

**FERRARI
WORLD**

Ferrari

WORLD

36

PORTRAIT:
750 MONZA

PILOTI:
CLAY REGAZZONI

PORTFOLIO:
250 GT CABRIOLET

TERMINE 2000:
VOLLES PROGRAMM

RENNGESCHICHTE:
FERRARI IM TASMAN CUP



MONDO FERRARI:

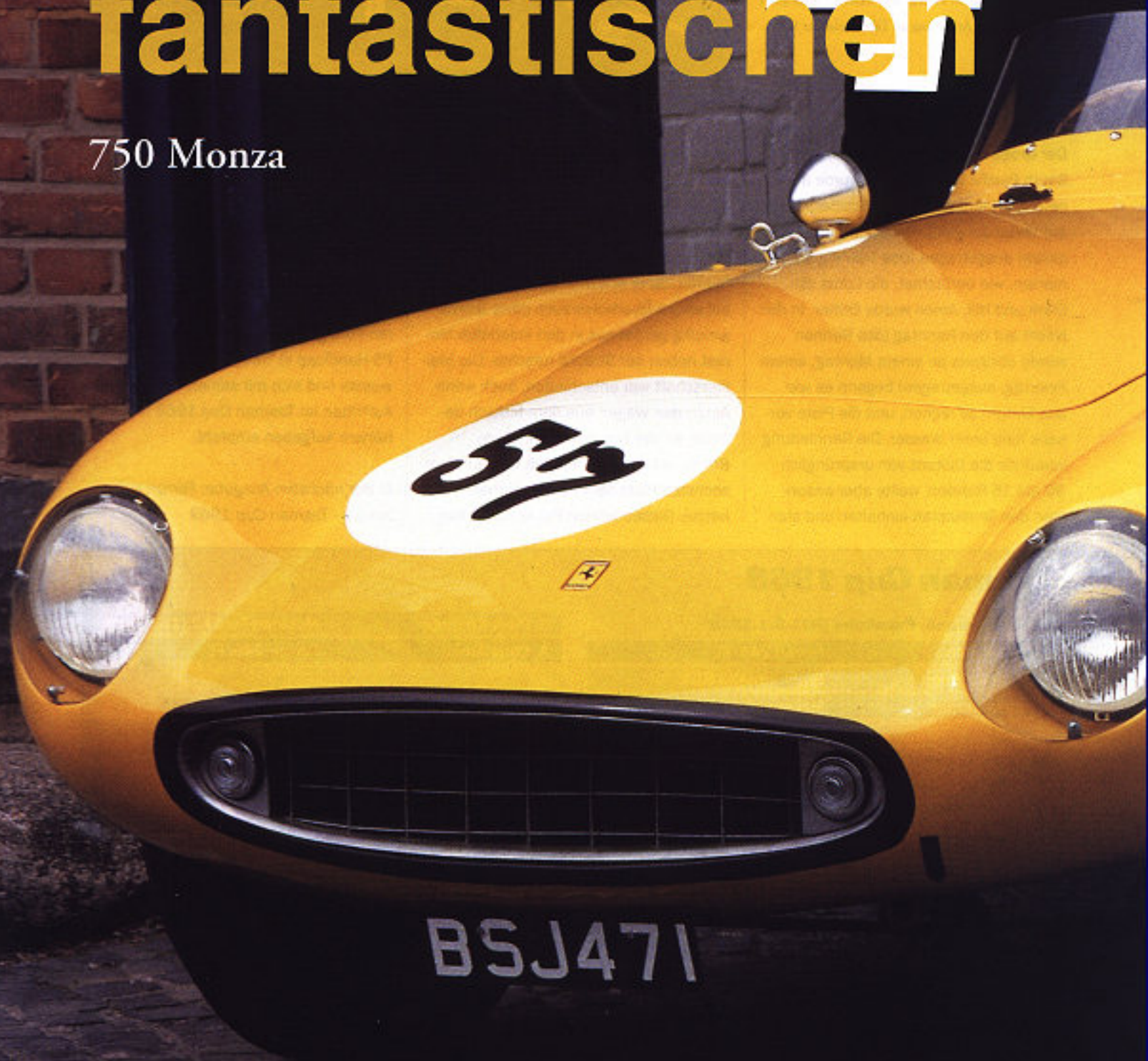
- Brooks-Auktion in Gstaad
- Club-Termine 2000
- 360 Modena Challenge
- Shell Ferrari Maserati
- Historic Challenge

