

2002 Ferrari Enzo

Oliver Mayer

The owner uses the 660bhp Enzo every day, driving it to the bakery for fresh bread.

Der Besitzer nutzt den 660 PS starken Enzo jeden Tag und fährt darin zum Bäcker, um frische Brötchen zu holen.



NAMED AFTER ENZO FERRARI, THE ENZO (F60 AS it was referred to internally within the company) was a technological tour de force when it was launched back in 2002. It featured several firsts for Ferrari, including the use of carbon-ceramic brakes.

Much of the tech behind the Enzo was drawn directly from the Italian team's hugely successful Formula 1 campaigns, utilising an advanced composite body and a carbonfibre and aluminium honeycomb-sandwich chassis. Its all-new 6.0-litre V12 produced 660bhp at a vertiginous 8200rpm, while its Ken Okuyama-penned styling for Pininfarina paid homage to F1 racing cars.

However, it was an aerodynamic masterpiece honed through countless hours in a wind tunnel, with subtle ground-effect innovations and an active rear spoiler, meaning that the ultimate Ferrari didn't need the massive rear wings seen on the Enzo's F40 and F50 forebears. As with those cars, it was seriously fast – blasting to 100km/h in around 3.3 seconds and finally running out of revs at a lofty 218mph.

This particular example was presented at the 2002 Geneva Motor Show, showing the car to the world for the first time. It was originally sold to France, before entering German ownership eight years ago. The current owner drives it as his everyday car, using it for runs to the bakery for fresh bread.

DER NACH ENZO FERRARI BENANNTE ENZO (F60, WIE ER intern genannt wurde) galt bei seiner Vorstellung im Jahr 2002 als technologische Meisterleistung. Ferrari verwirklichte darin zahlreiche technische Neuerungen, beispielsweise Karbon-Keramik-Bremsen.

Einen Großteil der Technik des Enzo hatte die Marke direkt von ihren erfolgreichen Formel-1-Rennern abgeleitet. Die Karosserie aus modernen Verbundwerkstoffen ruhte auf einem Kohlefaser-Aluminium-Chassis in Waben-Sandwich-Bauweise. Der völlig neu konstruierte 6,0-Liter-V12 leistete 660 PS bei immensen 8200 U/min, und auch das von Ken Okuyama für Pininfarina entworfene Design stellte unverkennbar eine Hommage an die Formel 1 dar.



OLIVER MAYER

‘This example was presented at the 2002 Geneva Motor Show, showing the car to the world for the first time’

„Bei dem hier vorgestellten Exemplar handelt es sich um das Ausstellungsstück der Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon 2002“

Zugleich war der Enzo ein aerodynamisches Meisterwerk, das in zahllosen Stunden im Windkanal feingetunt wurde. Er erzielte einen subtilen Ground Effect und besaß einen aktiven Heckspoiler. So benötigte dieser ultimative Ferrari nicht die von den Vorgängern F40 und F50 bekannten massiven Heckflügel. Genau wie diese war der Enzo extrem schnell: Er katapultierte sich in 3,3 Sekunden auf 100 km/h und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 350 km/h.

Bei dem hier vorgestellten Exemplar handelt es sich um das Ausstellungsstück der Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon 2002. Es wurde zunächst nach Frankreich verkauft, bevor es vor acht Jahren in deutschen Besitz überging. Der jetzige Besitzer fährt es als Alltagsauto und nutzt es für Fahrten zum Bäcker, um frische Brötchen zu holen.