

FERRARI
WORLD

Ferrari

WORLD

38

DOSSIER:

FERRARI 625 TF

FORMEL 1:

HALBZEIT

PILOTI:

HEINI WALTER

RENNGESCHICHTE:

TASMAN CUP '70

FERRARI IM FILM:

LE MANS '70

MONDO FERRARI:

- Club-Szene Europa
- 360 Challenge
- Goodwood Festival of Speed
- Ferrari der Zukunft



**JETZT MIT NEUER
FORMEL-1-BOUTIQUE**

HEEL

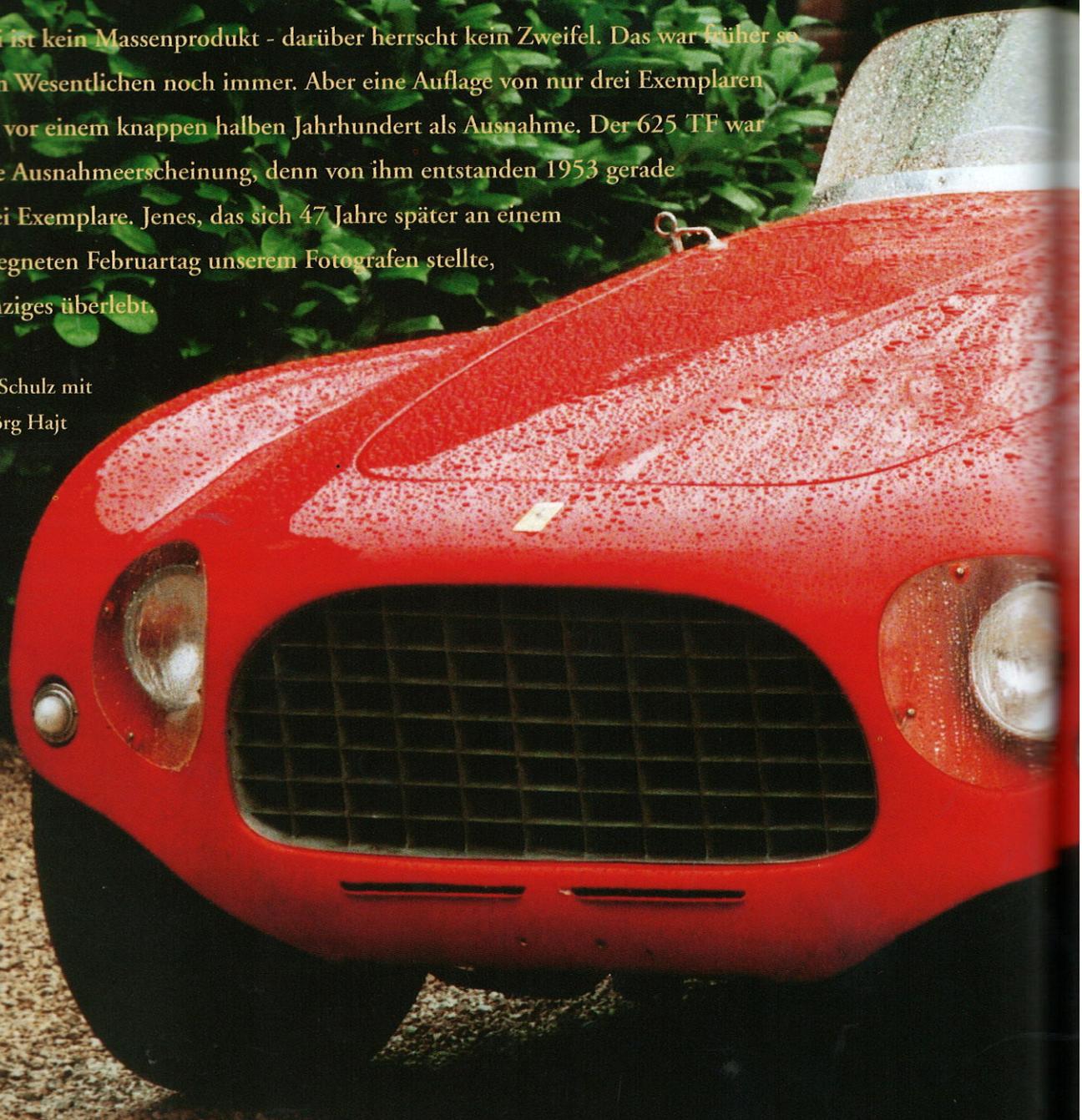


625 TF

DER LETZTE SEINER ART

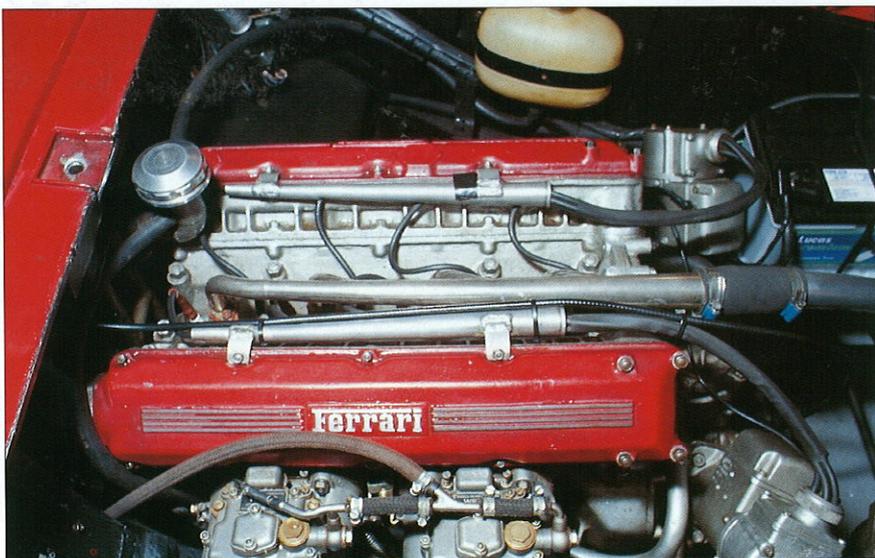
Ein Ferrari ist kein Massenprodukt - darüber herrscht kein Zweifel. Das war früher so und gilt im Wesentlichen noch immer. Aber eine Auflage von nur drei Exemplaren galt schon vor einem knappen halben Jahrhundert als Ausnahme. Der 625 TF war eine solche Ausnahmerecheinung, denn von ihm entstanden 1953 gerade einmal drei Exemplare. Jenes, das sich 47 Jahre später an einem völlig verregneten Februartag unserem Fotografen stellte, hat als Einziges überlebt.

von Gregor Schulz mit
Fotos von Jörg Hajt





Als Ferrari im Jahr 1995 den F50 präsentierte, staunte die Öffentlichkeit. Jetzt gab es Formel-1-Technologie für die Straße! Was im High-Tech-Zeitalter als technisches Wunder gepriesen wird, gab es auch schon vor fast 50 Jahren, allerdings weit weniger spektakulär, kaum beachtet und noch dazu in einer verschwindend kleinen Stückzahl produziert. Dabei verlief die Entwicklung des 625 TF aus 1953 in gewissem Sinne anders herum, denn er war schon auf der Straße, lange bevor ein