

CLASSIC DRIVER

Dieser Ferrari Roma hat die Seele einer Rennwagenlegende aus den 60er-Jahren

Lead

Auch wenn es manch einer verwirrend findet, ist der Ferrari Roma die perfekte Projektionsfläche für einen der attraktivsten Rennwagen, die je aus Maranello kamen. Dieser Roma ist eine Hommage an einen von zwei regelmäßig von Stirling Moss und Mike Parkes siegreich pilotierten Ferrari 250 GT SWB.



Als ein Buch über einen von zwei in dunkelblau und weiß (den schottischen Nationalfarben) lackierten Ferrari 250 GT SWB mit Chassisnummer 2119 - verfasst von Doug Nye - auf dem Schreibtisch des polnischen Ferrari Importeurs Jakub Pietrzak landete, griff er sofort zum Telefonhörer, um die „Tailor Made“-Abteilung bei Ferrari in Maranello anzurufen. Sein Auftrag: Die Spezifikationen für den von ihm bestellten Roma Testwagen bitte etwas aufregender zu gestalten, in Richtung der angebotenen „Inspirazioni“-Optionen. Um ehrlich zu sein, war dies eine auf der Hand liegende Forderung für ein Modell, das als direkte Hommage an den unbekümmerten Geist der Ferrari-GT-Renner aus den 1950er und 60er Jahren vermarktet wird...

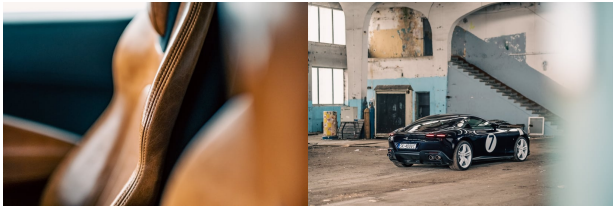


Ein paar Monate später stehe ich mitten in einem heruntergekommenen Industriegebiet im Dunstkreis von Warschau und betrachte das fertige Ergebnis. Der Roma selbst ist ein Auto, das in natura viel attraktiver aussieht als auf den Fotos, die man im Internet findet. Seine klare, geschwungene Karosserie ist sehr gut proportioniert und lässt sich eindeutig, aber sehr subtil, von den großen Frontmotor-Ferrari der Vergangenheit inspirieren - wie dem 550 oder 275 GTB. Und diese Subtilität ist gut umgesetzt. Jedoch nur zu erkennen, wenn man sieht, wie das natürliche Licht auf bestimmte Oberflächen des Autos trifft.

Das ist ein Triumph in Sachen Automobildesign, wenn man bedenkt, dass Ferrari Chefdesigner Flavio Manzoni sich die Arbeit nicht gerade leicht gemacht hat. Indem er auf Dinge wie gefakte Ansaugöffnungen oder Knicke in der Karosserie verzichtete, die direkt an frühere Modelle erinnern würden. Keine der offensichtlichen, retro-futuristischen und - ich wage es zu sagen - opportunistischen Methoden, die man bei anderen Autos (wie dem neuen Countach) sieht. Einfach eine respektvolle, moderne Neuinterpretation einer klassischen Formel. Und ja, man könnte meinen, das Heck sei etwas zu füllig oder der vordere Überhang zu lang, aber das ist nicht der Fall.



Daher ist die Roma im Gegensatz zu machen modernen Konkurrenten eine eher unauffällige Maschine. Das geht so weit, dass es gar nicht so viele separate, auffällige Details gibt, die man fotografieren könnte. Neben der Motorleistung sind daher die Sonder-Lackierung und die fantastische Lederausstattung in „Heritage Mahogany Reddish Brown“ das Auffälligste, was es zu erwähnen gibt. Der Innenraum sieht nicht nur fabelhaft aus, sondern riecht auch wie ein Oldtimer (nur ohne den zusätzlichen Geruch von Öl und Kohlenmonoxid).

