

CLASSIC DRIVER

Ferrari Enzo



Steve Wakefield, Chefredakteur von Classic Driver England, erzählt über seine abenteuerliche Teilnahme bei der ersten Ferrari „Maranello-Mugello-Trophy“ und seine ganz persönliche Wahrheit über einen von 50 Ferrari Enzo:

Traditionell verabschieden Ferraristi aus aller Welt das Motorsportjahr immer im Oktober mit der „Finali Mondiali“ auf der Rennstrecke von Mugello. So auch dieses Jahr, allerdings mit einem zusätzlichen Programmpunkt: der „Maranello-Mugello-Trophy“, eine Regelmäßigkeitsrallye für Ferraribesitzer. Jedoch nicht jedes Modell darf an dieser Trophy teilnehmen. Welches Auto wäre wohl am besten für diese Aufgabe geeignet? Richtig, ein Ferrari Enzo! Organisiert wurde die Veranstaltung durch das zu Ferrari GB gehörende „Fiorano Ferrari Programm“. Sieben britische Enzo-Eigner wurden eingeladen, mit ihren Supercars im Gepäck nach Italien zu fliegen. Zusammen mit diesen „lucky seven“ bestieg ich einen Privatjet in Richtung Süden, um der Tour vorerst in einem Ferrari 612 Scaglietti zu folgen.





Rückblick: Einige Tage vor dem Abflug besuchte ich das Ferrari Hauptquartier in England, wo die sieben britischen Enzo bereits von Mechanikern überprüft, reisefertig verpackt auf den Transport nach Maranello warteten. Ein paar Worte zum Organisator: Das zu Ferrari gehörende „Fiorano Ferrari Programm“ veranstaltet exklusive Events für wichtige Ferrarikunden. Diese umfassen eine große Bandbreite von Fahraktivitäten bis hin zu Lifestylehappenings und ermöglichen einen fast unbegrenzten Zugang in die innersten Zirkel der italienischen Marke.

Nach der Landung in Parma und einer kurzen Erholung, fiel am Freitagabend der Startschuss für ein ereignisreiches Wochenende. Auftakt war ein Abendessen im berühmten Ristorante Cavallino gegenüber dem Ferrari Werkstor. Zusammen mit einigen Mitarbeitern der Sportwagenschmiede genossen wir zusammen mit weiteren Enzo-Besitzern aus Deutschland, Italien, Frankreich, der Schweiz und dem restlichen Europa ein gelungenes Dinner. Schade, dass lediglich zwei US-Amerikaner der Einladung gefolgt waren.





Am nächsten Morgen traf sich die Gesellschaft vom Vorabend um ihre Wagen in Empfang zu nehmen und sich für den Start der „Maranello-Mugello-Trophy“ mental vorzubereiten. Bei dieser Rallye geht es wie bei allen „Regularity-Rennen“ um die Einhaltung genauer Zeiten und Schnittgeschwindigkeiten. Wer auf hohe Geschwindigkeiten setzt, hat kaum eine Chance. Ausgestattet mit furchtbar komplizierten Ferrari-Stoppuhren stellten sich die Fahrer der 170 Kilometer langen Reise nach Florenz.

Zu dritt, meine Wenigkeit am Steuer, die geballte Kraft des 612 Scaglietti unter meiner Kontrolle, folgten wir dem nicht enden wollenden „45 Millionen Dollar Strom“ aus über 50 Ferrari Enzo; ließen Fiorano hinter uns und durchfuhren den berühmten Torbogen des Ferrariwerks, vorbei an den Lackierhallen. Vor uns lag eine sich über die Pässe Futa und Raticosa schlängelnde Traumroute, die schon in den 50er Jahren durch die Mille Miglia Berühmtheit erlangte. Das Wetter war ein für das herbstliche Italien bekannte Mix aus Nebel und Sonnenschein. Ein surreales Bild boten die von den Enzo-Diffusoren verwirbelten Nebelschwaden, die uns die Sicht nahmen. Doch dank unserem, schon auf die Route programmierte Navigationssystem, gingen wir nicht verloren und konnten den Anschluss an die Teilnehmergruppe halten. Am frühen Nachmittag erreichten wir Piazza d'Ognissanti. Dort parkten die Enzos schon in Reih und Glied vor dem bekannten Hotel Excelsior, in dem wir zum Übernachten einkehrten.





Ein neuer Tag. Zurück in den Autos erlebte ich einen der Momente, die man nur einmal im Leben geboten bekommt. Vor dem Hotel wartete eine sechsköpfige Motorradeskorte, um den Ferrari-Tross schnell und sicher zur Rennstrecke nach Mugello zu geleiten. Was für ein Anblick! Ein halbes Dutzend der gewieftesten Verkehrspolizisten Italiens zähmten von ihren Motorrädern aus den wilden Rushhour-Verkehr von Florenz. Über rote Ampeln und in einem „Staatsbesuch-Konvoitempo“ schlängelte sich unsere überwiegend rote Autoschlange in Rekordzeit Richtung Mugello, wo uns ein Gala-Diner erwartete.

