

smartscars Auto Bild

Auslandspreise: A 5,30 €; B 5,60 €
CH 8,20 CHF; CZ 200 CZK; DK 48,95 DKK
E (l. B.) 6,20 €; GR 6,20 €; I 6,20 €; L 5,60 €
NL 5,60 €; P 6,20 €; SLD 6,20 €

AUDI
RS 3



BMW
M240i



MERCEDES-
AMG A45S



4 GEGEN 5 GEGEN 6 ZYLINDER

Kompakter Dreikampf der Konzepte



SUPER-SPORTLER

ELEGANT & SPORTLICH
Besser ohne Flügel?
911 GT3
Touring
im Test



EINE LEGENDE KEHRT ZURÜCK
Kimera Evo37 für echte
Enthusiasten



EXKLUSIV! WIR FAHREN
DEN **MCLAREN**
765LT SPIDER +++
NEU! DER **FERRARI DAYTONA SP3** +++ WIEDER DA!
DER **LAMBORGHINI COUNTACH LPI 800-4**

KÖNIG DER KNIRPSE
Fahrspaß-Garant
Hyundai i20 N
Performance
im Supertest



Aerodynamik im Schwellerbereich: Hinterrückspiegel wird Luft eingesaugt; vor den Hinterrädern tritt sie wieder aus



„Ikone, Mythos, Einhorn – wie Sie es nennen, ist egal. Der Daytona SP3 sprengt alle Vorstellungen.“
Alexander Bernt, Redakteur

KUNST-werk: Der ultimative FERRARI Daytona SP3

EXAKT 599 EXEMPLARE DES DAYTONA SP3 legt Maranello auf. Dabei darf nur einen Kaufvertrag unterschreiben, wer zuvor bereits bei den Vorgängern SP1 oder SP2 bedacht wurde. Von denen gab es 2018 nur 499 Stück. Die Quote derer, die auf diese Gelegenheit verzichten, dürfte verschwindend gering sein – trotz rund 2.000.000 Euro Kaufpreis. Der Preis ist ohnehin nebensächlich. Zwei Millionen sind für die Klientel Spielgeld – zumal schon jetzt klar ist, dass dieses Auto nie mit Wertverlust zu kämpfen haben wird. Eine Mindesthaltezeit steht zwar

im Kaufvertrag, wie man uns verriet, aber eigentlich nur pro forma. Wer mit einem Daytona bedacht wurde, gibt ihn nicht so schnell wieder her. Da ist man sich bei Ferrari sicher.

Dabei hat das Auto an sich gar nichts mit dem eigentlichen Daytona zu tun – beziehungsweise mit dem Auto, das als Daytona bekannt geworden ist: dem 365 GTB/4. Vielmehr will Ferrari auf das 24-Stunden-Rennen in Daytona im Jahr 1967 verweisen. Der unvergessene Lorenzo Bandini, der noch im selben Jahr in Monaco bei einem schrecklichen Feuerunfall sein Leben verlieren

sollte, und der Neuseeländer Chris Amon gewannen damals auf einen 330 P4 – vor zwei weiteren Ferrari. Ebendiesem 330er ist der SP3 auch unübersehbar nachempfunden: die umlaufende Windschutzscheibe, die Flies an der Front, die horizontalen Elemente hinter der Antriebsachse, auf den vorderen Kotflügeln aufgesetzte Spiegel. Alles bewusst gewählte Stilelemente von Chiefdesigner Flavio Manzoni, der bei diesem Projekt die Entwicklungspriorität vor den Ingenieuren genoss. Das heißt: Der primäre Fokus bei der Ausarbeitung lag auf dem Design, nicht auf dem >>

Ferrari macht Träume wahr – das war immer so. Doch auch bei den Superreichen macht Maranello Unterschiede: Den **Daytona SP3** bekommt nicht, wer am meisten Geld auf den Tisch legt. Hier gelten andere Maßstäbe



Kein S-Duct wie am F8 Tributo zerklüftet die Front. Der SP3 wurde mit dem Fokus auf eine möglichst faszinierende Optik designt



Filigrane Horizontalstreben unter den Rückleuchten, zwei hohe Endrohre schaffen Platz für einen massigen Diffusor

FERRARI DAYTONA SP3

MOTOR V12, Mitte hinten längs • HUBRAUM 6496 cm³ • LEISTUNG 618 kW (840 PS) bei 9250/min
 MAX. DREHMOMENT 697 Nm bei 7250/min • ANTRIEB Hinterrad, 7-Gang-Doppelkupplung • L/B/H 4686/2050/1142 mm
 LEERGEWICHT 1485 kg (trocken) • 0-100/200 KM/H 2,85/7,4 s • SPITZE 340 km/h • PREIS ca. 2.000.000 Euro

>> letzten Quäntchen Performance. Klar auch, dass bei einer Hommage an die eigene Vergangenheit Hybrid-Spielereien nichts im Lastenheft zu suchen hatten. Ein reiner, frei saugender Zwölfzylinder musste sein.

