

Motor

Mai 1990

DM 6,-

Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile

Sommer '90

Cadillac
kontra
Bianchina



Extra

Klassik Invest

Börse:

Geheim-Tip Käfer Cabrio

Preise:

Borgward, Bristol, Bugatti

Highlight:

der Competition-Daytona
von Christie's in Monaco



Mercedes
kontra
Citroën



MG kontra
Bentley

Klassiker-Technik
Kat für Oldies?





Straßen- feger

Präsentation: Ferrari
365 GTB/4 Competizione von 1969.

Von Hermann Ries (Test und Fotos).





Schön steht er da: Der Ferrari 365 GTB/4 Competizione des North American Racing Team aus dem Jahr 1969 ist der erste je auf einer Rennstrecke eingesetzte Daytona. Die Kriegsbemalung entspricht genau dem Look, in dem der Gran Turismo 1970 in Daytona auftrat – allerdings stammt der „Kaan“-Aufkleber an Front und Heck nicht von einem Sponsor, sondern ist das Firmensignet des Restaurierers. Bis

auf den Renn-Anstrich, den nachträglich eingebauten Sturzbügel und die Tankklappe entspricht der Racing-Daytona optisch der Serienvariante, die Unterschiede liegen in und unter dem Aluminium-Blech. Sogar der Auspuff blieb äußerlich serienmäßig.



Es begann mit einer Ernüchterung: Als Richard Kaan, Inhaber eines Restaurierungsbetriebes in Graz, den Zwölfzylinder des Renn-Daytona startete, wurde ich bitter enttäuscht. Den ersten je in Rennen eingesetzten Ferrari Daytona hatte ich mir anders vorgestellt. Völlig unspektakulär nahm die Maschine ihre Arbeit auf – ich hatte mir aber schon ausgemalt, jetzt die Vokabeln „brülte los“ schreiben zu dürfen.

Ganz klar: Ein Renn-Ferrari muß röhren, trompeten, muß eine Mischung vieler nicht einzuordnender mechanischer Geräusche von sich geben, muß schon im Leerlauf Kinder, Hunde und ähnlich ängstliche Naturen verschrecken und bei musikalisch angehauchten Menschen eine Gänsehaut der Verückung hervorrufen. Was aber macht dieser Renn-Daytona?

Seine Maschine „arbeitet“ – und das auch noch ziemlich ruhig. Von dem für die Zwölfzylinder typischen Ventil-Rascheln ist auch nichts zu hören – Anzeichen dafür, daß Kaan den Motor penibel nach den von Ferrari vorgegebenen Toleranzen eingestellt hat.

„Typisches Angeber-Auto“, dachte ich, als ich durch das 200er Tele schaute und der Daytona mit seinen auffälligen Strei-

fen des North American Racing Teams (NART) noch aggressiver als in natura aussah. Kriegsbemalung und Startnummern auf dem Lack, Sturzbügel unter dem Dach – von einem solchen Wagen lassen sich bestenfalls Disko-Miezen in der Provinz beeindrucken.

Beeindruckt war dann aber ich – schon nach wenigen Sekunden. Da zeigte der Daytona mit der Fahrgestellnummer 12547, was in ihm steckt. Der Start geht dabei noch ganz manierlich vonstatten. Kein Wunder: Dieser Competition-Ferrari hat nicht einmal eine Rennkupplung, so daß es keine Probleme bereitet, weich und ruckfrei anzufahren. Dann aber reizt es, den Hammer fallen zu lassen.

Schon bei rund 2000/min liefert der 4,4 Liter ausreichend Drehmoment, es drückt einen schon leicht spürbar in die Sitze. Pedal to the metal – und der Druck verstärkt sich. Bei rund 4000/min geht's zum ersten Mal richtig los: Die Zwölf-Ton-Musik mit sattem Posaunen-Sound setzt ein, dazu gesellt sich das typische Ketten-singen des Antriebs der vier Nockenwellen – und eine gehörige Portion Schub. Nur ein kurzer Augenblick vergeht, die Drehzahlmesser-Nadel passiert die 5500-Markierung.

