

CLASSIC DRIVER

Im Allerheiligsten der Lancia Martini Racing Sammlung von Giorgio Schön

Lead

Mit Martini Racing Lancia der Typen Beta Montecarlo Turbo, LC1, LC2, 037 und Delta sowie einem Powerboot der 38-Fuß-Klasse namens Dry Martini ist die Sammlung von Giorgio Schön genauso so köstlich wie der legendäre italienische Wermut...

Schön (73) hat als Gentleman-Rennfahrer einmal den Giro d'Italia gewonnen und an sieben Targa Florio teilgenommen. Heute leitet er mit Rossacorsa in Mailand einen der größten Ferrari- und Maserati-Händler Europas. Doch während die galoppierenden Pferde und die Schönheiten mit dem Dreizack seine Tagesarbeit bestimmen, liebt Schön nichts mehr, als von seinen Rennfahrereiten und speziell von jener Periode zu schwärmen, in der zu Beginn der Achtzigerjahre Mitglied des Lancia Martini Racing Teams unter Leitung von Cesare Fiorio war. Eine Epoche, die seine Sammlerleidenschaft weckte und den Anstoß zu einer unglaublichen Kollektion weiß/blau/roter Preziosen gab. Wir trafen Schön in seiner Lancia Ruhmeshalle und konnten ihn sogar überreden, den Safari Rallye Delta Integrale herauszuholen, um damit ein wenig im Matsch zu spielen.



Was sind Ihre frühesten automobilen Erinnerungen?

Ich habe einige – zum Beispiel als mein Vater einen Alfa Romeo 1900 TI bei Rennen einsetzte. Ich war mit im Auto, als einmal die Antriebswelle brach und durch den Boden nach oben schoss. Oder wie mich Luigi Musso, der ein Freund meines Vaters war, einmal eine Runde in Monza in einem Ferrari 750 Monza mitnahm. Das war extrem aufregend! Ich erinnere mich auch noch an Alberto Ascari, der mich und seine eigenen Kinder in seinem Lancia Aurelia B12 nach Cortina d'Ampezzo fuhr, wo wir zusammen die Weihnachtsferien verbrachten.

Wie fing Ihre Karriere als Amateurrennfahrer an?

Es begann damit, dass ein Freund und ich jede Woche 10.000 Lire sparten und wir uns nach einem Jahr davon einen Mini Cooper S kauften. Damit gingen wir 1968 bei der Rallye Monte Carlo an den Start. Wir kamen zwar nicht ins Ziel, doch waren wir gut genug, um Pirelli und den Jolly Club davon zu überzeugen, uns mit Reifen zu versorgen.



Wie haben Ihre Eltern auf das neue Hobby reagiert?

Ich lebte damals bei meiner Mutter und zwei Jahre lang ahnte sie überhaupt nichts von meinen Rennaktivitäten. Doch 1970 kaufte ich einen Porsche 911 und benötigte Hilfe, um ihn einzusetzen. Spät am Abend zog ich meinen Helm auf, ging zu meiner schon im Bett liegenden Mutter und berichtete ihr von meiner Entscheidung. Ihre Antwort, die sie mir dann vor jedem danach folgenden Rennen gab, hieß ganz einfach: „Fahr langsam!“

Können Sie Ihre Rennsportlaufbahn für uns zusammenfassen?

Ich war ein Gentleman-Fahrer und zahlte bis auf zwei Jahre immer für meine Einsätze. 1971 gewann ich die italienische Sprintmeisterschaft mit meinem Porsche, schlug dabei zwei Werks-Opel GT. Opel verpflichtete mich darauf für 1972 und zahlte mir für die Einsätze auf einem Commodore ein Jahresgehalt von 1.000 US-Dollar. Insgesamt gewann ich vier italienische Meisterschaften, startete achtmal bei der Rallye Monte Carlo und bei den letzten sieben „echten“ Targa Florios. Darüber hinaus nahm ich zwischen 1970 und 1981 an insgesamt 42 Läufen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft teil. Als Semi-Werksfahrer kam ich 1981 in einem dritten Lancia Beta Montecarlo Turbo zum Einsatz, zusammen mit Giorgio Pianta, Beppe Gabbiani und anderen. Das war das zweite und letzte Mal, dass ich für Einsätze bezahlt wurde.



Was sind Ihre nachhaltigsten Erinnerungen an die Saison 1981? Und wie war der Lancia Beta Montecarlo zu fahren?