Formel-1-Wagen vom Typ 625 F1 in einem Großen Preis an den Start gehen sollte. Die Geschichte des 625 TF geht, wie die der meisten Ferrari jener Epoche, auf den begnadeten Ingenieur Aurelio Lampredi zurück, der 1947 nach Maranello gekommen war. Er brach Ende 1950 mit der zwar noch jungen, für Ferrari aber symptomatischen Tradition des V12 mit einem Zylinderwinkel von 60° und konstruierte einen Reihen-Vierzylinder. Die Bestimmung des neuen Triebwerks war die Formel 2, in der in den Jahren 1952 und 1953 die Weltmeisterschaft der Fahrer ausgetragen wurde. Wie leistungsfähig ein drehmomentstarker Vierzylinder nach diesem Reglement sein konnte, hatte Ferrari der britische HWM vorgemacht, der mit Erfolg von Stirling Moss gefahren worden war. Der Lampredi-Vierzylinder lief 1951 erstmals auf dem Prüfstand. Er hatte 90 mm Bohrung, 78 mm Hub und ein Gesamtvolumen von 1985 ccm, was dem vom Reglement verordneten Limit von zwei Litern recht nahe kam. Die Leistung betrug zunächst 170 PS, wurde im Zuge der Weiterentwicklung um 15 PS gesteigert. Ein Merkmal des Vierzylinders waren, neben dem Zylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen und eingeschraubten Zylinderlaufbüchsen, seine Flachstromvergaser. Sie waren von Weber in Bologna speziell für die Anforderungen des neuen Grand-Prix-Triebwerks entwickelt worden. Ein Vergaser des Typs 45DOE versorgte je zwei Zylinder des Reihenmotors mit zündfähigem Gemisch.





