



ALLES ÜBER DAS
EIFELRENNEN
28 SEITEN EXTRA
ZUM HERAUSNEHMEN

ALLES ZUM 69. EIFELRENNEN
Das größte Motor-Oldtimerrennen Europas
Das ultimative Programm und alles was man braucht
Das Eifelrennen gibt Ihnen die besten Mercedes Supersportwagen



Porsche 911 Targa • Ferrari 308 GTSi • Chevrolet Cor

TARGA

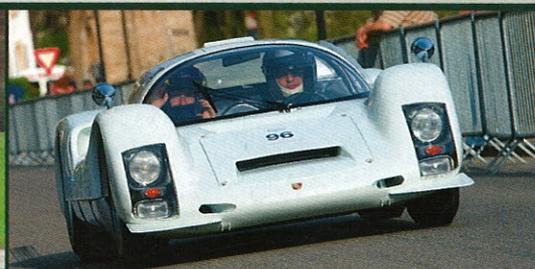
- Fahrbericht** Ferrari 250 Le Mans
- Report** Techno-Classica
- Sport** Dragster Hockenheim
- Reportage** Concours Villa d'Este

targa
SPEZIAL

- ▶ BMW 3er-Cabriolets von Bau
- ▶ Pro & Kontra Targa
- ▶ Großer Targa-Katalog



Service-Station Land-Rover



Sport Langenburg im Porsche 906



Restaurierung VW 1303

Im roten Bereich

Der Ferrari 250 LM sollte den Konkurrenten in der GT-Klasse die Zornesröte ins Gesicht treiben – dank purer Renntechnik ein aussichtsreicher Plan.

EINEN ÄSTHETEN erschüttert der Innenraum dieses Autos bis ins Mark und lässt ihn an eine grob zusammengeschusterte Hütte denken. Fern jeder Gemütlichkeit schmeicheln weder Teppichboden noch Verkleidungen aus Stoff oder Leder dem Auge, das sich erst gar nicht die Mühe macht, nach etwaigen Luxusaccessoires Ausschau zu halten. Stattdessen haftet der Blick an blanken vernieteten Alublechen und schwarzen Rohren, wandert weiter zu zwei mit blauen Bezügen versehenen Gestellen, die wie Sitzmöbel für Bäufer aussehen.

Doch es kommt noch schlimmer. Unter dem Instrumentenbrett mit seiner schwarzen gekräuselten Metalloberfläche lugen ungeniert etliche Relais und Kabel hervor. Durch den Passagiererraum ziehen sich Schläuche und Leitungen, und in einem großen Loch der blechernen Türverkleidung zeichnen sich schwebende Seilzüge zur Betätigung des Türöffners ab – als hätten die Techniker wegen Materialmangels improvisieren müssen.

Aber keine Angst, hinter der extremen Magerausstattung steckt System. Bei einem Rennwagen zählt jedes eingesparte Gramm, weshalb sollte es ausgerechnet bei einem Ferrari 250 LM anders sein? Mit diesem Typ wollte Ferrari an die ruhmreiche Ära des 250 GTO anknüpfen, sprich, der LM sollte bei den GT-Rennen die Rivalen in Grund und Boden fahren.

Die Zeichen dafür standen gut. Das auf dem Pariser Salon 1963 präsentierte Geschoss basierte auf dem dachlosen 250 P, dem ersten Ferrari mit Zwölfzylinder-Mittelmotor, der in der Prototypen-Klasse startete. Doch der Plan, mit reinrassiger Renntechnik die Konkurrenten aus dem Feld zu schlagen, misslang.

Zur Homologation in der GT-Klasse musste die Herstellung von 100 Exemplaren nachgewiesen werden. Im Fall des nur 39 Mal gebauten 250 GTO hatte Ferrari diese Hürde elegant umgangen, weil der GTO als weiterentwickelter 250 GT deklariert worden war. Doch beim 250 LM spielte die FIA nicht mehr mit – trotz Dankelblick des Ferrari-Versuchschefs Mi-

Blick in den spartanischen Innenraum. Das Lenkrad ist nachgerüstet, serienmäßig war ein Holzvolant montiert





Die 1965 von Pininfarina präsentierte Stradale-Version mit Stoßstangenhörnern, luxuriöser Innenausstattung und Klappdach zum leichteren Einstieg – es blieb ein Unikat



chael Parks und Enzo Ferraris Märchenstunde, in der er von 42 Wagen erzählte, die bereits im fernen Amerika seien.

