

# CLASSIC DRIVER

## Von der Rennstrecke in die Restaurationswerkstatt mit Ronnie Kessel

### Lead

Als kleiner Junge verfolgte Ronnie Kessel noch die Rennen seines verstorbenen Vaters und baute dessen Firma ab 2010 zur europaweit größten Ferrari-Traumwelt aus. Wir sprangen auf sein sich irre schnell drehendes Karussell der Springenden Pferde auf, um festzustellen: Da ist Volldampf im Kessel!

Ronnie Kessel mag einen Schweizer Pass haben, doch nimmt man seinen grenzenlosen Enthusiasmus und seine gestenreiche Natur als Maßstab, ahnt man, wo sein Herz wirklich schlägt. Schließlich ist die italienische Grenze ja auch nur einen Steinwurf entfernt von Lugano, der malerischen Stadt am Ufer des gleichnamigen Sees und Sitz seines Ferrari-Paradieses.

Ferrari aus jeder Generation und Kategorie überschwemmen geradezu die Ausstellungsräume und Werkhallen. Gerade waren wir noch in der gespenstisch ruhigen Motorsportabteilung mit einigen von Rennschlachten gezeichneten GT3 (die meisten der sonst dort tätigen Mitarbeiter waren zu diesem Zeitpunkt gerade bei der Arbeit in Le Mans), als hinter der nächsten Tür ein exquisit restaurierter 275 GTB ins Bild rückte. „Achten Sie mal auf das Türschließgeräusch dieses Wagens“, sagt Ronnie stolz und ermuntert uns, die wunderschön geformten und verkleideten Türen zu öffnen und wieder zu schließen.



Das Kessel Imperium ist über die letzten vier Jahrzehnte zu einem Synonym für Ferrari avanciert. Es umfasst eine globale Motorsportabteilung, einen florierenden Mehrmarken-Händlerbetrieb und eine anerkannte Abteilung für Restaurierungen. Und der knapp über 30-jährige Ronnie – ein Mann der nicht zögert zuzugeben, ein ‚Workaholic‘ zu sein – ist der perfekte Botschafter und Dirigent des Ganzen: zupackend, charmant, direkt und – ganz wichtig – voller Passion.

2010 wurde Ronnies bisheriges Leben auf den Kopf gestellt, als sein Vater Loris, Firmengründer und Ex-Formel 1-Fahrer, mit nur 60 Jahren an Leukämie verstarb. Und seinem da erst 22-jährigen Sohn ein gewaltiges Erbe und verdammt große Schuhe hinterließ. Doch dank einer von Kind an großen Begeisterung für Autos und einer eisernen Arbeitsmoral hat es Kessel Jr geschafft, die Kessel Gruppe zu jenem globalen Unternehmen weiterzuentwickeln, das es heute darstellt. Und wir sind uns sicher, dass sein Vater dem aus ganzem Herzen zustimmen würde.



### Was sind Ihre jüngsten automobilen Erinnerungen?

Ich verfolgte zusammen mit meiner Mutter die Rennen meines Vaters und wuchs so in einem vom Motorsport geprägten Umfeld auf. Als Baby hat mich der Sound der Motoren in den Schlaf gewogen, und ein paar Jahre später, als es schwerer wurde, mich in die ‚Heia‘ zu bringen, hat mir meine Mutter eine CD mit dem Titel ‚Mechanic Symphony‘ vorgespielt – eine Zusammenstellung diverser Formel 1-Motorengeräusche. Bis heute beginne ich beim Geräusch eines Rennwagens einzunicken, vor allem dann, wenn ich gerade zu Mittag gegessen habe. Motoren sind also wirklich in meinem Blut.

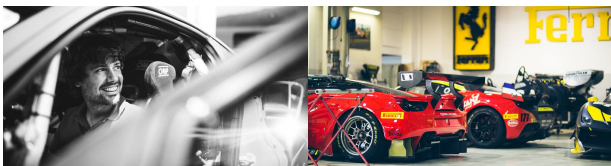
### Können Sie uns etwas über Ihren Vater und über die Anfänge seines Geschäfts erzählen?