**H
EEL**



Die fantastischen **4**

750 Monza





Von Beginn an hat Ferrari Rennwagen für betuchte Amateurrennfahrer und private Rennställe produziert. In dieser Tradition stand auch der 750 Monza, der sich des legendären Vierzylinders aus der Feder Aurelio Lampredis bediente und von dem zwischen 1954 und 1956 insgesamt 33 Exemplare gebaut wurden. 30 davon erhielten eine Karosserie von Scaglietti, darunter auch der Monza mit der Fahrgestellnummer 0552M, der 45 Jahre nach seinem ersten Renneinsatz für die Ecurie Francorchamps wieder in altem Glanz erstrahlt.

von Gregor Schulz mit Fotos von „Kuni“ und
historischen Aufnahmen aus der FFGalleria von Jacques Swaters

Gelb war von jeher die Rennfarbe des kleinen Königreichs Belgien, und so stand außer Frage, wie die Karosserie dieses 750 Monza lackiert werden würde, die im Frühjahr 1955 in den Hallen von Blechschneider Scaglietti in Modena entstand. Der Käufer des Ferrari stand nämlich von vornherein fest: Die „Équipe Nationale Belge“, die zu Beginn des Jahres von Jacques Swaters, Johnny Claes, André Pilette und Roger Laurent gegründet worden war.

Die Ursprünge dieses Rennstalls gingen auf das Jahr 1950 zurück, als der ambitionierte und wohlhabende Amateurrennfahrer Jacques Swaters zusammen mit einigen Freunden die „Écurie Belgique“ gegründet hatte, um mit einem Talbot-Lago T26C in der Formel 1 zu starten. 1952 erwarb der mittlerweile in „Écurie Francorchamps“ umbenannte Rennstall seinen ersten Ferrari. Es war ein 500 F2, der Grand Prix-Wagen also, mit dem Alberto Ascari 1952 und '53 die Weltmeisterschaft gewinnen sollte.

Auch Swaters und seine Mannschaftskollegen errangen mit ihrem Monoposto einige gute Platzierungen und Siege. Aber nicht nur die sportliche Verbindung zu Ferrari war damals von Erfolg gekrönt: Jacques Swaters hatte den Import der Automobile aus Maranello für die Benelux-Staaten übernommen und verkaufte mit seiner neu gegründeten Vertriebsorganisation „Garage Francorchamps“ recht ordentlich.

