

# MARANELLO

DAS MAGAZIN FÜR FERRARISTI

*World*



## 166/212 UOVO

DAS EI DES MARZOTTO

## FORMEL 1

Die ersten Rennen

## FERRARI 488 PISTA

Weltpremiere in Genf

## NEW STRATOS

Kleinserie



## PORTOFINO

DER ULTIMATIVE SOMMERHIT

### SERGIO MARCHIONNE

Der Ferrari-CEO über die Zukunft

### SZENE USA

Cavallino Classic und Amelia Island

### MODELLISMO

Neuheiten aus Nürnberg





FERRARI 166/212 UOVO

# DAS EI DES MARZOTTO

*Text:* /// Matt Zuchowski *Fotos:* /// Konrad Skura



**Die Begegnung mit dem skurrilen Einzelstück aus dem Rennstall der Familie Marzotto gibt Aufschluss darüber, welche Möglichkeiten der Motorsport in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts bot, wenn es weder an Geld noch an Fantasie mangelte.**

**D**er 1948 vorgestellte 166 MM mit offener „Barchetta“-Karosserie war Ferraris erstes Erfolgsmodell. Nach einer bunten Reihe verschiedener motorisierter Chassis mit verschiedenen Karosserien bauten seine Mechaniker erstmals eine veritable Serie von 25 identischen Fahrgestellen aus Ovalrohren mit Blattfedern, Einzelradaufhängungen vorne und Starrachsen hinten, ausgestattet mit rennerprobten 1,5-Liter-V12-Triebwerken und eingekleidet von der Carrozzeria Touring nach deren einzigartigem „Superleggera“-Prinzip aus dünnen Stahlrohren, beplankt mit Aluminiumblechen. Die Turiner Karosserieschneider hatten die offene Zweisit-

zerform „Barchetta“ getauft, „kleines Boot“, und die Scuderia Ferrari setzte die kleine Flotte bei zahlreichen internationalen Rennen ein. Mit Erfolg: 1949 gewann Ferrari das 24-Stunden-Rennen in Le Mans im ersten Anlauf.

**Traum jedes Gentleman Driver**

Unvermeidlich wurde Gianni Marzotto auf den kleinen Zwölfzylinder aufmerksam. Der wohlhabende junge Gentleman-Rennfahrer bestellte für die Saison 1950 eine Barchetta, den dreizehnten 166 MM der Produktionsserie. Gianni war der



jüngste der Marzotto-Brüder und wie Vittorio, Paolo und Umberto völlig autoverrückt. Für eine Profi-Karriere als Rennfahrer reichte es bei keinem der vier Sprösslinge eines Textilmagnaten, denn sie hatten Verpflichtungen im Familienunternehmen.

Giannino war gerade einmal 22 Jahre alt, als er im April 1950 bei der Mille Miglia an den Start in Brescia ging – wie es sich für einen Stoffhersteller geziemte, mit Anzug, Hemd und Krawatte. Dreizehn Stunden, neununddreißig Minuten und zwanzig Sekunden später kehrte er als Sieger aus Rom zurück – vor Größen wie Juan Manuel Fangio, Clemente Biondetti und Luigi Fagioli. Die Marzotto-Brüder waren seinerzeit die wichtigsten Kunden von Ferrari. Deshalb hatte der Commendatore sowohl Giannino als auch Vittorio je einen Werks-195 anvertraut, während Umberto und Paolo in der Zweiliter-Klasse mit zwei privaten 166 MM antraten.

Umberto, der Ältere, bewegte das Auto, mit dem unsere Geschichte beginnt. Der 166 MM mit der Fahrgestellnummer 024 MB (nachträglich vergeben und um den Buchstaben B ergänzt) wurde im Februar 1950 fertiggestellt und sollte eigentlich eine anstrengende Saison vor sich haben, die im März mit der Targa Florio begann. Niemand konnte ahnen, dass sie schon im April auf der



*Schwer vorstellbar, dass sich unter der fast schon futuristisch anmutenden Leichtbau-Karosserie ein weitgehend unverändertes 166-MM-Fahrgestell befinden soll. Die Fahrerposition ist extrem weit nach hinten versetzt.*