Dass der LM dann 1966 doch noch die Homologation schaffte, obwohl gerade mal 32 Stück gebaut wurden, ist erstens ein Rätsel und zweitens nicht mehr von brisanter Bedeutung. In den maßgeblichen Jahren 1964 und 1965 musste er sich jedenfalls gegen potente Prototypen beweisen, weshalb seine Rennkarriere nicht so pokalreich verlief wie gehofft.

Das ist wahrscheinlich mit ein Grund, warum ein LM heute deutlich günstiger gehandelt wird als ein GTO, wobei das Wort günstig nicht zu falschen Schlüssen verleiten sollte. „Gute 250 LM kosten ab etwa vier Millionen Euro aufwärts“, weiß Oldtimer-Händler Klaus Werner aus Wuppertal. Alles ist eben relativ.

Ebenfalls als fehl am Platze erweist sich der Gedanke, der LM sei eine lahme Mähre gewesen. Der von privaten Rennställen und Ferrari-Importeuren im Sport eingesetzte Wagen errang seinen ersten Sieg bei den 12 Stunden von Reims 1964, damals unter der Fahne von Maranello Concessionaires. Als größten Erfolg verbuchte ein Jahr später ein LM des amerikanischen NART-Teams den Gewinn des 24-Stunden-Rennens von Le Mans, mit Jochen Rindt und Masten Gregory am Steuer. Natürlich passierten die Wagen noch öfter als Erste die Ziellinie, doch meist bei weniger bedeutenden Rennen.

Siege hin oder her, wer heute einem LM begegnet, muss schon eine gravierende Abneigung gegen Autos haben, um nicht der Ausstrahlung und Faszination dieses Vollbluts zu erliegen. Pininfarina hat eine dank ausgeprägter Kotflügelrundungen recht maskulin wirkende Berlinetta-Karosserie entworfen, mit wind-schlüpfig flacher Front und einem Heck mit Abrisskante. Geformt und gedengelt

wurde die Hülle bei Scaglietti – natürlich aus leichtem Aluminium.

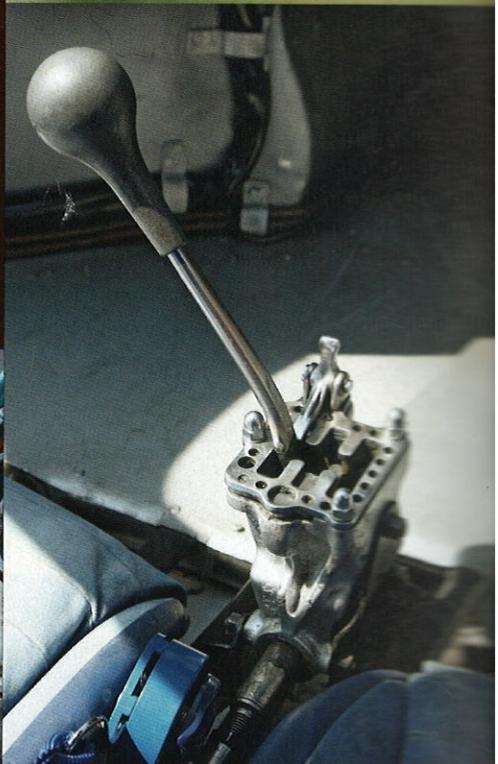
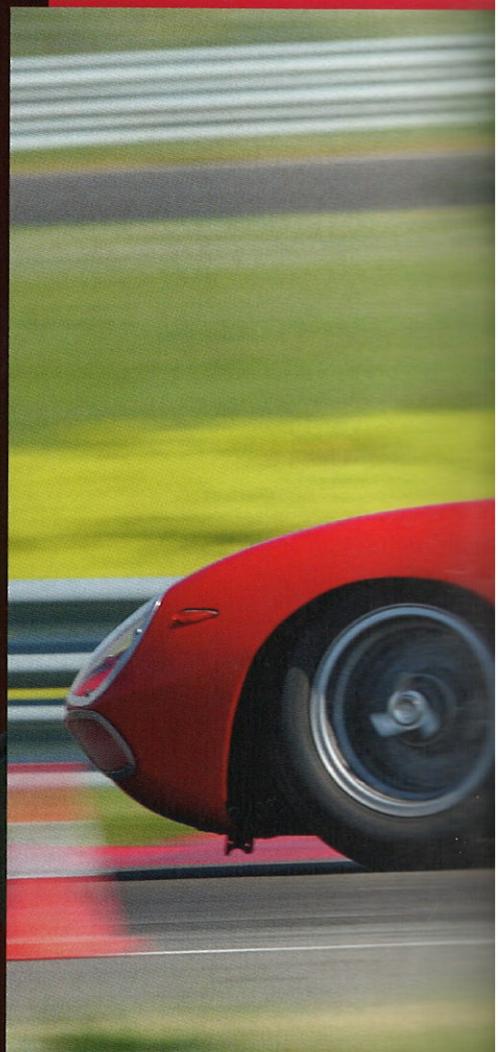
Ein beeindruckendes Detail stellt die gigantische Heckklappe dar. Ist sie geöffnet, sieht der LM aus, als sei er in der Mitte auseinandergebrochen. Und bei starkem Wind steht zu befürchten, dass die Haube samt Auto davonfliegt. Tatsächlich war dieses Bauteil nicht ohne Tücken. Die am Dachende angebrachten Scharniere mussten gelegentlich hohen Belastungen Stand halten, dabei verzog sich die gesamte Dachpartie derart, dass die Windschutzscheibe zersprang.

