

CLASSIC DRIVER

Der Ford GT40 MKIII ist ein seltenes Juwel - und könnte Ihnen gehören

Lead

Es gibt wohl nur wenige Klassikerfans, deren Herz nicht Fords legendären GT40 begehrt. Doch je nach Provenienz, Rennhistorie und Modell können sie bis zu 10 Millionen Dollar kosten. Eine Ausnahme ist dieser MKIII aus dem Stall von ChromeCars.



Angehts der Begehrtheit eines echten Ford GT40 könnte diese großartige MKIII GT40 Recreation, die von den deutschen „automobilen Archäologen“ [ChromeCars](#) angeboten wird, enorme Anziehungskraft besitzen. Von den vier GT40-„Marks“ welche während der sechziger Jahre unter dem Dach von Ford entstanden - die MK V Continuation-Modelle wurden ab 1980 von Safir Engineering gefertigt -, zählen die straßenfähigen MKIII zu den seltensten, denn nur sieben Exemplare wurden produziert.



In der Juli 1968-Ausgabe der Zeitschrift „Car“, zu einem Zeitpunkt, als die offizielle GT40-Fertigung von einem Rinnsal zu einem Tröpfchen geriet, beschrieb der Tester Nick Brittan eher missmutig seine Erfahrungen hinter dem Steuer eines für die Straße modifizierten MK1. Dieser GT40 „klebte auf der Straße wie Haferschleim auf einer Decke“ und „zog mehr Blick auf sich, als eine Nonne mit ihrem Slip in der Hand“, resümierte er.



Dann holte Brittan aus: „Er kostet mehr, als Sie oder ich für ein Haus ausgeben würden - und trotzdem verbirgt sich unter dieser Le Mans-bewährten Karosserie eines 6.000 Pfund teuren Autos ein Haufen Schrott“ mit „Pseudoleder-Trim“, das „mit gewaltigen Schmierspuren verklebt worden war“ sowie „ein riesiges Armaturenbrett, das mattschwarz gestrichen worden - anscheinend auch noch mit einer Klobürste.“ Aua.



Wäre der Journalist hingegen am Steuer eines MKIII gesessen, hätte das Urteil ganz anders ausgesehen. Dieses Modell war sofort an den vier Scheinwerfern zu erkennen, es hatte eine vergrößerte Heckbemessung, um mehr Platz für Gepäck zu ermöglichen. „Wenn Sie ein heißes Weekend im Sinn haben, dann packen Sie eine Zahnbürste in Ihre Jackentasche und schicken das Gepäck voraus“, so Brittan über den Stauraum des MK1. Außerdem hatte dieser Mark einen sanfteren, straßentauglicheren 4,7-Liter-Motor an Bord, der 310 PS entwickelte und an Stelle der 4,9-Liter oder 7,0-Liter-Triebwerke der meisten Rennwagen hier eingebaut worden war.



Auch die Federung war weniger hart eingestellt worden. Um ihn alltagstauglicher zu machen und die Option zwischen Links- oder Rechtslenker zu bieten, wurde der Schalthebel, der sich vorher zwischen Fahrer und Fahrertür befand, zwischen den Vordersitzen montiert. Zu den weiteren Optimierungen zählten erhöhte Crash-Sicherheit, größere Bodenfreiheit und ein ordentlich verarbeiteter Innenraum, der wie zum Beleg dieser Bemühungen auch noch einen eingepassten Aschenbecher bot.



Für viele Fahrer entfernte sich der GT40 dank dieser „Verfeinerungen“ zu sehr von den Wurzeln eines Rennwagens. Das bedeutete, dass einige es dann vorzogen, einen der MK1, die von John Wyers JW Automotive Engineering – Nachfolger von Ford Advance Vehicles - überarbeitet worden zu besitzen. Wie das Exemplar, das Brittan zur Verfügung gestellt worden war. Aber tatsächlich war der MKII immer noch etwas „rau“ und blieb weiterhin sehr teuer. Nur drei wurden an Privatbesitzer verkauft, die anderen vier behielt Ford zu Werbezwecken.



