

CLASSIC DRIVER

Diese Ferrari Breadvan Hommage macht sich bereit zur Ciabatta Expresslieferung

Lead

Der originale Ferrari 250 „Breadvan“ ist bei vielen historischen Motorsport-Events Publikumslieblich. Nun hielt Autodesigner Niels van Roji die Zeit für eine Neuinterpretation gekommen. Als Basis für den Brottransporter des 21. Jahrhunderts diente ihm ein Ferrari 550 Maranello...



Von Porsche 911 bis Shelby Cobras, von Bullitt Mustangs bis zu James Bond DB5 - in der Autowelt mangelt es mitnichten an Rückdatierungen, Restomods oder Continuations. Unseres Wissens hat sich bisher noch niemand an eine würdige Hommage des vielleicht berühmtesten Ferrari aller Zeiten gewagt - jenes 250 GT SWB, der im Zuge einer ernsthaften aerodynamischen Überarbeitung Anfang der 1960er-Jahre zum gefeierten „Breadvan“ avancierte.

Wenige werden die Modifikationen, die Ingenieur Giotto Bizzarini und Karosseriebau-Guru Piero Drogo im Auftrag von Graf Volpis Scuderia Serenissima vornahmen, als „schön“ bezeichnen. Doch damit verwandelten sie den eher für den öffentlichen Straßenverkehr entwickelten 250 GT in einen dem Wind ein Schnippchen schlagenden Rennwagen. Und erfüllten damit Graf Volpis Traum, 1962 in Le Mans die mächtigen GTO abzuhängen - vier Stunden lang, ehe eine Antriebswelle brach.



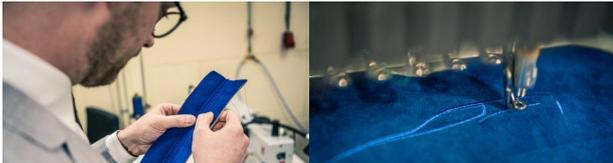
Der „Brottransporter“ trat danach noch drei weitere Jahre auf den Rennstrecken in Erscheinung, doch haben ab Mitte der Siebzigerjahre weitere Auftritte bei historischen Events diese einzigartige Ferrari Kuriosität weltweit erst richtig bekannt gemacht. Als Folge entwickelte sich eine riesige und internationale Fanbasis. Ein anonymer deutscher Bewunderer liebte den Breadvan so sehr, dass er 2018 [eine bemerkenswerte „Hommage“ in Auftrag gab](#), die Classic Driver hier nun erstmals und ihrer finalen Ausführung vorstellt. Vorhang auf!

Es gibt eine neue Bäckerei in der Stadt



Der Mann hinter den Breadvan der 2020er-Jahre ist der 36-jährige Autodesigner Niels van Roji, Absolvent des Royal College of Art, der vor der Rückkehr in sein Geburtsland Holland ein Jahrzehnt lang ein eigenes Studio in London betrieb.

Ehe er das Breadvan Projekt zum Abschluss brachte, hatte van Roji bereits [ein einzigartiges zweitüriges Range Rover Coupé](#), [einen Kombi auf Basis einer Tesla Limousine](#) und den wundervollen [Rolls-Royce „Silver Spectre“ Shooting Brake](#) entworfen.



Für den neuen Brötchenexpress hielt van Roji am im Bug installierten V12 und am Handschaltgetriebe des Ferrari 250GT Baujahr 1961 fest, auf dem der ursprüngliche Breadvan basierte. Daher wurde ein [Ferrari 550 Maranello](#) als Basis für die Neuschöpfung gesucht, und der Zustand des von van Rojis Kunden für das Projekt ausgewählte Spenderfahrzeugs erwies sich als exzellent, originalgetreu und unfallfrei.

Skulpturieren statt schlachten



„Die Übung bestand nicht in einer sklavischen Kopie des 60er-Jahre-Modells, sondern darin, diesem auf moderne Weise Tribut zu zollen“, betont van Roji. „Wie bei einem modernen Porsche 911 kann man die Abstammung erkennen, doch ist nicht alles retrospektiv. Der originale Breadvan war sicherlich kein Hingucker, was aber vor allem daran lag, dass er im Rahmen eines sehr engen Zeitrahmens auf pure Funktionalität ausgelegt worden war – die Leute, die an dem Auto gearbeitet haben, bohrten schlicht da Löcher, wo sie sie benötigten, um das gewünschte Resultat zu erzielen. Wir genossen den Luxus, die Dinge aus einem Design- und Styling-Blickwinkel anzugehen. Einfach gesagt: wir konnten skulpturieren statt schlachten.“



