Lasst uns den 50. Geburtstag des legendären Ferrari BB feiern

Lead
In diesem Jahr wird der legendäre Ferrari Berlinetta Boxer 50 Jahre alt. Trotz des vom Formel 1 abgeleiteten Motors, des Designs von Pininfarina und der Erfolge im Motorsport erhält der BB bis heute nicht die Aufmerksamkeit, die ihm gebührt. Fuori Concorsos neues Buch soll das ändern.

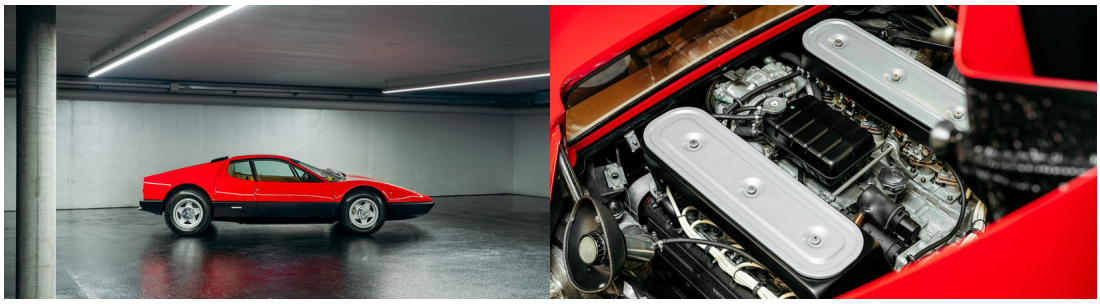
Wir hätte geahnt, dass man Pininfarinas CEO Paolo Pininfarina etwas über Pininfarina erzählen kann, das er noch nicht wusste? Nun, wie sich herausstellte, kannte er noch nicht das im Mai beim FuoriConcorso Aero vorgestellte definitive Buch über den von Pininfarina designten Ferrari BB. Bei einem Gespräch mit ihm am Firmensitz in Cambiano zeigte er sich sofort hochinteressiert: „Für mich gibt es drei Schlüsselentwürfe in der Geschichte von Pininfarina: Den Lancia B24, an dem ich keinen Millimeter ändern würde, den Battista, den man in 40 Jahren als Ikone betrachten wird und den BB, der zeitlos geblieben ist und so etwas wie der Battista von vor 50 Jahren war.“ Ein Vorserien-BB-Prototyp zählt zu den sorgfältig kuratierten 40 Landmark-Modellen aus der Pininfarina Sammlung (der Chef spricht ungern von einem „Museum“). Er markierte den Auftakt zum Bau von 929 Ferrari 365 GT4 BB im Jahr 1973 und den nachfolgenden PS-stärkeren BB512 und BB512i (mit Einspritzung), die bis zum Auslauf der Produktion im Jahr 1984 das Gesamtvolumen auf 2323 Einheiten steigerten.

Im Mai feierte FuoriConcorso Aero am Ufer des Comer Sees das 50-jährige Jubiläum des Gamechangers Ferrari BB mit sechs außergewöhnlichen Straßen- und Rennwagen: Zwei 365 GT4 BB, einer in der Farbe Verde Germoglio und ein Ex-Niki Lauda-Modell in Hellrot, ein silberner 512 BBi aus dem Besitz der Agnelli-Familie und zwei Rennsportversionen, ein gelber 512 BB Competizione und ein noch dramatischerer 512 BB LM. Im Rahmen des Events stellte das FuoriConcorso-Team ein neues Buch mit dem Titel „Berlinetta Boxer – The Legend“ vor. Es hat das Zeug, zum neuen Referenzwerk für diese spektakulären Supersportwagen zu werden. Auch deshalb, weil der Mittelmotor-Wagen bislang in Bezug auf seine Bedeutung in der Ferrari Historie eher unterbewertet wurde. Auch in Relation zu seinem Vorgänger 275 GTB und Ferraris 12-Zylinder-Gegner, dem Lamborghini Miura. Das Buch „Berlinetta Boxer – The Legend“ ist jetzt im CD Shop erhältlich.

