

Datum _____ Kilometerstand _____ Preis _____ Verkäufer _____

Worauf es ankommt: Der V12 ist bewährt und robust. Das eigentliche Thema ist das Hybridsystem der ersten Generation: Batteriezustand und Lagerungshistorie vor der Besichtigung klären, denn eine neu HV-Batterie kostet bis zu 180.000 Euro.

VOR DER BESICHTIGUNG

Rückrufstatus mit FIN prüfen

Ferrari-Vertragswerkstatt kontaktieren und alle Rückrufe zur FIN abfragen. Besonders wichtig: Bremsflüssigkeitsbehälter-Deckel (RC 80), der die Bremsleistung betreffen kann. Bei einer Aperta zusätzlich den Kraftstoffdampfabscheider-Rückruf prüfen.

Lagerungs- und Ladehistorie erfragen

Fragen Sie, ob das Auto in einer klimatisierten Garage mit Erhaltungsladegerät stand. Die HV-Batterie degradiert bei Hitze und ohne regelmäßiges Laden deutlich schneller. Fahrzeuge ohne dokumentierte Lagerbedingungen sind ein höheres Risiko.

Wartungshistorie anfordern

Jeder Service muss von einer Ferrari-Vertragswerkstatt oder Maranello-zertifizierten Werkstatt dokumentiert sein. Fragen Sie nach einem aktuellen HY-KERS-Diagnosebericht mit Zellspannungsbalance und gespeicherten Fehlercodes.

AM FAHRZEUG

Reifen und Karosserie prüfen

Vorne 265/30 ZR19, hinten 345/30 ZR20 (Michelin Pilot Sport). DOT-Alter auf der Reifenflanke kontrollieren: Bei Standfahrzeugen sind die Reifen oft älter als 5 Jahre, obwohl noch Profil vorhanden ist. Karosserie auf Steinschläge und Nachlackierungen prüfen.

Dämpfer auf Ölverlust prüfen

Alle vier magnetorheologischen (SCM) Dämpfer inspizieren, besonders die Dichtungsbereiche. Ölige Rückstände oder Tropfen deuten auf undichte Dichtungen hin. Bei Fahrzeugen über 10 Jahre ist das ein häufiges Problem, Kosten pro Dämpfer ca. 2.000 bis 3.000 Euro.

Kaltstart: Motor und Hybridsystem

Den V12 komplett kalt starten. Er sollte sofort anspringen und gleichmäßig laufen. Achten Sie auf das Dashboard: Das HY-KERS-System muss ohne Warnleuchten initialisieren. Fehlermeldungen zum Hybridsystem sind ein ernstes Thema.

Innenraum-Oberflächen anfassen

Alle Tasten, Schalter und Soft-Touch-Verkleidungen mit dem Finger berühren. Klebrige oder schmelzende Oberflächen sind ein bekanntes Ferrari-Problem ab ca. 8 Jahren. Aufarbeitung kostet 3.000 bis 12.000 Euro je nach Umfang.

WÄHREND DER PROBEFAHRT

DCT-Getriebe bei Betriebstemperatur

Mindestens 20 Minuten fahren, damit das 7-Gang-DCT Betriebstemperatur erreicht. Auf saubere, verzögerungsfreie Schaltvorgänge achten. Ruckeln, Schaltverzögerungen oder Warnleuchten können auf Sensorprobleme im Getriebe hindeuten.

Bremsen und Bremscheiben testen

Mehrmals aus mittlerer Geschwindigkeit kräftig bremsen. Die Karbon-Keramik-Scheiben sollten gleichmäßig verzögern ohne Vibrationen. Bei Standfahrzeugen können die Scheiben verglast sein, was sich durch ein 'glasiges' Bremsgefühl bemerkbar macht.

Warnmeldungen im Display beobachten

Während der gesamten Fahrt das Display im Blick behalten. Besonders auf Meldungen zum HY-KERS-System, zur Batterie oder zum Getriebe achten. Fragen Sie den Verkäufer, ob in der Vergangenheit Fehlercodes aufgetreten sind.

NOTIZEN

DIESES AUTO AUF EINEN BLICK

Ferraris erster Hybrid-Hypercar mit 963 PS. Der V12 ist robust, aber das HY-KERS-System kann extrem teure Reparaturen verursachen.

BEKANNTE SCHWACHSTELLEN

HV-Batterie (HY-KERS)

Zelldefekte, Degradation bei Standzeit
€30.000-180.000

E-Motor-Sensor (HY-KERS)

Statorsensor-Ausfall, kein Einzelteil
€5.000-31.000

DCT-Getriebe

Sensordfehler durch Hitzeschäden
€7.000-35.000

SCM-Dämpfer

Ölverlust ab ca. 8-10 Jahren
€4.000-12.000

Klebrige Beschichtung

Soft-Touch-Oberflächen zersetzen sich
€3.000-12.000