Nachdem sich Designer und Kunde auf das Gesamtkonzept geeinigt hatten, wurde die originale Karosserie des 550 gnadenlos auseinandergenommen. Bis auf die Windschutzscheibe findet sich kein einziges Teil der Karosserie, das nicht mehr oder weniger stark verändert wurde. Beginnend mit dem Heck, das einem neuen Breadvan Hinterteil weichen musste. Erst entstand vom Entwurf ein Tonmodell, dann ein von Hand per Hammer und English Wheel in Form geklopftes Aluminium-Teil. „Auch wenn wir den 62er-Wagen nicht kopieren wollten, fanden wir heraus, dass wir ein Element nicht verbessern konnten: die Neigung der Heckpartie. Wir experimentierten mit vielen Alternativen, doch die Version, die wirklich ‚richtig‘ aussah, war die mit dem exakt gleichen Winkel wie am Original.“

Dieses „ready to race“-Gefühl



Erst bei näherem Hinschauen wird voll ersichtlich, wie viel Arbeit der niederländische Karosseriebauer Bas van Roomen, ein Spezialist für das Restaurieren klassischer Ferrari, Maserati und dergleichen, hatte. So wurden zum Beispiel die A-Säulen des 550 weiter nach außen gerückt, um der Windschutzscheibe eine visierartigere Optik zu verpassen. Der hintere Stoßfänger entfiel ganz, vorhandene Lufteinlässe und -schlitze in der Karosserie wurden stark modifiziert, einige sogar ganz neu gestaltet.

Analog zum Breadvan von 1962 erhielt auch das neue Modell einen Satz Koni Stoßdämpfer, speziell angefertigte Dämpfer nach Vorbild der Zweirohr-Serie 8211, wie sie lange Jahre in der Formel 1 zum Einsatz kam. Um dem Handling des 550 einen stärker rennstreckenartigen Charakter zu verpassen, rollt der Ferrari auf Hochleistungsreifen von Vredestein.



Innen wurde die rohe „Form und Funktion“-Ästhetik des 60er-Jahre-Modells durch die Demontage der kompletten Geräuschkämmung erzielt; dazu Schiebefenster und Türgriffe aus Cord montiert. Die speziell angefertigten Sitze aus Kohlefaser wurden mit Alcantara bezogen, in jenem vibrierenden Blau, das typisch ist für klassische Ferrari Wettbewerbswagen. Schwarzes Steppleder findet sich üppig ausgelegt am Dachhimmel, auf dem Mitteltunnel, im Fußraum und in den Türtaschen. Manche Partien des Interieurs glänzen jedoch im blanken Metall, mit Markierungen, die der Hammer des Karosseriebauers hinterlassen hat.

Bereit für die Autobahn



„Eine Kritik am serienmäßigen 550 Maranello besagt, dass er zu leise sei“, weiß van Roij. „Daher haben wir dem Breadvan ein freier fließendes Auspuffsystem spendiert. Und obwohl der Kunde keinerlei Modifikationen am Motor oder generell an der Performance wünschte, ist das Auto nun aufregender und puristischer zu fahren.“

Was der Kunde auch vorhat, und zwar sehr regelmäßig, fast wie bei einem Auto für jeden Tag. „Wir glauben nicht, dass ein Auto nur deshalb nicht benutzt werden sollte, weil

es so einmalig ist – und der Besitzer des Breadvan denkt ganz genau. Der Ferrari wird also auf öffentlichen Straßen und auf der Autobahn zu sehen sein“, verspricht van Roij.



Wie üblich in solchen Fällen ist van Roij frustrierend zurückhaltend, wenn es um Angaben zu den Umbaukosten für den Breadvan geht. Doch in Anbetracht von mindestens zwei Jahren kontinuierlicher Arbeit von Experten, war das Ganze sicher nicht ganz billig. Obwohl alles relativ ist sei daran erinnert, dass nach einer Kollision, in die der „echte“ Breadvan 2015 beim Goodwood Revival verwickelt war, sein Marktwert in Zeitungsartikeln auf \$23 Millionen geschätzt wurde. Auf dieser Grundlage Basis war der Neue dann vielleicht doch eher ein Schnäppchen.

Fotos: Niels van Roij / Rémi Dargegen (Original Breadvan)

Galerie