Mein Vater Loris fuhr 1976 und 1977 in der Formel 1. Bei Brabham war Gordon Murray sein Renningenieur. Nach seinem Ausstieg nutzte er seinen größeren Bekanntheitsgrad und eröffnete hier in Lugano eine kleine Garage, wo er Autos modifizierte und verkaufte. Bald stellte er einen Ingenieur ein, der die zum Verkauf stehenden Autos reparierte und es dauerte nicht lange, da beschäftigte er um die zehn Leute. Dann kontaktierte ihn Ferrari. Sie wollten einen Händlerbetrieb im Raum Lugano eröffnen und sprachen meinen Vater aufgrund seines Motorsport-Backgrounds an. Und natürlich sagte er zu.



**Wie kam es, dass sich der Motorsport zu einem solch wichtigen Geschäftszweig entwickeln konnte?**

Als Ferrari die Challenge Markenpokale einführte, gründete mein Vater im Jahr 2000 Kessel Racing. Er begann mit einem 360 Challenge, stieg dann auf einen 360 GT2, einen 575 GTC und so weiter um. Als 2006 die GT3 neu eingeführt wurde, fragten wir Ferrari, ob wir auf Basis des F430 Challenge ein Auto für diese Formel entwickeln könnten. Wir vergrößerten die Felgen und die Abmessungen der Karosserie, rüsteten von Kohlefaser- auf Stahlbremsen um und montierten einen großen Heckspoiler. Kaum stand das erste Auto auf den Rädern, erhielten wir über 100 Kaufanfragen von interessierten Teams. Wir bestellten daraufhin Challenge Modelle von Ferrari, rüsteten sie um, homologierten sie und lieferten sie dann an weltweite Kunden aus. Zugleich bauten wir ein Ersatzteillager und eine Aftersales Abteilung auf. Heute haben wir auch Challenge und GTE-Modelle im Programm, doch kümmern wir uns vor allem und auch ganz offiziell um alle weltweit aktiven Ferrari GT3-Autos.

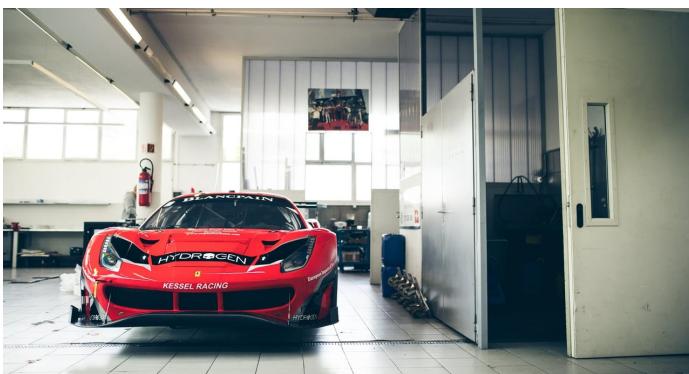


**Hat es Sie jemals gereizt, in die Fußstapfen Ihres Vaters als Rennfahrer zu steigen?**

Ich bin professionell zehn Jahre lang gefahren. Da er aus geschäftlichen Gründen zu wenig Zeit hatte, mich jedes Wochenende zu Kartrennen mitzunehmen, versprach er mir: „Wenn Du groß genug bist, einen Ferrari zu fahren, kannst Du mit dem Rennsport beginnen.“ Also habe ich mich jeden Tag, wenn ich aus der Schule kam, in die Autos gesetzt und geschaut, ob ich schon die Pedale erreichen würde. Tatsächlich hat er dann sein Versprechen gehalten: Ich war zwölf, wir fuhren nach Dijon in Frankreich, ich testete einen Tag und erhielt meine Lizenz. Mit 14 startete ich in einer italienischen Serie und mit 16 in der Ferrari Challenge. Ich bin noch immer der jüngste Fahrer, der jemals in einer offiziellen Ferrari-Serie gestartet ist.

