
Ferrari Purosangue: Das Vollblut aus Maranello

Von Guido Reinking,cen

Purosangue, italienisch für Vollblut – schon mit dem Namen macht Ferrari klar: Hier ist kein Kaltblüter für schweres Geläuf entstanden, sondern ein Rennpferd. „Das ist kein SUV, das ist ein Supercar mit mehr Bodenfreiheit“, betont man bei Ferrari. Und es ist der erste Ferrari mit vier Türen. Tatsächlich kommen beim Purosangue wohl noch weniger Menschen auf die Idee, damit ins Gelände zu fahren, als mit den SUVs von Lamborghini, Bentley oder Porsche.

Dennoch wollte sich Ferrari dem Trend zur etwas höheren Sitzposition nicht ganz verschließen – aber dann, wie es sich für ein Supercar aus Maranello gehört, angemessen motorisiert, mit zwölf Zylindern, 725 PS und einer Beschleunigung in 3,3 Sekunden aus dem Stand auf 100. Eine Anhängerkupplung gibt es natürlich nicht.

Anders als Porsche, wo mittlerweile mehr SUV als Sportcoupés gebaut werden, will Ferrari den Anteil der Vollblüter auf höchstens 20 Prozent begrenzen. Der CO₂-Bilanz des Herstellers dürfte das gut tun, denn mit 393 Gramm pro Kilometer (nach WLTP), was einem Verbrauch von 17,3 Litern entspricht, stößt der Purosangue so viel Kohlendioxid aus wie zwei Ferrari SF90.

Für die weltweite Klimabilanz des Straßenverkehrs wird der Viersitzer aber keine große Rolle spielen. Zu klein sind die Stückzahlen, die Ferrari vom Purosangue bauen will: Keine 3000 pro Jahr werden in Maranello entstehen.

Wie sich das für einen Ferrari gehört, sind die ersten anderthalb Produktionsjahre auch schon verkauft. Da der Zwölfzylinder nicht mehr ewig im Programm bleiben wird – auch Ferrari muss elektrifizieren – kaufen die Ferraristi jedes neue Modell mit der ikonischen Zylinderzahl blind und zahlen fast jeden Preis dafür. Im Fall des Purosangue sind das stolze 380.000 Euro.

Sie werden nach der ersten Fahrt nicht enttäuscht sein: Der frei atmende 65-Grad-Motor mit 6,5 Litern Hubraum klingt so heiser fauchend, wie man es erwartet. Bis 8250 Umdrehungen dreht die Maschine. Dann wird die nahende Drehzahlgrenze per LEDs am oberen Lenkrad angezeigt – wie in der Formel 1. Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe an der Hinterachse schaltet im Sportmodus schnell hoch und mit Zwischengas wieder herunter. Nur im Komfort-Modus sind Gasannahme und Schaltzeiten etwas zögerlich.

Standesgemäß ist die Straßenlage: Die ausgeglichene Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse (49/51) und die sehr direkte Lenkung machen kurvige Passstraßen zu einem Genuss auf hohem Niveau. In engen Kehren lenkt die Hinterachse mit, und man meint, der Radstand des 4,74 Meter langen Wagens sei geschrumpft. Das für einen Ferrari hohe Gewicht von 2170 Kilogramm mag man kaum glauben, auch wenn Spurwechsel nicht ganz so digital funktionieren wie bei den Mittelmotor-Sportwagen aus dem Vollblüter-Stall.

Das aktive Fahrwerk ist höhenverstellbar, falls es dann doch mal über einen Feldweg oder durch eine Schneewehe geht. Traktion ist auch dann reichlich vorhanden, denn der Motor versorgt – wenn nötig – die Vorderachse über ein separates Dreiganggetriebe direkt mit Drehmoment. Auch der Rückwärtsgang ist hier untergebracht.

Wäre der Purosangue ein SUV, er wäre nicht nur das stärkste, sondern auch das am aufwendigsten konstruierte der automobilen Welt. Mit hinteren Türen, die sich elektrisch wie beim Rolls-Royce nach vorne öffnen. Ähnlich anspruchsvoll ist die Aerodynamik konzipiert: Ein Teil der Kühlluft wird neben der Motorhaube abgeleitet, um zusätzlichen Anpressdruck zu erzeugen. Vergessen ist Enzo Ferraris berühmte Maxime, Aerodynamik sei von Leuten erfunden worden, die nichts von Motoren verstehen.

Auch die Burmester-Soundanlage mit 23 Lautsprechern und 1420 Watt hätte der Firmengründer wohl überflüssig gefunden. Wer braucht Musik, wenn er einem

Zwölfzylinder lauschen kann? Aber die Zeiten ändern sich. Heute fragen Kunden selbst im Ferrari-Autohaus nach solchem Komfort – und wie es denn um dem Umweltschutz bestellt sei. Auch da hat Ferrari eine Antwort: Das im Innenraum üppig verarbeitete Alcantara besteht zu 68 Prozent aus recyceltem Polyester. Wenigstens das. (cen/Guido Reinking)

Daten Ferrari Purosangue

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 2,03 x 1,56
Radstand (m): 3,02
Antrieb: V12-Ottomotor, 6496 ccm, RWD, 8-Gang-Automatik
Leistung: 533 kW/725 PS bei 7750 U/min
Max. Drehmoment: 716 Nm bei 1400-3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: über 310 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,3 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 17,3 l/100 km
CO₂-Emissionen: 393 g/km
Leergewicht: min. 2033 kg (trocken)
Grundpreis: 380.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



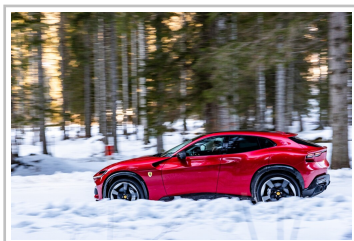
Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



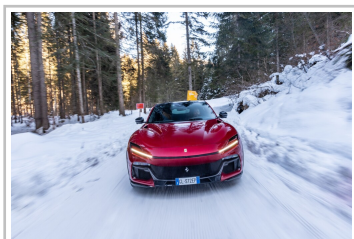
Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



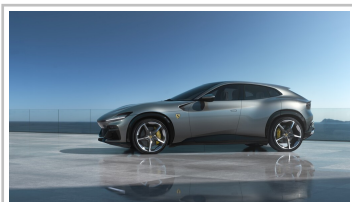
Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



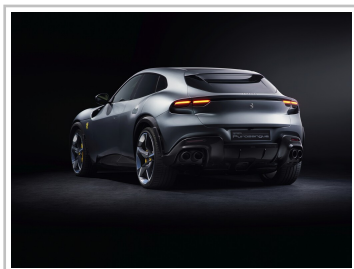
Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari



Ferrari Purosangue.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ferrari
