
Fahrbericht Ferrari 488 Pista: Furiose Symphonie

Von Jens Meiners, csn

Wer sich auf einen Ferrari einlassen wollte, musste einst hart im Nehmen sein. Enge Fahrzeugkabinen, mangelnder Komfort, kapriziöse Technik und exorbitante Wartungskosten sorgten schon deshalb für Exklusivität, weil sich wenige Kunden diesen Eigenschaften aussetzen wollten (oder konnten). Dem standen extreme Fahrleistungen, extravagantes Design und ein unerreichtes Image gegenüber.

Die Leidenschaftlichkeit wird mittlerweile deutlich weniger strapaziert, während sich an den positiven Eigenschaften nichts geändert hat - ganz im Gegenteil. Ein schönes Beispiel dafür ist die Baureihe Ferrari 488, die von einem mindestens 670 PS (492 kW) starken 3,9-Liter-V8-Turbo angetrieben wird: Das Einstiegsmodell GTB paart explosive Leistung mit einem früher undenkbaaren Level an Perfektion – und erstaunlich guten Manieren.

Manchen Kunden scheint das etwas zu langweilig zu sein. Für sie gibt es jetzt eine extreme Variante, die auf die Modellbezeichnung 488 Pista hört und geradezu unglaubliche 720 PS (515 kW) leistet. Das maximale Drehmoment von 770 Newtonmetern wird schon bei 3000 Umdrehungen in der Minute erreicht. Die beachtliche Mehrleistung gegenüber dem 488 GTB wird unter anderem über ein neues Schwungrad, eine neue Kurbelwelle und eine höhere Verdichtung herausgeholt.

Damit gelingt der Spurt von null auf 100 km/h in ganzen 2,9 Sekunden, und nach weiteren 4,7 Sekunden fällt die 200-km/h-Marke. Erst bei 340 km/h gelangen die Fahrwiderstände zum Ausgleich. Dabei sorgt die verbesserte Aerodynamik für hohen Abtrieb, damit das Auto auch im obersten Geschwindigkeitsbereich noch sicher auf der Straße bleibt.

Beeindruckend ist, wie souverän und unkapriziös auch diese Variante des mehrfach preisgekrönten Aggregats ihre PS aus dem Ärmel schüttelt. Die Gasannahme erfolgt ohne Verschlucker, die Leistungsabgabe ist bis in den obersten Drehzahlbereich linear. Ein Turboloch ist nicht mehr spürbar, und der rote Bereich wird erst bei 8000 U/min erreicht.

Für den Wechsel der Fahrstufen ist ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe von Getrag verantwortlich. Die Schaltgeschwindigkeit ist brutal schnell, Ferrari legt den Befehl von den Schaltpaddeln offenbar mit Priorität 1 auf den CAN. Die ungewöhnliche Getriebestrategie zahlt sich aus.

Das Konzert aus Motoren- und Auspuffklang, das im 488 Pista geboten wird, erreicht den alten Glanz nicht mehr. Vorgängermodelle wie der 360 Stradale und der 430 Scuderia drehten noch höher, und im Vergleich zu ihnen ist das Geräuschbild jetzt dunkler und gedämpfter. Immerhin ist der Motor im 488 Pista deutlicher zu hören als im 488 GTB, das liegt aber am dünneren Glas, das die Maschine von der Fahrgastzelle abschottet. Auf Wunsch kann man sogar auf den Teppich verzichten.

Dirigiert wird die düster-furiose Symphonie aus einem hochmodernen Cockpit mit deutlichen Anklängen an die Formel-1-Rennwagen der Marke. So wird die Elektronik nicht mit analogen Skalen verschleiert, sondern mit digitalen Anzeigen geradezu zelebriert. Der Wechsel zwischen den Fahrmodi geschieht mittels eines kleinen Drehschalters, der auf die schöne Bezeichnung „Manettino“ hört. Die Sitze passen wie angegossen.

Das ultra-präzise Fahrwerk profitiert von dem gegenüber dem GTB um satte 90 Kilogramm abgesenkten Gewicht, und gegen einen tränentreibenden Aufpreis von rund 20 000 Euro gibt es sogar Kohlefaser-Räder, mit denen man sich tunlichst von Bordsteinen

fernhalten sollte. Das Einlenkverhalten ist sehr präzise, der Grenzbereich liegt extrem hoch. Doch mit dem gigantischen Drehmoment des V8-Turbomotors ist der instabile Bereich immer nur einen beherzten Tritt aufs Gaspedal entfernt.

Damit die Drift-Orgie nicht im Straßengraben endet, hat Ferrari den Pista mit einer Software ausgerüstet, die erhebliche Driftwinkel ermöglicht, das Auto jedoch trotzdem in der Spur hält. Der Lebensdauer der Bereifung – 245/35 ZR 20 vorn, 305/30 ZR 20 hinten – sind derartige Eskapaden allerdings nicht zuträglich.

Übrigens kann der 488 Pista, den wir noch als teilabgeklebtes Vorserienfahrzeug fahren konnten, auch halbwegs komfortabel unterwegs sein. Dafür sorgt das magnetorheologische Fahrwerk, mit dem unterschiedliche Härtegrade eingestellt werden können. Auch wer sich für diesen „harten“ 488 entscheidet, kann es also bei Bedarf etwas langsamer angehen lassen. Nur die Kosten für einen Ferrari sind noch so hoch wie eh und je. Für dieses vielleicht puristischste Modell aus dem breitgefächerten Sortiment der Marke müssen knapp 300 000 Euro den Besitzer wechseln. (ampnet/jm)

Daten Ferrari 488 Pista

Länge x Breite x Höhe (m): 4,61 x 1,98 x 1,21

Radstand (m): 2,65

Motor: V8-Benziner, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 530 kW / 720 PS bei 8000 U/min

Max. Drehmoment: 770 Nm bei 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,5 Liter

CO₂-Emissionen: 263 g/km (Euro 6)

Leergewicht: 1385 kg

Kofferraumvolumen: 170 Liter

Räder / Reifen: 9,0 J x 20 / 245/35 ZR 20 (v.), 9,0 J x 20 / 305/30 ZR 20 (h)

Preis: ca. 295 000 Euro

Bilder zum Artikel



Ferrari 488 Pista (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



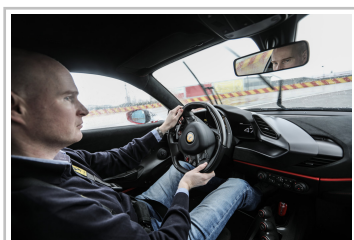
Ferrari 488 Pista (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Autor Jens Meiners im Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista (Vorserienfahrzeug).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



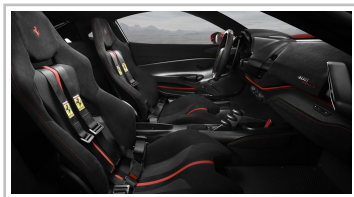
Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari



Ferrari 488 Pista.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ferrari