Jetzt beginnt der Ferrari-Spaß in Reinkultur. Als ob die Herren Kühnle, Kopp und Kausch der Firma KKK mit einem dicken Turbolader ihre Finger im Spiel hätten, beginnt für den Zwölfzylinder ein zweiter Frühling. Eine Riesenfaust drückt uns in die Sitzschalen, der Posaunenchor im Wagenbug ist von einem Trompetenchor laustark ersetzt worden. Bei rund 85 mph (etwa 135 km/h) auf dem Tacho im zweiten Gang und einer Drehzahl von etwa 7200/min kommt – klack – der dritte Gang. Die Beschleunigungs-Orgie beginnt von Neuem. Ein serienmäßiger Daytona kommt da nicht mit – warum, das folgt später.

Die österreichischen Geschwindigkeitsbegrenzungen haben wir schon lange hinter uns gelassen (deshalb erwähne ich auch nicht, ob Kaan oder ich den Wagen fuhr), aber nur bei Tempi weit über 100 km/h zeigt der Daytona seinen wahren Charakter. Denn dieses Auto ist eindeutig für zügige Fortbewegung konzipiert. Im mittleren Geschwindigkeitsbereich bis etwa 150 km/h wirkt der Competition nicht sehr richtungsstabil, er neigt zum Tänzeln. Danach verschwindet diese wahrscheinlich reifenbedingte Indifferenz, der Geradeauslauf stabilisiert sich.

Nach der Geraden kommt das Kapitel Kurven. Hier hat der Daytona seinen großen Auftritt. Er beginnt beim Anbremsen. Die erste Biegung schon ruft das bekannte „ujujujuu-Gefühl“ hervor. Wer den Daytona von rund 150 mph (etwa 240 km/h) ohne seelische Vorbereitung auf das, was kommt, kräftig herunterbremst, weiß hinterher, was ein Adrenalin-Stoß ist. Die lange Ferrari-Schnauze taucht ab, der gesamte Wagen wird unruhig, und mit den eindeutig zu schwach dimensionierten Bremsen würde es nicht gelingen, die Räder zum Blockieren zu bringen. So schießt der Frontmotor-Ferrari auf die Kehre zu – viel zu schnell. „Die beste Methode“, so Kaan, „ihn heil durch die Kurven zu bringen, besteht darin, ihn etwas anzustellen und mit leicht wegweisendem Heck schlenzen zu lassen.“

Kaan muß es wissen: „Wir haben diesen Daytona auf dem Österreichring getestet. Schon nach zwei, drei Runden hatten wir kaum noch Bremswirkung. Spaß hat es aber dennoch gemacht, denn auch ohne viel zu bremsen läßt sich der Competition im besten Rallye-Stil schnell fahren.“ Dabei rinnt allerdings beim Fahrer kräftig der Schweiß: Die Lenkung mit dem reichlich flach angeordneten Lenkrad erfordert kräftige Bizeps, und die Bremse – da läßt man am besten Kerle von der Statur eines Arnold Schwarzenegger treten. Dafür entschädigt die Kupplung mit – nach Ferrari-Maßstäben gemessen – geringem Widerstand beim Durchdrücken.

Er fordert seinen Fahrer gehörig, der Daytona Competition. Aber wer sich fordern läßt, erlebt mit dem Rennwagen des amerikanischen Ferrari-Rennteam von Luigi Chinetti ein gegenüber dem serienmäßigen Daytona deutlich gesteigertes Fahrgefühl, ohne dabei auf die Alltags-

Summary: Ferrari Daytona Competizione

Warpaint in the colours of the North American Racing Team, with stars numbers, safety bar beneath the roof – this is our first impression of the Ferrari Daytona Competition with chassis no. 12547. The second impression is more lasting and starts at around 4000 rpm, namely power, power all the way. Just a moment later, and the needle on the rev-counter passes the 5500 rpm mark.

This is where the fun really starts. We are pressed back into our bucket seats as if by some giant, invisible fist. At medium speed, up to about 150 km/h the Daytona seems somewhat unstable, tends to wobble. At high speeds this shortcoming disappears, and the directional stability improves.

Next come the bends. This is where the Daytona really comes into its own, from the point of deceleration onwards. The first bend alone is enough to give you that sinking feeling in the pit of your stomach. The whole car begins to shake, and the braking effect is none too good. According to Richard Kaan from Graz, who restored the car, the best way to get it safely round the bends is to approach from just the right angle and let the rear end slide a bit.

