Dieser F40-Prototyp begründete Ferraris Supersportwagen-Ära

Lead
Der F40 gehört zu den größten, gleichwohl nicht seltensten Ferrari. Ein Auto zu finden, das aus dem scharlachroten Meer herausragt, ist daher gar nicht so einfach. Dieser Vorserien-Entwicklungsprototyp ist so eine Rarität und verbirgt mehr, als es das Auge sieht...

Individualisierung steht heute mehr denn hoch im Kurs: Gerade erst hat Ferrari den P80/C vorgestellt; jüngstes Beispiel für eine Serie von One-offs für die loyalsten und wohlhabendsten Kunden des Hauses. Und selbst in der dünnen Höhenluft der Klassikerszene reicht es heute nicht mehr aus, nur einen „anderen“ Porsche 911 Carrera 2.7 RS oder Mercedes-Benz 300SL „Gullwing“ zu haben. Nein: Will man seine autoaffinen Freunde in der Stammkneipe wirklich beeindrucken, muss es etwas sein, das sich glaubhaft vom Mainstream abheben kann.

Wenden wir uns also jetzt dem hier vorgestellten Supercar aus Maranello zu. Zwischen 1987 und 1992 bauten Ferrari rund 1.300 Exemplare des eine neue Ära begründenden F40. 99 Prozent wurden rot lackiert und mit farblich darauf abgestimmten roten Schalensitzen bestückt. Sie fragen sich daher sicher, wie man ein aus diesem Schema ausgebrochenes Modell überhaupt ausfindig machen kann. Wir überließen es James Cottingham von DK Engineering, eine Firma, die fast 200 F40 verkauft hat und das Modell in- und auswendig kennt, diese Frage zu beantworten.

„Immer wenn jemand zu uns kommt und sich nach einem F40 erkundigt, sage ich ihnen, dass es immer nur um Kompromisse geht“, erklärt Cottingham. „Was viele als den perfekten F40 ansehen – also ein Modell Baujahr 1987 ohne Kat, mit Original-Interieur und -Lack und maximal 2.000 Kilometer auf der Uhr – existiert einfach nicht. Generell gilt zwar ‚je früher, desto besser‘, doch wenn man etwas wirklich Einmaliges möchte, muss es entweder eine Rennversion mit außergewöhnlicher Historie oder ein Vorserien-Prototyp sein, wie er von Michelotto nach allgemeiner Schätzung rund zehnmal gebaut wurde.“

Dieser F40 wurde 2018 über DK Engineering verkauft und gehört zu jenen zehn Prototypen. Daher unterscheidet er sich auch in vielen teils subtilen Details von seinen Serienkollegen. Er wurde Ende 1987 bei Michelotto aufgebaut, dem Vernehmen nach Seite an Seite mit dem allerersten Serien-F40, und blieb für Test- und Entwicklungsfahrten zunächst weiter im Besitz von Ferrari. 1990 wurde das Auto noch einmal im Werk komplett überholt und gemäß Classiche Zertifikat als „neuer“ F40 verkauft. Eine Tatsache, die DK beim ersten Kontakt mit dem Auto zunächst irritierte.

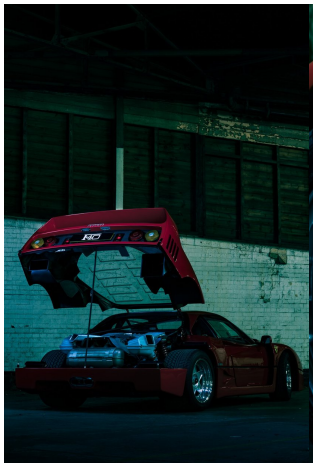
„Dank unserer umfangreichen Datensammlung zum F40 wurde uns aufgrund der Chassisnummer 76687 sofort klar, dass es sich um ein sehr frühes Exemplar handeln musste“, erinnert sich Cottingham. „Und bei näherer Untersuchung entdeckten wir auch sehr bald einige ungewöhnliche Details. Obwohl man mit viel Aufwand versucht hatte, das Auto wie ein Serienmodell erscheinen zu lassen. Ich kontaktierte darauf Cristiano Michelotto und er bestätigte, dass es sich in der Tat um einen Vorserien-Prototypen handelte.“

Mit dem Wissen um die historische Bedeutung des Fahrzeugs entschied DK, den F40 für einen Service zurück nach Padua zu bringen. Damit nicht genug, sollten alle zuvor deinstallierten Prototypen-Komponenten wieder neu installiert werden. Als wir den Ferrari nun auf einem ziemlich schattigen Parkplatz nahe unseres Londoner Büros fotografierten, verbrachten wir eine ganze Stunde damit, nach ihnen zu suchen.

