

CLASSIC DRIVER

Im siebten Ferrari-Himmel bei den zweiten Challenge & GT Days

Lead

Der sonore Sound von gut 50 modernen Ferrari-Rennern brach sich diese Woche an den Hügeln rund um Spielberg. Die Challenge & GT Days waren zurück am Red Bull Ring, und wer jemals an der Zukunft dieser Fahrzeuge gezweifelt haben sollte, wurde eindrucksvoll eines Besseren belehrt...

Nach dem großen Erfolg der Erstaufgabe im Jahr 2018 fanden über 50 Modelle aus der jüngeren Ferrari-Rennsportgeschichte den Weg zum malerisch gelegenen Red Bull Ring bei Spielberg (Steiermark). Und erneut präsentierten sich die Challenge & GT Days als einmalige Mischung aus italienisch angehauchter Geschwindigkeit und Motorenarie.

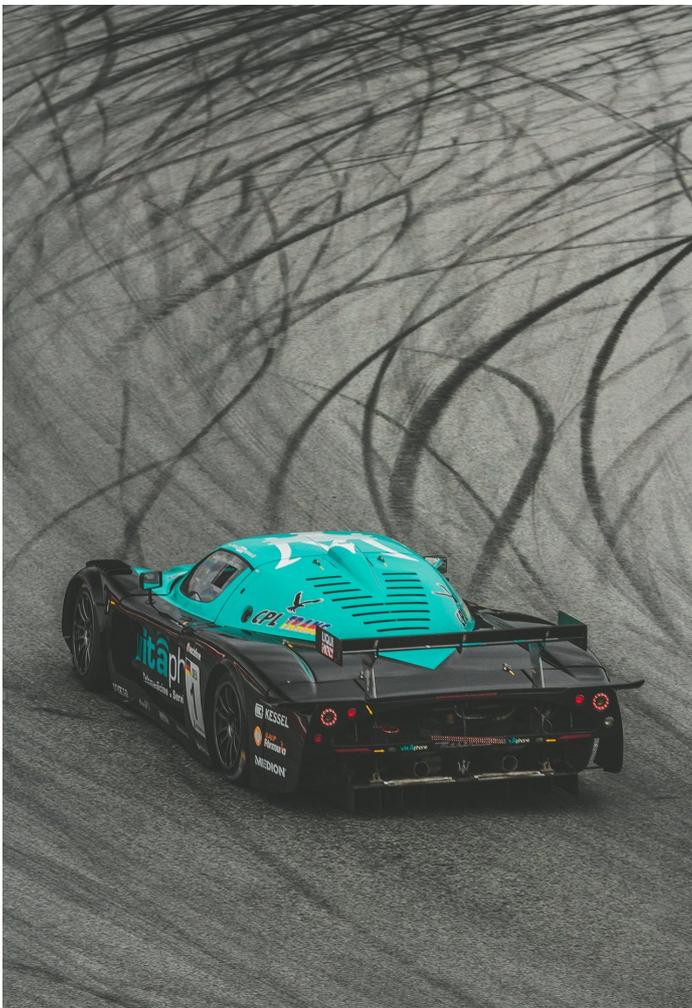


Die Idee des österreichischen Ferrari-Sammlers Heinz Swoboda, Besitzer dieser spezielle Ferrari die Möglichkeit zu geben, ihre Autos in einer relaxten Atmosphäre ohne Wettbewerbsdruck auszukosten, hätte zu keiner passenderen Zeit kommen können. Denn das steigende Interesse an modernen Sport- und Rennwagen ist ungebrochen. Die Sammler beginnen ihre Seltenheit, ihre historische Bedeutung und die neu eröffneten Einsatzmöglichkeiten zu erkennen. Und die Wertsteigerungen spiegeln den Status wider – speziell jener Modelle, die das Wappen des Cavallino Rampante auf ihren schön geformten Motorhauben tragen.



