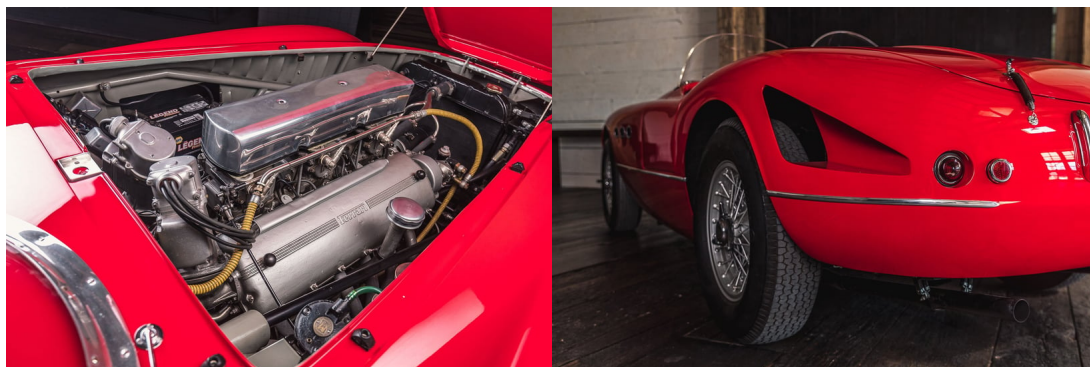


CLASSIC DRIVER

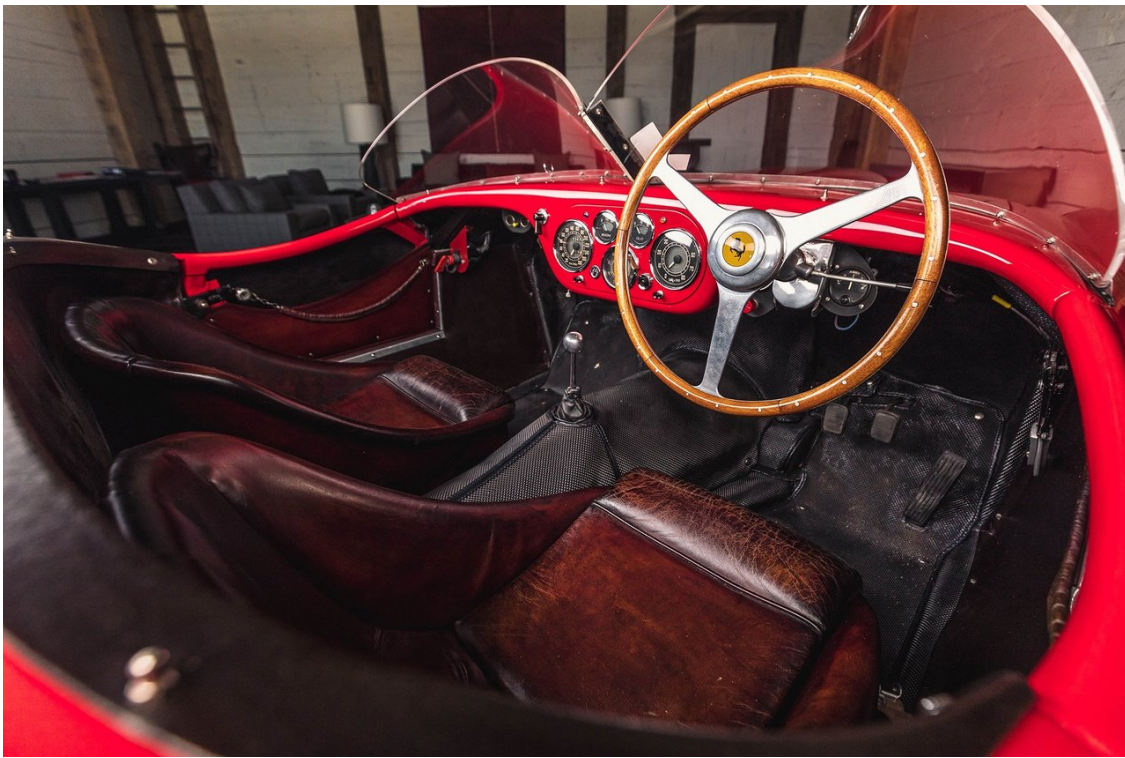
Dieser Ferrari 340 MM Spider ist der Sportwagen Ihrer Träume

Lead

Mit seinem atemberaubenden Vignale-Design, dem leistungsstarken Lampredi-V12 und Siegen bei den Straßenrennen seiner Epoche zählt dieser seltene Ferrari 340 MM Spider zu den begehrtesten Sportwagen aller Zeiten. Jetzt steht er am 14. Mai zur Versteigerung bei RM Sotheby's in Monaco.