The racing drivers who drove this Daytona between 1969 and 1971 appreciated this. However, Daytona no. 12547's racing career began in a bit of a chaos, and its planned debut in the 1969 Le Mans nearly didn't take place at all. No. 12547, the very first aluminium Daytona to leave the factory – even before the three series of works Competizione of which a total of 15 were built – was not on Ferrari's racing car transporter which also brought the NART cars to Le Mans, as had actually been planned. Luigi Chinetti, head of the NART, took the first possible plane back to Modena, jumped into no. 12547 and

to Le Mans. Bob Grossman, who was to drive the car together with Sam Posey, took part in the training in the NART Daytona with no safety bar and no seat belts. The Daytona's first performance only lasted a few rounds: Grossman collided with his NART team colleague Ricardo Rodriguez' Dino at 160 mph. Grossman and Rodriguez were not injured, but the Daytona was so badly dented that Chinetti couldn't enter it for the race the next day.

The car was sent back to the factory, where it was repaired. The Daytona's first sortie (after the unsuccessful attempt at Le Mans) was in Daytona in the 24 hour race in 1972.

During this race no. 12547's maximum speed timed was apparently 200 mph. Kaan estimates that the Daytona has just under 450 bhp. In March 1971 no. 12547 was entered in the 12 Hours of Sebring where it came in 12th. After that it changed owners a number of times before ending up, in the middle of the seventies, with Michael W. Sheehan, a Ferrari specialist in Costa Mesa, California. Sheehan drove the racing car for everyday use for several years.

At *Motor Klassik's* photo session the Daytona once again proved that it is fit for everyday use: despite repeated stops and goes the oil and water temperatures remained at a healthy level. It was a real pleasure to drive a thoroughbred racing car that is not temperamental like most of its kind.

If this has whetted your appetite, all you need to do is two things: firstly, book a trip to Monaco and, secondly, make sure you have a suitcase full of money in your luggage: Daytona no. 12547, which is currently owned by an English consortium, is going to be on sale at Christie's auction in Monaco on 22nd May 1990.

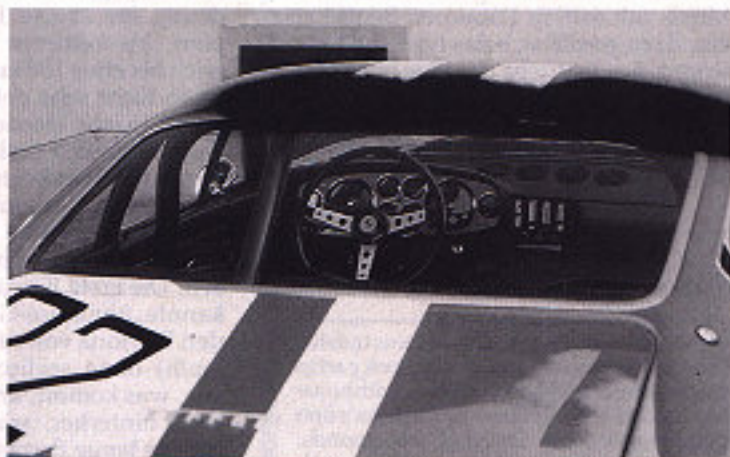
tauglichkeit verzichten zu müssen – und sitzt dabei in einem Auto, das Geschichte machte.

Die Rennkarriere von Daytona 12547 begann recht chaotisch, und beinahe hätte der erste geplante Auftritt gar nicht stattgefunden. Es war im Jahr 1969 – das Training für das 24 Stunden-Rennen von Le Mans stand an. Chinetti, Ferrari-Importeur in den USA und Chef des North American Racing Teams, vermißte ein Auto – eben jenen Ferrari 365 GTB/4, den er im Werk eigens zu Rennzwecken mit einer Alu-Karosserie versehen ließ. Dieses Auto war der erste vom Werk hergestellte Alu-Daytona – noch vor den drei Serien der Werks-Kompetizione mit insgesamt 15 Exemplaren. Und er sollte auch der einzige äußerlich serienmäßige Alu-Daytona bleiben. Dieser Chinetti-Daytona befand sich nicht, wie eigentlich geplant, auf dem Ferrari-Renntransporter.

in der amerikanischen Zeitschrift „Road & Track“ so: „Nachdem er die Alpen in der Nacht mit wahnsinniger Geschwindigkeit überquert hatte, parkte Chinetti den Wagen vor dem Hotel. Er heftete einen Zettel an die Windschutzscheibe, auf dem er erklärte, daß er jetzt müde sei und daß wir den Daytona zur Rennstrecke mitnehmen sollten.“