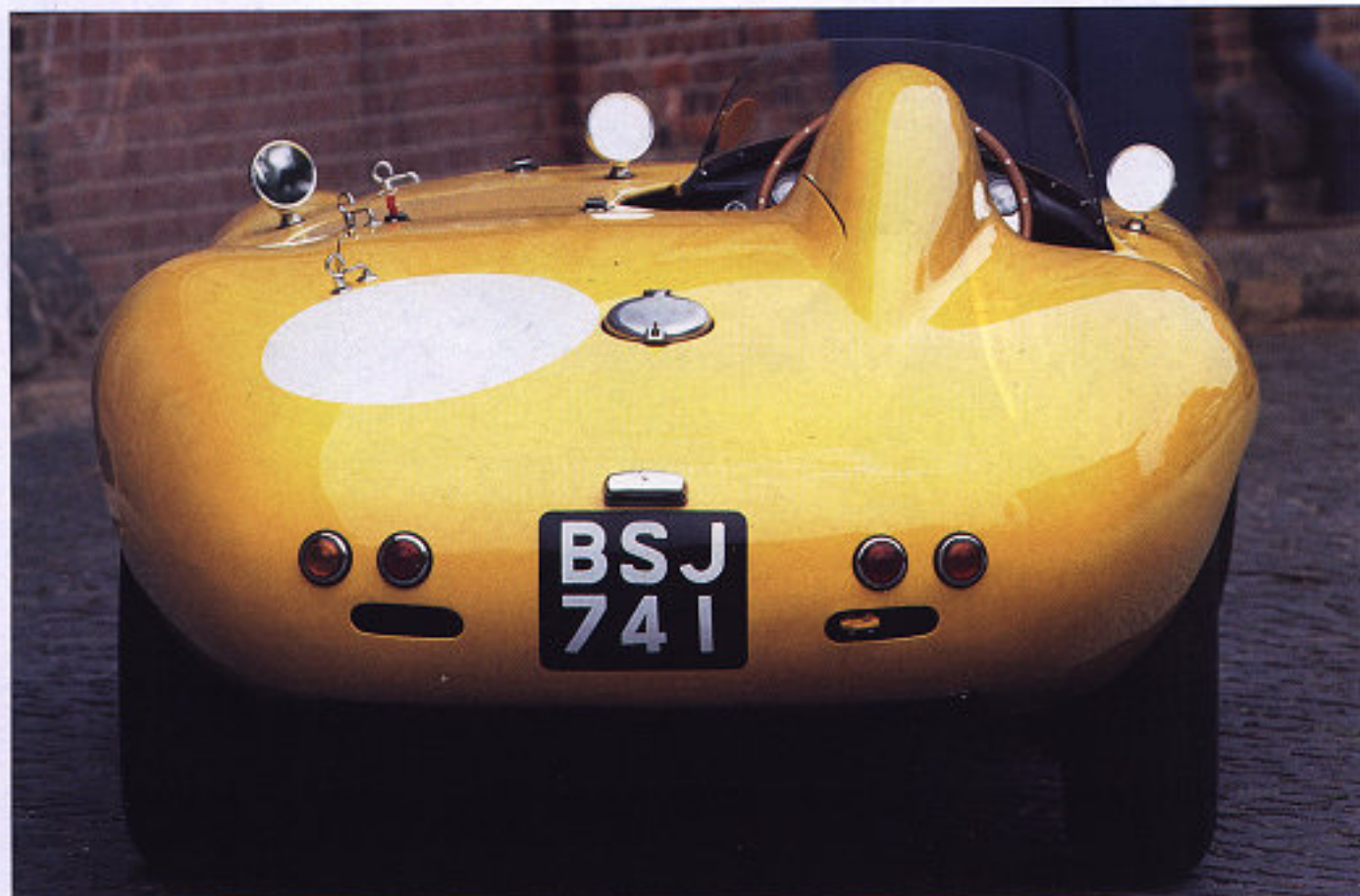
1955 übernahm die „Équipe Nationale Belge“ die Rolle der „Écurie Francorchamps“ (die freilich einige Jahre später revitalisiert werden sollte) und baute das sportliche Engagement aus. Voraussetzung dafür war der Erwerb von konkurrenzfähigen Rennwagen in Gestalt verschiedener Jaguar D-Type, Porsche Spyder sowie zweier 750 Monza (0518M und der hier gezeigte 0552M), denn bisher hatte man sich - vom 500 F2 einmal abgesehen - meist mit Gran Turismo und Tourenwagen begnügt.

Der 750 Monza war technisch eng mit dem 500 F2 verwandt, mit dem die bel-



Oben: Die verspielten Details, wie der zusätzliche Außenspiegel und der Stromkreisunterbrecher, deuten es an: Dieser 45 Jahre alte Ferrari wird noch immer in Rennen eingesetzt.

Unten: Sergio Scaglietti verlieh dem 750 Monza ein ebenso schlichtes wie funktionales Heck mit einer verkleideten Kopfstütze, einem der modernen aerodynamischen Hilfsmittel jener Zeit.



gische Mannschaft natürlich bestens vertraut war. Dieser Monoposto war 1951 im Hinblick auf das ab 1952 geltende Reglement entwickelt worden, nach dem die Weltmeisterschaft der Fahrer nicht in der Formel 1, sondern in der Formel 2 ausgefochten werden sollte. Weil somit ein Hubraumlimit von 2000 ccm galt, erschien Ingenieur Aurelio Lampredi - traditionell ein Freund großer Brennräume - ein Vierzylindermotor besser geeignet als ein diffiziler V12. Lampredis Konstruktion wartete mit einer Besonderheit auf: Er besaß Zylinderlaufbüchsen aus Stahl, die individuell angefertigt waren und von unten in den mit zwei obenliegenden Nockenwellen ausgestatteten Zylinderkopf hinein geschraubt wurden. Einer der Vorteile dieses aufwendigen Verfahrens, das auch die Wartung nicht eben erleichterte, waren eine verbesserte Passgenauigkeit und Haltbarkeit, denn zu dieser Zeit hinkte gerade die Qualität der verfügbaren Zylinderkopfdichtungen hinter dem rapiden Leistungszuwachs der modernen Rennmotoren hinterher.

Vergleicht man den 750 Monza von Scaglietti mit den behäbigen Renn-Spidern von Pinin Farina und Vignale, die kurz zuvor entstanden waren, fällt die enorme Evolution ins Auge: Die flache Front bewirkte einen geringeren Luftwiderstand, die schmale Kühleröffnung mit zurückversetztem Grill gewährleistete trotzdem eine ausreichende Zufuhr von Frischluft.