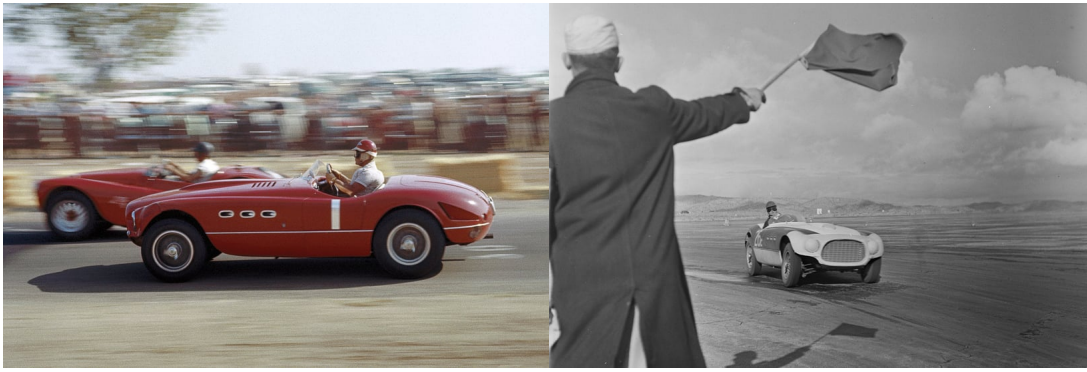


Eine mögliche Frage für alle, die ein Quiz zum Thema Motorsport planen: Was haben der indische Schauspieler Sabu Dastagir, der 1942 im Film „Das Dschungelbuch“ den Mowgli spielte, und Sherman Wolf of Amherst, einer der Erfinder des Funkmeldeempfängers, gemeinsam? Antwort: Sie besaßen beide den [hier abgebildeten Ferrari, den letzten von zehn gebauten 340MM Vignale Spider](#) - und einen von nur noch vier existierenden. Chassis 0350 AM kommt [am 14. Mai bei RM Sotheby's in Monte Carlo unter den Hammer](#) und steht für eine Schlüsselperiode in der Renngeschichte von Ferrari. Weil der 340MM als einer der ersten Ferrari den von Aurelio Lampredi entwickelten „Long-block“-V12 nutzte und dank des genialen Gesamtkonzepts Ferrari 1953 zum Gewinn der Marken-Weltmeisterschaft verhalf.



Wie Ihnen jeder eingefleischte Enthusiast bestätigen kann, erhielten in den ersten 25 Jahren der Ferrari Geschichte alle Rennwagen gerade Chassisnummern, während die Straßen- und GT-Fahrzeuge ungerade trugen. Wie zu erwarten, liegt der Zahl der geraden Modelle mit 480 weit unter den über 8.000 mit ungeraden Zahlen, was Erstere besonders selten macht. Die Geschichte dieses Überlebenden mit Matching Numbers beginnt im September 1953, als der amerikanische Geschäftsmann, Flieger, Sportler und Rennfahrer Sterling Edwards mit seiner frisch angetrauten Braut in die Flitterwochen aufbrach. Dazu flog das Paar direkt nach Italien, um den 340MM, den er über den amerikanischen Ferrari-Importeur Luigi Chinetti bestellt hatte, persönlich abzuholen.





Als Edwards und seine Frau im Werk ankamen, wartete der Wagen schon auf sie. Seine elegante Vignale Karosserie glänzte jedoch nicht in Rot, sondern in einer Kombination aus Dunkelblau und Weiß, um so die amerikanischen Wurzeln des Erstbesitzers widerzuspiegeln. Mit seinen drei ovalen Bullaugen an den Vorderkotflügeln, den dreieckigen Kühlluftauslässen zu beiden Seiten des Hecks, der Motorhaube mit zehn Schlitzen und den weit außen platzierten Scheinwerfern lehnte sich das Design an frühere Ferrari-Barchettas an. Alles gekrönt von den 300 PS des Lampredi-V12.



Ein fast identisches Schwesterauto hatte in jenem Jahr mit Giannino Marzotto bereits die berühmte Mille Miglia gewonnen, und so ist es vielleicht nicht verwunderlich, dass Edwards beschloss, seine Flitterwochen mit einer Rundfahrt zu verbinden - und eine Route wählte, die eng an die der legendären 1000 Meilen angelehnt war. Anschließend ließ er den Wagen nach San Francisco verfrachten, wo er sich daran machte, ihn so zu fahren, wie es vorgesehen war. Von seinem bis dahin pilotierten Jaguar C-type sattelte Edwards auf den Ferrari um und gewann gleich das erste Rennen mit dem Italiener, eine SCCA-Veranstaltung auf der Stead Air Base in Reno.



