge Stradale ist mit großem Abstand der Seltenste der drei Wagen“, sagt Stanley. „Und daher in meinen Augen auch zugleich der Speziellste.“ In der Tat: Wenn man den zwischen den Sitzen auf einem Kohlefaser-Panel platzierten roten Starter-Knopf drückt, lässt der grollende 3,6-Liter-V8 Schauer über die Wirbelsäule laufen. Der Wagen ist alles andere als ein Leisetreter. Egal, wo er geht und steht, sorgt er immer für ein brutales Frühlingserwachen.

Schneller als ein Enzo um Fiorano



Im Vergleich zum sanft geformten Ferrari 360 Challenge Stradale sind wir nicht so sicher, ob der 430 Scuderia mit seinen hohen Hüften und scharfen Kanten ästhetisch betrachtet mithalten kann. Dennoch ist er dem Stallkameraden in Sachen Fertigungsqualität und Technologie haushoch überlegen. „Wenn man sich für einen der drei entscheiden müsste, wäre der Scuderia in der Kombination aus Finish, Zuverlässigkeit, Gebrauchsnutzen und Höchstgeschwindigkeit die beste Wahl“, sagt Stanley. „Bedenken Sie nur, dass er bei seiner Vorstellung Fiorano schneller umrundete als ein Ferrari Enzo.“



Und das Fahrerlebnis ist tatsächlich beeindruckend: Warten Sie einen kurzen Augenblick, nachdem Sie die linke Lenkradwippe ein- oder zweimal gezogen und den rechten Fuß in den Aluminium-Boden gestanzt haben. Im Handumdrehen sind Sie im Zentrum eines Geschwindigkeits- und Soundorkans. Hinter Ihrem Rücken bellt der Motor immer lauter, und die Augen haben Mühe, den blinkenden LEDs auf dem Lenkrad, der rasant steigenden Anzeige des Drehzahlmessers und der Straße zu folgen. Es ist eine unter die Haut und bis in jede Faser gehende, körperliche Erfahrung. Verstärkt wird sie durch das absolute Fehlen von Dämmmaterial, von Gurten, die sich vor Ihrer Brust zusammenziehen, und den brutalen Gangwechseln des Getriebes mit Einscheiben-Kupplung. Cottingham findet, dass man die raue Seite des Scuderia, anders als beim Nachfolger namens Speciale, auf der Straße leichter entdecken kann - es sei ein nahezu F40-artiges Fahrerlebnis.

Molto Speciale



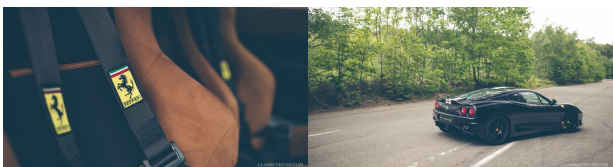
Mit seinen aktiven Aerodynamikhilfen und dem irre schnell reagierenden Doppelkupplungsgetriebe gibt sich der Ferrari 458 Speciale als mit Abstand alltagstauglichster Vertreter des Trio Infernale. Mit der Farbkombination „schwarz über braun“ ist er zugleich die perfekte Mischung aus böse und elegant. „Er ist kaum weniger praktisch als ein regulärer 458“, stellt Stanley fest. „Noch mag er der Wertvollste von ihnen sein, doch mit fortschreitender Dauer werden die anderen Exemplare die Wertlücke schließen. Was logisch wäre, sind sie doch seltener und urwüchsiger.“

Boys II Men



Während klassische Ferrari seit Kurzem im Durchschnitt an Wert verlieren, sind diese „New kids on the block“ die neuen Objekte der Begierde. Doch warum sind moderne Supersportwagen im Vergleich zu Modellen aus den 50ern und 60ern plötzlich so begehrt? Stanley hat eine plausible Erklärung: „Viele Leute haben immer weniger Zeit, ihre exotischen Fahrzeuge zu genießen. Wenn Sie einen stressigen Job haben, und Familie dazu, bleiben oft nur 45 Minuten für eine Ausfahrt am Sonntag. Dann ist es gut zu wissen, dass solche Autos sofort anspringen und Ihnen den gewünschten Adrenalinstoß verpassen. Dann spielt es auch keine Rolle, dass sie vielleicht weniger praktisch sind als ihre Seriengeschwister.“