Nach zwei erfolgreichen Jahren, in denen Ascari einen bis heute ungebrochenen Rekord von neun Siegen in Folge aufgestellt hatte, machte man sich in Maranello Gedanken über die Verwendung des potenten Vierzylinders in einem Sportwagen. Nach einigen Experimentalfahrzeugen wie dem 625 TF (für „Targa Florio“) ging 1954 der 500 Mondial in Serie, dessen Zweiliter-Triebwerk mit dem des Formel-2-Wagen nahezu identisch war. Ihm wurde kurze Zeit später der 750 Monza zur Seite gestellt, der einen um einen Liter vergrößerten Hubraum hatte und über das gewaltige Drehmoment von 372 Nm verfügte (zum Vergleich: der erste 250 GT brachte es



PROFIL



Oben: Da der 750 Monza meist ohnehin nur vom Fahrer besetzt ist, kann der Platz des Beifahrers getrost abgedeckt werden.

Unten: Die beiden gelben 750 Monza der Écurie Nationale Belge vor der Garage Francorchamps in der Brüsseler Rue de la Brasserie. Vorn parkt der Wagen mit der Fahrgestellnummer 0518M, dahinter 0552M.

bei gleichem Hubraum nur auf 240 Nm). Das neue Modell diente zwar auch gelegentlich der Scuderia Ferrari als Wettbewerbsgerät, seine wahre Bestimmung waren jedoch die Privatfahrer, die aus Spaß oder zum Broterwerb an Rennen teilnahmen.

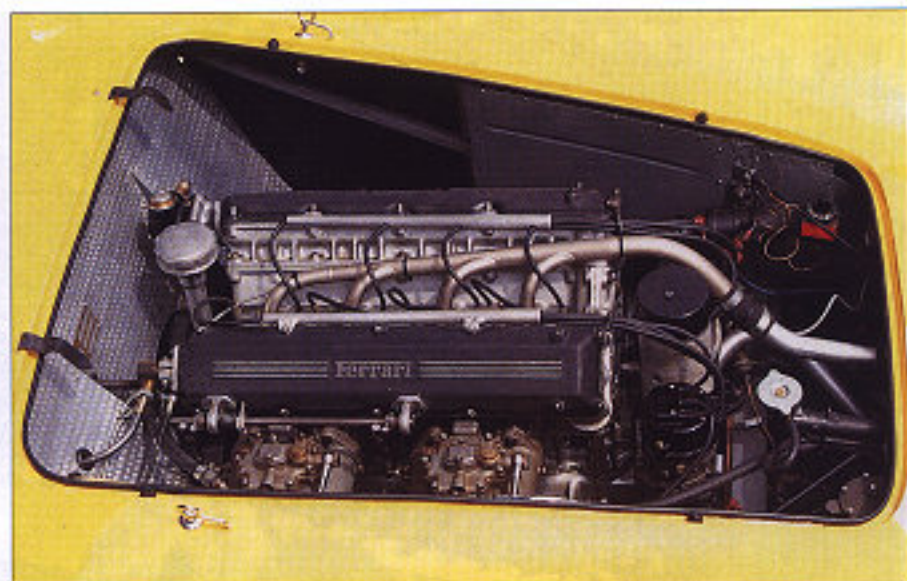
Der erste jemals gebaute 750 Monza trug die Fahrgestellnummer 0440M und

wurde 1954 für den Franzosen Jean Lucas gebaut. Die Équipe Nationale Belge erhielt ihre beiden Autos im Frühjahr 1955. Das „Foglio di Montaggio Autotelaio“, jenes Papier also, mit dem der Bau eines Fahrzeugs im Ferrari-Werk dokumentiert wurde, datiert 0552M auf den 17. April 1955. Der Transport ins Königreich Belgien kann nach der Fertigstel-

lung nicht viel mehr als zwei Wochen in Anspruch genommen haben, denn bereits am 8. Mai erlebte 0552M mit Jacques Swaters am Steuer seine Feuer- taufe. Beim Grand Prix de Spa führte Swaters vom Start weg, musste sich aber am Ende mit Rang 2 hinter Paul Frère in einem Aston Martin begnügen. Unmittelbar nach dem Rennen trat