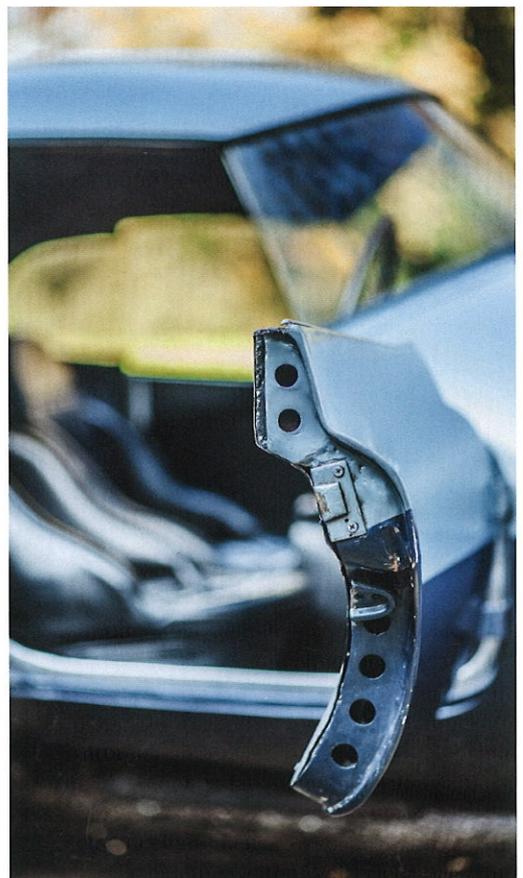
Mille Miglia zu Ende war: Bei einem schweren Unfall wurde das Chassis förmlich in zwei Hälften zerrissen.

Der zweite 166 MM der Familie Marzotto (Fgst.-Nr. 034 M, gebaut im März 1950) blieb heil, aber Giannino haderte mit der offenen Barchetta-Karosserie, die seiner Meinung nach nicht für den Rennsport geeignet war. Da Enzo Ferrari kaum auf die Vorschläge eines 22-jährigen Millionärsöhnchens hören würde, beschloss Giannino Marzotto, den Alten vor vollendete Tatsachen zu stellen. Ihm schwebte ein aerodynamisches, extrem leichtes Auto vor, und er wusste auch schon, wer es ihm bauen würde.

#### **Carrozzeria Fontana?**

Bevor Marzotto in den Werkstätten in Padua auftauchte, hatten die Karosseriebauer der Firma Fontana noch keinen Ferrari aus der Nähe gesehen, geschweige denn eingekleidet. Trotz ihrer langen Geschichte war die Carrozzeria Fontana in Sportfahrerkreisen weitgehend unbekannt. Antonio Fontana hatte Mitte des 19. Jahrhunderts als Kutschenbauer angefangen, und seine Söhne vollzogen den Wechsel zum Automobil mit derselben Leichtigkeit wie die Farinas oder Anderlonis. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahmen

