



**FERRARI TESTAROSSA**

<b>Motor:</b> 12-Zylinder-180°-V-Motor
<b>Hubraum:</b> 4943 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung:</b> 291 kW (390 PS)
<b>max. Drehmm.:</b> 480 Nm bei 4.500 U/m
<b>Höchstgeschwindigkeit:</b> 295 km/h
<b>Beschleunigung 0 auf 100 km/h:</b> 5,3 s
<b>Verbrauch:</b> 15,1 l auf 100 km
<b>Grundpreis:</b> 222.300 DM (1985)

# Der Renner

**ImMobil** ■ Wegen Nackenschmerzen sagte Michael Schumacher sein Formel-1-Comeback ab. Beschwerdefrei und in bester Laune setzte sich dagegen Hans Möller, Leiter des Regionalbereiches Mitte-West der HVB AG, Division Firmenkunden und kommerzielle Immobilienkunden, an das Steuer eines roten Ferrari. Der Testarossa von 1990 im Test.

Von **Julien Reitzenstein**

**H**ans Möller überquert die Terrasse des Hyatt Regency Hotels in Köln und wartet auf seinen Testwagen. Er setzt sich an einen Tisch, stopft seine Pfeife und schaut über eine niedrige Hecke hinweg auf den Dom. Erst als er aufsteht und sich der Hecke nähert, fällt das sehr flache Auto dahinter auf. Es handelt sich um einen Ferrari Testarossa, Baujahr 1990. Dieses Traumauto von damals hat heute gute Chancen, ein Shootingstar unter den Youngtimern zu werden.

Möller geht um das Auto herum und betrachtet die Linienführung: „Die Schokoladenseite ist meines Erachtens die Heckpartie, gefördert durch die schönen Lufteinlässe sowie das relativ konservative Outfit vorn. Das Design passt zur Technik und zum verbauten Know-how“, stellt Möller fest. Ähnlich ist es auch in seinem Beruf als Leiter des Regionalbereiches Mitte-West der HVB AG, Division Firmenkunden und kommerzielle Immobilienkunden. Möller gilt als gut vernetzter Vertriebler. „Für mich steht der Kunde im Fokus“, betont er und fügt hinzu: „Die richtigen Dienstleister rund um den Kunden mit seinen Bedürfnissen zu verzahnen, ist nur eine Frage der Organisation.“

Möller steigt in den flachen Wagen und lässt den Motor an. Die Gespräche an den Tischen auf der Hyatt-Terrasse ver-

stummen. Der Sound der zwölf Zylinder zieht die Gäste in den Bann des Kraftpaketes aus dem italienischen Maranello. Möller, dessen Unternehmen unlängst von blauen auf rote Logos umfirmierte, steuert den Sportwagen von der Terrasse. „Guck mal, ein roter Ferrari“, ruft ein Passant seiner Frau zu. „Ferraris müssen rot sein“, ruft diese zurück. „Genau“, stimmt Möller zu und fährt an. Die Kraft des Fahrzeugs ist auch bei geringen Geschwindigkeiten zu spüren. Die straffe Federung allerdings auch. Denn diese relativiert das Fahrvergnügen. „Die Bedienung der Pedalerie fordert gegenüber aktuellen Fahrzeugen einen deutlich erhöhten Kraftaufwand. Die H-Schaltung des Fünf-Gang-Getriebes verlangt nach Zwischengas.“

## „Ferraris müssen rot sein“

Möller macht weitere Besonderheiten aus: „Die Bremsen neigen bei stärkerer Belastung zum Fading, sind insgesamt nicht unkritisch, also muss bei höheren Geschwindigkeiten ein längerer Bremsweg einkalkuliert werden. Der Wagen versetzt etwas in den Kurven und läuft schon mal gerne Fahrrippen nach, aufgrund des niedrigen Schwerpunktes sind jedoch ordentliche Kurvengeschwindigkeiten

machbar“, beurteilt Möller das Fahrverhalten, als er auf die Autobahn auffährt und die Beschleunigung die Passagiere in die Sitze presst. „Vielleicht wurde das Testfahrzeug deshalb auch nur 11.000 Kilometer in 19 Jahren bewegt.“ Die Tachonadel ist nach wenigen Sekunden jenseits der 200 Kilometer pro Stunde.