Der Beta Montecarlo war schnell, leicht und einfach zu fahren. Doch die volle Leistung produzierte der Motor erst auf den letzten 1000 Umdrehungen. Und es war hart, mit einem 1,4-Liter-Turbo gegen die größeren Porsche zu kämpfen. Ich erinnere mich, wie mich Jacky Ickx auf der Hunaudières-Geraden in Le Mans überholte, als es noch keine Schikanen gab. Sein 936 war gut 100 km/h schneller und jedes Mal, wenn er mich passierte, schob es meinen Lancia einen Meter zur Seite. Für mich war es auch hart, in einem Team unter der Leitung von Cesare Fiorio und mit sechs Formel 1-Fahrern zu fahren - wir waren alle gute Freunde und wurden gleichbehandelt, der einzige Unterschied lag in den Rundenzeiten! Doch bin ich stolz darauf, dass wir beim 6-Stunden-Rennen in Silverstone Punkte holten und so zum Gewinn des Marken-Titels für Lancia in jenem Jahr beitrugen.



Warum haben Sie den Helm dann an den Nagel gehängt?

Nachdem ich gesehen hatte, wie Herbert Müller in seinem brennenden Porsche 908 beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring 1981 starb. Ich erreichte in meinem Lancia den Unfallort nur Sekunden, nachdem es passiert war - und der Anblick war schrecklich. Ich wollte danach sofort aufhören, aber mit Fiorio als Teamchef war das unmöglich. Also fuhr ich die ganze fünf Kilometer lange Döttlinger Höhe mit Vollgas im dritten Gang, um den Motor zu killen, doch das verhinderte der Drehzahlbegrenzer. Ich hielt dann an der Box an und bat um einen Fahrerwechsel, aber nach 20 Minuten wurde das Rennen dann ohnehin offiziell abgebrochen.

Sie waren dann lange Jahre auch in der historischen Motorsportszene aktiv...

Ja, seit 1982, als ich die Europameisterschaft mit meinem Ex-Scuderia del Portello Alfa Romeo TZ1 gewann. Bis 1992 holte ich dann noch zwei weitere Titel mit dem Alfa und einem Lotus 23 sowie zwei Coppa d'Italia mit einem Lotus Elan 26R. Dazu noch viele Einzelsiege. In jüngerer Zeit bestritt ich sowohl die Monte-Carlo Rallye Historique wie die Tour de Corse Historique, dazu gleich zweimal Peking-Paris, [einmal mit einem Ferrari 308 GT4](#).



Warum haben Sie angefangen, Lancias in Martini-Farben zu sammeln?

1982, als die Beta Montecarlo nicht mehr länger startberechtigt waren, erwarb ich meinen Lancia aus der Saison 1981 zusammen mit einem weiteren Auto und vielen Ersatzteilen. Bis heute ist der Beta Montecarlo noch immer mein Lieblingsauto – er ist in absolutem Originalzustand, so wie ich ihn in der Saison 1981 fuhr.

Warum haben Sie sich auf das Martini Racing Team fokussiert?

Ebenfalls 1982 bestritt ich Powerboot-Rennen, gemeinsam mit Cesare Fiorio in einem von Dry Martini gesponserten Picchiotti 38 – also wieder Martini in meinem Leben! Nach meinem Beta Montecarlo kaufte ich noch einen 037, einen Delta 16V und weitere Autos, immer direkt von Lancia. Der Safari Rally 037 kam von einem Besitzer aus Kenia und später fand ich auch das Picchiotti Rennboot und lackierte es wieder in den originalen Martini Farben. Es ist bis heute Teil der Sammlung.



Wie kam zu dem Einsatz beim Powerboot-Rennen?

Cesare Fiorio rief mich an einem Donnerstagabend des Jahres 1982 an und fragte, um ich schon irgendwas fürs Wochenende vorhätte. Ich verneinte und fuhr nach Viareggio, um ihn dort zu treffen. Am Samstag vor dem vielleicht bekanntesten Offshore-Rennen Europas – Viareggio-Bastia-Viareggio – testeten wir bei ruhiger See. Es gab kein Problem, das Boot ließ sich sehr einfach bewegen. Während des Rennens gerieten wir dann in einen fürchterlichen Sturm. Ich war am Steuer und wollte zurück ans Ufer, fürchtete mich aber vor Fiorios Reaktion. Also puschten wir weiter, passierten die Boje in Bastia als erste und gewannen nach 3:30 Stunden auch das Rennen. Gleich in meinem ersten Einsatz bei einem Powerboot-Rennen das fraglos schwierigste Event des Mittelmeer-Raums zu gewinnen, war eine einmalige Erfahrung. Ich darf mich wirklich glücklich schätzen!



Was ist Ihre Lieblings-Anekdote aus dem Motorsport?

Ich führte ein über zwei Stunden gehendes historisches Rennen mit großem Vorsprung an, als ich an der Box anhielt, um meinem Mechaniker Carlo Galmozzi mitzuteilen, dass mir eine Mücke ins Auge geflogen sei. Ich fuhr dennoch weiter und gewann auch. Erst viel später erfuhr ich, dass Galmozzi's Frau immer einen Beutel mit Mäuseschwänzen in meinem Auto versteckte. Um damit, wie es ein alter Hexenzauber beschwor, böse Geister zu vertreiben.

Galerie