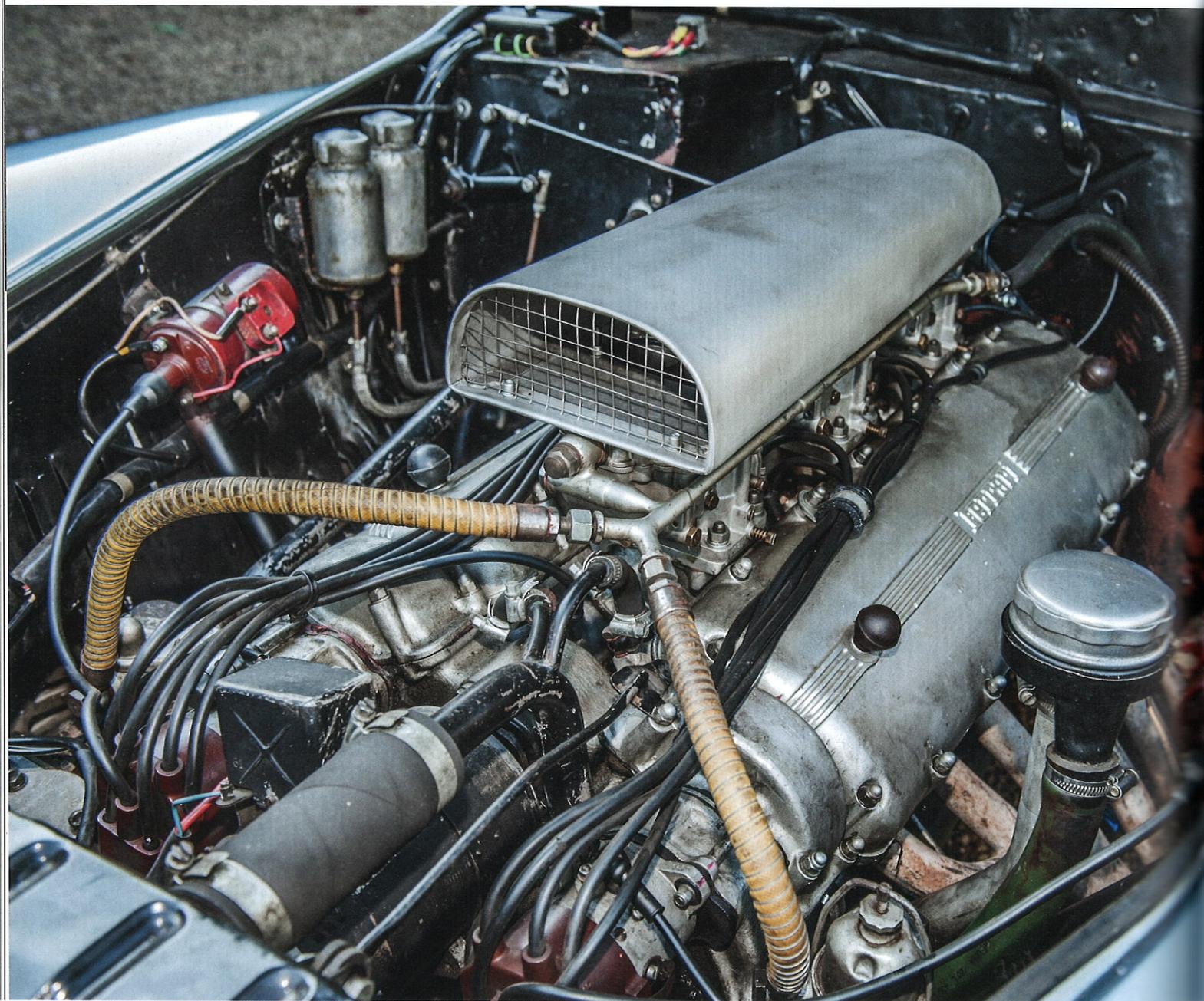
*Leichtbau in allen Details:  
Kaum ein Karosserieblech  
unter der Haut ist ohne Er-  
leichterungsbohrungen.  
Designer Reggiani arbeitete  
im Krieg als Flugzeug-Konstru-  
kteur.*







DER UNGEWÖHNLICH KAROS-  
SIERTE FERRARI DER NEU  
GEGRÜNDETEN SCUDERIA  
MARZOTTO SORGTE AM START  
ZUM GIRO DI SICILIA 1951 FÜR  
EINIGES AUFSEHEN ...



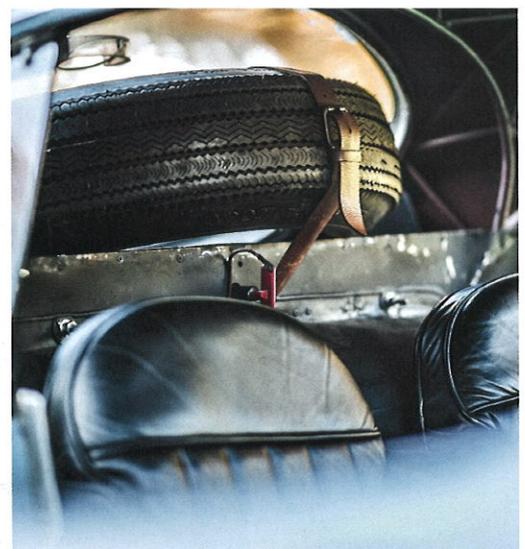
Der frisierte 212er-Motor hat leichtes Spiel mit dem Federgewicht des Wagens. Alles wurde aus hochfesten Aluminiumblechen geformt. Die Türinnenseiten sind verkleidet, damit sich Fahrer und Beifahrer in dem engen Cockpit nicht wundscheuern.



Antonios Enkelsöhne Paolo und Piero die Geschäfte und suchten neue Geschäftskontakte. Zur Seite stand ihnen der junge Konstrukteur und Designer Franco Reggiani, der während des Krieges in der Luftfahrtindustrie gearbeitet hatte. Die Liebe zu einer Frau hatte ihn nach Padua verschlagen, doch die Gebrüder Fontana überredeten ihn zu bleiben.