Ohne Überrollbügel (den hat 12547 mittlerweile) und ohne Gurte (die hat 12547 noch immer nicht) trat Grossman mit dem NART-Daytona zum Training an, die Startnummer 16 völlig Le Mans-unüblich in weiß (statt in schwarz auf weißem Kreis) auf den roten Lack geklebt. „Nach einigen Runden“, so Posey, „kam Grossman an die Boxen, um zu berichten, daß er auf der Mulsanne-Geraden 180 mph (knapp 290 km/h) erreicht habe.“ Lichtschranken-Messungen sollen dem Daytona sogar 189,67 mph (zirka 303

Der Wagen ging zurück ins Werk, wo er wieder hergerichtet wurde. Am 7. Juli 1969 wurde er an einen Professor Enio Gherardi in Brindisi ausgeliefert. Gherardi verfrachtete 12547 in die Staaten zu Chinetti, der ihn mit leichten Tuning-Maßnahmen flott machte und im NART einsetzen sollte. Den ersten Renneinsatz (nach dem mißglückten Le Mans-Versuch) erlebte der Daytona in Daytona beim 24 Stunden-Rennen am 31. Januar 1970. Doch auch hier kamen Masten Gregory und ein gewisser Dr. Pickett, die den Wagen führen, nicht sehr weit. Nach zwei Stunden (eine Quelle spricht von sieben Stunden) wurden sie wegen Reifenschäden aus dem Rennen geworfen. Die Michelin hielten den großen Belastungen durch die hohen Geschwindigkeiten – vor allem in der Steilkurve – nicht stand. Während dieses Rennens soll 12547 mit 200 mph (etwa 320 km/h) als



Blick ins Cockpit: Nur der Sturzbügel im Innen-

raum deutet auf die Renn-Vergangenheit des Daytona hin. Bei Höchstgeschwindigkeit reicht der serienmäßige Tacho gerade aus: Mit 200 Meilen pro Stunde (umgerechnet 320 km/h) wurde der Ex-Chinetti-Wagen bei den 24 Stunden von Daytona anno 1970 gestoppt. Seine Visitenkarte mit Fahrgestellnummer trägt der Alu-365 GTB/4 im Motorraum.



Es gibt einige Spekulationen darüber, warum das Auto in Modena „vergessen“ wurde. Die glaubhafteste Theorie besagt, daß Ferrari den Wagen wegen seiner unzureichenden Bremsen nicht fahren lassen wollte. Solche Gedanken machte sich Chinetti nicht. Er schnappte sich das erstbeste Flugzeug, düste nach Modena, faßte dort den 12547 aus und raste über die Alpen nach Le Mans.

Sam Posey, der den NART-Daytona zusammen mit Bob Grossman fahren sollte, schilderte im Juni 1971 die Begebenheit

km/h) attestiert haben. Nachdem sich alle über diese erstaunliche Höchstgeschwindigkeit aufgeregt hatten, gab es bald den zweiten Grund zum Palaver.

Grossman hatte den Daytona in die Leitplanken gesetzt. Mit 160 mph (rund 250 km/h) war er mit einem anderen Ferrari kollidiert – dem Dino seines NART-Teamkollegen Ricardo Rodriguez. Grossman und Rodriguez überstanden den Abflug ohne Verletzungen, der Daytona war so stark zerbeult, daß Chinetti ihn nicht mehr im Rennen einsetzen konnte.

Höchstgeschwindigkeit gestoppt worden sein. Das spricht für die Qualität der Chinetti Tuning-Maßnahmen.

„Knapp 450 PS“, schätzt Restaurierer Kaan, „dürfte der Daytona auf die Bremsen bringen, etwa 30 bis 40 PS weniger als die Gruppe 4-Daytona der späteren Serien.“ Andere Kolben, die für eine höhere Verdichtung sorgen, schärfere Nockenwellen und eine geänderte Vergaser-Bestückung, dazu etliche Feinarbeiten, machten diese Leistungssteigerung unauffällig möglich. Seine Alltagstauglichkeit verlor

