

# CLASSIC DRIVER

## Paris 2010: Ferrari California mit Start-Stopp



**Rasen ohne Reue - ganz so weit geht Ferrari zwar noch nicht. Doch weil selbst die Sportwagenschmiede aus Maranello irgendwie ihren Flottenverbrauch in den Griff bekommen muss, wenden nun auch die Italiener verschiedene Kraftstoffspartechniken an. Für den Anfang haben die Ingenieure um Andrea Binotti erst einmal mit eher dezenten wie bodenständigen Maßnahmen begonnen. Nicht Karbon-Karosser oder Hybridbaustein heißen deshalb die Sparrezepte, sondern bedarfsgerechte Nebenaggregate, eine Sparsteuerung fürs Getriebe und vor allem eine Start-Stopp-Automatik setzen die Sportler auf (relative) Sparflamme.**

Beginnen wollen die Italiener ihren Sparkurs beim Klappdach-Cabrio California, das zum Pariser Salon einen grünen Anstrich bekommt. Der Lüfter für die Motorkühlung braucht deshalb ebenso wie die Benzinpumpe 25 Prozent weniger Energie, die Klimasteuerung spart ebenfalls Sprit, und wer künftig rund 1.000 Euro mehr bezahlt, bekommt die erste Start-Stopp-Automatik in der Ferrari-Geschichte. Im dichten Stadtverkehr beziffern die Italiener den Vorteil mit 15 Prozent, und im Normzyklus bleiben noch immer etwa zehn Prozent übrig: Statt 13,1 verbraucht der 460 PS starke V8-Motor dann nur noch 11,8 Liter, emittiert dann also 270 statt 299 Gramm CO<sub>2</sub> je Kilometer.

„Uns war es besonders wichtig, dass wir beim Fahrspaß keine Kompromisse eingehen“, sagt Projektleiter Andrea Binotti und erklärt damit auch, weshalb sich die Italiener so lange Zeit gelassen haben. Das hat sich ausgezahlt. Zwar muss man sich an die Ruhe vor der roten Ampel tatsächlich erst noch gewöhnen, wenn die Start-Stopp-Automatik dem Achtzylinder den Saft abdreht. Doch springt der Motor bereits beim Lufpen des Bremspedals wieder an und ist in nur 230 Millisekunden startklar. Außerdem erkennt das Auto, ob man zum Beispiel schnell in einen Kreisverkehr einfahren oder dem Nebenmann die Vorfahrt gewähren möchte, und lässt den Motor in solchen Fällen einfach laufen.

Und auch die anderen Effizienzbausteine trüben die Fahrfreude nicht. Im Gegenteil: Durch die neue Klimasteuerung stehen beim Anfahren 25 Nm mehr Drehmoment für den Vortrieb zur Verfügung, und durch die neuen Lüfter wird der Wagen sogar ein paar Pfund leichter. Selbst wenn das allenfalls Profis tatsächlich am Lenkrad spüren, werden Laien schon beim Blick ins Datenblatt beruhigt sein: Mit einem Sprintwert unter vier Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h ist der grüne California genau so schnell wie früher.



„Vor drei Jahren haben wir uns vorgenommen, den Verbrauch unserer Flotte bis 2012 um 40 Prozent zu senken. Mit dem California Start-Stopp sind wir jetzt schon bei 30 Prozent“, sagt Binotti. Aber für den Rest müssen sich die Italiener mehr einfallen lassen, als die angekündigte Übernahme der Spartechniken in die anderen Modelle. „Das alleine wird nicht reichen“, räumt der Ingenieur ein. Deshalb wird Leichtbau zu einem wichtigen Thema, der cW-Wert rückt weiter in den Focus, und die Kers-Entwicklung seiner Formel 1-Kollegen will sich Binotti auch ganz genau anschauen. „Denn bis 2015 wird es auch einen Ferrari mit Hybridtechnik geben“, stellt er in Aussicht.

Text & Fotos: [Benjamin Bessinger](#) / SP-X

---

**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

**Galerie**

**Hide gallery**

Hide gallery

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/paris-2010-ferrari-california-mit-start-stopp>

© Classic Driver. All rights reserved.