Reggiani stammte aus der Emilia Romagna und war mit Kunst- und Kulturschätzen aufgewachsen. Neben seiner technischen Begabung war es vor allem sein künstlerischer Anspruch, der ihn von anderen Karosseriebauern seiner Zeit unterschied. In der Tat machte er sich während seiner Tätigkeit als Karosseriebauer auch einen Namen als Bildhauer.

Die Fontanas gewährten ihm zwar freie Hand bei seinen Entwürfen, doch es bedurfte noch einer





*Der handwerkliche Charakter des Einzelstücks offenbart sich in jedem Detail. Bis auf Motor, Getriebe und Chassis wurden sämtliche Komponenten in der Carrozzeria Fontana neu angefertigt. Einen Windschutzscheibenrahmen gibt es nicht – nur einen Mittelsteg und zwei straff gespannte Zugseile links und rechts, die die Dachhaut festhalten.*



weiteren schicksalhaften Begegnung, damit Reggiani zu seiner Höchstform aufstieg. Giannino Marzotto erkannte sofort, dass die ungewöhnliche Kombination aus Luftfahrtkonstrukteur und Bildhauer genau das war, was er suchte, und so bestellte er für sich und seinen Bruder Vittorio Ende 1950 bei der Carrozzeria Fontana zwei Spezialkarosserien, einen leichten Spider für Bergrennen und ein radikales aerodynamisches Coupé für Hochgeschwindigkeitsrennen. Sie sollten auf zwei 212-Export-Chassis montiert werden, die er eigens für diesen Zweck gekauft hatte – Fahrgestell Nummer 0084E für das Coupé und Nummer 0086E für den Spider.

### Allfällige Umbauten

In der Hektik des Motorsport-Alltags blieben Karosserien und Chassis nicht lange vereint. Das Spider-Fahrgestell aus Maranello wurde erst drei Wochen vor dem geplanten ersten Renneinsatz auf dem Giro di Sicilia 1951 fertig, wo der Wagen trotz einiger Kinderkrankheiten auf Anhieb gewann. Nach dem Rennen zerlegten Marzottos Mechaniker den Spider in seine Bestandteile und ließen ihn bei Vignale als Spider neu karossieren. Kurz darauf montierte Fontana ein langgestrecktes Kombi-Heck an die Vignale-Karosserie, um vor Ende der Saison doch wieder die ursprüngliche Fontana-Spider-Form herzustellen – diesmal jedoch eleganter und moderner.

Das Leben der Fahrgestellnummer 0084E verlief gar noch turbulenter. Giannino Marzotto zufolge wurde die experimentelle Berlinetta-Karosserie im „Jet“-Design, wie er es nannte, erstmals auf dem Chassis des 2,5-Liter-V12 montiert. Der Motor des 212 leistete stolze 157 PS und beschleunigte den nur 800 kg schweren Wagen auf über 200 km/h, den Kilometer mit stehendem Start absolvierte er in 26 Sekunden. Nach der Umrüstung von einem auf drei Doppelvergaser vom Typ Weber 36 DCF lief die Berlinetta mit nun 186 PS satte 230 km/h.

Die Kennzeichen an dem Wagen, der auf Fotos vom Giro di Sicilia zu sehen ist, legen den Schluss nahe, dass es sich dabei um Chassis Nr. 0084E handelt, und viele Experten sind überzeugt, dass Reggianis „Ei“ ursprünglich auf dem 212er-Fahrgestell montiert war und erst ein Jahr später, gegen Ende der Rennsaison, auf Chassis Nummer 024 MB aufgesetzt wurde. Jüngere Nachforschungen durch den neuen Besitzer in Deutschland belegen jedoch, dass die Karosserie von „l’Uovo“ von Anfang an auf dem Fahrgestell Nummer 024 MB montiert war und nie mit Chassis Nummer 0084E in Kontakt kam. Letzteres wurde nämlich mit der reparierten Barchetta-Karosserie von Touring versehen, die ursprünglich das 024er-Chassis geziert hatte.