Daten & Fakten & Quellen

Motor: V 12-Ottomotor, wassergekühlt, Zylinderwinkel 60°, Bohrung×Hub 81×71 mm, Hubraum 4930 cm³, Verdichtung ca. 10,5:1, Leistung ca. 450 PS bei ca. 8000/min, max. Drehmoment ca. 50 mkg bei ca. 6000/min. Leichtmetallzylindergehäuse mit nassen Zylinderlaufbüchsen, siebenfach gelagerte Kubelwelle, Leichtmetallzylinderköpfe mit je zwei kettengetriebenen oberliegenden Nockenwellen, Ventile über Tassenstößel betätigt, Trockensumpfschmierung, Gemischbereitung über 6 Weber-Fallstrom-Doppelvergaser, 2 elektrische Benzinpumpen. **Kraftübertragung/Getriebe:** Hinterradantrieb über Kardanwelle, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Differential verblockt, Differentialsperre, Getriebeübersetzungen: I: 3,07; II: 2,11; III: 1,58; IV: 1,25;

Die Clubs:

- Ferrari Club Deutschland, Alexander H. Wanke, Postfach 71 01 51, 3000 Hannover;
- Ferrari Model Club, Rainer Heiderstädt, Hörster Bruch 100a, 4936 Lage-Hörste;

Die Spezialisten:

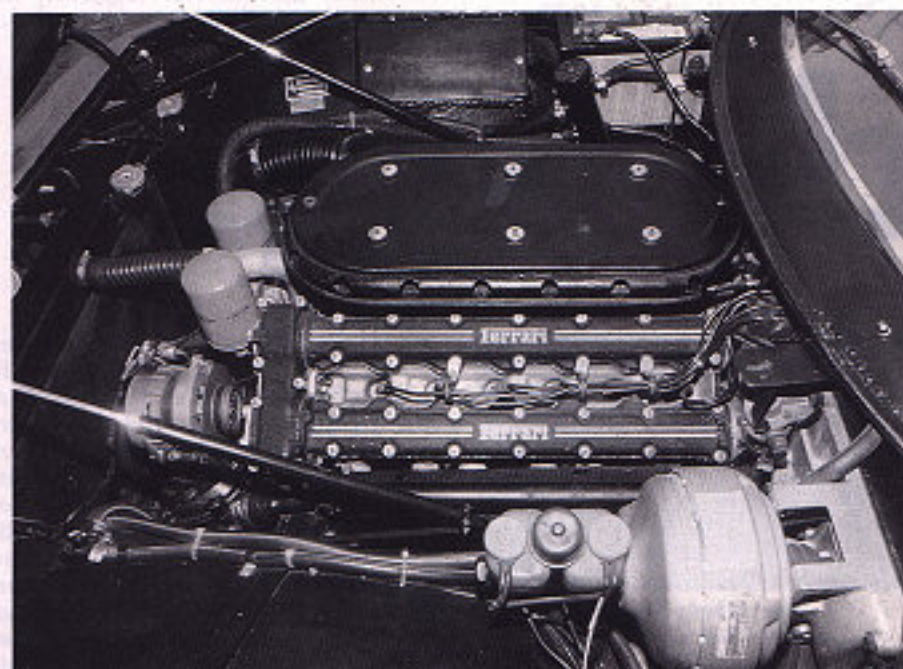
- Marcel Massini, Aebistraße 14, CH-3012 Bern;
- Richard Kaan, Kärntener Straße 355, A-8020 Graz;

Die Literatur:

- The Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Pat Braden und Gerald Roush, Osprey Publishing, 1982;
- World Supercars 1 - Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Doug Nye, Albion Scott, 1984;
- Cavallino No. 33, Juni/Juli 1986;

Die Modelle:

- Provence Moulage, 1:43, Resine-Bausatz



Stolze 450 PS werden diesem Zwölfzylinder nachgesagt - möglich durch gegenüber der Serie erhöhte Verdichtung, geänderte Steuerzeiten und viele (unsichtbaren) Feinarbeiten.