Autor Daniele Buzzonetti nutzt die über 250 Seiten, um keinen Stein auf dem anderen zu lassen. In Kapitel über das Design, die Entwicklung, die einzelnen Generationen und generell die facettenreiche Geschichte des BB. Er fand auch heraus, warum Enzo Ferrari zunächst nur sein Okay für die Evaluation von Prototypen gab, stellt uns Stars und „normale“ Menschen vor, die einen straßenzugelassenen BB besaßen und geht natürlich auch auf die von Luigi Chinettis NART-Team modifizierten und die von Ferrari selbst speziell für Le Mans entwickelten Rennversionen ein.

Buzzonetti erklärt auch die Nuancen zwischen den verschiedenen BB-Jahrgängen, er nennt die Farben und Stoffe, unter denen Kunden wählen konnten und grub jede Menge Original-Dokumente, Broschüren und Datenblätter aus. Material, das ohne Zweifel eine wertvolle Quelle für Restaurateure und künftige Kunden sein wird. Zumal einige Wegbegleiter der BB-Geschichte mit ihren Erinnerungen zur Entstehung des Buches beigetragen haben.

„Man ‚fuhr' den BB sehr stark mit dem Motor, aus sehr niedrigen Drehzahlen bereit hochzudrehen, ein typisches Merkmal des V12, in seiner neuen 180-Grad-Konfiguration", sagt Piero Ferrari, Sohn von Enzo. „Die Leichtigkeit und Präzision der Lenkung war überraschend, speziell im Vergleich zu den früheren Berlinettas mit Frontmotor."



Der Schweizer Ferrari-Händler und -Restaurateur Niki Hasler erinnert sich: „Mein Vater wurde 1982 zum offiziellen Ferrari-Händler ernannt und kam mit einem brandneuen 512 BBI nach Hause. Von diesem Moment an hat meine Faszination für diesen unglaublichen Ferrari nicht mehr nachgelassen. Bis heute erinnere ich mich genau an die Gerüche des Connolly Leders und an den heißen Motor!"

Leonardo Fioravanti war der Designer, der Ingenieur und der frühere stellvertretende Geschäftsführer von Ferrari. „Im Herbst 1973 bat man mich, den von Sergio Pininfarina als persönliches Fahrzeug bestellten BB nach Turin zu überführen. Mit einer fast leeren Straße vor näherte sich die Tachonadel der 300-km/h-Marke. Eine unvergessliche Fahrt.“

Rennfahrer Arturo Merzario war Ferraris Test- und Entwicklungsfahrer. Auch er blickt im Buch auf dieses aufregende Kapitel seines Lebens zurück: „Am meisten beunruhigte mich, dass man oft nur sehr schwer den richtigen Gang fand, manchmal rastete er sogar gar nicht ein…Ich sprach darüber auch mit Enzo Ferrari, vor dem Boss hatte ich nie etwas zu verbergen.“

Carlo Tazziolo, Ferraris früherer Verkaufsleiter, hat ähnlich lebhafte Erinnerungen: „An einem späten Nachmittag im Herbst erschien Madame Coty, die einen hellblauen BB bestellt hatte. Sie war die Erbin des französischen Parfüm Fabrikanten Francois Coty und weit über 70 Jahre alt. Ich hätte es nie für möglich gehalten, dass eine solch betagte Lady ein so PS-starkes Auto fahren würde.“

Doch solche wunderbaren Anekdoten einmal bei Seite gelassen – was ist das Geheimnis hinter dem BB? Im Grunde begann alles mit Enzo Ferraris bekannter Halsstarrigkeit und – in diesem speziellen Fall – seinem Unwillen, einen Mittelmotor-Sportwagen auf Band zu legen. Mit dem V6 Dino von 1968 hatte er zwar einen Versuchsballon gestartet, der aber kaum eine Gefahr für den V8 De Tomaso war, geschweige denn für den Miura oder dessen Nachfolger Countach. Doch kaum war die Hülle vom letzteren gezogen, enthüllte Ferrari auf dem Turiner Salon von 1971 seine eigene Konzeptstudie: den zuvor erwähnten und von Pininfarina gestylten Vorserien-BB.