Hinter dem historischen Missverständnis steckt also wahrscheinlich ein Behörden-Verwirrspiel um Zulassungskennzeichen, Fahrzeugpapiere und gesparte Steuern. Tatsächlich war Chassis





**Designer Franco Reggiani wollte die Schnauze noch flacher halten, fand aber keinen passenden Kühler. Die Heckscheibe ist aus Perspex gezogen und bündig in die Karosserie eingepasst. Unter dem Reserverad liegt ein riesiger Benzintank, der über den außen liegenden Stützen in der C-Säule befüllt wird.**

0084E zu spät geliefert worden, so dass die Marzotto-Mechaniker kurzerhand damit begannen, die fertige Fontana-Karosserie auf ihren älteren 166 MM zu montieren. Als das neue Chassis aus Maranello endlich kam, verpflanzten sie nur den größeren und stärkeren Motor in den inzwischen tiefgreifend modifizierten 024 MB, der zusammen mit dem 212 Spider mit Fgst.-Nr. 0086E Mitte März 1951 nach Sizilien verladen wurde.

## Showdown in Sizilien

Die beiden ungewöhnlich karossierten Ferrari der neu gegründeten Scuderia Marzotto sorgten am Start zum Giro di Sicilia 1951 für einiges Aufsehen. Vor allem die aerodynamische Form des „Uovo“ war nicht jedermanns Geschmack – auch Enzo Ferrari mochte den Wagen nicht. Giannino schrieß später in seinen Briefen und Artikeln, dass er und sein Bruder Vittorio die beiden Autos vor dem Rennen in Maranello vorbeibrachten, um sich den Segen des Commendatore zu holen. Der Alte geriet jedoch außer sich vor Zorn, wobei schwer zu sagen ist, ob sein Wutausbruch den Autos galt oder den beiden jungen Schnöseln, die ihm zeigen wollten, wie man Rennwagen baute. Nicht genug, dass er das „Ei“ furchtbar hässlich fand – er war auch überzeugt, dass die filigrane Konstruktion vor Ende des Rennens in ihre Bestandteile auseinanderfallen würde. Und er schickte Piero Taruffi mit einer besonders potenten Dreivergaser-Version des 212 nach Sizilien, um es den beiden Träumern zu zeigen. Vittorio Marzotto war nach der Standpauke des Commendatore ziemlich entmutigt, doch sein jüngerer Bruder Giannino – ohnehin der schnellere Rennfahrer von beiden – dachte sich wohl trotzig „jetzt erst recht“ und wählte die aerodynamische Berlinetta für den Einsatz beim Giro di



Sicilia. Das Rennen führte auf öffentlichen Straßen in teilweise sehr schlechtem Zustand von Palermo nach Trapani und zurück, über 1080 Kilometer mit 8000 Kurven und 25.000 Gangwechseln.

Das „Ei“ war mit seinem beengten Cockpit nicht das ideale Fahrzeug für diese Veranstaltung, auch wenn der Ferrari auf den Geraden wie entfesselt lief. Um die Vorderachse zu entlasten und das Einlenkverhalten zu verbessern hatten die Mechaniker viel Gewicht auf die Hinterachse gepackt, neben dem Ersatzrad auch ein 160-Liter-Sprinfass, mit dem man nur einmal nachtanken musste. Auch die Fahrerposition war etwas nach hinten gerückt. Marzotto erwähnte später, dass ihn Enzo Ferrari auf diese Idee gebracht hatte. Der war der Meinung, dass eine nach vorne gerückte Fahrerposition zwar das Lenken leichter machte, aber gleichzeitig weniger Rückmeldung über das Fahrverhalten gab. Näher an der Hinterachse würde der Fahrer früher spüren, wenn der Wagen ausbrach, und könne schneller reagieren.

