

# CLASSIC DRIVER

## Gas geben mit einem ganz besonderen Ferrari Enzo

### Lead

Als der Ferrari Enzo 2002 wie ein Komet in der Szene einschlug, schaltete die Motorpresse in den Hysterie-Modus. Fast 18 Jahre später verbrachten wir einen Tag mit jenem Modell, das damals weltweit von den Zeitungskiosken grüßte und Millionen Ferrari-Fans elektrisierte: dem Ex-Werks-Vorführgewagen...

Im Frühsommer 2002 war die Stimmung in Maranello prächtig. Das deutsche Wunderkind Michael Schumacher hatte die Scuderia zurück auf die Siegerstraße geführt und ihr in den Jahren 1999, 2000 und 2001 die Konstrukteurs-WM beschert. Und schon längst war er wieder auf dem Weg zum vierten Titel infolge, und das in Rekordzeit.



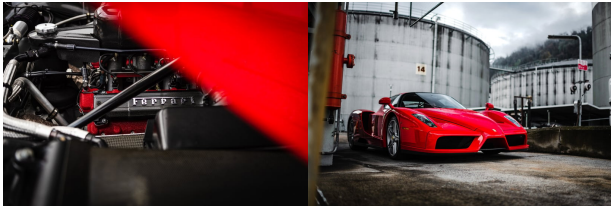
Parallel dazu bereitete die italienische Kultmarke die Präsentation ihres neuen und limitierten „Halo“-Cars vor. Des jüngsten Supersportwagens in einer Ahnengalerie, die mit dem 288 GTO begann und mit dem F40 und F50 ihre Fortsetzung fand. Auf einer privaten Präsentation am 27. Juni auf der hauseigenen Teststrecke Fiorano enthüllten die Ferrari-Oberen Luca di Montezemolo, Jean Todt und Piero Ferrari stolz das neue V12-Mittelmotor-Flaggschiff. Intern geführt unter dem Code FX, doch von Journalisten bereits voreilig als F60 angekündigt.

Als das rote Raumschiff dann unter dem farblich dazu passenden, weil ebenfalls roten Seidentuch hervorgezogen wurde, verkündete man einen gänzlich anderen Namen: „Enzo Ferrari“, benannt nach dem geheiligten Firmengründer. Dahinter steckte mehr als ein plumper Marketing-Gag. Denn *Il Commendatore* hatte immer an seinem Motorsporterbe festgehalten, in dem Glauben, dass erst Rennwagen die Grundlagen für die Serienmodelle bildeten. Und nirgendwo sonst wurde das so augenfällig wie beim 355 km/h schnellen Enzo. Ein Auto, das den Spirit, die Optik und Großteile der Technologien verkörperte, welche Ferrari auch für seine erfolgreichen Formel 1-Wagen entwickelt hatte.



„Nie zuvor war die Formel 1 für unser Unternehmen ein solches Labor für Zukunftsforschung wie in den letzten Jahren“, betonte Ferrari CEO Montezemolo in seiner Rede. Mit der aerodynamisch optimierten Kohlefaser-Karosserie, dem via Schaltwippen am Lenkrad betätigten sequentiellen Getriebe, den Kohlefaser/Keramik-Bremsscheiben und hochmoderner elektronischer Software zur Zähmung der 660 Pferde aus dem ultraleichten 6,0-Liter-V12 unterstrich der Enzo eindrucksvoll Montezemolos Behauptung.

Müßig zu betonen, dass der Wagen an jenem Tag in Fiorano eine riesige Berichterstattungswelle auslöste. Nicht nur stand dieses Exemplar in Rossa Corsa über rotem Interieur im Oktober im Rampenlicht des Pariser Salons – dem Ort der globalen Publikumspremiere. Nein, er tauchte auch im ausgehändigten Pressematerial und – als Folge – auch auf zahlreichen Titeln von weltweit vertriebenen Automagazinen auf. Und hier präsentieren wir nun genau dieses Exemplar, Chassis #128778.



Als ästhetisches Objekt ist der ehemalige Werks-Vorführwagen und einer der ersten Enzo, die in Maranello ans Sonnenlicht rückten, nach unserem Empfinden sehr würdig gealtert. Vor dem Hintergrund des Industriegebiets von Lugano – statt vor den glamourösen Fassaden am Seeufer – wird beim Anblick der scharfen Pininfarina-Linien und der perfekten Proportionen deutlich: so sieht kein 18 Jahre alter Sportwagen aus, oder?

Auch wenn anders als bei den Vorserien-F40 bei diesem Enzo kaum etwas von seinem Prototypen-Status zeugt, kann seine Bedeutung nicht hoch genug eingeschätzt werden. Es ist allgemein bekannt, dass Sammler das Erste und Letzte einer jeden Serie besonders hochschätzen. Sei es bei historischen Uhren, alten Möbelstücken oder eben rotblütigen italienischen Supersportwagen. Und als erste öffentlich zur Schau gestellte Hommage an Enzo Ferrari, der die Legende des *Cavallino Rampante* begründete und das Herz von Millionen Ferrari-Fans in der ganzen Welt entflammte, genießt der Enzo fast überirdischen Kult-Status.



Ronnie Kessel, Classic Driver-Händler aus Lugano, bietet dieses Modell aktuell zum Verkauf an und sagt: „Der Enzo an sich ist schon sehr speziell, doch dieses Auto ist noch einmal etwas ganz Besonderes. Er ist nicht nur der Ex-Werks-Demonstrator und einer der ersten produzierten Enzo, sondern auch die erste Hommage an Enzo Ferrari, der Mann, der alles möglich gemacht hat und der in Italien wie ein Gott verehrt wird. Es ist auch genau das Auto, das damals in Fiorano von Luca di Montezemolo, Piero Ferrari und Jean Todt enthüllt und später auf dem Pariser Salon gezeigt wurde.“



In einer Welt, in der Individualität eine immer wichtigere Rolle spielt, reicht es nicht, einfach nur einen „anderen“ Ferrari zu haben. Nein, wenn man seine autoverrückten Freunde wirklich beeindrucken will, muss es ein Modell sein, das sich vom ganzen Rest unterscheidet. Der erste Ferrari Enzo erfüllt diese Kriterien. „Die frühen 2000er-Jahre waren eine so positive Zeit für Ferrari“, fasst Kessel zusammen. „Und mit seiner Vielzahl an von der Formel 1 abgeleiteten High-tech-Komponenten übernahm der Enzo die Königskrone unter den Supercars der damaligen Zeit. Dass er dann auch noch nach *Il Commendatore* benannt wurde – verleiht ihm eine ungemein coole Zusatzfacette.“

Fotos: Andrea Klainuti für Classic Driver © 2020

Galerie

















































































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/gas-geben-mit-einem-ganz-besonderen-ferrari-enzo>  
© Classic Driver. All rights reserved.