

**FERRARI
WORLD**

Ferrari

78

WORLD



PORTRAIT
250 GT SWB
„Breadvan“

RACING
24 Stunden
Nürburgring

MONDO FERRARI

- Mille Miglia
- Le Mans Classic
- Tour de France Auto
- Concorso d'Eleganza Villa d'Este



Jean Alesi: Ein Herz für das Cavallino Rampante

RENNTRANS-

Er ist der berühmteste Ferrari der Welt. Über kein anderes Einzelstück wurde derart viel geschrieben, und doch ranken sich um kaum einen anderen Ferrari so



Berühmter Rücken:
Die gestreckte Dachlinie resultiert in einem Abrissheck nach den aerodynamischen Theorien von Professor Wunibald Kamm.

PORTER

250 GT „Breadvan“

viele Gerüchte. Wo immer der legendäre „Breadvan“ auftaucht, stehen andere Preziosen ganz schnell in seinem Schatten.



von Gregor Schulz
mit Bildern von
Andreas Beyer

Ferrari war der eigenmächtige Umbau eines SWB gar nicht recht: Es dauerte fast ein halbes Jahrhundert, bis das Werk offiziell Frieden schloss mit dem Unikat, das einst geschaffen wurde, um den 250 GTO zu schlagen. Seit vier Jahren ist der „Breadvan“ in Deutschland – ein Hausbesuch war also längst überfällig.

Plötzlich klingelt das Telefon. Es ist Enzo Ferrari. Er werde ihm keinen 250 GTO verkaufen, lässt er Giovanni Volpi wissen. Der Commendatore hat dem jungen venezianischen Grafen und Rennstallbesitzer eigentlich die ersten beiden Exemplare des neuen Gran Turismo Omologato versprochen, doch diese Zusage zieht er nun zurück.

Ferrari klingt beleidigt. Volpi hat sich mit 20



Foto: Peter Auto

Prozent an ATS beteiligt, jener neuen Sport- und Rennwagenschmiede, hinter der eine Handvoll abtrünniger Ferrari-Ingenieure steckte. Weil sie mit den Arbeitsbedingungen nicht zufrieden waren – und, um der Wahrheit die Ehre zu geben, die ständige Einmischung von Enzo Ferraris Frau Laura satt hatten – kam es im November 1961 zur inzwischen legendären „Palastrevolution“. Fünf führende Mitarbeiter, darunter zwei von Ferraris brilliantesten Konstrukteuren, Carlo Chiti und Giotto Bizzarrini, verlassen Maranello im Streit. Sie gründen „Automobili Turismo e Sport“, kurz ATS, mit dem Ziel, eigene Formel-1- und Sportwagen zu bauen – ein Affront für Enzo Ferrari. Und ausgerechnet Giovanni Volpi, der sich in den letzten Jahren zu einem der besten Kunden gemausert hat, unterstützt diesen Plan mit seinem Familienvermögen. So einem Mann kann man nicht das neueste Modell überlassen. Der GTO soll 1962 schließlich die Messlatte im internationalen GT-Sport legen.

Weiter mit Plan B

Da ist guter Rat teuer. Giotto Bizzarrini schlägt vor, einen eigenen GTO zu bauen. Wie das geht, weiß der Aerodynamiker nur zu gut – schließlich hat er den GTO 1961 bei Ferrari nahezu vollständig entwickelt.

Eine Ausgangsbasis ist vorhanden: Im Herbst 1961 hat Volpi die kurze 250 GT Berlinetta mit

Der Breadvan begann sein Leben 1961 als 250 GT Berlinetta Competizione. Olivier Gendebien bestritt mit ihr die Tour de France (oben). Kein anderer Rennwagen setzte das Kamm-Heck damals so konsequent um.