„Das ist gerade eine entscheidende Zeit für diese Challenge und GT Ferrari, denn die Sammler haben endlich realisiert, wie wertvoll sie sind“, erklärt Swoboda während einer der wenigen ruhigen Momente in der Boxengasse. „Zumal es nun auch immer mehr Serien gibt, in denen man sie einsetzen kann – wie die Masters und Peter Auto Endurance Legends.“

Das Aufgebot für die diesjährigen Challenge & GT Days blieb nur quantitativ auf dem Level des Vorjahres. Qualitativ hingegen konnte sich Swoboda nochmals über eine Steigerung freuen. Denn genannt hatte alles von frühen und von ihren Rennschlachten gezeichneten 348 und F355 Challenge bis zu Le Mans-erprobten F430 GTC und 458 GTE sowie gleich zwei 550 Maranello in GT1-Spezifikation.



Für sein Event 2019 führte Swoboda neu auch eine Einladungsklasse für Wettbewerbs-Maserati aus den 1990er- und 2000er-Jahren ein. Die beiden Ghibli Cupautos waren ein seltener und neuer Anblick, doch bleibt uns das vom Ex-Vitaphone Racing MC12 GT1 verbreitete und geradezu herzerweichende Soundspektakel am nachhaltigsten in den Gehörgängen. Der Plettenberger Michael Bartels (51), der als Pilot großen Anteil an der Dominanz des MC12 in den FIA GT Serien der Jahre 2004 bis 2010 hatte, war ebenfalls vor Ort. Er gab dem neuen Besitzer ein paar Tipps, wie er auf dem hügeligen Kurs das Beste aus dem Auto herausholen könnte.

Bartels war nicht der einzige Profi-Fahrer, der der entspannten und freundlichen Gruppe von Ferraristi nützliche Ratschläge anbot. Marco Cioci, Fahrer des AF Corse Teams, tat es ihm gleich und pilotierte dazu auch noch zwei seiner früheren „Pferde“: einen 458 GTE und den F430 GTC, mit dem er zahlreiche Rennen gewann und 2011 die Poleposition der ProAm-Klasse in Le Mans eroberte.



Für den 43-jährigen Römer waren die Challenge & GT Days eine einmalige Gelegenheit, alte Erinnerungen auf bislang unbekannte Weise aufzufrischen. „Das waren einige wirklich sehr spezielle Tage für mich. Ich hatte wirklich beim Fahren einiger meiner alten Autos nicht mit so starken Emotionen gerechnet“, sagte er uns. „Ganz ehrlich, ich habe es mehr genossen, sie jetzt und hier zu fahren als damals. Denn früher fuhr ich immer am Limit, hatte kaum mal Zeit durchzuatmen und darüber nachzusinnen, was ich da gerade tat. Wenn ein Rennen vorbei war, ging ich entweder glücklich oder traurig nach Hause. Doch wäre ich nie auf den Gedanken gekommen, länger als nötig bei den Autos zu bleiben und darüber nachzudenken, wie schön sie doch sind. Doch hier wird mir bewusst, wie toll diese Ladies doch aussehen und tönen!“



Dass man Piloten, welche die Autos in ihrem „ersten“ Rennwagenleben gefahren haben, heute um Rat und Tat fragen kann, ist für Classic Driver-Händler [Jan B. Lühn](#) ein weiterer Aspekt, der diese jungen Ferrari-Sportwagen so interessant für Sammler macht. „Wie ich vorausgesagt habe, ist das Preisniveau der besten Werks-GTE inzwischen auf siebenstellige Werte gestiegen. Daher sehe ich eine stark wachsende Nachfrage nach GT3-Autos“, erklärt er. „Sie sind zahlreicher, wurden aber noch per Hand bei Michelotto aufgebaut und haben eine oft ähnlich eindrucksvolle Historie. Es gibt so viele von ihnen, dass man bislang noch kein Einsatzgebiet für sie gefunden hat.“

Als einer der frühesten Förderer dieser Ferrari brachte Lühn vielleicht nicht zufällig vier solcher Autos zum Red Bull Ring: einen von neun bei Michelotto hergestellten 348 GTC, den 24 h von Spa-Klassensieger 458 GT3, den extrem speziellen 430 GTC Prototypen und den Ex-Dart Racing 550 Maranello GT1, der 2002 von Österreichs Rennlegende Dieter Quaster – der auch anwesend war, um nach seinem alten Auto zu gucken – bewegt wurde.