Recht früh am Sonntag machten wir uns auf den Weg zum Höhepunkt der Reise – dem „Finali Mondiali“. Dieser Event ist so etwas wie eine Ferrari Familienfeier. Einige Tausend Ferraristi aus aller Welt versammeln sich an diesem Tage um ihre Lieblingsmarke zu feiern. Zudem finden ebenfalls die letzten Läufe verschiedener Ferrari-Rennserien statt.



Begeisterungstürme löste der Auftritt von Michael Schumacher und Rubens Barrichello aus, die vielleicht zum letzten Mal einige Showrunden im Ferrari F1-Wagen drehten. Okay, die beiden waren in dieser Saison nicht sehr erfolgreich, doch die Fans feierten die beiden, als ob sie den Weltmeistertitel doch gewonnen hätten. Zu Ehren der Formel1-Piloten standen die 50 Enzos längs der Strecke in einer Reihe, die Flügeltüren in Richtung Himmel gerichtet.

Nach einem Mittagessen hieß es dann auch für die Teilnehmer der „Maranello-Mugello-Trophy“ Vollgas geben. Angeführt von vier Enzo FXX drehten wir einige schnelle Runden, bevor wir zurück in die Box befohlen wurden. Ich hatte das Glück, dass David, einer der Teilnehmer, mich als Kopiloten mit auf den Track nahm. Ich nenne das, was ich erlebte, einfach die „Enzo-Experience“. Obwohl mein Pilot die Leistungsreserven des Ferrari nicht einmal annähernd ausreizte, bin ich schlichtweg begeistert! Für mich völlig überraschend: Der Komfort dieses Sportwagens.



Der laufende Motor gibt lediglich ein sonores Brummen von sich, da ist kein Quieken, Rasseln oder Rumpeln zu hören oder zu spüren. Die Kohlefaserkonstruktion verleiht dem Wagen eine unglaubliche Steifheit, wie man sie nur aus dem Motorsport kennt. Der Innenraum ist erstaunlich geräumig und komfortabel. So sorgt eine gut funktionierende Klimaanlage für angenehme Temperaturen, selbst bei der heißesten Fahrt. Der Rennfahrer Tony Dron hat einmal gesagt: „Das lauteste am Enzo ist der Mechanismus zum Erhöhen des Fahrwerks, sollte man mal in einer Tiefgarage mit steiler Einfahrt parken wollen.“ Nach einer Demonstration dieses Vorgangs, kann ich nur zustimmen: Betätigt man den Schalter ertönt das Jammern eines kleinen, überanstrengten Elektromotors der versucht, die Karosserie anzuheben.



Ist der Enzo das perfekte Fahrerauto? Ganz bestimmt! Das würden Sie auch so sehen, nach einigen sehr schnellen Runden auf der Rennstrecke. In denen mein Pilot auf der Geraden, vorbei an der Boxengasse beschleunigt und die Fliehkraft mich in den Sitz presst und zusammen mit dem Bellen des Motors ein Lächeln auf mein Gesicht zaubert; wenn man auf den Vorderreifen gelehnt in die Kurven einfahren und die Keramikbremsen greifen und wir sicher diese Schikanen meistern. Danach fällt es leicht sich zu Aussagen wie: „Dieses Auto ist der perfekte Sportwagen!“ hinreißen zu lassen. Natürlich hat der FXX noch einmal rund 200 PS mehr – doch ich darf daran erinnern, dass es sich schlicht und ergreifend um einen Rennwagen handelt. Mit dem Enzo hat sich Ferrari selbst eine schwierige Aufgabe gestellt: Was soll als nächstes kommen? Es wird auf jeden Fall schwer werden, einen gebührenden Nachfolger für den Enzo zu finden.



Leider wird es keine FXX Rallye von Maranello nach Mugello geben, ebenso ist keine weitere Enzo Tour in dieser Form geplant. Man muss trotzdem gespannt sein, was als nächstes kommt....

Anmerkung des Autors: Beflügelt vom Erlebten bestiegen sieben glückliche und zufriedene Briten ein Flugzeug in Richtung Heimat. Über den Wolken wurde dann noch der dritte Platz in der „Competition-Klasse“, den eines der Teams aus England belegte, gefeiert. Danken möchte ich David, dass er mich als Kopiloten mit auf die Rennstrecke nahm.

Weitere Informationen über das Fiorano Ferrari Programm finden Sie unter www.ferrari.co.uk.

Text: [Steve Wakefield](#)

Fotos: Ferrari

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-enzo>
© Classic Driver. All rights reserved.