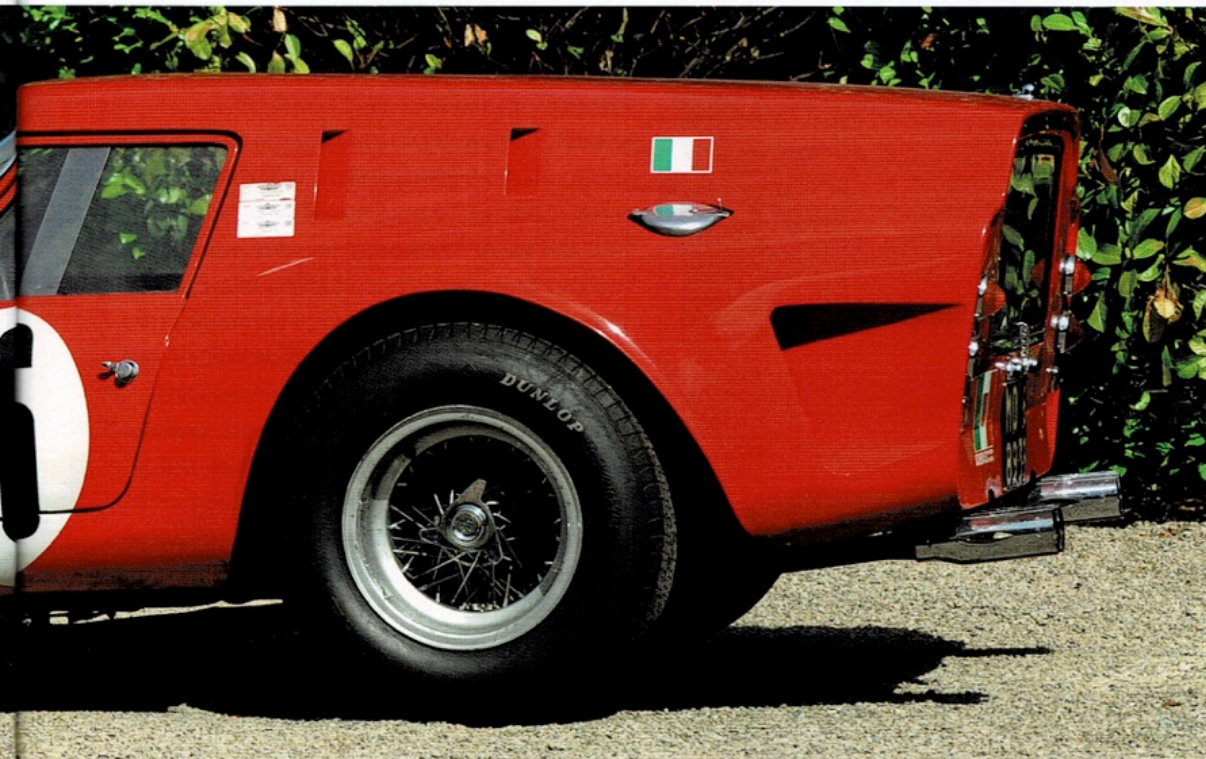




In die Front flossen die Erfahrungen ein, die Bizzarrini mit dem GTO gesammelt hatte. Die rechteckige Öffnung in der Nase wurde 1962 in Le Mans vor Ort ausgeschnitten.

der Fahrgestellnummer 2819 GT gekauft und mit Erfolg bei den 1000 Kilometern von Paris eingesetzt (3. Platz mit Maurice Trintignant und Nino Vaccarella). Ein Großteil der GTO-Mechanik ist mit der der Berlinetta identisch. Nicht zuletzt wegen dieser Übereinstimmung erkennt die CSI den 250 GTO als modifizierten 250 GT an und verzichtet auf ein Homologationsverfahren, wozu es normalerweise einer Mindeststückzahl von 100 Exemplaren bedarf.

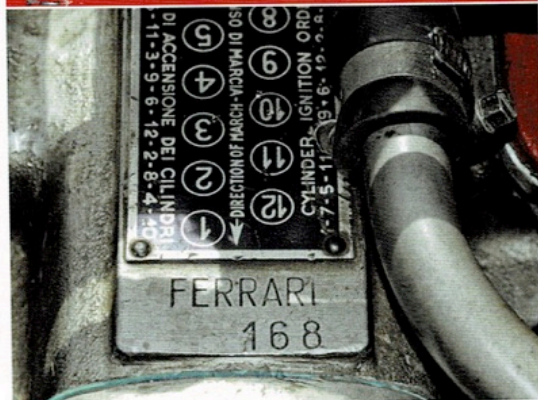
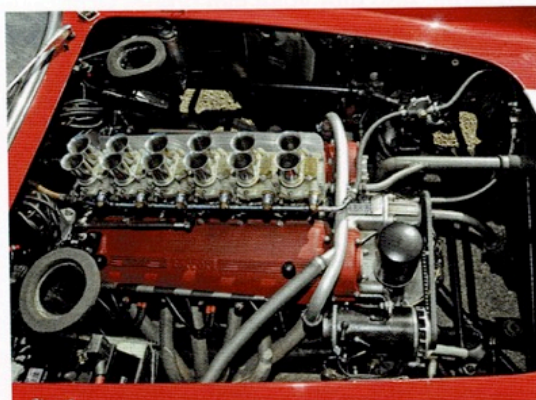
Mit 2819 GT hat Volpi einen echten Trumpf im Ärmel: Die Berlinetta ist ein besonders heißes Exemplar, ein so genannter „SEFAC Hot Rod“ (Engländer und Amerikaner sind mit Beinamen immer schnell bei der Hand) mit deutlich leistungstärkerem Motor als ein „serienmäßiger“ SWB. Aus dieser Renn-Berlinetta lässt sich ein konkurrenzfähiges Auto bauen, das es mit den werksseitigen GTO aufnehmen kann, verspricht Bizzarrini. Also gibt Volpi ihm grünes Licht.