Überhaupt erscheint diese ausladende Heckklappe wie eine Indiskretion. Nach oben gekippt, erlaubt sie schonungslose Einblicke bis in die intimsten Bereiche des LM. Der Gitterrohrrahmen, die hintere Einzelaufhängung, das Getriebe, die direkt beim Differenzial positionierten Scheibenbremsen, die beiden vor den Hinterrädern platzierten Tanks – nichts kann sich neugierigen Blicken entziehen.

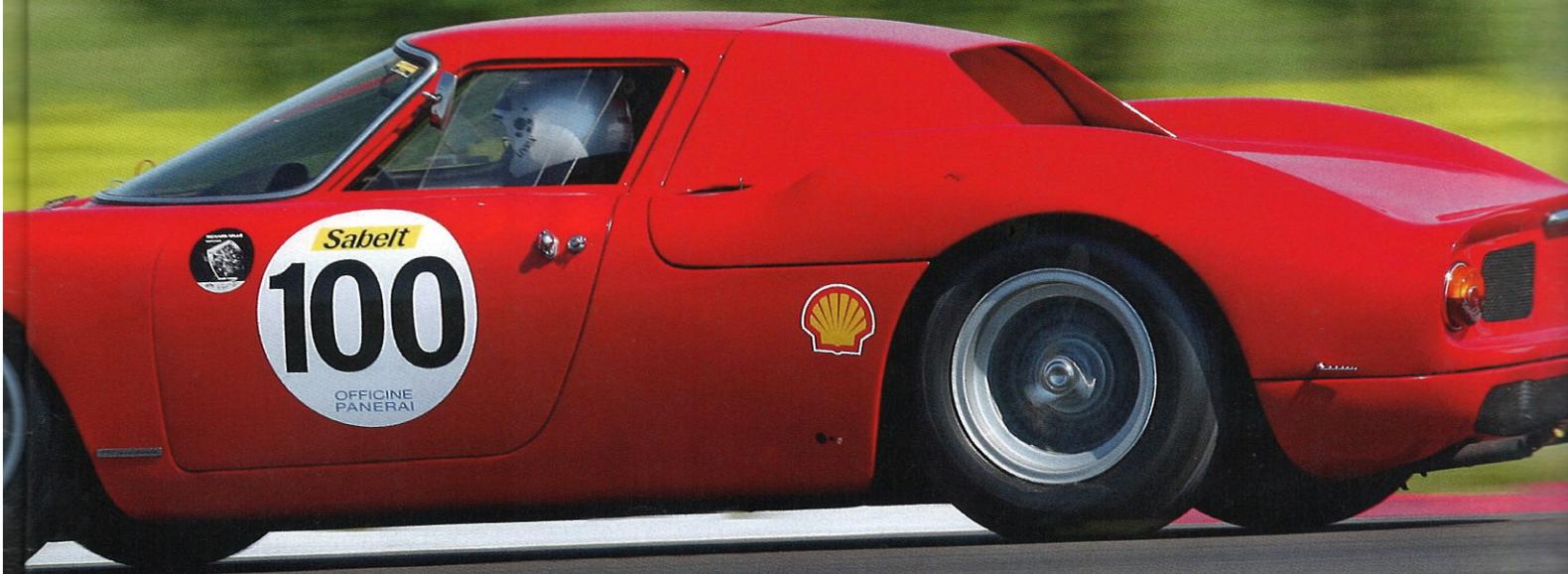
Das Juwel in diesem Bereich jenseits der Heckscheibe ist aber zweifellos der längs eingebaute Zwölfzylindermotor aus Leichtmetall. Zu seinen Konstruktionsmerkmalen zählen je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe, über Kipphebel betätigte Ventile, nasse Zylinderlaufbuchsen und die für einen reinrassigen Rennwagen obligatorische Trockensumpfschmierung. Besonders ins Auge stechen die zwölf sich nach oben reckenden Ansaugstutzen der sechs Weber-Fallstromvergaser und die beiden Verteilerdome.