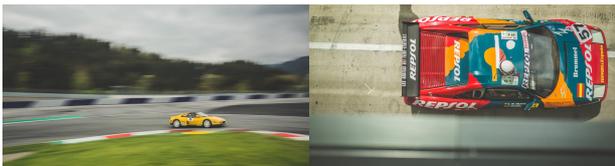
Der eigentlich fest mit BMW verbandelte Wiener wurde von Red Bull und dessen CEO Dietrich Mateschitz zum Ende seiner 40-jährigen Karriere zum Einstieg in höchst unterschiedliche Rennwagen geködert. Und dieser 550 Maranello war der erste Ferrari, den „Quastl“ jemals probierte. „Das war einer der allerersten für Motorsporteinsätze vorbereitete 550 Maranello und um ehrlich zu sein so unterentwickelt, dass ich kaum gute Erinnerungen an ihn habe“, erinnert sich der knapp 80-Jährige. „Ästhetisch betrachtet handelt es sich jedoch um ein wunderschönes Auto, zu dem die blauen Red Bull-Farben meiner Ansicht nach auch sehr gut passen.“ In der Tat: Wann hat man schon mal einen springenden Bullen auf der Flanke eines tänzelnden Pferdes gesehen?



Doch auch die anderen 550 Maranello dürfte keiner der im Umkreis von zehn Meilen rund um Spielberg und die Challenge & Classic Days Anwesenden verpasst haben: Wie das Ex-Colin McRae Prodrive-Exemplar, das einmal mehr den (inoffiziellen) Preis für das lauteste Auto erhielt. Es ist im Besitz von Max Girardo von [Girardo & Co](#) und James Cottingham von [DK Engineering](#), die eigens zu diesem Anlass spezielle „Care Racing“-Overalls anfertigen ließen. Beim letztjährigen Event hatte das Paar erstmals Gelegenheit, das Auto zu fahren und hatte in den darauffolgenden zwölf Monate weitere Ausritte. Und die dabei angelegte Pace war von Beginn an heiß.



„Er ist in jeder Hinsicht so gut, wie ich es erwartete hatte“, sagte ein strahlender Cottingham nach seinem ersten Einsatz. „Wenn Du erst mal das sequenzielle Getriebe im Griff hast, geht alles einfach von der Hand. Wenn man von historischen Rennwagen kommt, verlangt es dennoch etwas Umstellung, denn da braucht man für die Spitze-Hacke-Technik mehr Gaspedalweg. Probleme hatte ich beim Ausschöpfen der letzten fünf Prozent – dazu muss man nach dem Einlenken genug Vertrauen haben, sofort wieder aufs Gas zu steigen. Im Hinterkopf hast Du, dass dies der Ferrari mit den meisten Le Mans-Einsätzen ist und niemals einen Unfall hatte. Würde er bei hoher Geschwindigkeit ausbrechen, begäbe man sich in unerforschtes Terrain!“



Wenn man eine Horde von ach so italienischen und stilsicher gekleideten Michelotto-Ingenieure dabei beobachtet, wie sie die Motorhaube eines ihrer F430 oder F458 öffnen, um einen Laptop an das elektronische Herz anzuschließen, ahnt man schon die ungezähmte Natur des Geräuschs, das sich beim Erwärmen des Motors Bahn brechen wird: ein unkultiviertes Bellen, das sich anhört, als würde man eine Schachtel Schraubenschlüssel ein Treppenhaus hinunterwerfen. Erst wenn sich der Motor richtig räuspern kann und auf dem langen Bergaufstück aus den Boxen die Drehzahlkurve hochsteigt, ergibt sich ein völlig anderes Klangbild. So könnten Partys im Himmel klingen.