TECHNISCHE DATEN

250 GT „BREADVAN“

Motor-Bauart	V12, längs eingebaut, Zylinderwinkel 60°; eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank, durch Kette angetrieben; zwei Ventile pro Brennraum
Hubraum	2953 ccm
Bohrung x Hub	73 x 58,8 mm
Leistung	ca. 280 PS bei 7500/min
Gemischaubereitung . .	6 Weber-Doppelvergaser Typ 38 DCN
Getriebe	Viergang
Chassis und Fahrwerk . .	Gitterrohrrahmen mit ovalen Längsträgern, Doppelquerlenker mit Schraubenfedern vorn, Starrachse mit Längsblattfedern hinten
Karosserie	Zweitürige Berlinetta aus Aluminium, gebaut von Neri und Bonacini
Bremsen	Scheibenbremsen rundum
Räder	6.00-15 vorne und 6.50-15 hinten
Radstand	2400 mm
Spur vorne/hinten	1354/1350 mm
Gewicht (trocken)	815 kg
Prod. Stückzahl	1 Exemplar



Unter der Haube steckt der klassische Dreiliter-V12. Sollte es in Le Mans 1962 ein kleines Leistungsdefizit gegeben haben, machte der Breadvan das mit Aerodynamik und geringem Gewicht wett.

Scuderia Serenissima

Doch wer ist überhaupt dieser Conte Giovanni Volpi di Misurata, so sein vollständiger Name? 1938 kommt er als Sohn einer der einflussreichsten Familien der Lagunenstadt, wenn nicht gar ganz Italiens, zur Welt. Sein Vater Giuseppe ist einige Jahre Finanzminister des faschistischen Italien und steht neun Jahre dem italienischen Arbeitgeberverband vor – so lange wie kaum einer seiner Nachfolger, zu denen auch Luca di Montezemolo gehört. Ganz nebenbei und nicht ganz uneigennützig (Volpi besitzt in der Lagunenstadt ein Hotel) gründet er 1932 das Filmfestival von Venedig. Sohn Giovanni erbt nach dem Tod des Vaters im Jahr 1947 ein Vermögen und gibt einen Teil davon für Autorennen aus, kaum dass er volljährig ist. Giovanni Volpi ist 22 Jahre alt, als er die Scuderia SSS gründet. Das Kürzel steht für die drei S im Wort Serenissima, dem Beinamen Venedigs, der wörtlich übersetzt „die Erlauchte“ bedeutet. Die Verbundenheit zu seiner Heimatstadt bringt der junge Volpi auch mit dem Wappen seines Rennstalls zum Ausdruck: Es zeigt den beflügelten Markus-Löwen. Selbst Rennen zu fahren, versucht Volpi nie. Von Anfang an verlässt er sich auf die Fähigkeiten professioneller Fahrer. Mit der Arbeit am GTO-Herausforderer beginnt die Mannschaft unter der Federführung von Bizzarrini erst im Frühjahr 1962 – gerade noch rechtzeitig für das große Ziel: die 24 Stunden von Le Mans im Juni. Dort, auf den schnellen Geraden, soll der Wagen den GTO das Fürchten lehren. Mit einer neuen Karosserie ist es natürlich nicht getan. Giotto Bizzarrini lässt in den Umbau nahezu alle Erfahrungen einfließen, die er 1961 bei der Entwicklung des GTO gesammelt hat: Der Motor wird nach hinten versetzt, um den Schwerpunkt in Richtung Fahrzeugmitte zu verlagern. Da der V12 analog zum GTO auf Trockensumpfschmierung umgerüstet wird, kann auch er ebenfalls ein Stück nach unten wandern – auch das ist für die Position des Schwerpunkts ideal. Wegen der nach hinten versetzten Einbaulage des Motors kann der Kühler viel weiter hinten montiert werden, was eine deutlich flachere Front möglich macht. Die Nase fällt noch extremer aus als beim GTO: Giotto Bizzarrini bricht endgültig mit dem Kühlergrill als prägendem Stilelement.