Der erste Renneinsatz des Vierzylinder-Monoposto namens 500 F2 datiert vom 16. März 1952 beim Großen Preis von Syrakus. Die Typenbezeichnung ent-

Nicht „Targa Florio“, sondern „Tipo Formula“: Der 625 TF kann und will seine Abstammung vom erfolgreichen Zweiliter-Formelrennwagen 500 F2 bzw. dessen Formel-1-Nachfolger 625 F1 nicht verleugnen. Natürlich kam die Formel-1-Technik 1953 im 625 TF weniger spektakulär daher als vierzig Jahre später im Ferrari F50 - die Formel 1 war damals nicht gerade auf der Höhe der Leistungsfähigkeit -, doch beeindruckend waren die Fahrleistungen des leichten Spider allemal.

sprach der Ferrari-Tradition, einen Wagen nach dem Einzelhubraum eines Zylinders zu benennen. Alberto Ascari gewann mit dem neuen Modell auf Anhieb. Aber damit nicht genug, denn mit Piero Taruffi, Nino Farina und Rudi Fischer folgten drei weitere 500 F2 auf den Plätzen 2, 3 und 4. Nebenbei sei erwähnt, dass Ferrari bei diesem Rennen einen Siebenfache Erfolg feiern konnte, denn auch auf den Folgepositionen wurden Ferrari-Piloten abgewunken.

Ascari hatte 1952 die Weltmeisterschaft überlegen gewonnen und begann auch die Folgesaison entsprechend: Er siegte beim argentinischen Grand Prix 1953.

Zwei Wochen nach dem Saisonauftakt fand an gleicher Stelle der Große Preis der Stadt Buenos Aires statt, bei dem die Scuderia erstmals eine stärkere Version des Vierzylinders ins Rennen schickte: den 625 F1. Multipliziert mit vier ergab sich ein Gesamthubraum von 2498 ccm, der auf ein auf 94 x 90 mm vergrößertes Bohrung-Hub-Verhältnis zurückzuführen war. Die Gemischaufbereitung übernahmen zwei Weber-Vergaser 50DCOA, und seine Leistung betrug 240 PS bei 7000 U/min. In Buenos Aires kamen drei dieser Wagen zum Einsatz. Dr. Giuseppe Farina siegte vor seinem Landsmann Luigi Villorosi und dem Briten Mike Hawthorn.



Wie der Hubraum und das Kürzel „F1“ andeuteten, passte dieses neue Modell nicht ins gültige Formel-2-Reglement. Vielmehr war der 625 F1 das Auto der Zukunft, denn er entsprach der ab 1954 gültigen neuen Formel 1, die ein Hubraumlimit von 2500 ccm vorsah. Möglich geworden war der Einsatz zu diesem frühen Zeitpunkt durch den Umstand, dass das Rennen in Buenos Aires nicht zur Weltmeisterschaft zählte und deshalb nicht dem Reglement der obersten Motorsportbehörde unterlag.

1953 musste sich der Einsatz des neuen Triebwerks also auf formelfreie Rennen beschränken. Um so viele Erfahrungen wie möglich zu sammeln, wagten Enzo Ferrari und sein Aurelio Lampredi einige Monate später ein Experiment und verpflanzte einen solchen GP-Motor in das Fahrgestell eines Sportwagens. Das Ergebnis war der 625 TF. Im Gegensatz zu der logisch erscheinenden Erklärung, „TF“ stünde für „Targa Florio“ (schließlich wurde die Abkürzung „MM“ für „Mille Miglia“ schon länger verwendet) standen die beiden Buchstaben für „Tipo Formula“ und ließen keinen Zweifel darüber entstehen, dass es sich beim 625 TF um einen direkten Verwandten des Grand-Prix-Wagens handelte. Der erste 625 TF hatte die Fahrgestellnummer 0302TF und war vom Turiner Blechschneider Vignale mit einem sehr kompakten und gelungenen Coupé-Aufbau versehen worden. Die Linie dieses Wagens ähnelte der der Vignale Spider, die zur gleichen Zeit auf Basis der Zwölfzylinder-Sportmodelle von Ferrari entstanden.