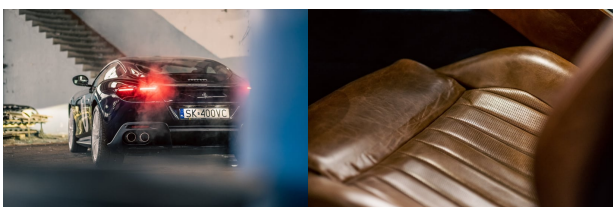


Was die Inspirationsquelle des Roma betrifft, sieht die von Pininfarina entworfene Karosserie des 250 GT SWB aus wie ein Bodybuilder, der seine Muskeln unter einem engen T-Shirt anspannt, und die Inspirationsquelle dieses Romas hat es in sich. Hinzu kommen ein Leergewicht von 1107 kg, Scheibenbremsen und die 300 PS des Dreiliter-Colombo-V12.

Kein Wunder, dass die beiden Ferrari in den kundigen Händen von Moss und Parkes - in einem Team, das vom Johnnie-Walker-Erben Rob Walker gegründet wurde, der als erfolgreichster privater Rennstallbesitzer in der Geschichte der Formel 1 berühmt wurde - einige wichtige Siege über viel neuere und (in Bezug auf die Fahrwerksabstimmung) ausgefeiltere Jaguar E-Types und etwas leistungsstärkere DB4 GT Zagato erringen konnten.



Darunter fielen in der Saison 1960 die RAC TT in Goodwood und die Silverstone International Trophy sowie 1961 die Brands Hatch Peco Trophy und die Nassau TT. Moss gewann 1961 auch die Goodwood Tourist Trophy, aber am beeindruckendsten ist, dass sein Auto nach dem Rennen von Giotto Bizzarini über die Alpen nach Maranello und zurück gefahren wurde. Hieß es nicht immer, dass Porsche die einzigen Autos sind, mit denen man sonntags ein Rennen fahren und montags ins Büro fahren kann?



Der Roma ist kein Rennwagen, das ist klar, aber er ist auch kein Blindgänger. Er ist mit 1570 kg überraschend leicht (nur 94 kg schwerer als ein Golf-R!) und verfügt über einen 4,0-Liter-V8 mit Doppelturboaufladung, der 620 PS und - noch beeindruckender - 760 Nm Drehmoment liefert, die bereits bei 3000 U/min anliegen. All das gepaart mit einem 8-Stufen-Doppelkupplungsgetriebe ergibt eine perfekte Gewichtsverteilung und eine Beschleunigung von 0-200 km/h in 9,3 Sekunden. (3,4 Sekunden von 0 bis 100 km/h).



Außerdem lässt er sich hervorragend fahren, mit einer direkten und ziemlich „scharfen“ Lenkung sowie einem cleveren Sperrdifferential mit „Side Slip Angle Control 6.0“, das selbst Ungeübte wie einst Moss aussehen lässt. Natürlich ist alles über den „manettino“-Wahlschalter konfigurierbar. Allerdings habe ich ihn jetzt im Winter nur selten aus dem „Nass“- oder „Komfort“-Modus herausgenommen, da das üppige Drehmoment schon bei der kleinsten Berührung des Gaspedals versucht, das Heck ausschwenken zu lassen. Der einzige vermeintliche Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Auto - ich müsste erst einmal einen 250 SWB fahren, um sicher zu sein, was vielleicht aber nicht so bald klappen wird - ist, dass man den Roma täglich benutzen kann.



Er ist weder zu groß noch zu breit (es sei denn, man wohnt in einer mittelalterlichen Stadt), und dank der ausladenden Radkästen ist er leicht zu überblicken und genau auf der Straße zu platzieren. Zudem verfügt er über jeden erdenklichen modernen Komfort, und im 8. Gang ist er sparsam und sehr leise. Vor allem aber ist er extrem komfortabel, mit einer Federung, die Unebenheiten und Schlaglöcher so gut wegsteckt, wie ich es noch nie in einem Sportwagen erlebt habe. Sein letzter Partytrick ist, dass genug Bodenfreiheit hat, um eine Anhebung der Bugpartie zu erübrigen.

Ist er ein echter GT? Nein. Vor allem wegen des fehlenden Kofferraums (obwohl niemand mehr in Autos auf Reisen geht). Viel wichtiger: Ist er ein würdiger Nachfolger des 250 GT SWB? Er ist auf jeden Fall eine großartige Hommage!

Fotos: Błażej Żuławski für Classic Driver © 2022

Vielen Dank an Fabryczne Atelier, die uns für das Fotoshooting ihr beeindruckendes Warenhaus zur Verfügung gestellt haben sowie an Ferrari Polen und La Squadra für die Überlassung des Fahrzeugs.

Galerie