Der wollte bekannteste unter den drei privaten Käufer war Dirigent Herbert von Karajan, der 34 Jahre lang den Stab bei den Berliner Philharmonikern geführt hatte und seinerzeit mit vermutlich 200 Millionen verkauften Platten zu den Topstars der klassischen Musik gehörte. Karajans Ruf bescherte ihm einen Reichtum, der ihm erlaubte, die Leidenschaft für Rennyachten, Privatflugzeuge und natürlich Hochleistungsfahrzeuge auszuleben. In seinem Stall standen Ferrari, Porsche, ein Mercedes 300SL-Flügelträger und ein BMW 328.



Karajan bestellte seinen GT40 MKIII kurz nach seinem 60. Geburtstag im Juni 1968. Wieder lieferte Wyer das Auto aus seiner Engineeringfirma in Slough, 25 Meilen westlich von London, komplett mit einer Metalllackierung in „Ice Blue“, schwarzem Innenraum und die von dem Österreicher bestellte Linkslenkung. Er nahm seinen GT40 entgegen und absolvierte darin in den nächsten fünf Jahren an die 5.000 Meilen.



Anschließend kehrte der MKIII wieder auf britischen Boden zurück, wo er zwei weitere Besitzer hatte. Das Auto wurde 1976 in die USA verschifft, ehe es zwei Jahre später von dem Enthusiasten Charles Kalko erworben wurde, der es 24 Jahre lang in seinem Besitz behielt. Es wurde dann durch eine Auktion bei Barret-Jackson für 324.500 US-Dollar an das Petersen Automotive Museum in Los Angeles verkauft - dort ist das Auto bis heute ausgestellt. Vermutlich hat jeder, der den MKIII dort bewundern durfte, dieses Exemplar begehrt, aber die Chance, es doch irgendwann sein Eigen nennen zu dürfen, tendieren wohl gegen null.



Aber wenn man schon nicht mit dem Original aus dem Museum fahren darf, dann ist die beste Option die Nachbildung von ChromeCars, die sich geradezu hautnah an das Vorbild hält. Diese Recreation wurde auf der Grundlage einer der Karosserien entwickelt, die von dem früheren leitenden Produktionsingenieur Ken Atwell aus dem alten Ford-Werk Swansea stammen, der ganz offiziell von der Pflaumenmarke beauftragt worden war, hyperexakte Formen eines werkseigenen MKIII zu schaffen. Atwell hatte die Aufgabe 1982 übernommen, nachdem das Fahrzeug bei Dreharbeiten beschädigt wurde.



Atwell, der 2017 starb, avancierte zu einer Berühmtheit innerhalb der GT40-Szene wegen der hervorragenden Qualität seiner „KVA-Replik-Karosserien“ - eine Reputation, der die Chrome Cars-Recreation durchaus ebenbürtig ist. Das Auto wurde von John Arnold von Revival Motorsport in Auftrag gegeben und sollte ein Spiegelbild von Karajans MKII sein, allerdings mit einem leistungsstärkeren 5,7-Liter-Cleveland-V8, der von Oselli optimiert wurde und nun 355 PS entwickelt, eine modernere, ebenfalls modifizierte Federung besitzt, die das berühmte Schütteln und Rütteln der originalen GT40 behebt. Davon abgesehen ist diese Nachbildung geradezu obsessiv akkurat, den der ursprüngliche Besitzer hat um die Detailtreue zu gewährleisten, das von Karajan-Exemplar in den USA genau vermessen und fotografiert.



Das hat zur Folge, dass diese Nachbildung die richtigen Marchal-Scheinwerfer besitzt, die gleichen Uhren, Schalter, Sitze und Sitzgurte wie sie von Ford verbaut wurden, neu gefertigte Stoßstangenhörner, die wie die Originale nach den Komponenten von Ford Anglia ausgerichtet sind, Seitenfenster mit Messingrahmen, die mit hohem Aufwand komplett neu hergestellt werden mussten. Selbst die Verschlüsse für die Motorhaube stammen von einem BAC 1-11-Flugzeug – genauso wie jene der GT40-Vorbilder aus den sechziger Jahren. Es heißt oft, das Original ist immer vorzuziehen – aber in diesem Fall gilt die alte Maxime wohl nicht.

Fotos: ChromeCars/Mario Klemm

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/der-ford-gt40-mkiii-ist-ein-seltenes-juwel-und-konnte-ihnen-gehoren>
© Classic Driver. All rights reserved.