Weitere Siege folgten 1954, zunächst im Februar in Palm Springs und dann im April bei den fünften jährlichen Pebble Beach Road Races (deren Gründungsvorsitzender Edwards war), wo er die Del Monte-Trophäe gewann und zugleich einen neuen Rundenrekord aufstellte. Nach einem weiteren Erfolg in Seattle im August und Platz zwei bei einem Rennen im Golden Gate Park von San Francisco verkaufte Edwards den Ferrari 1955 an Jim Pauley (der zusätzliche Schlitze in die Ausbuchtung der Motorhaube schnitt, um dem hart arbeitenden V12 noch mehr Frischluft zuzuführen).





Nächster Besitzer war der berühmte Hot-Rodder Ernie McAfee aus Süd-Kalifornien, der den 340 MM wiederum an den Rennfahrer Tom Bamford weitergab, der ihn in Rot umlackierte und im Juni 1955 bei den L.A. Sports Car Road Races am Hansen Dam Platz zwei im Gesamtklassement und Platz eins in seiner Klasse belegte. Drei Jahre später erwarb der indische Schauspieler Sabu Dastagir, der 1944 mit 20 Jahren die amerikanische Staatsbürgerschaft angenommen hatte und es durch Rollen in Filmen wie Elefanten-Boy (1937), Gefahr am Doro-Pass/The Drum (1938), Der Dieb von Bagdad (1940), Dschungelbuch (1942) und Arabische Nächte (1942) zu Weltruhm gebracht hatte, das Auto. Der allgemein nur „Sabu“ Genannte trat in die U.S. Air Force ein, wo er als Heckschütze einer B-24 Liberator dutzende von Einsätzen im Pazifik überlebte und dafür einen Tapferkeitsorder erhielt. Sabu besaß den 340MM noch 1963, als er nur zwei Tage nach einer medizinischen Routineuntersuchung mit nur 39 Jahren an einem Herzinfarkt starb.



Der Wagen wurde danach sechs Jahre lang nicht bewegt, bis er aus Sabus Nachlass an zwei kalifornische Enthusiasten ging, die ihn weitere sechs Jahre behielten und dann an den ehemaligen NART-Fahrer und Autohändler Harley Cluxton von Grand Touring Cars in Arizona verkauften. Cluxton verklickerte das Auto 1976 an einen weiteren US-Besitzer, ehe er drei Jahre später über den Atlantik an einen Käufer in Großbritannien ging, wo ihn schließlich 1980 David Cottingham von der renommierten Restaurierungsfirma D.K. Engineering unter seine Fittiche nahm. Cottingham restaurierte den Ferrari von Grund auf, gab ihm sein ursprüngliches Farbkleid zurück und versiegelte die von Pauley geschnittenen Lüftungsschlitze. Anschließend fuhr er mit dem Wagen ausgiebig und erfolgreich Rennen, bis es für den Ferrari 1984 zurück über den großen Teich ging. Wo als neuer Eigner mit Sherman Wolf of Amherst aus New Hampshire einer der Schlüsselfiguren bei der Entwicklung des Funkmeldeempfängers auf ihn wartete.



Nachdem dieser den Wagen erneut auf „Ferrari-Rot“ umlackiert hatte, nutzte Wolf die Barchatta für Tourenfahrten, nahm nicht weniger als fünfmal an der Mille Miglia Storica und viermal an der Colorado Grand teil. Ehe er sie für eine erneute Neulackierung, diesmal wieder auf die „korrekte“ blau/weiß-Kombination, an D.K. Engineering zurückschickte, Wolf behielt den Wagen bis zu seinem Tod vor einem Jahrzehnt. Sein bis heute 13. Besitzer erwarb ihn 2012 und hat ihn nun mit einem Schätzwert von 6 bis 8 Millionen Euro RM Sotheby's zur Versteigerung überlassen. In Anbetracht seiner Seltenheit und des Stellenwerts des Modells in der Geschichte von Ferrari - und, damit wir es nicht vergessen, es ist ein Jahrzehnt her, dass ein Exemplar auf einer Auktion angeboten wurde - kann der geschätzte Preis für dieses Auto tatsächlich als realistisch angesehen werden. Man muss nicht unbedingt das Gleiche mit dem Gleichen vergleichen, aber man sollte bedenken, dass Ferrari 36 Exemplare des 250 GTO gebaut hat und in den letzten zehn Jahren nur zwei öffentlich versteigert worden sind. Für sein Geld erhält der Käufer also einen der erfolgreichsten frühen Ferrari, die an SCCA-Veranstaltungen teilnahmen. Und das Auto, das Amerika zum ersten Mal die Potenz von Lampredis glorreichem V12 vor Augen führte. Eine garantierte Eintrittskarte zu einigen der wichtigsten und prestigeträchtigsten historischen Motorsportveranstaltungen in der Welt. Damit ist alles gesagt.

Images courtesy of RM Sotheby's

Galerie

Related auctions:

RM Sotheby's - Monaco 2022

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/dieser-ferrari-340-mm-spider-ist-der-sportwagen-ihrer-traume>

© Classic Driver. All rights reserved.