Mit so viel Gewicht auf der Hinterachse war „l'Uovo“ sicherlich nicht einfach zu fahren, doch Marzotto spielte sein Fahrkönnen aus und ging früh in Führung. Trotz der Reparatur eines Lecks im Benzintank mit einem Kaugummi konnte er sich an der Spitze halten, bis ihm das Hinterachsdifferenzial um die Ohren flog – offenbar ein Montagefehler in Maranello! Sein Bruder Vittorio rettete die Ehre der Marzottos mit einem Sieg in der Fontana-Barchetta vor dem mit voller Werksunterstützung angetretenen Piero Taruffi. Bei der Mille Miglia im Monat darauf lag Giannino Marzotto im „Uovo“ komfortabel in Führung vor den neuen Werks-Ferrari mit ihren mächtigen 4,1-Liter-V12, als er zur Halbzeit in Rom wieder beunruhigende Geräusche aus dem Bereich der Hinterachse hörte und in Sorge vor einem blockierten Differenzial das Rennen abbrach. Zuhause stellte er zu seiner maßlosen Enttäuschung fest, dass es sich nur um einen Reifenschaden gehandelt hatte, der ohne Weiteres an der Strecke hätte repariert werden können. Dennoch: Das „Ei“ hatte sein Potenzial aufgezeigt, und bei der Coppa Toscana Anfang Juni holte Giannino seinen ersten Sieg. Zwei Wochen später wurde er Zweiter auf dem Circuito Internacional do Porto in Portugal.

### Gereift, verbessert, verkauft

1952 wurde das „Ei“ mehrmals umgebaut. Mitte der Saison wurde in das Chassis 024 MB sogar vorübergehend der Zweiliter-V12 aus einem Formel-2-Rennwagen (Fgst.-Nr. 012 I) verpflanzt. Bei der Mille Miglia fiel „l'Uovo“ erneut nach starker Vorstellung auf den frühen Etappen aus, doch



gewann der Wagen das renommierte Trento-Bondone-Bergrennen mit Tagesbestzeit und sicherte sich einen Klassensieg in der Coppa della Toscana sowie einen soliden 4. Platz beim AVUS-Rennen im Herbst 1952. Am Steuer wechselten sich verschiedene Rennfahrer ab, denn die Marzotto-Brüder waren nach und nach auf hubraumgrößere und schnellere Ferrari-Sportwagen umgestiegen. Giannino hatte immer weniger Zeit für den Rennsport, weil er im elterlichen Unternehmen gebraucht wurde, und so überließ er seinen Sitz häufig Freunden und guten Bekannten, die von einer Karriere in der Scuderia Marzotto träumten. Von den zwei Rennen, bei denen Giannino Marzotto 1952 antrat, war eines die Mille Miglia, die er auf einem Werks-340-MM aus Maranello gewinnen konnte.

Obwohl das Verhältnis zum Commendatore zusehends schlechter wurde, brachte Marzotto 024 MB Anfang 1953 noch einmal zum Service nach Maranello. Dort erhielt der Wagen das 2,5-Liter-Triebwerk aus einem 212 Inter (Fgst.-Nr. 0107 ES), das auch heute noch eingebaut ist. In der zweiten Jahreshälfte 1953 ließ Marzotto das „Ei“ nach Mexiko verschiffen, wo er an der Carrera Panamericana teilnehmen wollte. Bei den Trainings wurde 024 MB tatsächlich auch gesichtet, doch am Rennen nahmen weder einer der Marzotto-Brüder noch ihr „Ei“ teil.

„L'Uovo“ sollte für mehr als drei Jahrzehnte auf dem amerikanischen Kontinent bleiben. Sein erster neuer Besitzer war Carlos Braniff, der den Wagen an Ignacio Lozano verkaufte, einen in Kalifornien lebenden gebürtigen Mexikaner. Er brachte das „Ei“ 1954 bei verschiedenen Rennen in Pebble Beach und Willow Springs an den Start, jedoch ohne großen Erfolg.

1955 ging der delikate Rennwagen durch verschiedene Hände, was ihm überhaupt nicht gut bekam, denn keiner der vier Besitzer hatte den Verstand oder die Mittel, um eine solche komple-

xe Maschine zu pflegen und zu unterhalten. 1981 kaufte ein Sammler aus Florida das skurrile „Ei“ und ließ es in England von Grund auf überholen. Nach einem kurzen Intermezzo in einer New Yorker Sammlung kam der Wagen 1986 wieder zurück in sein Heimatland und war danach einige Jahre regelmäßiger Teilnehmer an der Mille Miglia, nun allerdings in ihrem neuen Format als Oldtimer-Veranstaltung.

### Endlich in den richtigen Händen

Im Sommer 2017 war „l'Uovo“ einer der Stars der Monterey-Auktion von RM Sotheby's und erzielte mit einem Hammerpreis von 4,51 Millionen US-Dollar das sechsthöchste Gebot der Veranstaltung. Zur allgemeinen Überraschung verschwand der Wagen nicht in einer eklektischen Sammlung, wo er als Exot bestaunt und missverstanden worden wäre, sondern landete bei Klaus Werner in Wuppertal, einem der profiliertesten deutschen Klassiker-Spezialisten, der uns auf seine erste Ausfahrt mit seiner Neuerwerbung mitnahm.