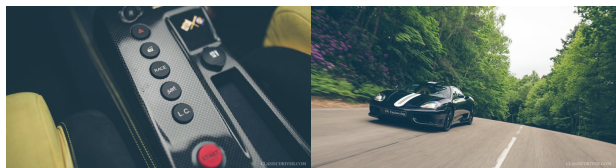
Rennstreckenkrieger



Es ist unvermeidlich, dass viele dieser Wagen – allen voran die Challenge Stradales – früher oder später auch auf eine Rennstrecke entführt werden. Ja, oft wurden sie gerade

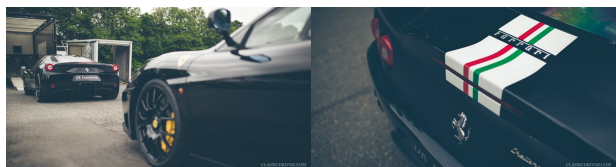
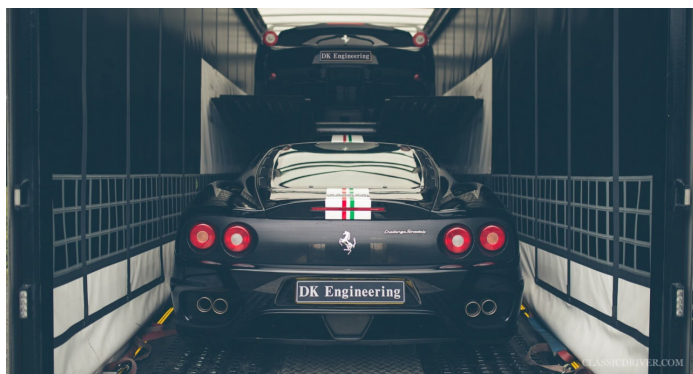
aus diesem Grund erst angeschafft. Mitunter ist es aber gar nicht so einfach, zwischen einem Rennpferd und einem nur durchschnittlichen Gaul zu differenzieren, weiß James Cottingham. „Es gibt einige wirklich schnelle Galopper da draußen, doch muss man sehr sorgfältig nach ihnen suchen. Es ist sehr schwierig nachzuprüfen, ob ein Auto aus den 1960er Jahren vom Neuzustand aus wirklich nur 11.000 Kilometer gelaufen ist. Da ist die Laufleistung also eher irrelevant. Doch bei diesen modernen Wagen sind Originalität und Laufleistung die entscheidenden Kriterien.“

Höher und höher?



War vor einem Jahrzehnt ein Challenge Stradale noch für rund 100.000 Euro zu haben, geht heute für ein rechtsgelenktes Exemplar mit niedrigem Kilometerstand nichts mehr unter 300.000 Euro. Für „Speciale“-Versionen sind weiterhin nochmals Aufschläge fällig. Und dabei noch nicht berücksichtigt sind die Cabriolet-Derivate des Scuderia und des Speciale – der 16M Spider und der Aperta. Frage daher: Ist nun die Zeit gekommen, zuzuschlagen, ehe die Preise in die Stratosphäre abdriften? „Aufgrund der doch größeren Stückzahlen werden sie nicht so explodieren wie beim Ferrari 288 GTO, F40 oder F50“, sagt Cottingham voraus. „Doch beobachten wir durchaus, wie einige sehr hochwertige Exemplare inzwischen stattliche Preisregionen erklimmen.“

Dieses spezielle Feeling



Abseits von Fragen der Werterhaltung bleibt dieses unvergleichliche Gefühl, sich einmal in die spartanischen Cockpits dieser Boliden zu schälen. Wenn sich die Schalensitze eng an deine Flanken schmiegen und deine Augen auf einen Material-Mix aus Alcantara, polierter Kohlefaser, Aluminium und Logos mit dem „Springenden Pferd“ blicken. Ein Ferrari erfüllt einen ganz speziellen Zweck, da gibt es keine faulen Kompromisse. Man fühlt das Leben dieser Autos, durch das Lenkrad und den eigenen Hosenboden, und bei langsamer Fahrt hört man jeden Stein, der im Radkasten hin und her titscht. Nach diesem unvergessenen Tag haben sich drei neue Wagen in unsere kollektive Traumwagenflotte eingereiht – alle in Schwarz. *Molto speciale!*

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver © 2016

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/raten-sie-einmal-wer-sich-mit-ferraris-haertester-strassengang-angelegt-hat>
© Classic Driver. All rights reserved.