

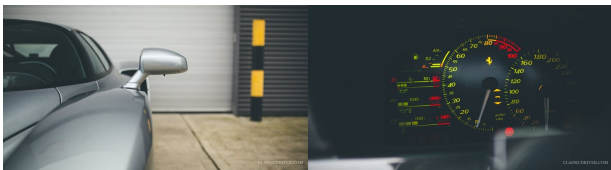
CLASSIC DRIVER

Was Sie schon immer über Ferraris Supersportwagen wissen wollten

Lead

Inzwischen dürfte es sich allgemein herumgesprochen haben – Ferrari wird in diesem Jahr 70 Jahre alt. Was lag da näher als sich von DK Engineering's James Cottingham erklären zu lassen, wie es sich mit fünf springenden Vollblütern so leben lässt?

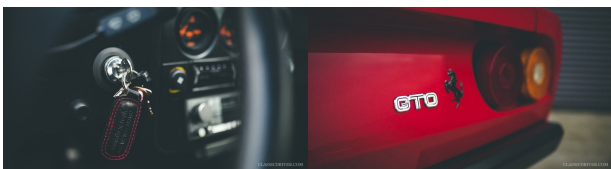
Ein Stall voller Legenden



Ich denke, mit dem Ferrari 288 GTO hat einmal alles angefangen. Viele betrachten ja den Lamborghini Miura als ersten Supersportwagen, doch war der GTO das erste speziell für einen VIP-Kunden aufgelegte Modell. Und ich finde, dass diese Tatsache zum Status eines Supercars irgendwie dazu gehört. Bei F40, F50, Enzo und LaFerrari folgte Ferrari ja dann auch demselben Prinzip.

Es ist noch nicht lange her, dass wir versuchten, immer mindestens einen 288 GTO, F40, F50 und Enzo auf Lager zu haben. Doch ungefähr seit vier Jahren hat sich das als unmöglich herausgestellt – mit einem solchen Vorrat banden wir einfach zu viel Kapital. Dazu kam eine zweite Entwicklung, die es ohnehin immer schwieriger machte, ausreichend Nachschub für die Showrooms zu besorgen: die rapide steigende Nachfrage nach diesen „Halo“-Cars. Plötzlich registrierte eine neue Generation von Kunden, dass es diese Autos gab und man mit je einem Exemplar eine sehr schöne Sammlung aufbauen konnte. Sogar ein zuvor etwas im Schatten stehendes Modell wie der F50 wurde so zu einem begehrten Objekt.

Jekyll & Hyde



So ein 288 GTO ist gar kein schlechtes Auto, um damit von A nach B zu kommen. Innerhalb des Quintetts ist er das komfortabelste und kultivierteste Modell. Er hat auch nicht allzu breite Reifen. Wenn da die Turbos richtig ans Rotieren kommen, kann es Dich auf rutschigem Untergrund schnell mal rastragen.... Beim F40 wird schon im Moment des Einsteigens klar, dass er respektiert werden will, ein 288 ist dagegen so etwas wie ein Wolf im Schafspelz.

Es gab den 288 in drei Ausstattungen: Eine davon war „Lusso“, was bedeutet: komplett schwarzes Lederinterieur ohne rote Einlagen. Ab Werk gab es auch elektrische Fensterheber und eine Klimaanlage. Ich habe erlebt, wie Leute 288er ohne diese Optionen als „Leichtbau“-Versionen anboten. Doch wer hier leichtgewichtig war, waren die ursprünglichen Besitzer, die nicht den Aufpreis für die Extras berappen wollten. Wer alle fünf F-Autos besitzt, wird den 288 GTO vermutlich am regelmäßigsten bewegen. Daher denke ich, dass es sehr angenehm ist, diese Optionen im Paket zu haben.



Je lückenloser die Servicegeschichte, desto besser. Doch seien Sie nicht überrascht, wenn sie eher lückenhaft ist. Denn die Wartungshistorie ist etwas, das erst in jüngerer Zeit an Bedeutung gewonnen hat. Natürlich erzielen Autos mit geringerer Laufleistung höhere Preise, doch ist deshalb ein etwas älteres Exemplar nicht weniger begehrenswert. Offiziell wurden 272 Modelle gebaut, doch listet Joe Sackey in seinem definitiven Buch über den GTO 284 Chassisnummern auf. Und über die Jahre habe ich seine Liste sogar noch um drei weitere Fahrzeuge erweitert. Für einen 288 GTO müssen Sie nach aktuellem Stand mindestens zwei Millionen Euro ausgeben. Und maximal? Nun, da ist der Himmel das Limit!