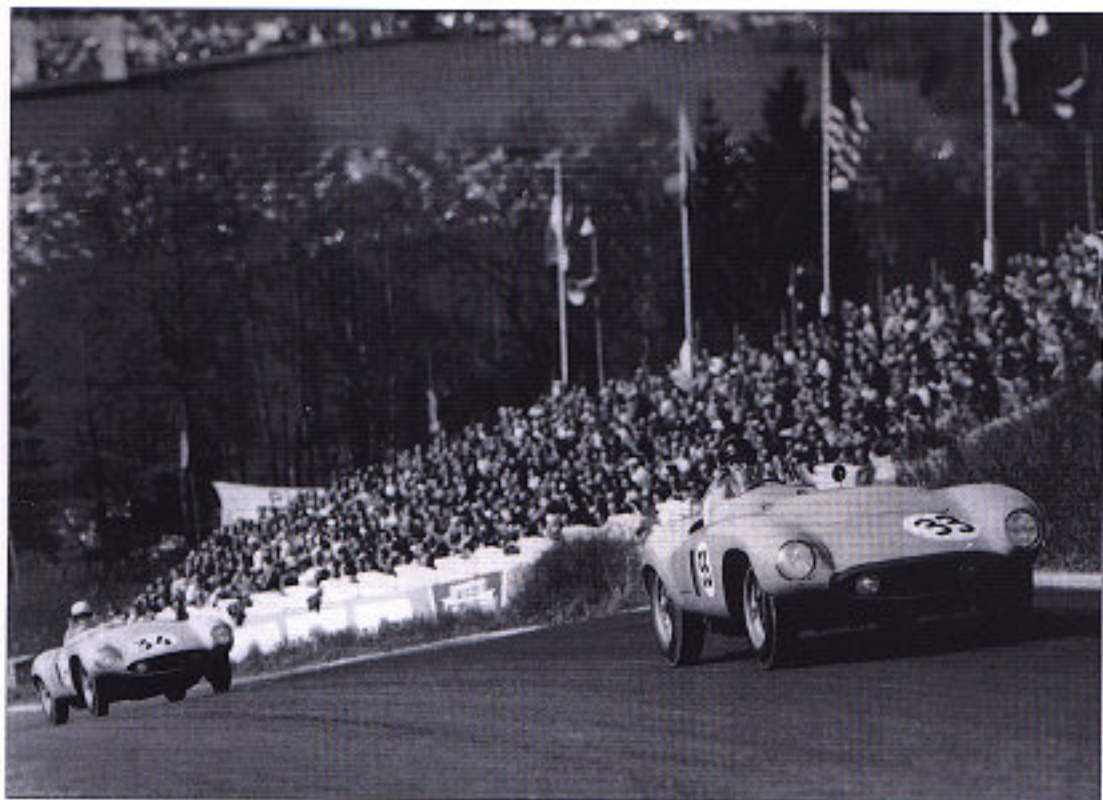
750 MONZA



0552M wurde nach seinem Auffinden in den USA in den 80er Jahren von den britischen Spezialisten bei DK Engineering aufwendig restauriert. Einzig mit der schwarzen Lackierung der Ventildeckel hat es der Restaurierer zu gut gemeint. Auch das Scaglietti-Kleid musste ausgetauscht werden, besteht zu großen Teilen aber noch immer aus dem Originalmaterial.

0552M schon wieder eine Reise in Richtung Italien an, um beim Grand Prix von Bari, der Hauptstadt Apuliens im Süden des Stiefels, zu starten. Die lange Reise von über 1600 km lohnt sich für die Belgier nur zum Teil, denn während Jacques Swaters mit dem Schwestermodell