Nichtsdestotrotz ist der Daytona SP3 natürlich auch ein hochperformanter Vertreter seiner Zunft. Nicht verwunderlich, wenn man einen Blick auf die Leistungsdaten oben wirft: 840 PS sind das Maximum, welches Ferrari bislang in einem Serienmodell aus dem 6,5-Liter-V12 pressen konnte, noch mal 10 PS mehr als im bereits limitierten 812 Competizione. Das Chassis basiert derweil auf dem LaFerrari, auch der Siebengang-Doppelkuppler ist eine Weiterentwicklung. Bei der Anpassung des Antriebsstrangs vom Front-Mittelmotorsportler auf den SP3 gab es keine gravierenden Schwierigkeiten. Ein paar logische Modi-

fizierungen im Abgasstrang, das war es. Titanpleuel und eine nochmals leichtere Kurbelwelle übernimmt er vom Competizione,

genau wie die Maximaldrehzahl von 9500 Touren. Aerodynamisch ist Ferrari besonders stolz darauf, komplett

ohne aktives Flügelwerk angekommen zu sein. Viel vom nötigen Abtrieb wird am Boden des Autos über ein Unterdruckschürzensystem erzeugt. Die Luftleitkanäle in den Türen, zwischen den Achsen, funktionieren im Grunde wie das S-Duct-System an der Front des F8 Tributo. Luft wird eingesaugt und trifft vor der Hinterachse quasi auf einen versteckten Flügel, wird dadurch nach oben geleitet und erzeugt einerseits einen Kühleffekt und zum anderen Abtrieb.

Innen verwirren zunächst fest mit dem Chassis verschraubte Schalensitze. Um auch großen Kunden Platz zu schaffen, sind Pedaleinheit und Lenkrad verstellbar. Das funktioniert geschätzt bei Sitzriesen bis etwa 1,90 Meter auch ganz gut, mit meinen langbeinigen 1,96 Redakteurs-Meter habe ich jedoch keine Chance. Kniescheiben und Armatureträger sind stets solide miteinander verpresst, an Fahren ist nicht zu denken. Glückwunsch, Kollege Naumann, Sie haben einen Fahrtermin gewonnen – falls der Daytona SP3 je in Journalisten-Hände gelangen sollte.

Der Rest des Cockpits ist keine Überraschung, das Lenkrad kommt in der modernsten Version mit Touchflächen statt Knöpfen, ein gebogenes 16-Zoll-Display dahinter zeigt alle nöti-



Die Schalensitze sind nicht verstellbar, nur die Pedalarie und das Lenkrad lassen sich justieren



gen Informationen an, die Gangwahl-Kulisse im Look der klassischen Handschalter kennen wir etwa aus dem Roma.

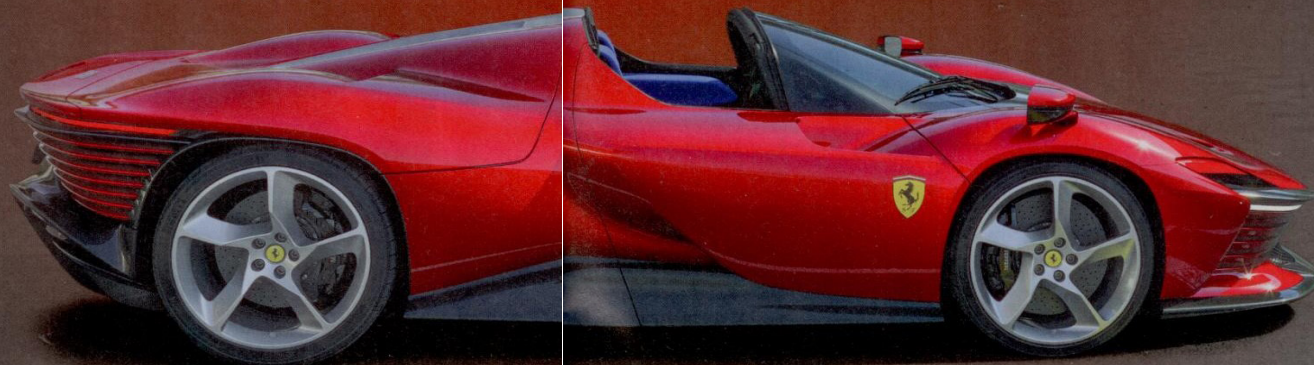
Und die 100 übrigen SP3? Die gehen in jene Märkte, die einst keinen SP1/SP2 abbekommen haben. -

Alles für den Fahrer: Noch extremer als bei anderen Ferrari sind die Bedienelemente voll auf den Piloten ausgerichtet



Fazit
 Alexander Bernt

Den Großteil der 599 Exemplare werden wir nur selten, wenn überhaupt, auf der Straße sehen. In Kleinserie zelebriert Ferrari noch mal den V12-Sauger. Ein unverfälschter Hochdrehzahl-Sportler. Traumhaft!



Das starre Dachteil besteht aus ultraleichter Kohlefaser. Ein zweites Stoffhäubchen passt unter die Fronthaube