Die Initialen standen für „Berlinetta“ (Ferrari-Sprech für einen geschlossenen Wagen) und „Boxer“ für den „flachen“ V-12 mit einem Zylinderbankwinkel von 180 Grad. Was aber wirklich zählte, war die Anordnung hinter dem Fahrer und dass Ferrari einen Weg fand, die Probleme, mit denen sich Lamborghini bereits konfrontiert gesehen hatte, zu überwinden.

Statt den Motor quer (wie im Miura) zu installieren, baute ihn Ferrari längs und vor der Hinterachse ein, mit dem Getriebe unterhalb der Kurbelwelle und dem Achsantrieb dahinter. Der Kühler und andere schwere Hilfsaggregate wanderten nach vorn, was neben einer ausgeglicheneren Gewichtsverteilung Kühlungsproblemen wie beim Miura vorbeugte.

Das Serienmodell wurde auf dem Pariser Salon von 1973 gezeigt, und erhielt gemischte Reaktionen und Kommentare. Einige liebten den Look, die Performance und das einzigartige Styling, andere erwarteten, dass er dem abgelösten Daytona leistungsmäßig klar ausstechen würde (was er nicht tat!) und befürchteten, dass sein Mittelmotor-Layout unerfahrene Piloten vor heikle Situationen stellen könnte. Weniger als 400 Autos wurden zwischen der Premiere und 1976 verkauft (eine Zeit wirtschaftlicher Flaute und Ölknappheit), doch war der BB profitabel genug, dass Ferrari den hubraumstärkeren 512 (fünf Liter, V12) mit Trockensumpfschmierung und einer standfesteren Kupplung nachschob.

Die leicht erhöhte Leistung verbesserte deutlich den Langstreckenkomfort, ehe 1981 strengere Abgasnormen die Umstellung von sechs Vergasern auf eine Bosch Einspritzung erforderte. Das hielt den BB in Europa für weitere drei Jahre am Leben, doch noch immer war er nicht „sauber“ genug für den wichtigen US-Markt, zumal auch die dortigen Crashvorschriften einen Export ausschlossen. Und so, wie er über ein Jahrzehnt die Gefahr durch den Mittelmotor-V12-Miura versuchte zu ignorieren, so versuchte „Il Commendatore“ auch diesmal die Tatsache zu verdrängen, dass eine Fortsetzung der BB Produktion den Geldfluss aus den USA versiegen lassen würde.

Zu diesem Zeitpunkt war Ferrari schon unter der Kontrolle von Fiat – und daher wollte man nicht tatenlos zusehen, wie Lamborghini mit seinem die Emissionsvorschriften erfüllenden Countach Kunden köderte. Und so wurde der Testarossa geboren. Doch das ist wieder eine ganz andere Geschichte.

Berlinetta Boxer – The Legend

Das Buch „Berlinetta Boxer – The Legend“ ist jetzt im CD Shop erhältlich, während der perfekte Berlinetta Boxer für Sie im Classic Driver Markt wartet. Wir empfehlen schnell zu handeln, findet doch im kommenden Herbst zur Feier des BB-Jubiläums eine große FuoriConcorso-Tour statt. Um mit den Worten eines jeden Besitzers eines BB mit Vergaser zu sprechen: Stay tuned...

BUCH JETZT KAUFEN

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/lasst-uns-den-50-geburtstag-des-legendaeren-ferrari-bb-feiern

© Classic Driver. All rights reserved.