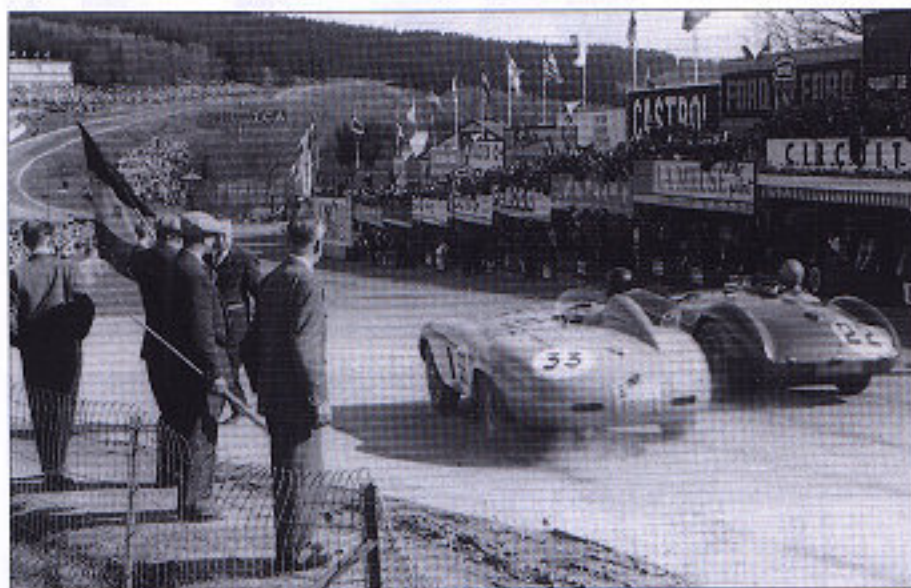
Seinen ersten Renneinsatz erlebte der 750 Monza 0552M bei einem Sportwagenrennen in Spa-Francorchamps am 8. Mai 1955. Am Steuer saß Garage-Francorchamps-Besitzer Jacques Swaters höchstpersönlich, aus dessen fantastischem Archiv diese Bilder stammen. Der Nummer 33 (Swaters) folgte Roger Laurent mit dem 750 Monza 0518M.

0518M immerhin Sechster wurde, fiel Roger Laurent mit 0552M aus. Zurück in Belgien war das Auto zwar für den Grand Prix des Frontières in Chimay eingeschrieben, aber Jacques Swaters verzichtete auf eine Teilnahme.

Noch drei weitere Male meldete die Écurie Nationale Belge ihren 750 Monza an: Zunächst verzichtete Swaters in Oporto beim Großen Preis von Portugal erneut auf den Start. Bei der Tourist Trophy im nordirischen Dundrod, die 1955 Wertungslauf der Marken-Weltmeisterschaft war, gingen Jacques Swaters und Johnny Claes gemeinsam an den Start und beendeten das über 1000 km führende Rennen auf einem 13. Platz.

Der zweite belgische Monza 0518M fehlte in Dundrod, denn beim Grand Prix von Schweden hatte der rennfahrende Motorjournalist Paul Frère den Wagen bei einem Unfall beschädigt. Möglicherweise hat dieses Erlebnis zur Urteilsbildung des legendären Autoschreibers beigetragen, der noch über 40 Jahre später feststellte, dass der 750 Monza eines der schlechtesten Autos war, das er jemals gefahren habe. Auch Swaters lobte den 750 Monza nicht zu sehr und atte-





Beim Rennen der „Voiture de Serie“ in Spa-Francorchamps konnte Jacques Swaters mit dem 750 Monza zwar zunächst die Führung übernehmen, musste sich am Ende aber mit Rang 2 hinter dem Aston Martin DB3S seines Landsmanns Paul Frère begnügen. Das untere der beiden Schwarzweißfotos zeigt die berühmte-berlchtigte Eau Rouge, als sie noch gänzlich frei von Auslaufzonen war.

stierte ihm ein schwieriges Fahrverhalten, das nach einem erfahrenen Piloten verlangte.

Der nächste Einsatz des 750 Monza fand im Februar 1956 bei einem Sportwagen-Rennen in Marokko statt und sollte der letzte unter der Ägide des belgischen Teams sein: André Pilette verlor