**Warum haben sie dann mit der Rennerei aufgehört? Und vermissen Sie sie?**

Als mein Vater starb, war ich 22. Das war der Zeitpunkt, an dem ich von heute auf morgen aufhörte. Denn ich musste die Geschäfte übernehmen und ausbauen. Ja, ich habe die Rennen dann sehr vermisst, sie waren wie eine Droge, ohne die man unmöglich leben konnte. Doch musste ich nun eine alternative Herausforderung finden. Ich vergleiche die Situation wie die auf einer Rennstrecke und es gibt auch jetzt keinen Moment, an dem Du nichts machst. Es gibt keine Geraden in meinem Leben. Es gibt Kunden, E-Mails, Flugzeuge, Sponsoren, Rennstrecken und noch mehr E-Mails – pures Adrenalin.







### Wie sieht denn ein typischer Tag im Leben des Ronnie Kessel aus?

Unter der Woche bin ich hier in Lugano und am Wochenende fliege ich zu den Rennen. Doch im Grunde ist jeder Tag Show time – ich weiß nie genau, was passieren wird. Jeder Moment ist eine Gelegenheit und ich bewege mich wie ein Tischtennisball von links nach rechts und wieder zurück nach links.

### Wie würden Sie Kessel heute zusammenfassen?

Am einfachsten mit dem Wort CAR. „C“ steht für Classic und unsere 2010 eröffnete Abteilung für zum Großteil in-house durchgeführte Restaurierungen nach Classic-Standards. „A“ steht für „Auto“ und damit den Neuwagenverkauf der Marken Ferrari, Maserati, Bentley und Pagani.

Und schließlich symbolisiert das „R“ unsere „Racing“-Abteilung, mit Kundenteams in Europa, Amerika und Asien.



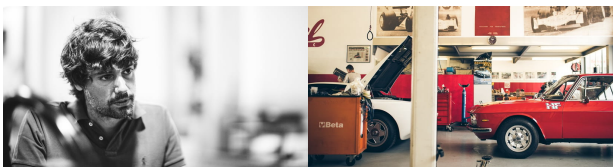
Natürlich gibt es auch Überschneidungen zwischen den Abteilungen. Zum Beispiel haben wir beim diesjährigen Grand Prix de Monaco Historique den Ex-Clay Regazzoni Ensign Formel 1 von 1976 meines Vaters eingesetzt. Oder es kann sein, dass ein Kunde einen straßenzugelassenen Ferrari erworben hat und ihn dann bei uns zu einem Challenge Modell oder einem historischen Rallyeauto umbauen lassen will.

### Was bedeutet Ihnen Ferrari?

Das Herz unseres Geschäfts. Aus einer historischen Perspektive die Verbindung zu meinem Vater und der Grund dafür, dass Kessel zu solch einem großen Player innerhalb der Ferrari-Welt werden konnte. Ganz persönlich gesehen: Ich liebe diese Autos einfach, wenn Du ein Kind bist und zeichnest einen Sportwagen, dann wird es in den meisten Fällen ein Ferrari sein.

### Was ist Ihr Traumauto, unabhängig vom Budget?

Entweder ein Ferrari 250 GTO oder ein 250 GT 'SWB', da beide aus jeder Perspektive hinreißend aussehen. Oder der erste Rennwagen meines Vaters, ein Alfa Romeo Giulia Sprint GTA, den er behielt und den ich immer noch besitze!



### Wie fühlt es sich an, die Firma weiter wachsen zu sehen und das Vermächtnis Ihres Vaters fortzuführen?

Es erfüllt mich mit großem Stolz, doch wie bei ihm liegt die größte Antriebskraft in meinem Leben in der Begeisterung für die Sache. Als mein Vater starb, hatten wir rund 50 Angestellte, jetzt sind es schon über 100. Natürlich haben wir vom wachsenden Interesse an klassischen Autos profitiert, ebenso von der boomenden GT3-Serie und der Ausweitung der Ferrari-Modellpalette. Zugleich bleibe ich meiner Passion eng verbunden, und so können wir den [SP38 Deborah](#) zur Villa d'Este mitnehmen, den Formel 1 meines Vaters in Monaco einsetzen oder einem Kunden helfen, in Le Mans zu gewinnen. Wir verkaufen einen Traum von Ferrari, doch glauben Sie mir, ich lebe einen noch größeren!

Fotos: Tom Shaxson für Classic Driver © 2018

### Galerie







































































































**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/von-der-rennstrecke-die-restaurationswerkstatt-mit-ronnie-kessel>  
© Classic Driver. All rights reserved.