Das ist dem Ferrari-Fahrer bei seinem ersten Auto nicht passiert. Jedoch hatte der Opel Kadett C, der 1976 aus dem Opelwerk in Bochum an Hans Möller geliefert wurde, auch nur 52 PS. 1978 und 1982 folgte jeweils ein Golf GTI. Und der hatte schon doppelt so viele. 1988 verließ Möller die Kompaktklasse und sattelte auf einen Audi 100 CS um. Über BMW 520 und 525 kam er 2005 zu einem Audi A6 Avant 2,4 L und 2007 zum gleichen Modell mit Dreilitermotor. In Immobilienkreisen ist Hans Möller für seine Leidenschaft für schnelle Autos bekannt. „Hin und wieder mal mit Freunden zum Nürburgring, um einige Runden in einem schönen Auto zu drehen, ist meine Form von Entspannung“, sagt der Familienvater. Darum fährt er auch gern zu Oldtimer-Rallies und freut sich schon jetzt auf seine nächsten Ausflüge nach Le Mans und zum Goodwood Festival of Speed.

Seine Kommentare zum Ferrari Testarossa zeigen den Autoexperten: „Die Len-



## DER FAHRER



**Hans Möller** wurde im Jahr 1957 geboren. Er ist verheiratet und hat zwei Söhne. Seine Ausbildung zum Bankkaufmann absolvierte er ab 1989 bei der Dresdner Bank. Zum gewerblichen Immobiliengeschäft kam er dann im Jahr 1995 bei der HypoVereinsbank (HVB). Dort war Möller seither in verschiedenen Positionen tätig und ist aktuell Niederlassungsleiter Mitte/West der Division Firmenkunden und kommerzielle Immobilienkunden.

kung erfordert aufgrund fehlender Ser-vounterstützung trotz relativ schmaler Bereifung vorne von 225/50 einen gewissen Kraftaufwand. Der Motor ist sehr elastisch. Auch bei niedriger Drehzahl nimmt er gut Gas an. Die Beschleunigung von null auf 100 Stundenkilometer dürfte trotz des Fahrzeugalters immer noch bei etwa fünf Sekunden liegen. Die Rundumsicht ist für einen Sportwagen gut, allerdings erfordert die deutlich breitere Heckpartie beim Einparken Aufmerksamkeit.“

### Architekt mehrerer Großprojekt-Finanzierungen

Der 1957 in Steinau/Bellings geborene Möller lernte nach der Berufsfachschule Bankkaufmann von der Pike auf. Nach Eintritt in die Dresdner Bank AG kam er dort 1989 zum gewerblichen Immobiliengeschäft. Ab 1995 war er bei der damaligen Bayerischen Vereinsbank angestellt, die später in der HVB AG aufging. Hier wurde er 2003 vom Mittelstands-Niederlassungsleiter zum Regionalbereichsleiter Mitte/West und führt 21 Mitarbeiter. Möller und sein Team befassen sich in Frankfurt am Main und Düsseldorf mit Bestandsbetreuung, Kreditportfolio-Steuerung und Neugeschäft.

„Derzeit finanzieren wir durch das Düsseldorfer Team in Zusammenarbeit mit unseren Münchner Syndizierungs-kollegen als Konsortialführer mit vier weiteren Konsorten den Kö-Bogen in Düsseldorf. Der Kreditrahmen bewegt sich im dreistelligen Millionenbereich. Aber auch das Westend-Duo und das Allee Hotel in Frankfurt am Main sowie diverse Paketfinanzierungen gehörten zu unseren Aufgaben“, erklärt Möller.

Er steuert den Ferrari auf einen Feldweg und öffnet die Heckklappe. Der gewaltige Zwölf-Zylinder-V-Mittelmotor ruht flach im Motorraum. Die elegant gestalteten Zylinderhauben gefallen Möller. „Hier kann man deutlich sehen, dass der Motor nicht nur aus technischen Gründen so aussieht, wie er aussieht, sondern dass hier Ästheten wie der Designer Pininfarina am Werk waren.“ Überall am Fahrzeug sieht man das Ferrari-Logo, das springende Pferdchen, das „cavallino rampante“. Dessen Verbindung zur Edelmarke ist leicht erklärt: Das italienische Pendant zum deutschen Jagdflieger Manfred von Richthofen, genannt Roter Baron, war das italienische Fliegerass aus dem Ersten Weltkrieg, Baron Francesco Baracca. Dessen Einheit, in der auch Enzo Ferraris Bruder bis zu seinem Tod flog, verwendet das springende Pferd als Erkennungszei-

chen auf seinen Flugzeugen. Denn diese waren im Ersten Weltkrieg oft noch der Kavallerie zugeordnet. Enzo Ferrari übernahm das populäre Symbol für seine ab 1947 gebauten Fahrzeuge.

Als Hans Möller das Fahrzeug zum Hyatt Hotel zurückfährt, bemerkt er anerkennend: „Der Ferrari Testarossa ist gewiss kein alltagstaugliches Auto, aber ein Meisterwerk der Technik für jede Rennstrecke.“