Obwohl er später erzählt, er hätte derart Radikales auch beim GTO umsetzen dürfen, wenn er denn gewollt hätte, darf bezweifelt werden, dass Enzo Ferrari einer so extraordinären Optik zugestimmt hätte. Und hätten sich genügend Kunden gefunden, die so einen Wagen kaufen? Die Herrenfahrer der Sechziger wollten mit ihren Rennwagen schließlich ab und an auf gesellschaftlichem Parkett eine gute (und elegante) Figur machen.

Aber es ist die ungewöhnliche Heckpartie mit dem langgezogenen Dach und dem senkrecht abfallenden Kamm-Heck, die Bizzarrinis Design prägt. Der Kombilimousinen-Optik verdankt 2819 GT den englischen Spitznamen „Breadvan“; die Franzosen nennen den Wagen in Le Mans „Camionnette“ – Lieferwagen.

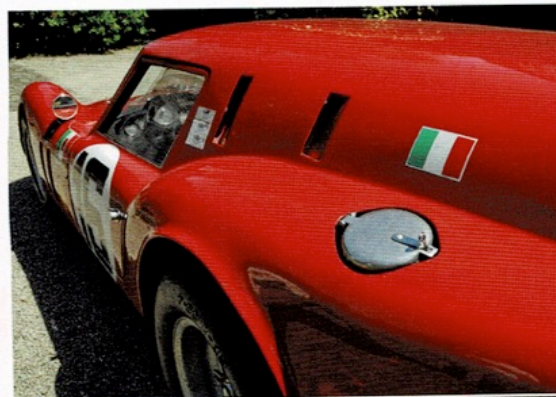
Der rasende Brotkasten

Mit dem Bau des Breadvan selbst hat Designer Giotto Bizzarrini nichts mehr zu tun: Der umtriebige Gestalter wandert schon nach wenigen Wochen bei ATS zu Iso Rivolta ab, um ein anderes Sportwagenprojekt in Angriff zu nehmen. Die Firma ATS schließt übrigens zwei Jahre später die Tore.

Realisiert wird der Breadvan bei Neri & Bonacini in Modena. Die Carrozzeria Sports Cars von Piero Drogo hat mit dem Bau des Autos nichts zu tun, obwohl dies in der Vergangenheit im-

mer wieder behauptet wurde. Wobei nicht auszuschließen ist, dass einige Drogo-Mitarbeiter nach Feierabend am Breadvan mitgewirkt haben.

Die Karosserie ist ein Meisterwerk in Sachen Leichtbau. Da stört es kaum, dass man ihr ansieht, dass der Wagen in kaum mehr als zwanzig



Außen hui – aber innen? Beim Blick ins Interieur zeigt sich, dass der Breadvan einst binnen weniger Tage von Hand gebaut wurde.



Bei gerade einmal vier Rennen schickte die Scuderia SSS den Breadvan an den Start. Die Premiere in Le Mans (Nr. 16) war der (erfolgreiche) Höhepunkt. In Brands Hatch (Nr. 8) gab's den ersten Klassensieg, den zweiten in Ollon-Villars am Berg. In Silber fuhr er 1965 noch ein Bergrennen bei Rom. Alle Bilder mit freundlicher Genehmigung der „Breadvan“-Buchautoren Marc Sonnery und Keith Bluemel. Weitere Informationen siehe Seite 45.