Rauer Geselle



Auf den ersten Blick wird schon klar: Der F40 ist ein Straßenrenner. Der aggressivere Auftritt, der große Heckflügel, die Entlüftungsschlitze im Heckfenster, die zahlreichen NACA-Öffnungen – all das zeigt, dass hier maximale Performance über allem stand. Man kann den F40 mit keinem besseren Adjektiv beschreiben als „rau“. Er hat kein ABS, keine Traktionskontrolle und noch nicht einmal eine Heizung.

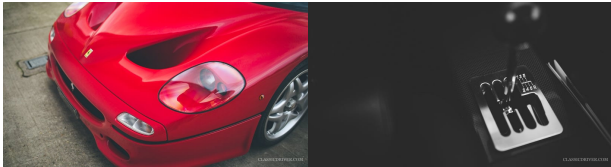
Welchen Typ man anpeilt, ist eine Frage des persönlichen Geschmacks. Ferrari wollte angeblich zunächst nur 350 Autos bauen, doch entschied sich dann doch zu einer Aufstockung der Produktion. Es gab deshalb noch eine Version für die USA und am Ende sogar Modelle mit Katalysatoren und – als Option – verstellbarem Fahrwerk. Weil es automatisch regelt, bin ich kein großer Fan. Denn kaum fährt der F40 Auto langsamer als 50 km/h, wird der Aufbau angehoben.



Ich persönlich würde daher nach einem frühen Modell Ausschau halten, weil es dem ursprünglichen Gedanken des F40 besonders nahekommt. Also ohne Kat, vielleicht auch mit den seitlichen Schiebe- statt den späteren Kurbelfenstern und mit Kohlefaser-Gewebe, das durch den dünnen Lack hindurchschimmert (obwohl es ein Mythos ist, dass alle frühen und unlackierten Wagen sichtbare Fasern besitzen). Doch diese raue Schale, diese Anmutung eines Rohbaus, passt sehr schön zur Persönlichkeit des Autos. Auch hier wären detaillierte Servicenachweise wünschenswert, doch fehlen sie meistens, speziell für die 1990er-Jahre.

Wir haben mindestens 150 F40 verkauft, kennen sie also in- und auswendig. Sie brauchen alle zehn Jahre neue Benzintanks, was einschließlich Mehrwertsteuer rund 14.000 Euro kostet. Doch angesichts des Werts dieser Autos sind das Peanuts. Reifen gibt es genug, Turbos lassen sich einfach überholen, doch ist eine gute Wartung zu empfehlen. Erwarten Sie, zwischen 875.000 bis 1,45 Millionen Euro zu zahlen.

Persönliche Kundenbetreuung



Der F50 ist ein komplett anderes Auto. Ein sehr lineares Erlebnis, und auch die Art und Weise, wie sich das Auto am äußersten Limit verhält, ist sehr kommunikativ. Es überrascht sie jedoch nicht unerwartet. Als Hard- und Soft-Top Ferrari V12 und mit einem einzigartigen Motor/Fahrwerks-Konzept ist es ein wirklich cleveres Auto. Es gibt für mich zwei Gründe, warum der F50 ein wenig im Schatten der anderen steht: Als er neu herauskam, gab es zur gleichen Zeit diesen anderen Supersportwagen namens McLaren F1. Und zweitens das polarisierende Design.

Ferrari gab den ersten Bestellern eines F50 das Gefühl, etwas ganz Besonderes zu sein. Während der Aufbauphase im Werk erhielten die Kunden ein kleines Fotoalbum zugesandt – mit Bildern vom Gießen des Motorblocks, vom Zusammenbau des Chassis und anderen Fertigungsschritten. Diese persönliche Betreuung – die sogar die Zusendung eines Paares Rennschuhe in der passenden Größe beinhaltete – schief dann leider später ein.



