

CLASSIC DRIVER

Ferrari 458 Spider: Harte Schale, echter Kerl

Lead

Ferrari funktional: Nach dem Allrad-Raumwunder FF folgt nun der Supersportwagen für Frischluft-Pragmatiker: Dank Alu-Hardtop ist der Ferrari 458 Spider das erste Mittelmotor-Coupé zum Offenfahren – und trotzdem leichter, schneller, dynamischer. Eine italienische Begegnung.

Noch vor ein paar Jahren hätte man einen Ferrari als emotional, rassig, vielleicht auch launisch und divenhaft beschrieben – aber praktisch? Zwischen Turin und Neapel wären den sonst so ungleichen Italienern kollektiv die Espressotassen aus der Hand gefallen. *Madonna, was für ein Affront!* Doch man hat dazugelernt in Maranello und erkannt, dass sich Emotion und Alltagstauglichkeit nicht widersprechen müssen. Im Gegenteil: In einer Zeit, da echte Kerle sich nicht schämen, den Nachwuchs zum Kindergarten zu chauffieren und danach noch kurz beim Bio-Supermarkt einzukaufen, darf durchaus auch ein echter Macho-Sportwagen praktisch sein. Vorausgesetzt natürlich, er kann bei Bedarf auch anders. Ganz anders. Dies zumindest verspricht der neue, auf der [IAA in Frankfurt](#) enthüllte Ferrari 458 Spider. Um das zu beweisen, hat Ferrari eine kleine Runde von Journalisten nach Reggio Emilia geladen, wo es auch Anfang Oktober noch hochsommerlich-heiß ist. Doch bevor es am nächsten Tag in Richtung La Spezia und Mittelmeer geht, steht zunächst die Theorie auf dem Plan.





Für Außenstehende mag sich der Innovationsgehalt des gerade erst in Frankfurt enthüllten Ferrari 458 Spider in Grenzen halten: Der höllisch schnelle, aber allseits bekannte V8-Mittelmotor aus dem [Ferrari 458 Italia](#). Dazu ein Klappdach aus Aluminium, na und? Haben BMW Z4 und Mercedes SL doch schon lange! Doch die Tradition des Stoffverdecks ist groß bei Ferrari – schon Ferris Bueller hätte unter einem Metalldeckel nur halb so schön blau gemacht. Für manch konservativen Ferrarista kommt der neue Spider einer Palastrevolution gleich. Schließlich ist der Newcomer der erste Mittelmotor-Sportwagen mit automatischem Hardtop – und das stand im Automobilkosmos bisher eher für komfortable Behäbigkeit. Denn: Ein Stück Stoff ist in der Regel deutlich leichter als ein Dach aus Metall und verbraucht meist auch weniger Platz. Mit dem Ferrari 458 Spider haben die Ingenieure das Gegenteil bewiesen: Das äußerst clever gestaltete Aluminium-Hardtop wiegt nicht nur 20 Kilogramm weniger als das Verdeck des vorangegangenen [F430 Spider](#), es schafft auch zusätzlichen Stauraum und öffnet sich sogar schneller: In nur 15 Sekunden verwandelt sich das Cabriolet in ein derart überzeugendes Coupé, dass sich die Frage aufdrängt, wer eigentlich noch den geschlossenen Ferrari 458 Italia kaufen soll.



Dabei ist die Idee nicht ganz neu. 2005 zeigte Ferrari mit dem Sondermodell [Superamerica](#), dass ein nach Origami-Prinzip automatisch gefaltetes Hardtop durchaus gut aussehen und fahrdynamisch funktionieren

kann. Bereits ein Jahr zuvor hatte auch die konzeptionelle Entwicklung eines versenkbaren Blechdachs für die Mittelmotor-Baureihe begonnen, damals noch unter dem Arbeitstitel 360 Aperta. 2006 dann die erste funktionierende Simulation, auf deren Konstruktionsprinzipien jetzt der 458 Spider gründet: Die C-Finnen dienen als Überrollbügel, Rahmen für das gläserne, höhenverstellbare Windschott und Dachelemente. Das Hardtop selbst besteht aus Aluminium, ist zweigeteilt und wird so geschickt gefaltet, dass es nur 100 Liter Raum einnimmt. Durch die effiziente Nutzung vorhandener Elemente wiegt der Spider nur 50 Kilogramm mehr als das Coupé – eine Softtop-Lösung hätte die Ingenieure rund 25 Kilogramm mehr gekostet und wäre zudem weniger stabilisierend gewesen. Klingt überzeugend. Doch was einen Ferrari ausmacht, ist letztlich immer die Emotion.



Erste Designbetrachtung nach Caffè e Cornetto am nächsten Morgen. Beim Ferrari 458 Italia liegt der prächtige Achtzylinder-Mittelmotor wie Schneewittchen unter einer Klarglasscheibe aufgebahrt. Das war beim Spider mit seinem Hardtop nicht mehr möglich. Die Motorhaube wurde überarbeitet und mit neuen Lufteinlässen versehen. Hatte der vorangegangene F430 Spider bei geschlossenem Verdeck immer etwas Kapuzenhaftes, Provisorisches, wirkt der 458 Spider nun deutlich schlüssiger – und sogar noch bissiger, muskulöser als das Coupé. Doch der norddeutsche Teint sehnt sich nach Sonne, da hilft nur der Druck auf den kleinen Knopf in der Mittelkonsole: Felgauf-, Felgunterschwung, alles zack zack, dann ist das Hardtop in der Versenkung verschwunden. Allerdings geht das nur im Stand – zum Schutz vor Beschleunigungsorgien bei gespanntem „Segel“: Schließlich ist man in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Ohne Dach – und dank einiger kleiner, aber effektiver Eingriffe in die Abgasanlage – ist der Spider auch eine auditive Erfahrung: Endlich hört man den Achtzylinder in seiner ganzen theatralischen Klangfülle bellen, brüllen und trompeten. Wer trotzdem das Soundsystem anschmeißt, hat nichts verstanden.