Unverkennbar Vignale:

Das Blechkleid des 625 TF weist die typischen Designmerkmale wie durchbrochene Hinterradkotflügel oder die an den Seiten markant nach oben gezogene Frontschürze auf. Und dennoch wirkt der Vierzylinder kompakter und muskulöser als seine mit Ferrari-V12-Technik bestückten Schwestermodelle aus dieser Zeit.



EXPERTENTIPP:

Ferrari-Klassiker haben wieder Konjunktur: Mit den durchweg positiven Resultaten der ersten Frühjahrsauktionen, z.B. in Monaco (siehe Bericht auf Seite 20) bewahrheiteten sich die Spekulationen auf eine baldige Erholung des seit Anfang der neunziger Jahre ziemlich darnieder liegenden Markts für klassische Sportwagen und Exoten. Erstaunliche Preise von um oder über 3 Mio. Mark für vergleichsweise kurante Modelle wie 250 GT SWB oder 275 GTB stehen indes noch im krassen Widerspruch zu den Preisen, die ausgesprochene Raritäten wie der auf diesen Seiten portraitierte 625 TF am selben Abend in Monaco erzielten. Noch hat die Sammlerszene offenbar nicht zu ihrer einstigen Homogenität zurück gefunden, noch diktiert vermutlich relativ „junges“ Geld die Preise. Wer sich in der Ferrari-Historie auskennt und sich ein eigenes Urteil zutraut, sollte von der Unsicherheit der Anderen profitieren und sich zu seinem Lieblings-Exoten bekennen. Ich freue mich mit den Schnäppchen-Jägern, die am Monaco-Auktionswochenende das 166 Stabilimenti Farina Coupé und den 212 Vignale zu guten Preisen an Land gezogen haben. Und vielleicht werden alle diejenigen, die über den vermeintlich hohen Preis für den skurrilen „Tour de France“ mit GTO-Heck die Nase gerümpft haben, schon bald darüber staunen, zu welchen neuen Höhenflügen sich die Preise für historisch gut dokumentierte und in ihrer Geschichte irgendwie einzigartigen Ferrari aufschwingen.

Wenn Sie noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:

Gutachtenzentrale Dipl.-Ing. Klaus Kleophas, Lindemannstr. 47, 40237 Düsseldorf,
Tel.: 0211/67 10 14-16, Fax: 0211/68 22 69



Der Vierzylinder verfügte im Gegensatz zu den 166, 250 und 340 MM nicht über zwischen den Zylinderbänken des V-Motors angebrachte Fallstromvergaser, sondern über die bereits erwähnten, seitlich montierten Flachstromvergaser. Dies eröffnete Alfredo Vignale die Möglichkeit, die gesamte Frontpartie niedriger zu gestalten. Das 625 TF Coupé diente vermutlich ausschließlich zu Testzwecken,

bevor es in private Hände übergang. Der zweite 625 TF mit der Fahrgestellnummer 0304TF war ebenfalls bei Vignale eingekleidet worden. Es handelte sich um einen Spider, dessen Formensprache etwas zurückhaltender war als die des Coupés. Am 29. Juni 1953 erlebte dieser Wagen in Monza seinen ersten Renneinsatz. Kein Geringerer als der spätere Weltmeister Mike Hawthorn, der

im zarten Alter von 24 Jahren die erste Saison im Dienste der Scuderia Ferrari stand, pilotierte den Wagen und belegte einen vierten Platz. Im gleichen Rennen - es war der Gran Premio Dell'Autodromo - startete ein weiterer Vierzylinder: ein 735 Mondial genannter Renn-Spider, dessen Karosserie aus der Feder von Aurelio Lampredi persönlich stammte und entsprechend pragmatisch war. Dieses Rennen war für Ferrari eine Premiere, denn es war der erste Einsatz eines Vierzylinder-Sportwagens überhaupt. Die Ergebnisse schienen dem Commendatore Recht zu geben, denn während Hawthorn Vierter wurde, hatte Alberto Ascari mit dem 735 Mondial bis



Nach einer wechselvollen Geschichte als Ferrari-Werksrennwagen, Privatrenner in Südamerika, zwischenzeitlich auch als „kannibalisierter“ Sportwagen mit Lincoln-V12 und schließlich bemitleidenswerter Schrottplatz-Fund erstrahlt 0304TF heute wieder in neuem Glanz. Unlängst erzielte der Wagen bei einer Auktion ca. 1,8 Mio. DM.