Da der F50 für seine Zeit technisch so fortschrittlich war, ist bei ihm eine regelmäßige Wartung besonders wichtig. Auch hier muss der Tank alle zehn Jahre ausgetauscht werden – ein sehr kniffliger Job, denn am besten nimmt man dazu zuvor den Motor und das Getriebe raus. So ein F50 ist nicht zwingend unzuverlässig, aber man sollte schon ein gutes Auto ergattern. Die Mindestpreise bewegen sich bei 1,1 Millionen Euro, für sehr gute Autos sind über zwei Millionen Euro zu veranschlagen.

Markanter Richtungswechsel



Der Enzo ist ein sehr angenehm zu fahrender Langstreckenwagen. Ich bin schon so viele Kilometer damit gefahren, auch, weil sein Motor nicht so hochgezüchtet ist wie der des F50. Sondern elastischer und daher komfortabler. Motor und Bremsen sind wirklich phantastisch und spenden auch im Grenzbereich großes Vertrauen. Wenn das Heck herunkommt, geschieht das progressiv und ist es sehr leicht, das Auto mit Gaspedal und Lenkung zu kontrollieren. Der größte Schwachpunkt des Enzo ist wohl das Getriebe, das nach heutigen Maßstäben enttäuscht.

Das Auto teilt sich viele Komponenten mit Fahrzeugen aus der übrigen Ferrari-Palette, was sich positiv auf die Zuverlässigkeit auswirkt. Sie sollten nach einem Exemplar schauen, das gebraucht, aber nicht missbraucht wurde. Ich mag die Vorstellung einer alternativen Farbe für einen Enzo – er war auch der Erste, den man auf speziellen Wunsch und für 30.000 Euro Aufpreis mit einem anderen Farbton als Rot ordern konnte. Der sich dann auch garantiert wertsteigernd auswirkt. Die Kaufpreise für einen Enzo schwanken heute zwischen rund 1,6 und 2,3 Millionen Euro.

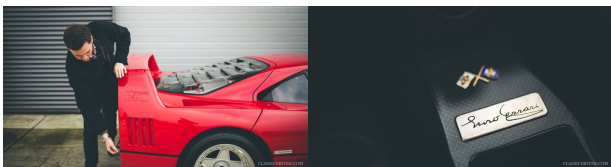
Der Ferrari



Es gibt keinen Zweifel: Der LaFerrari ist der jüngste und größte Vertreter dieses Quintetts. In punkto Design, Innovation und absoluter Performance wird es für viele Autos schwer werden, ihn in nächster Zeit zu überbieten. Wie bei all diesen Hybriden bin ich ein wenig skeptisch, wie sich über die Laufzeit die Zuverlässigkeit und damit verbunden die Wartung entwickeln wird. Es dürfte die Wertstabilität nicht allzu stark beeinflussen, aber man muss sich dessen bewusst sein.

Sie sollten nach einer schönen Spezifikation suchen – denn es gibt so viele Extras für einen La Ferrari, die oft einen großen Unterschied ausmachen. Zum Beispiel können Teile aus Kohlefaser oder spezielle Farbkombinationen den Wert des Fahrzeugs deutlich beeinflussen. Die Tatsache, dass Leute so viel Geld für ein ja noch in Produktion befindliches Modell ausgeben, zeigt, dass ein LaFerrari auch schon als Neuwagen einen hohen Wert besaß. Bedenkt man, wie teuer ein Privat-Jet oder eine große Motor-Yacht sind, dann sind doch 1,4 Millionen Euro für *den* Ferrari fast geschenkt, oder?

Eine größere Macht



Ich denke, dass es schon eines dramatischen Problems bedarf, um die Preise für diese exotischen Autos nicht konstant weiter steigen zu lassen. Sie werden vor allem zum persönlichen Vergnügen und weniger als Wertanlage angeschafft. Würden die Preise über Nacht fallen, müsste schon mehr in der Welt in Unordnung geraten als nur der Markt für Autosammler. Wir haben so viele F40 verkauft. Er ist halt derjenige, der in den Köpfen der meisten Enthusiasten herumspricht, und der deshalb auch am populärsten ist. Ich könnte aber nie sagen, welcher nun mein persönlicher Favorit ist. Es würde immer davon abhängen, was ich gerade vorhabe!

Text: James Cottingham / Fotos: Tom Shaxson for Classic Driver © 2017

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/was-sie-schon-immer-ueber-ferraris-supersportwagen-wissen-wollten>
© Classic Driver. All rights reserved.