

CLASSIC DRIVER

Ferrari 250 Testa Rossa & Dino 206SP



Der folgende Bericht ist ein Auszug der Februar-Ausgabe des Auto Italia Magazines. Den vollständigen Bericht finden Sie unter www.auto-italia.co.uk.

Zwei Tage, zwei Rennstrecken, zwei Autos: Den Ferrari 206SP und den 250 Testa Rossa: Der brasilianische Rennfahrer und Ferrari-Sammler Carlos Monteverde war in Fiorano, Ferraris Privatstrecke, um seine beiden Autos zu testen, bevor er zum Ferrari Festival 2003 nach Mugello in der Toskana fuhr.

Erst kürzlich habe ich gelesen, dass Automobile wie Ferraris einem nicht gehören können. Man besitzt vielmehr ein zeitweiliges Sorgerecht; denn diese Fahrzeuge überleben ihren Vormund sowieso - selbst wenn das gesamte Sonnensystem explodieren sollte - Ferraris haben Bestand. Alleine den Autos zuzuschauen, wie sie bewegt werden, ist ein pures Vergnügen.



Der Testa Rossa mit der Chassis-Nr. 0738 hat im Laufe seines Lebens einige Restaurationen mitgemacht. Im Jahr 1958 orderte der Brasilianer Jean Louis Lacerda den Wagen für sein Rennteam. Nach zahlreichen Renneinsätzen in Südamerika wurde das Auto noch eine zeitlang auf den asphaltierten Straßen um und in Sao Paolo gefahren. Nun ging der Ferrari zur Carrozzeria Drogo nach Italien und bekam dort einen GT Body angepasst. Der nächste Eigentümer war Camillo Cristofaro, ebenfalls ein Brasilianer, der ihn für Sao Paolo kaufte. Nach einem erneuten Besitzerwechsel fuhr der Testa Rossa mit dem Drogo-Body wieder auf der Rennstrecke. Fast schon kurios, dass Camillo Cristofaro 1970 das Auto wieder erlangte. 1988 brachte der Engländer Nick Harley den Wagen zurück nach Europa, wo er durch "die Hände" von Bob Rubin und Paul Vestray ging. Letztendlich kaufte ihn Neil Tyman, der wiederum die Entscheidung traf, mit einem neuem Aluminium "Pontoon-Body" von RS Panels die Originalanmutung der wunderschönen Scaglietti Modena Skulptur von 1958 wiederherzustellen.



Nach diversen „Weltreisen“ ist der Testa Rossa 0738 wieder dort, wo er vor 45 Jahren entstanden ist: In Maranello – mit dem Original- Chassis, Motor und Getriebe. Lassen Sie uns einen Blick auf die Fakten werfen. Ein 3.0 Liter V12 Motor leistet bei 7.200 rpm satte 300bhp. Ein mächtiger 180 Liter Tank füllt den hinteren Raum des Wagens und ein Leergewicht von 800 Kg sorgt für eine Beschleunigung von ca. 7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 270 km/h – mit Trommelbremsen!

Mit einem 4-Gang Getriebe und einer 50/50 Gewichtsverteilung hat man mit diesem Ferrari genau den Spass, den ein Fahrer in modernen Autos sucht. Verstehen Sie mich nicht falsch, ein modernes Auto ist natürlich schneller, aber dieser Wagen verpflichtet seinen Fahrer. Die Fähigkeit dieses Fahrzeug zu beherrschen ist nicht vergleichbar mit der Fortbewegung in einem Radical, 360 Modena oder Impreza.



Der kleine Dino 206SP (Chassis 0032) gehört ebenfalls in den Besitz von Carlos Monteverde. Das Auto ist so wunderschön, dass man es am liebsten umarmen möchte. Im Jahr 1966/67 wurde der 206SP für die Homologation der Gruppe 4 gebaut. Von den ursprünglich geplanten 50 Exemplaren konnten allerdings insgesamt nur 18 hergestellt werden. Auch hier gestaltete Piero Drogo's Modena Carrozzeria den Body – ein Maßstab des P3.

Bei vielen Dino 206SP wurde der Dachausschnitt entfernt, um die Cockpit-Temperaturen zu senken und einen optimalen Einstieg zu ermöglichen. Das Chassis besteht aus einem halben Monocque mit Stahlrohren, Aluminiumplatten und etwas Glasfasern. Ein 110 Liter Tank füllt die Schweller. Es gab verschiedene Motorspezifikationen. Grundlage war jedoch ein V6 Motor mit 1.986 Liter Hubraum, der 218 bhp bei 9.000 rpm leistete. Das sind die Originalzahlen, verbesserte moderne Technik brachte 280 bhp bei 9.500 rpm. Einige besaßen 3 Webervergaser, Einspritzung, Doppelzündler und andere besaßen Motoren mit drei Ventilen. Dieser (Motornummer 233-4) besaß Zündung, Einspritzung und einen drei Ventil-Kopf. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 286 km/h – nicht schlecht für einen 2-Liter.

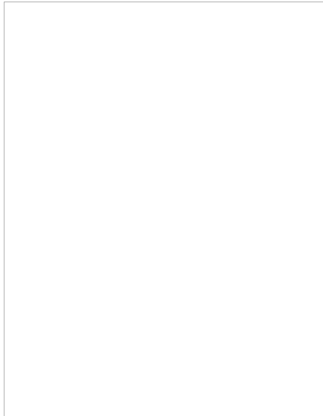
Das Einsteigen fordert einige Umsicht. Wenn man dann die zentrale Sitzposition (RHD) erreicht hat, weiß man sofort, was an diesem Wagen gefällt: Er fühlt sich gut an! Die stark zurücklehrende Sitzposition verteilt das Körpergewicht auf eine relativ große Fläche – es besteht kein Bedarf für zusätzliche Polsterung. Es gibt noch einen kleinen Befahrersitz. Um das Lenkrad von Schloss zu Schloss zu bewegen braucht man lediglich zweimal zu drehen. Das Drehmoment ist nicht besonders stark, dass hat Vor- und Nachteile: Bei einem Fahrfehler verliert man Zeit, auf der anderen Seite bricht das Heck nicht so schnell aus. Der Wagen ist insgesamt sehr neutral und gut ausbalanciert.

Wir folgen dem Dino nach Mugallo, wo das Training durch ein Getriebeproblem stark verkürzt werden musste. Man muss sagen, dass der Dino der flinkere, modernere und sicherlich auch schnellere der beiden

Ferraris ist. Trotzdem würde ich auf der Strecke den Testa Rossa bevorzugen. Im Rennen kämpfst Du dann gegen dreißig andere Autos und gegen Dein eigenes.



Im Gegensatz zu Fioranos schnellen Kurven und Drehungen ist die Strecke in Mugallo mit vielen schnellen und langsamen Anschnitten gespickt. Die Steigungen und Abfahrten fallen zwischen die grünen Hügel der Toskana....



*Text: Aus dem englischen von Roberto Giordanelli
Fotos: Phil Ward und Auto Italia Magazine*

*Weitere Informationen erhalten Sie unter
www.auto-italia.co.uk oder unter +44 (0) 1858
438817.*

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-250-testa-rossa-dino-206sp>
© Classic Driver. All rights reserved.