

CLASSIC DRIVER

Drei Männer, denen wir den Ferrari F40 verdanken, erinnern sich

Lead

Alle reden über Ferraris 70. Geburtstag, aber vor 30 Jahren - am 21. Juli - wurde ein bedeutender Sportwagen enthüllt: der F40. Und wer erinnert sich besser an dessen Entstehung, als jene, die hinter den Kulissen, hinter dem Steuer und kurz vor einer scharfen Testkurve dabei waren?

Für höchste Ansprüche geboren



Als Pininfarina-Designer Leonardo Fioravanti einmal auf persönliche Einladung Enzo Ferraris das Werk besuchte, traf er auf den F40-Vorgänger, den schnaubenden 288 GTO Evoluzione. „Als der „Commendatore“ meine Meinung zu diesem Versuchsprototyp, der auf Grund von regulatorischen Problemen nie zur Serienreife gelangte, konnte ich mich als Amateurrennfahrer einfach nicht mit meinem Enthusiasmus für die aberwitzige Beschleunigung der 650 PS zurückhalten. Erst dann unterhielt er sich mit mir über seinen Wunsch, „einen wahrhaft echten Ferrari“ zu entwickeln. Uns war, wie ihm, bewusst, dass es sein letztes Auto sein würde. Wir warfen uns mit Begeisterung kopfüber in die Arbeit. Umfassende Versuche im Windkanal führten zur aerodynamischen Optimierung, um die notwendigen Koeffizienten für den machtvollsten Strassen-Ferrari aller Zeiten zu entwickeln. Sein Aussehen ist Ausdruck dieses Leistungsanspruchs - die niedrige Motorhaube mit sehr kleinem Überhang, die NACA-Lufteinlässe und der Heckspoiler, den mein Kollege Aldo Brovarone im rechten Winkel platziert hat, was auch zur Berühmtheit des F40 beitrug. Wenn ich nur einen wesentlichen Grund anführen müsste, der den Erfolg dieses Sportwagens erklärt, dann das Design. Es vermittelte auf Anhieb die außergewöhnlichen Attribute der technischen Spezifikationen: Geschwindigkeit, Leichtigkeit und Leistung.“

Das Biest zähmen



Dario Benuzzi als Ferraris damaliger Testfahrer erlebte hinter dem Steuer die Entwicklungsgeschichte des F40 bis zur Serienreife. „Das Handling der ersten Prototypen war mangelhaft. Um die Kraft dieses Motors so zu bändigen,

dass er kompatibel mit einem straßentauglichen Modell sein würde, mussten wir jeden Aspekt des Autos zahllosen Tests unterwerfen - von den Turboladern und dem Bremssystem bis zu den Stoßdämpfern und den Reifen. Unsere Bemühungen resultierten in ausgezeichnetem aerodynamischen Verhalten und hoher Stabilität auch bei Topspeed. Ein weiteres wichtiges Merkmal war der Stahlrohrrahmen mit den mit Kevlar verstärkten Paneelen, die dreimal mehr Verwindungssteifigkeit boten, als vergleichbare Fahrzeuge dieser Zeit. Ein weiterer wichtiger Aspekt war die Karosserie, die aus Verbundstoffen gefertigt war und das Gewicht auf nur 1.100 Kilo senkte. Wir haben genau das Auto erschaffen, das wir uns vorstellten: wenig Komfort und kompromisslos. Ohne Servolenkung, ohne Servobremsen oder elektronischer Hilfen forderte es vom Fahrer Können und Beherrschung, schenkte ihm aber dafür großzügig ein absolut einmaliges Fahrerlebnis. Mit seiner präzisen Lenkung, Straßenlage, Bremskraft und der intensiven Beschleunigung wurde hier ein unvergleichliches Niveau für einen Straßenwagen erreicht.“

Von Anfang an außergewöhnlich



Als Leiter Sonderprojekte bei Ferrari erinnert sich Ermanno Bonfiglioli, dass der Tag der Premiere wie kein anderer zuvor gewesen ist. „Ich habe noch nie eine Präsentation wie jene des F40 erlebt. Als das Auto enthüllt wurde, ging ein Raunen durch den Raum, gefolgt von donnerndem Applaus. Niemand, außer den engsten Mitarbeitern von Enzo Ferrari, hatten es vorher zu Gesicht bekommen. Tatsächlich hatte das Unternehmen die Entwicklung und die Versuche mit ungewöhnlich hoher Geheimhaltung behandelt. Und die Überraschung über diesen stilistischen Riesensprung war fast wie ein Schock. Der Zeitrahmen war ebenfalls ungewöhnlich - innerhalb des sehr kleinen Zeitfensters von nur 13 Monaten wurden Fahrwerk und Chassis mit derselben Geschwindigkeit entwickelt wie der Antriebsstrang. Im Juni 1986 begannen wir damit, den Motor des Projekts F 120 A zu entwickeln. Der Achtzylinder-Doppelturbo mit 478 PS war basierte auf dem des 288 GTO Evoluzione, aber durch eine Reihe von technischen Innovationen konnte der F40 als erster Serien-Ferrari schneller als 320 Stundenkilometer fahren. Unser Hauptaugenmerk lag auf dem Gewicht des Motors, das dank Magnesium gesenkt werden konnte. Ölwanne, Zylinderkopfdeckel, Saugrohre wurden ebenfalls aus diesem Material, das fünfmal soviel kostete wie Aluminiumlegierung, hergestellt. Nie wieder danach wurde eine solche Menge in einem Serienfahrzeug verbaut. Das ist nur ein kleines Beispiel für den großen Unterschied, der in diesem F40 steckt.“

Während Ferrari auf unnachahmlich italienische Weise den 70. Geburtstag begeht, sind es Erinnerungen wie diese an eine Ikone made in Maranello, die verdeutlichen, weshalb sich Ferrari über Generationen einen festen Platz im Herzen und im Kopf der Enthusiasten erkämpft hat. Viva, Ferrari, und lang lebe der F40!

Fotos: RM Sotheby's

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/drei-manner-denen-wir-den-ferrari-f40-verdanken-erinnern-sich>

© Classic Driver. All rights reserved.