Die vielleicht augenfälligsten Details sind das verlängerte seitliche Schiebefenster aus Lexan und die Nebelschlussleuchten. Anstatt waagerecht im Stoßfänger sind sie vertikal in das Abschlussgitter des Motorraums integriert, zu beiden Seiten des Nummernschilds. Im Interieur finden sich die sonst nur aus den GT/LM-Rennwagen bekannten Sitze, der Dachhimmel ist direkt am Dach befestigt und lässt freien Blick auf die kreuzförmigen Verstrebungen. Unter der vorderen Haube findet sich eine zweiteilige Reserveradmulde mit Lederriemen zum Verzurren des imaginären Reserverads. Die Hutzen zur Kühlung der Bremsen haben eine abweichende Form, ja selbst die Schrauben für die Abdeckung des Sicherungskastens gehören zu einem anderen Typ.

Und da wäre dann auch noch das „Fit and finish“. Frühe F40 und hier vor allem die Prototypen waren berüchtigt für ihre schlampige Verarbeitung. Und so grenzt auch der Qualitätseindruck dieses Modells an den Rand des Komischen. Man werfe nur einen Blick auf das Kevlar-Gewebe – es breitet sich scheinbar nach überall aus. Zugleich hat dieses Ungeschliffene aber auch einen gewissen Charme. Wir malen uns aus, wie die italienischen Ingenieure das Auto so hastig wie möglich zusammensetzten und sich nicht mit Nebensächlichkeiten aufhalten wollten. Weil sie wussten, dass sie einen Siegertyp vor sich hatten und es kaum erwarten konnten, ihn zu testen (oder rechtzeitig zum Mittagessen zu kommen!). Man spürt, dass dieses Auto eine Geschichte zu erzählen hat, was man mit Sicherheit nicht von jedem F40 behaupten kann.

Kurioserweise ist der Wagen mit speziell angefertigten Katalysatoren bestückt. Was in Kombination mit einem kabeldicken Loch in der hinteren Spitzwand Cottingham glauben lässt, dass er dazu diente, das in allen späteren F40 verbaute Abgasreinigungssystem zu testen und fertig zu entwickeln. Im Grunde keine große Sache, doch tragen die Kats nicht unerheblich zum Wert des Wagens bei, der rund das Doppelte eines durchschnittlichen Produktionsmodells beträgt.



„Je früher ein Modell ist und je mehr Prototypenteile es hat, desto begehrter ist es“, weiß Cottingham. „Was an den nicht wiederholbaren Vergleichen mit den rund 1.300 roten Produktionsversionen liegt. Man kann den Leuten die Geschichte des Autos erzählen und ihnen physisch die feinen Unterschiede erklären und zeigen. Dieser F40 gehört zu den ersten zehn gebauten, er hat definitiv dieses gewisse Extra und wird so wirklich zu etwas sehr Besonderem.“

Darüber hinaus kommt natürlich noch die kleine Tatsache, dass es sich um einen F40 handelt. Der nicht nur einer der größten Ferrari, sondern auch einer der größten jemals gebauten Sportwagen überhaupt ist. Eine kompromisslose Twin-Turbo-Landrakete, die keine Gefangene macht. „Die Leute erkennen nun an, dass ein F40 integraler Bestandteil jeder guten Ferrari-Sammlung ist“, fasst Cottingham zusammen. „Interessanterweise haben wir in den letzten Jahren F40 an einige Leute verkauft, die auch einen 250 GTO besitzen. Für mich ist der F40 der großartigste straßenzugelassene Ferrari und ein Auto, dass jeder mindestens einmal im Leben erlebt haben sollte.“ Am besten in einem, der sich so vom ganzen Rest abhebt wie dieser hier.

Fotos: Alex Lawrence für Classic Driver © 2019

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/dieser-f40-prototyp-begruendete-ferraris-supersportwagen-aera
© Classic Driver. All rights reserved.