Von der Typenbezeichnung her müsste es sich um einen Dreilitermotor handeln, denn die Zahl 250 steht bei Ferrari für den Hubraum eines einzelnen Zylinders. Doch nur der erste LM passt in dieses Schema. Danach zwängte man eine 3,3 Liter große Maschine in den Gitterrohrrahmen, wes-

Radaufhängung hinten: Querlenker, Federbein und Stabi. Am unteren Bildrand sieht man die Scheibenbremse



Wer in diesem Auto sitzt, hat das Messer zwischen den Zähnen



DATEN & FAKTEN

Ferrari 250 LM

Motor: V-Zwölfzylindermotor vor der Hinterachse längs eingebaut, 60 Grad, Bohrung x Hub 77,0 x 58,8 mm, Hubraum 3286 cm³, Verdichtung 9,7 : 1, Leistung 320 PS bei 7500/min, maximales Drehmoment 294 Nm bei 5500/min; Motor aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, Ventile über Kipphebel

betätigt, Gemischaufbereitung durch sechs Weber-Doppelvergaser 36 DCN

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Aluminium-Karosserie auf Stahlrohrrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern und Federbeinen, Stabis, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen

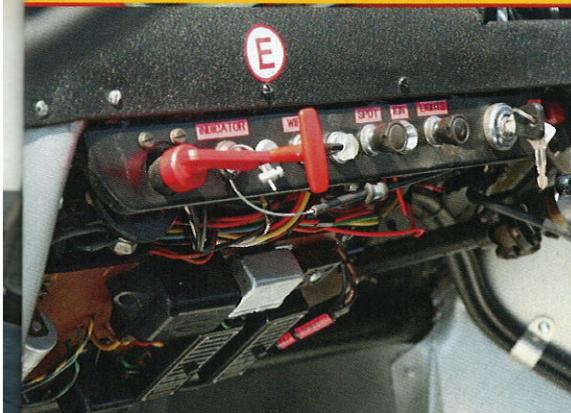
rundum, Borrani Speichenräder, Reifengröße vorn 5.50 - 15, hinten 7.00 - 15

Maße und Gewicht: Radstand/Länge 2400/4270 mm, Breite/Höhe 1700/1150 mm, Spurweite vorn/hinten 1350/1340 mm, Gewicht 850 kg

Fahrleistungen: Vmax. zirka 290 km/h

Bauzeit und Stückzahl: Insgesamt 32

Exemplare wurden gebaut. 1963 entstand der auf dem Pariser Salon des gleichen Jahres präsentierte Prototyp, noch mit einem Dreilitermotor. Ende 1964 waren 30 weitere 250 LM gebaut worden, diese jedoch mit 3286 cm³-Maschine, ein weiteres Exemplar folgte 1966. 1965 präsentierte Pininfarina auf dem Genfer Salon eine modifizierte, straßentaugliche Variante.



Cockpit-Einblicke: Schaltkulisse mit rustikalem Schaltstock (linke Seite), Schalter, Kabel und Relais, Instrumentengruppe, gelochte Pedale und Fußstütze

er wichtigste Sieg:
 1965 gewann ein
 250 LM mit Rindt
 und Gregory am
 Steuer das 24-
 Stunden-Rennen
 von Le Mans. Er
 profitierte dabei
 vom Ausfall der
 schnellen Ford GT



Auf der Rennpiste fühlt sich der 250 LM zu Hause. Unten: Türöffner und daneben Leuchte für die Startnummer, Speichenrad mit Zentralverschluss, Typenschild





Das Juwel im Rücken der Passagiere: längs eingebauter Zwölfzylinder mit Ansaugtrichterbatterie der Weber-Vergaser und zwei Verteilerdome

halb das Auto korrekterweise 275 LM heißen müsste.