In einer für die unglaublich kameradschaftliche Atmosphäre der Challenge & GT Days typischen Geste bot der britische Sammler Jonathan Procter Girardo an, seinen 458 GTE auszuprobieren und ihn mit dem großen V12-550 zu vergleichen. Sein 458 ist eines von zwei AF Corse-Autos, das der werksunterstützten Squadra half, 2014 den Weltcup der GT-Fahrer (mit Bruni/Vilander) zu gewinnen. Es hat nicht weniger als drei Le Mans-Einsätze auf dem Buckel. „Normalerweise beschäftige ich mich eher mit alten Vorkriegswagen oder 1950er-Jahre-Modellen, das ist also ziemlich neu für mich“, sagt Procter, „doch es ist schön, sich mit etwas Jüngerem zu befassen. Auf lange Sicht werden diese Ex-Werks Ferrari mit Le Mans-Historie im Ansehen steigen. Der 458 gewann viele Rennen und ist ein sehr schönes Auto mit tollem Sound.“



Nach einem schnellen Crashkurs der Jungs von Michelotto und ein, zwei Eingewöhnungsrunden fand sich Girardo gut zurecht. „Ich war wirklich überrascht, wie zugänglich der 458 ist“, sagte er uns, kurz nachdem er über das ganze Gesicht grinsend aus dem Auto gehüpft war. „Der 550 fühlt sich sehr mechanisch an – beim Betätigen des Schaltknüppels fühlt man, wie die Zahnräder des sequentiellen Getriebes einrasten. Der 458 war im Gegensatz dazu sehr nutzerfreundlich. Das Schalten per Lenkradwippen war bequem, die Kraftentfaltung schön linear und die Traktionskontrolle sehr vertrauenseinflößend. Um nicht falsch verstanden zu werden: Es ist nicht einfach, das Auto am Limit zu bewegen, doch weil die Übersichtlichkeit so gut ist, bleibt man insgesamt gelassener. Ich kann gut verstehen, warum er so prädestiniert für 24-Stunden-Rennen ist.“



Die Challenge & GT Days haben dabei geholfen, diese modernen Ferrari-Racer stärker ins Rampenlicht und damit auch in das Beuteschema der Sammler zu rücken – eine Tatsache, die auch Ferrari nicht unberührt ließ. Maranello führte Ende 2018 für seine GT-Autos das Club Competizione GT Programm ein und hält 2019 weltweit fünf Events ab – darunter in den USA und in Japan.

„Ich bin wirklich sehr glücklich, wie die zweite Auflage verlaufen ist“, bilanzierte Heinz Swoboda. „Ich denke die Leute haben Spaß, weil es hier keinen Druck gibt – es gibt keine Nennungslisten mit Namen und Chassisnummern und auch keine Preisverleihung.“



Besonders gefreut hat mich, dass auch mehrere Personen gekommen waren, für die die Autos neu waren und die neugierig darauf waren, mehr über deren Kauf und Einsatz zu erfahren. Am Ende des Tages habe ich eine ständig wachsende Gruppe von Leuten erlebt, die meine Passion für diese Ferrari Challenge und GT-Autos teilen. Sie verdienen es, gefeiert zu werden, denn sie haben eine sehr helle Zukunft vor sich. Ein spezieller Dank gebührt auch Max Girardo, der uns dabei half, in unserer Wohltätigkeitsauktion 32.000 Euro für Wings for Life zu sammeln. Die Chancen stehen gut, dass wir nächstes Jahr wiederkommen.“

Fotos: Robert Cooper for Classic Driver © 2019

Galerie