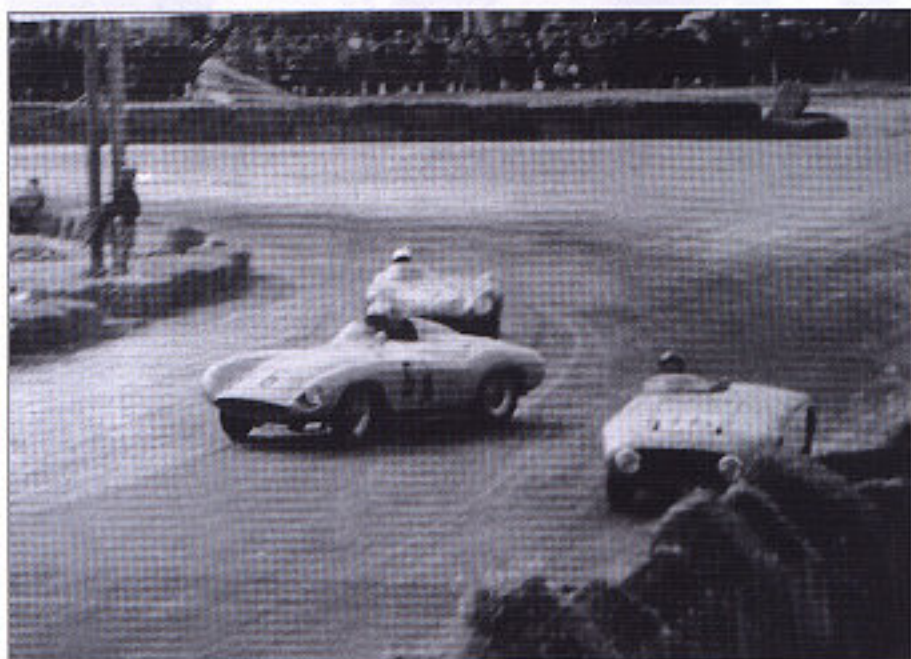
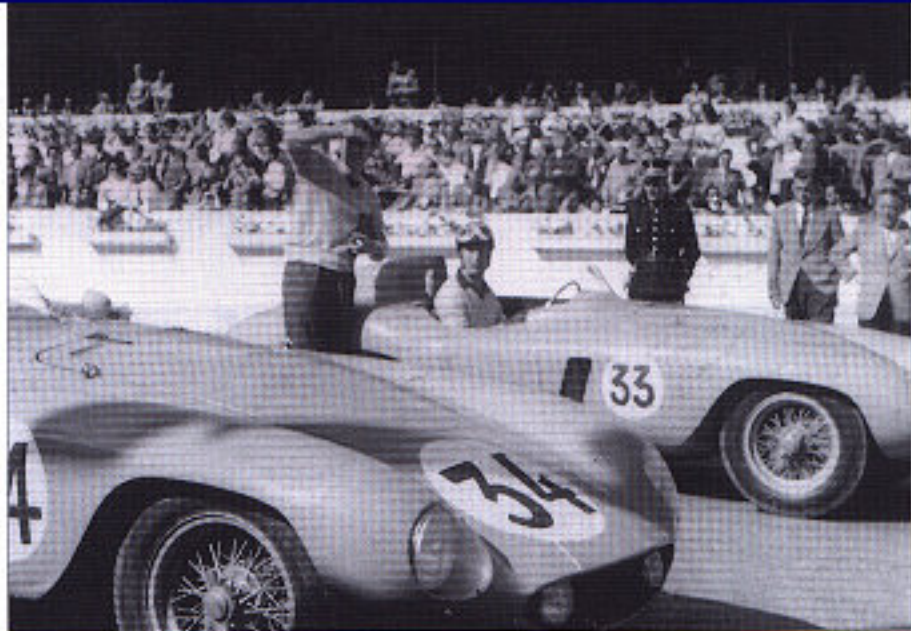
die Kontrolle über den Wagen und beschädigte ihn beim unvermeidbaren Unfall schwer. 0552M wurde zurück ins Werk gesandt und nach der fachgerechten Instandsetzung an Harry Schell verkauft. Der Amerikaner mit Wohnsitz in Paris importierte den Ferrari etwas später in sein Heimatland und verkaufte ihn an Ferrari-US-Importeur Luigi Chinetti, der ihn wiederum an Ed Gelder veräußerte. Der ambitionierte Amateurrennfahrer aus Bridgeport im US-Bundesstaat Ohio setzte 0552M mehrere Jahre lang bei zahlreichen typisch amerikanischen Rennen ein, bevorzugt in Dunkirk oder Watkins Glen. Auch seine Freundin Peggy McClure stieg hin und wieder hinter das große hölzerne Volant und schlug sich nicht nur in der Damenwertung achtbar. Ende 1959 bot Gelder 0552M zum Kauf an. Mittlerweile hatten mehrere andere Ferrari, darunter der bei der Mille Miglia 1957 siegreiche 315 S den Weg in seine Hände gefunden. Wer schließlich die geforderten \$5000 für den fünf Jahre alten Boliden bezahlt hat, ist ebenso unbekannt wie die nächsten 20 Jahre seines Daseins. Jedenfalls tauchte er Anfang der achtziger Jahre in erbarmungswürdigem Zustand in einem Schuppen in der amerikanischen Provinz auf. Weil die frühen Renn-Ferrari mittlerweile zu Lieb-



haberstücken gereift waren, nahm man sich seiner an und restaurierte ihn innerhalb der nächsten Jahre. Dabei war die originale Scaglietti-Karosserie so gut erhalten, dass sie nur in wenigen Teilen erneuert werden musste.