V: 0,714; R: 2,64; Achsübersetzung: 3,3.
Karosserie/Fahrwerk: Aluminium-Karosserie über Gitterrohrrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Stoßdämpfer; innenbelüftete Scheibenbremsen rundum, hydraulisch betätigt; ZF-Lenkung mit Schnecke und Mutter. **Räder/Reifen:** Aluminiumräder 8 J × 15, Michelin-Gürtelreifen 200 VR 15 G 70.
Maße und Gewichte: Länge/Radstand: 4425/2400 mm, Breite/Höhe 1760/1245 mm, Spur vorn/hinten 1440/1425 mm, Gewicht (vollgetankt): ca. 1540 kg.
Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit ca. 320 km/h.
Bauzeit: 1969.
Stückzahl: 1.

ze: Daytona Gruppe 4 Le Mans 1974 und Le Mans 1975, Interscope, je ca. 60 Mark;
● Verem, 1:43, Metall-Fertigmodell, Straßenversion, ca. 30 Mark;
● Arena, 1:43, Resine-Bausätze: Daytona Gruppe 4 Le Mans 1974, Le Mans 1975, je ca. 70 Mark;
● Italiari, 1:24, Plastik-Bausatz, Straßenversion, ca. 23 Mark;

Der Wagen:

- Ferrari 365 GTB/4 Competizione, Baujahr 1969, Fahrgestellnummer 12547, Besitzer: möchte nicht genannt werden;

Die Preissituation:

Da es sich bei der auf diesen Seiten vorgestellten Competition-Version um ein Einzelstück handelt, ist keine Markt-Beobachtung möglich, der Preis ergibt sich bei der Christie's-Auktion in Monaco.

der Daytona dadurch nicht. Allerdings mußte er in Sebring im gleichen Jahr mit Überhitzungsproblemen aufgeben.

Nachdem er von Kirk F. White gekauft wurde, startete 12547 im März 1971 bei den 12 Hours of Sebring, in „Kirk“-weiß und Pepsi-Cola-blau lackiert mit H. Cluxton und C. Kolb am Lenkrad und belegte den 12. Platz. Danach ging er durch mehrere Hände, bis er schließlich Mitte der 70er Jahre bei Michael W. Sheehan, einem Ferrari-Spezialisten in Costa Mesa, Kalifornien, landete. Und Sheehan benutzte den Rennwagen mehrere Jahre als Alltagsauto. Überhitzungsprobleme, wie in Sebring, traten in dieser Zeit offenbar nicht mehr auf.

Und auch beim Motor Klassik-Fototermin stellte der Rennwagen seine Robustheit unter Beweis: Trotz häufiger „Stops“ und „Goes“ blieben Öl- und Wassertemperatur im gesunden Bereich, der Zwölfzylinder sprang nach Fotopausen immer willig an, überraschte durch sein breites nutzbares Drehzahlband und seinem sattem Sound - es war eine ungetrübte Freude, einen reinrassigen Rennwagen ohne die typischen Mucken zu fahren.

Stellen Sie sich jetzt einmal vor, Sie fahren mit einem 200 Meilen-Rennwagen zum Einkaufen, und keiner merkt, was für einen Donnerbolzen Sie unter dem Hintern haben. Lediglich die Kriegsbemalung („Wir haben uns große Mühe gegeben, alle Aufkleber zu besorgen, die der Wagen 1970 in Daytona trug“, so Kaan) sorgt für neugierige Blicke. Wenn Sie richtig Gas geben, bringen Sie das eingekaufte Speise-Eis sogar unaufgetaut nach Hause - bei einer Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h sollte das keine Probleme bereiten.

Schwieriger dürfte es sich da schon gestalten, an diesen Straßenrenner heranzukommen. Die erste Voraussetzung besteht in einem Koffer voll Geld (ein paar Millionen Mark sollten schon drin sein). Die zweite Voraussetzung ist eine Reise nach Monaco (es sei denn, Sie lassen sich auf's Telefon-Bieten ein). Denn in Monaco wird dieser Daytona, der sich derzeit im Besitz eines englischen Konsortiums befindet, bei der Christie's-Auktion am 22. Mai 1990 versteigert.

Falls Sie jetzt noch Fragen in Sachen Technik oder Historie des Autos haben sollten, rufen Sie den Restaurierer Richard Kaan in Graz an (Tel. 0043-316/ 282 356). Und wenn Sie der Estimated Price interessiert, wählen Sie 0044-1/ 839 9060 und verlangen Colin Crabbe, den Chef des Motor Car Departement bei Christie's in London. Crabbe wird Ihnen gerne Auskunft über die finanzielle Seite des Projekts geben.

Falls Sie die ganze Sache dann noch perfekt machen wollen, nachdem Sie den Daytona gekauft haben, dann tun Sie sich doch ganz einfach mit ein paar Ferrari-Freunden zusammen und organisieren Sie die 24 Stunden von Le Mans für klassische Fahrzeuge. Für diesen Tip will ich selbst nur eines: dabei sein.