zig Arbeitstagen aufgebaut wurde. Der Breadvan bringt noch einmal einen satten Zentner weniger auf die Waage als ein GTO und wiegt nur knapp 815 Kilo. Perfekte Aerodynamik und wenig Gewicht, gepaart mit viel Leistung und einem standfesten Motor – die Scuderia SSS ist anscheinend perfekt gerüstet für die 24 Stunden von Le Mans. Nur auf einen fünften Gang müssen die beiden Fahrer Carlo Maria Abate und Colin Davis verzichten: Das neue Fünfgang-Getriebe bleibt dem GTO vorbehalten. Bevor der Wagen ins Rennen gehen darf, muss die Scuderia SSS einige Hürden überwinden: Der ACO beanstandet unter anderem die lausige Lackierung (der Wagen ist schließlich erst kurz vor dem Rennen fertig geworden) und erzwingt eine Neulackierung noch vor dem Start. Außerdem besteht die technische Abnahme

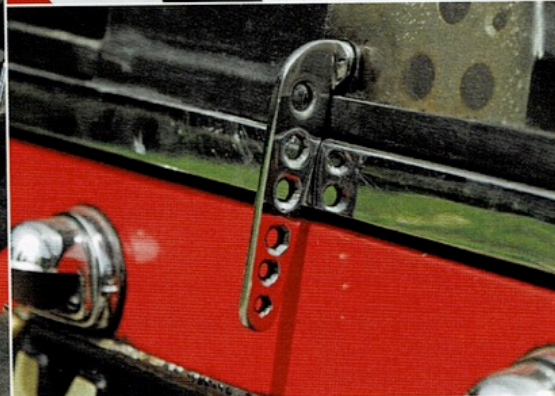
auf einen Scheibenwischer für die senkrecht stehende Heckscheibe. Ungleich schwerer wiegt dagegen die Entscheidung der Offiziellen, eine Einstufung als Gran Turismo zu verweigern – der Breadvan muss als Prototyp starten. Das Kräfteressen auf Augenhöhe mit den GTO ist also zu Ende, bevor es überhaupt begonnen hat. Auch das Rennen selbst dauert nicht lange: Bereits nach vier Stunden ist der Breadvan ausgeschieden. Die Kardanwelle ist gebrochen – warum, wird nie zweifelsfrei geklärt. Giovanni Volpi äußert in einem Interview mit Marc Sonnery, Co-Autor des phantastischen Breadvan-Buchs (siehe Kasten), sogar den Verdacht der Sabotage im Auftrag von Ferrari. Vermutlich ist der Grund aber viel banaler: Als man den Motor im Rahmen zurückversetzt hatte, wurde die Kardanwelle gekürzt, ohne sie anschlie-

ßend vernünftig auszuwuchten. Die Folge war ein schlechter Rundlauf, es entstanden Vibrationen, und die führten zum Bruch. Zum Zeitpunkt des Ausfalls liegt der Breadvan jedoch auf Rang sieben – weit vor allen GTO!

Drei weitere Male kommt der Breadvan zum Einsatz: bei der Guards Trophy in Brand Hatch (vierter Platz und Klassensieg unter Abate), beim Bergrennen von Ollon-Villars (gleicher Fahrer, gleiches Ergebnis) und bei den 1000 Kilometern von Paris. Auf dem schnellen Kurs von Monthéry mit seinen Steilwandkurven platzieren sich Ludovico Scarfiotti und Colin Davis als Dritte – hinter zwei GTO, aber vor fünf weiteren! Der Breadvan hat seine Mission erfüllt.

Nach der Saison 1962 nutzte Giovanni Volpi den Wagen über mehrere Jahre im Straßenverkehr. Vom Lazio an die Côte d'Azur – der Breadvan war ein extrem schneller Reisewagen.

einen netten Einfall, sie mit dem Breadvan in Cannes abzuholen. Mit der Ex-Kaiserin auf dem Beifahrersitz überholt er einen Streifenwagen – offensichtlich etwas zu forsch, denn die Polizei stoppt den Ferrari und nimmt beide Passagiere zum Verhör mit aufs Revier. Als die Beamten merken, dass sie Soraya verhaftet haben (deren Prominenz damals höchstens von der englischen Queen oder Jacqueline Kennedy übertroffen wurde), ändert sich ihr Verhalten schlagartig: Die vermeintlichen Verkehrsrowdies werden mit den besten Wünschen aus der Wache komplimentiert. Volpi selbst relativiert den Vorfall: Es sei nicht Soraya gewesen, sondern eine französische Schauspielerin, die Sachs mit dem Breadvan beeindrucken wollte.



Im Innenraum herrscht drangvolle Enge, der Schalthebelknopf befindet sich fast auf Augenhöhe. Auch die kleinen handwerklichen Details offenbaren die Einzigartigkeit des Autos.