Nach einigen prominenten Besitzern aus Ferrari-Sammler-Kreisen - darunter Lord Brockett, der später wegen eines groß angelegten Versicherungsbetrugs zu zweifelhaftem Ruhm kam - gelangte er in den Besitz von Peter Agg, seines Zeichens McLaren-Spezialist und Protagonist der historischen Rennszene. Zu dieser Zeit entbehrte 0552M noch seines originalen Motors, der irgendwann in den vergangenen 30 Jahren abhanden gekommen war. Agg fand ihn und vereinte ihn wieder mit dem Fahrgestell.

Die große Stunde im zweiten Leben des 750 Monza als historisches Renngerät schlug 1997 beim Grand Prix Historique de Monaco: Peter Hannen, einer der Besten im historischen Motorsport, durfte ihn im Einladungsrennen der Shell Ferrari Historic Challenge fahren und brach alle Rekorde. Wegen eines Problems kurz vor Rennbeginn hatte der Brite aus



Oben: Die beiden 750 Monza der Écurie Nationale Belge in der Startaufstellung in Spa.

Mitte: Das ausbrechende Heck deutet bereits das Unheil an, welches den 750 Monza beim Grand Prix von Agadir ereilen sollte: André Pilette verunglückte schwer, und der Ferrari musste zur Reparatur ins Werk zurückgesandt werden.

Unten: Pilette im marokkanischen Agadir, als 0552M noch unbeschädigt war.

Links: In diesem erbarmungswürdigen Zustand wurde 0552M in den 80er Jahren in den USA entdeckt.

FOGLIO DI MONTAGGIO:

Autotelaio N. 510 Motore catalizzatore N. 0552 M Tolleranza motore N. 0552 M

EQUIPS NAZIONALE BRIG. FOGLIO MONTAGGIO AUTOTELAIO N. 20288 N46 M2
PISSO 2250

Trasmissione 510 CON GIUNTO SAGA

freni post. 501/275 ant. 504/304 cil. Ø 28/28 FRENO 553 CHIDATO

MoZZI e ruote 375/58399/400 ant. 165/70856/57

Pneumatici

Ammortizzatori ant. 506/64457 post. 509/61108

Sterzo scatola 250/372 con giunti SIGET

Regolatore acqua e olio 501/81032

Serbatoio carburante tipo 501/82991 capacità 150 lt.

Indicatore di livello 30

Marmitta di scorcio so prolunga Ø 70

Batteria PIAU

NOTE

CAMBIO 26 S R- 20/20 KLING.

15/48 ELIO.

Molla sospensione ant. 510/64471 Kg. 310. BARRA Ø 13

Balestra post. 510/61156 biscottini 150

Motore e cambio allineato. Montato frizione con dischi metallici e
mozzo senza parastoppi.

Effettuato la messa a punto il 3/5/55. Montato gli strumenti BORISTRI 15415

Completo collaudato dal sig. Sighinolfi.

Data 17/4/55

il Capo Reparto F. Bianchini

der letzten Reihe starten müssen und hatte anschließend das Feld von hinten aufgerollt. Kurz vor Rennende kämpfte er sogar mit Frank Sytner im 250 TR um die Führung und musste sich nur ganz knapp geschlagen geben. Zuvor hatte er noch mit 2:07,180 Minuten die schnellste Rennrunde gefahren (zum Vergleich: die schnellste Runde aus dem Porsche Supercup 1999 betrug 1:44,315 Minuten).

Ende 1998 gelangte der 750 Monza in den Besitz von Klassiker-Händler Mario Bernardi aus dem niedersächsischen Fachwerkstädtchen Hann-Münden. Und aus dessen wilhelminischer Ausstellungshalle hat Ferrari World den 45 Jahre alten Rennwagen im Sommer vergangenen Jahres kurzzeitig für einen Fototermin entführt. Mittlerweile ist der 750 Monza übrigens verkauft - in sein Herkunftsland Italien.

Links: Das Foglio Montaggio Autotelaio, in dem während der Montage alle wichtigen Informationen festgehalten wurden. Die Originale befinden sich noch heute in Maranello.

Unten links: Der 3-Liter-Vierzylinder in seinem originalen Outfit mit silbergrauen Ventildeckeln. Unten rechts: Das Shell-Emblem auf der Seite zeugt von den Einsätzen des 750 Monza in der Shell Ferrari Historic Challenge.