Aber über eine solche Marginalie zerbrechen sich selbst die Besitzer eines 250 LM nicht den Kopf. Sie haben Wichtigeres zu tun. Etwa für eine artgerechte Haltung dieser kleinen Bestie zu sorgen – dazu gehört es, sie ab und zu über eine Rennpiste zu prügeln. Für den einen ist es das reine Vergnügen, für andere die Hölle.

Kleinliche Naturen mögen schon die mangelnde Bequemlichkeit der Sitze und die wegen des Radhauses leicht nach links versetzten Pedale bemängeln. Fast alle LM sind nämlich mit Rechtslenkung versehen.

Die Sicht nach vorn durch die große Panoramascheibe ist grandios. Die Scheibe wirkt wie eine große Leinwand, auf die atemberaubende Rennfilme projiziert werden. Da sich die Fahrzeugfront den Blicken entzieht, reicht die Strecke bis zur Fensterunterkante, und im Verbund mit der tiefen Sitzposition fühlt man sich der Fahrbahn ungewohnt nahe.

Wer in diesem Auto sitzt, hat das Messer zwischen den Zähnen, will Geraden entlangstürmen, durch Kurven preschen, Gegner niederkämpfen und als Erster das Ziel erreichen. Doch das gelingt nicht je-

dem. „Der 250 GTO lässt einen schlechten Fahrer gut aussehen, während in einem 250 LM ein talentierter Pilot bestenfalls geschäftig wirkt“, findet der amerikanische Ferrari-Spezialist Michael Sheehan angesichts des in Kurven nicht immer berechenbaren Hecks.

Klaus Werner hatte bei einem Testtag von Mario Linke die Chance, diverse Evolutionsstufen des Ferrari 250 direkt nacheinander zu fahren. Im Vergleich zum 250 GT SWB beschreibt er den GTO als leichtfüßiger, durch das Fünfganggetriebe besser abgestimmt, „und nach zwei Minuten Fahrt empfindet man ihn als den perfekten GT“.

Das Einzelstück mit dem Kosennamen Breadvan, das Giotto Bizzarrini einst aus einem 250 SWB für das Team des Grafen Volpi entwickelte, siedelt Werner vom Handling her dichter an einem Rennwagen an, „und die Sitzposition ist so, als würde man sich einen Handschuh überstreifen“.

Verglichen mit SWB, GTO und Breadvan besteht aber kein Zweifel, dass der 250 LM ein reinrassiges Rennauto ist. Ihn für Alltagsfahrten einzusetzen wäre so, als würde man ein Kinderlied auf einer hochwertigen Stradivari spielen. Der LM will von Könnern am Limit bewegt werden, die seine direkte Len-

kung und seine spontanen Reaktionen zu schätzen wissen und die Fahrwerksqualitäten bis an die Grenze ausloten, ohne ins Kreisel zu geraten. Dann fliegt der LM durch die Kurven und baut Querkräfte auf, dass die Passagiere froh sind, von stabilen Vierpunktgurten im Sitz fixiert zu sein.

Wer den Schaltstock mit der tennishallgroßen Kugel durch die offene Kullisse drischt, und den langen Gaspedalweg voll ausnutzt, wird nach jedem Schaltvorgang heftig in die Sitzschale gepresst. Wegen des geringen Gewichts von nur 850 Kilo fallen die Beschleunigungs-, aber auch die Bremskräfte wahrhaft beeindruckend aus.

Das Gebrüll, das der im Nacken der Passagiere lauernde, 320 PS starke Motor anstimmte, ist dank fehlender Geräuschdämmung im Passagiererraum infernalisch. Und das zu den vorderen Kühlern zirkulierende heiße Öl beziehungsweise Wasser verwandelt die Kabine nach einiger Zeit in eine Sauna.

All das soll schön sein? Jaaa. Aber wem schon die Innenausstattung eines LM nicht gefällt, der wird das nie verstehen.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Frank Herzog