Während der Wagen auf zeitgenössischen Fotos immer etwas unvorteilhaft proportioniert aussieht, wirkt er in echt ungleich schlanker, gestreckter und leichter. Auch wenn Marzotto einst

béhauptete, die Form sei von einem Hühnerai inspiriert, so wird dem Betrachter rasch klar, dass Designer Franco Reggiani sich weniger an tierischen Produkten als an aerodynamischen Prinzipien orientierte.

Darüber hinaus geriet sein Rennwagen 150 kg leichter als vergleichbare Ferrari-Sportwagen jener Zeit. Der traditionelle Ovalrohrrahmen von Gilco trug ein Karosseriegerippe, das mit Blechen aus Peraluman beplankt war, einem schwer zu verarbeitenden Leichtmetall auf der Basis von Duraluminium. Durch die geöffneten Türen kann man hinter die Kulissen blicken und sieht Erleichterungsbohrungen in verschiedenen Durchmesser in fast jedem einzelnen Blechteil. Anstelle eines Windschutzscheibenrahmens gibt es nur einen dünnen Mittelsteg und an den Seiten zwei straff gespannte Stahlseile, die die dünne Dachhaut fixieren. Die fehlenden A-Säulen und die gewölbten Glasscheiben verleihen dem Wagen eine recht gute Rundumsicht. Lange bevor Rennwagen im Windkanal getestet wurden, vertrauten Rennwagenbauer bei der Aerodynamik auf die „optische Effizienz“ einer Form. Es finden sich zahlreiche typische Konstruktionselemente aus dem Flugzeugbau. So ist zum Beispiel auch der Unterboden voll verkleidet und das tropfenförmige Heck mit einer bündig eingepassten Perspex-Heckscheibe versehen.



Einige Karosseriedetails haben sich im Laufe der Jahrzehnte verändert. Bei seinem ersten Rennen in Sizilien war 024 MB mit einem riesigen einzelnen Flugzeug-Scheinwerfer und weit ausgeschnittenen Hinterradkotflügeln angetreten, die die Abwärme der Bremsen besser abtransportieren sollten. Beides wurde von den Kommissaren jedoch als nicht regelkonform betrachtet und musste vor dem Start modifiziert werden. Ursprünglich hatte Marzotto sich eine flachere Schnauze vorgestellt, doch der bestellte Wasserkühler aus einem Formelrennwagen wurde nicht rechtzeitig geliefert, und so mussten Fontanas Karosseriespengler die gesamte Frontpartie um fast 15 Zentimeter anheben, damit der Kühler des 212-Export-Spenderfahrzeugs darunter passte. Die Trommelbremsen stammten aus einem Formel-2-Rennwagen, und der Fahrer konnte die Bremsbalance vom Sitz aus nach vorne oder hinten verstellen.

Das auch heute noch in vielen Details nicht ganz fertig wirkende „Ei“ hat den Charakter eines Experimentalfahrzeugs behalten und ist Welten entfernt von den polierten Meisterstücken aus den Ateliers von Ghia und Vignale, mit denen sich die Playboys jener Tage schmückten. Dabei sind sie unter dem Blech sehr ähnlich, wie der mit heiserem Bellen zum Leben erwachende V12 uns in Erinnerung ruft. Das „Ei“ fährt sich wie ein



*Aufgrund seiner stilistischen Extravaganz ist der 166/212 „l'Uovo“ sehr gut dokumentiert und zum Beispiel als Miniaturmodell in allen Maßstäben vertreten. Im deutschen Straßen-Alltag wirkt das „Ei“ wie ein Ding aus einer anderen Welt.*

Ferrari aus den 1950er Jahren, und ein solcher ist es letztlich ja auch, wenn auch ein ganz besonderer. Fast sieben Jahrzehnte nach seiner Fertigstellung können wir uns das Urteil erlauben, dass Marzotto und Reggiani mit ihrer Vision von einem Rennwagen richtig lagen – auch wenn Enzo Ferrari die Rolle von Aerodynamik und Leichtbau zunächst nicht verstanden hatte.