Ein wichtiger Zeitzeuge: Im ohnehin recht kleinen Kreis der 625 TF nimmt unser Fotomodell mit der Fahrgestellnummer 0304TF eine Sonderstellung ein. Zum Einen wurde er von Mike Hawthorn und Umberto Maglioli als echter Werkswagen gefahren, und zum Anderen ist er der letzte Überlebende seiner Art.

zu seinem Ausfall durch einen unverschuldeten Unfall das Rennen dominiert. Bei dem 625 TF, der auf diesen Seiten zu sehen ist, handelt es sich um exakt jenen Wagen, den Mike Hawthorn 1953 im königlichen Park von Monza fuhr. Nach seinem ersten Einsatz wurde er mehrmals von Umberto Maglioli gefahren, einem der Sportwagenspezialisten der Scuderia. Auch zum ersten ADAC-1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring, das zur 1953 neu geschaffenen Sportwagen-Weltmeisterschaft zählte, entsandte Enzo Ferrari den 625 TF. Aus nicht überlieferten Gründen verzichtete Rennleiter Nello Ugolini auf den Einsatz im Rennen, nachdem sich der Vierzylinder im Training gut hatte behaupten können.

Nach dem Ende der Rennsaison verkaufte Ferrari seinen Formel-1-Versuchsträger. Der 625 TF gelangte zu Francisco Landi in Brasilien. „Chico“ Landi war dank seiner privaten Grand-Prix-Einsätze auch in Europa ein Begriff. Er hatte sich in den 40er Jahren noch vor Fangio, Gonzales und anderen Südamerikanern in der Alten Welt im Rennsport

versucht. Mit seinem Ferrari fuhr der damals 46-Jährige innerhalb kurzer Zeit mehrere lokale Rennen, bevor er ihn nach Argentinien, Brasiliens südliches Nachbarland, verkaufte. Der neue Besitzer hieß Luis Milan und stammte aus Buenos Aires. Zufall oder nicht, aber somit befanden sich beide 625 TF Vignale Spider in der gleichen Stadt. Das Schwesterauto von unserem 0304TF mit der Fahrgestellnummer 0306TF war Ende 1953 von Ferrari auf direktem Wege nach Argentinien verkauft worden. Insgesamt dreimal nahm Milan mit seinem Spider am 1000-Kilometer-Rennen seiner Heimatstadt teil. Beim ersten Mal am 24. Januar 1954 belegte er zusammen mit Elpidio Tortone den fünften Platz und trug auf diese Weise seinen bescheidenen Teil dazu bei, dass Ferrari Ende des Jahres zum zweiten Mal in Folge die Sportwagen-WM gewinnen konnte. Im Jahr darauf belegte Landi mit dem gleichen Teamkollegen immerhin Rang 9, 1956 musste er zusammen mit Ela Capotosti aufgeben. 1957 trat Chico Landi nicht mehr mit dem in die Jahre gekommenen 625 TF an. Er hatte ihn

verkauft und in Form eines 375 Plus für potenten Ersatz gesorgt.

Der neue Besitzer des 625 TF hieß Alvaro Piano. Er meldete seinen Wagen zwar für das 1000-Kilometer-Rennen, trat letztendlich aber nicht an. Dafür ging er 1958 an den Start und hatte einen Unfall. Später erlebte der 625 TF mehrere Besitzerwechsel. Einer seiner Eigner nahm sich die Freiheit, den Reihenvierzylinder gegen einen Zwölfzylinder zu ersetzen, der allerdings nicht von Ferrari, sondern von Lincoln stammte! Mit diesem Triebwerk und in bedauernswertem Zustand tauchte der 625 TF 1974 auf einem Schrottplatz in Neapel auf. Wie er dorthin gelangte, bleibt bis heute ungeklärt. Dass dieser Autofriedhof nicht zur letzten Ruhestätte dieses für die Ferrari-Geschichte so bedeutsamen Fahrzeugs wurde, ist Franco Lombardi zu verdanken. Er rettete ihn vor dem Verfall - was diesen 625 TF von den beiden anderen unterscheidet. Sowohl das Coupé als auch der zweite Spider sind für immer verloren.

Der 625 TF mit der Fahrgestellnummer 0304TF ist somit der Letzte seiner Art.