CLASSIC DRIVER

Gemballa MIG-U1: Jetlag

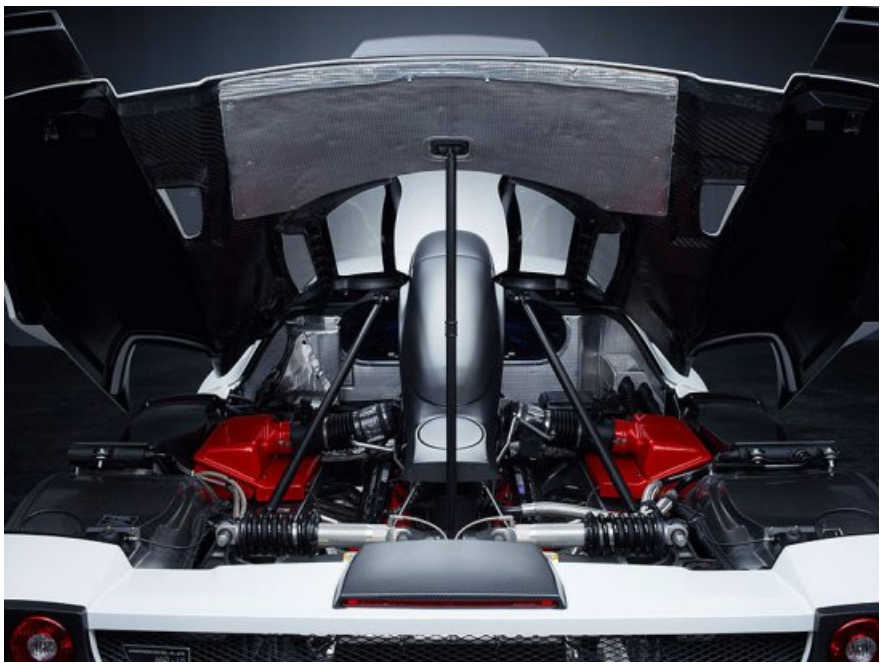
Uwe Gemballa, bekannt als Spezialist für umfangreiche Performance-Umbauten an Porsche-Fahrzeugen, hat sich mit reichlich Verspätung den seit 2004 nicht mehr produzierten Ferrari Enzo an Bord geholt. Für den König aus Maranello haben die Leonberger einen aerodynamischen Kampfanzug entwickelt und seinem V12-Triebwerk zusätzliche Schubkraft verliehen. Dass der Gemballa-Enzo ausgerechnet die Bezeichnung des berühmten russischen Kampfjets erhielt, könnte einen Hinweis darauf geben, welchen Markt der Gemballa MIG-U1 bedienen soll.

Um den ohnehin schon dramatischen Ferrari Enzo in einen Gemballa MIG-U1 zu verwandeln blieb kaum ein Karosseriebauteil unberührt. Sämtliche Komponenten wurden, ganz dem Anspruch eines Ferrari Enzo entsprechend, aus Karbon gefertigt. Ziel war es, den Abtrieb an Vorder- und Hinterachse zu steigern und mehr Kühlluft an Motor und Bremsen zu leiten. An der Front wurde eine verstellbare Spoilerlippe installiert, die bis zu 35 Kilogramm mehr Abtrieb auf die Vorderachse bringt. Eine Klappe auf dem neu gestalteten Heckspoiler bringt sogar bis zu 85 kg zusätzlich auf die Hinterachse. Die Position des so genannten „Flaps“ regelt sich automatisch je nach Geschwindigkeit. Zum Aerodynamik-Paket zählen auch Türverbreiterungen und ein Heckdiffusor. Insgesamt wächst der Gemballa-Enzo an der Vorderachse um 80 Millimeter und an der Hinterachse um 100 Millimeter in die Breite. Das Niveau des Gemballa MIG-U1 regelt ein mehrfach einstellbares Sportfahrwerk. Außerdem verfügt der Sportwagen optional über ein elektrohydraulisches Liftsystem zum Überqueren von Hindernissen.

Durch die neu gestaltete Front, die Lufthutze auf dem Dach und den Lufteinlässen hinter den Türen wird zusätzliche Frischluft an Motor und Bremsen geleitet. Gleichzeitig sorgen geänderte Luftauslässe für eine optimale Abfuhr der Heißluft. Die Luftkanäle sind so entwickelt, dass Sie auch den Einbau zusätzlicher Kühler ermöglichen, die bei der optionalen Leistungssteigerung auf bis zu 800 PS von Nöten sind. In der ersten Stufe wird die Leistung des Sechsliter-V12 durch eine optimierte Motorsteuerung und ein geändertes Abgassystem mit pneumatischer Klappensteuerung von 660 auf immerhin 700 PS gesteigert. Die Kraft übertragen Hochleistungsreifen im Format 265/30 R19 vorne und 335/30 R20 hinten. Eigens für den Gemballa MIG-U1 wurden Alu-Leichtmetallräder aus dem Vollen gefräst.

Im Innenraum nehmen die Passagiere auf neu gestalteten Sportsitzen Platz. Eine Sonderanfertigung sind auch die Mittelkonsole und das Sportlenkrad. Das gesamte Interieur ist mit Leder und Alcantara bezogen. Auf Wunsch installiert Gemballa ein Multimediasystem mit Touchscreen, Navigation, DVD, iPod-Anschluss und einer 950 Watt starken Highend-Hifi-Anlage.

Geplant ist eine Kleinserie des Gemballa MIG-U1 von 25 Fahrzeugen. Doch wo sollen die herkommen? Immerhin lief die Produktion des Ferrari Enzo nach 399 Fahrzeugen bereits 2004 aus. Beim Gemballa MIG-U1 handelt es sich offensichtlich um ein Kundenfahrzeug, dass auf besonderen Wunsch modifiziert wurde. Ob bereits weitere 24 Anwärter auf den Gemballa-Umbau warten, ist nicht bekannt. Am Ende jedenfalls soll kein Sportwagen dem anderen gleichen, jeder einzelne Gemballa-Enzo soll ein Unikat sein.



Text: Jan Richter
Fotos: Gemballa

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/gemballa-mig-u1-jetlag
© Classic Driver. All rights reserved.