Prominent besetzt

Aber nicht nur Graf Volpi selbst macht mit dem Breadvan seine Erfahrungen. Gunther Sachs berichtet in seiner Autobiographie „Mein Leben“ (Piper Verlag 2005) davon, wie Volpi ihn in St. Tropez mit dem Breadvan (den Sachs „Nosey“ nennt) besucht. Der Playboy erwartet weiteren prominenten Besuch: Soraya, die geschiedene Frau des persischen Schahs. Sachs hält es für

Auch Giovanni Agnelli ist einmal mit 2819 GT unterwegs. Nach einem Besuch bei den Volpis hat er kein Auto für die Heimfahrt zur Verfügung. Kurz entschlossen borgt ihm der Graf den Breadvan – schließlich hat der Fiat-Tycoon genügend Ferrari-Fahrpraxis: Er zählt zu Enzos ältesten und treuesten Kunden. Als Volpi den Wagen zurückbekommt, sieht er allerdings aus wie ein verunglücktes Auto-Kunstwerk: Weil



Agnelli die Form an einen Leichenwagen erinnert, gibt er seinem Chauffeur den Auftrag, ihn schwarz zu streichen. Da dem Mann aber mit-tendr in die Farbe ausgeht, verziert er die Front nur mit ein paar schwarzen Querstreifen.

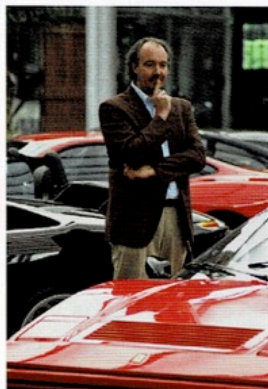
1965 gibt Volpi den Breadvan in Rom für einen Dodge Polara (!) in Zahlung. Seinen Rennstall hat er da längst aufgelöst. Automobile Aktivitäten verfolgt der technikbegeisterte Venezianer freilich weiter: Er gründet eine Marke namens Serenissima, mit dem neuerlichen Ziel, Ferrari Konkurrenz zu machen. Über das Pro-

totypenstadium kommt allerdings keiner der Sportwagen hinaus. Bemerkenswert ist allerdings der eigenständige V8: Mit einem dieser Serenissima-Motoren debütiert McLaren 1966 in der Formel 1!

Kurz bevor der Breadvan – wie so viele Ferrari zu dieser Zeit – die Reise in die USA antritt, darf er noch einmal in seiner Heimat Italien an den Start gehen: Der Römer Edgardo Mungo bestreitet 1965 mit ihm das Bergrennen Coppa Gallenga in der Nähe von Castel Gandolfo. Zu der Zeit erstrahlt der „Leichenwagen“ in Silber.

■ EXPERTENTIPP

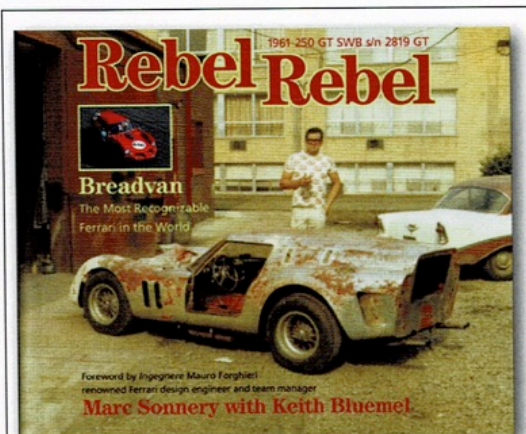
TYPISCHE FÄLLE: UMBAUTEN, NEUBAUTEN UND RÜCKBAUTEN