Nach Westen geht es über kurvige Landstraßen und sonnige Hügel, durch schattige Pinienwälder und scharfe Serpentin, in denen einem nur selten jemand entgegen kommt. Perfektes Trainings-Terrain für den Spider

also. Bei 9.000 Touren bringt der V8 ganze 570 PS auf die Straße – bei einem gerade am Berg phänomenalen Leistungsgewicht von 2,5 Kilo pro PS, wohlgemerkt. Die 50 Kilo Mehrgewicht gegenüber dem Coupé sind dabei kaum zu spüren. Geschaltet wird automatisch – oder noch besser: manuell, über Schaltwippen und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe F1-DCT, bekannt aus dem FF. Der Manettino-Modus der Wahl ist „Race“, aber auch für Regen und Rennstrecke stehen die passenden Fahrwerkseinstellungen parat. Für schnelle Entschleunigung in allzu scharfen Kehren sorgen dagegen die Carbon-Keramik-Bremsen. Vor allem die fahrdynamische Präzision, mit der sich der offene Spider auch bei sportlichstem Einsatz durch die engen Kurven dirigieren lässt, ist elektrisierend. Hinzu kommt die Nähe zur Natur: Schattige Waldstücke, die erdig kühle Herbstluft, dann Sekunden später wieder der tiefblaue Oktoberhimmel und die wärmende Sonne auf der Haut.





Durch Sparsamkeit äußert sich die Nähe zur Natur dagegen kaum: Zwar ist der durchschnittliche Benzinverbrauch gegenüber dem Coupé von 13,3 auf 11,8 Liter gesunken – doch diese Werte erreicht man höchstens vollautomatisch im siebten Gang durch die Landschaft gleitend. Wer den Motor fordert, muss dagegen häufig nachgießen. Durch das als „HELE“ bezeichnete Maßnahmenpaket, das unter anderem eine optionale Start-Stopp-Automatik und zahlreiche kleine Optimierungen umfasst, wurden die CO₂-Emissionen gegenüber dem F430 Spider um 20 Prozent gesenkt – doch 275 g/km sind noch immer eine stolze Zahl. In Maranello wird derzeit intensiv an diesem Thema gearbeitet, auch der erste Serienhybrid wird in absehbarer Zeit kommen.



Auf halbem Weg dann runter von der Landstraße, rauf auf die Autostrada in Richtung La Spezia. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h fordern wir nicht heraus – zu weit von Maranello entfernt sollte man nicht auf die Markentreue der Verkehrspolizei bauen. Aber man ist eben doch sehr schnell sehr schnell – und die winzige Geschwindigkeitsanzeige in den Digitalarmaturen hilft nicht bei der freiwilligen Selbstbeschränkung. Auch die Aerodynamik ist derart gestaltet, dass man bei geöffnetem Dach nicht sofort merkt, wenn man den legalen Geschwindigkeitsbereich verlassen hat. Kein Wunder: Die optimale Windstoppposition wurde im Windtunnel errechnet, auch jenseits von 200 km/h bricht kein Orkan über die Insassen herein. So sind auch lange Fahrten bei offenem Dach kein Martyrium. Und im Stauraum hinter den Sitzen lässt sich auch einiges Handgepäck stopfen, wobei man das angegebene Golfbag wohl nur unterbekommt, wenn man auf Tuchfühlung mit dem Lenkrad geht.





Ankunft in Marina di Massa, einem Badeort zwischen Carrara und La Spezia, wo sich die Palmen leicht im Wind wiegen und das Mittelmeer in der Sonne glitzert. Es ist Nachsaison, die Boulevards sind leer. So sieht es also aus, das gute Leben: Morgens einen Espresso an der Strandbar, dann ein paar Stunden mit dem Spider durchs Hinterland glühen, um mittags mit gesundem Appetit und Teint Berge von Pasta mit frischen Meeresfrüchten zu essen. Der Spider ist ein Lebensstil – und darin liegt wahrscheinlich der große Unterschied zu den Rennsportlern, für die ein Ferrari nur mit festem Dach in Frage kommt.

Die Spider-Kunden, so erfahren wir, sind loyal – 60 Prozent werden auch diesen Modellwechsel mitmachen. Dabei geht es um Sound und Sportlichkeit, nicht Aggression, und natürlich auch den großen Auftritt. Im Gegensatz zum Coupé wird der Spider von etwa der Hälfte seiner Besitzer täglich gefahren – und man möchte besser gar nicht wissen, in welchen wunderbaren, sonnenverwöhnten Orten dieser Erde die meisten Exemplare das Dasein ihrer Besitzer versüßen. Der 458 Spider ist vielleicht der ultimative Ferrari, er vereint Mittelmotor-Handling mit Gran-Turismo-Komfort, hat derzeit keine ernstzunehmende Konkurrenz – und kostet mit 226.800 Euro wahrlich nicht die Welt (nun ja, was kostet schon die Welt).

Viele klassische und moderne Ferrari Spider finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Ferrari

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/ferrari-458-spider-harte-schale-echter-kerl>
© Classic Driver. All rights reserved.