

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Einer der zuverlässigsten modernen Ferraris. Der V8 hält, aber wenn am DCT-Getriebe etwas ausfällt, muss die gesamte Transachse raus.

VOR DER BESICHTIGUNG

- Rückrufstatus bei Ferrari klären**
Beim Ferrari-Händler mit der Fahrgestellnummer (FIN) prüfen lassen, ob der Brand-Rückruf (Radlaufverkleidung, 2010-2011) und der Kurbelwellen-Rückruf (bestimmte 2011-2012) abgeschlossen sind. Beide sind sicherheitskritisch.
- Ferrari-Wartungshistorie anfordern**
Lückenlose Dokumentation bei Ferrari oder einer autorisierten Fachwerkstatt ist Pflicht. Ohne vollständige Historie verliert das Fahrzeug erheblich an Wert, und eine Garantieverlängerung (New Power) ist ausgeschlossen.
- Kupplungsverschleiss erfragen**
Fragen Sie den Verkäufer vorab nach dem Kupplungsverschleisswert aus dem Diagnosesystem. Unter 50 % Restleistung kann auf baldigen Tauschbedarf hindeuten, der rund 6.000 bis 10.000 Euro kostet.

AM FAHRZEUG

- Reifen und Karosserie**
Reifengröße: 235/35 ZR20 vorne, 295/35 ZR20 hinten. Prüfen Sie alle vier Radläufe genau auf Lackblasen oder Verfärbungen, besonders hinten. Frühe Baujahre (2010-2012) neigen zu galvanischer Korrosion an den Radlaufkanten.
- Innenraum auf klebrige Stellen**
Drücken und berühren Sie jede Taste, jeden Schalter und jedes Verkleidungsteil. Die Soft-Touch-Beschichtung zersetzt sich bei fast allen gealterten 458 zu einer klebrigen Oberfläche. Je mehr betroffen ist, desto teurer die Aufarbeitung (2.000 bis 9.000 Euro).
- Stoßdämpfer auf Ölspuren prüfen**
Schaun Sie an den vier MagneRide-Dämpfern (magnetorheologische Dämpfer) nach Ölnebel oder Ölaustritten am Dämpferkörper. Undichte Dämpfer sind nicht von der Ferrari-Garantieverlängerung abgedeckt. Austausch aller vier: 3.000 bis 8.000 Euro.
- Armaturenbrett bei starkem Licht**
Untersuchen Sie die Lederoberfläche des Armaturenbretts bei hellem Licht. Achten Sie auf Falten, Ablösungen an Nähten oder beginnende Schrumpfung, besonders auf der Oberseite. Eine Neuanfertigung kann 3.000 bis 10.000 Euro kosten.
- Kaltstart und Leerlauf**
Bitten Sie darum, den Motor kalt zu starten. Achten Sie in den ersten 30 Sekunden auf ungewöhnliche Geräusche. Der F136 V8 sollte ruhig und gleichmässig im Leerlauf laufen und sich schnell einpendeln.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

- Mindestens 20 Minuten fahren**
DCT-Sensorprobleme treten oft erst bei heissem Getriebe auf. Fahren Sie verschiedene Situationen: Autobahn, enge Kurven und etwas Stop-and-Go. Achten Sie auf Getriebe-Warmmeldungen oder ruckartiges Schalten nach dem Warmfahren.
- Fahrwerk und Dämpfung testen**
Fahren Sie über unebene Strassen und achten Sie auf Poltergeräusche oder ungleichmässiges Ansprechen der Federung. Undichte MagneRide-Dämpfer können sich durch veränderte Dämpfung oder ein schwammiges Fahrgefühl an einzelnen Ecken bemerkbar machen.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Zuverlässigster moderner Ferrari, aber bei Reparaturen sind die Arbeitskosten durch die Mittelmotorbauweise hoch.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

DCT-Getriebe

Sensoren/Dichtungen, Transachsen-Ausbau
€7.000-30.000

Klebrige Beschichtung

Soft-Touch-Oberflächen zersetzen sich
€2.000-9.000

MagneRide-Dämpfer

Ölundichtigkeiten ab ca. 40.000 km
€3.000-8.000

Radlauf-Korrosion

Galvanisch, v.a. 2010-2012
€1.000-4.000

Armaturenbrett-Leder

Schrumpfung und Risse durch Hitze
€3.000-10.000