Ihr Ansprechpartner:
Norbert Schroeder

In den Sechzigern bekam mancher 250 GT, GTO oder TR eine neue Karosserie. Meist gab ein Unfall den Anlass für so einen Umbau, und in der Regel war die neue Karosserie deutlich moderner als die alte. Dass beim Breadvan kein Unfall vorausging, ist eine große Ausnahme. Es waren die kleineren Karosseriebauer wie Drogo, Fantuzzi oder Neri & Bonacini, die solche Aufträge durchführten. Inzwischen wurden die meisten dieser Aufbauten gegen rekonstruierte Originalkarosserien zurück getauscht. Die Werke der kleinen Carrozzerie überlebten – wenn überhaupt – auf den Fahrgestellen von 2+2-Sitzern. Wer sich heute für so ein Auto entscheidet, bekommt mitunter ein Stück Rennhistorie für einen Bruchteil des Preises von SWB oder GTO, allerdings sollte die Geschichte der Karosserie lupenrein sein. Fälschungen jüngerer Datums sind auch hier im Umlauf. Es gab auch Autos, die für den Straßengebrauch neu eingekleidet wurden. Ein Beispiel ist der „Nembo Spider“ von Neri & Bonacini. Die meisten Aufbauten sind allerdings nicht von der handwerklichen Qualität wie die Arbeiten von Pininfarina oder Scaglietti. ■

Falls Sie Fragen zu klassischen Ferrari haben, wenden Sie sich vertrauensvoll an:
KLEOFACTUM – Kai Kleophas und Norbert Schroeder GbR, Harffstr. 110a (Meilenwerk), 40591 Düsseldorf,
Tel.: 0221 984949-0, E-Mail: schroeder@kleofactum.com



ALLES ÜBER DEN BREADVAN

Dieses Buch beantwortet alle Fragen zum berühmten Ferrari-Einzelstück. Vor allem die vielen Zeitzeugeninterviews faszinieren. Marc Sonnery und Keith Bluemel: Rebel. Breadvan – The Most Recognizable Ferrari in the World. Verlag Parker House, Stillwater/USA 2010, ISBN 978-0-98117270-7-3, ca. 70 Euro



Über ein paar Mittelsmänner wird 2819 GT für 3000 Dollar in die USA verkauft. Im Besitz von Gary Wales in Chicago wird er zum ersten Mal restauriert – im Alter von gerade einmal vier Jahren. Aber Rennen und Alltagseinsätze haben ihre Spuren hinterlassen; obendrein ist der Wagen beim Transport beschädigt worden. Nach weiteren Besitzerwechseln macht das Einzelstück Anfang der Siebziger seinen Weg nach England, wo ihn sein neuer Besitzer Martin Johnson intensiv bei historischen Rennen einsetzt. 1982 geht's zurück in die USA – für beinahe ein Vierteljahrhundert.

Kampf um Anerkennung

2006 kommt der Breadvan nach Deutschland. Klaus Werner aus Wuppertal kauft ihn – mit 21 Jahren Verspätung: 1985 hat er den Wagen an einem Herbsttag in Chicago schon einmal Pro-

be gefahren, sich anschließend aber für einen originalen 250 GT SWB entschieden. Doch der Breadvan lässt Klaus Werner nicht los: Als sich Monte Shalett, seit 1986 Besitzer von 2819 GT, von ihm trennen will, schlägt Werner zu. Kurz zuvor war der Verkauf des Autos auf einer Christies-Auktion gescheitert.

In den letzten vier Jahren ist der Breadvan regelmäßig bei historischen Rennen angetreten, meist gefahren von Max und Moritz Werner oder Profi-Pilotin Claudia Hürtgen.

Auch in der Shell Historic Challenge geht der Wagen an den Start – bemerkenswerterweise ohne von Ferrari Classiche ein „Certificato di autenticità“ erhalten zu haben. Wie sollte er auch, schließlich bestätigt das Zertifikat, dass ein Ferrari weitgehend dem Auslieferungszustand entspricht. Und davon ist der Breadvan ganz ohne Frage weit entfernt. Ferrari stört sich an den Umbauten – nicht mehr aus denselben sportlichen Animositäten wie damals, aber einen modifizierten Ferrari sieht man nun einmal nicht gern. Daran hat sich offenbar bis heute nichts geändert.

So nahm Ferrari Classiche 2010 den Breadvan zum Anlass, zusätzlich zum normalen Echtheits-Zertifikat die Regularien für ein „Attestato per vetture di interesse storico“ zu entwickeln, also



Gute Zeiten, schlechte Zeiten: Ende der Sechziger erfuhr der Breadvan eine zeit-typische Hinterhof-Restaurierung, 2008 ist er der Star beim Le Mans Classic, gefahren von Max und Moritz Werner.

eine Bescheinung darüber, dass es sich um ein Fahrzeug von historischem Interesse handelt. Das ist im Fall des Breadvan sehr zurückhaltend formuliert, doch im Grunde ist dem nichts hinzuzufügen. ■