

Klassik

8/2001 DM 7,-

 **100 Jahre
Karmann**



Mini-Mania: das Original

Mini Cooper

- ▶ Rote Oldtimernummer: ▶ Citroën Visa Plein Air
- ▶ Praxis-Erfahrungen ▶ Rallye Liège-Rome
- ▶ Dyna Veritas ▶ Silvretta Classic Rally



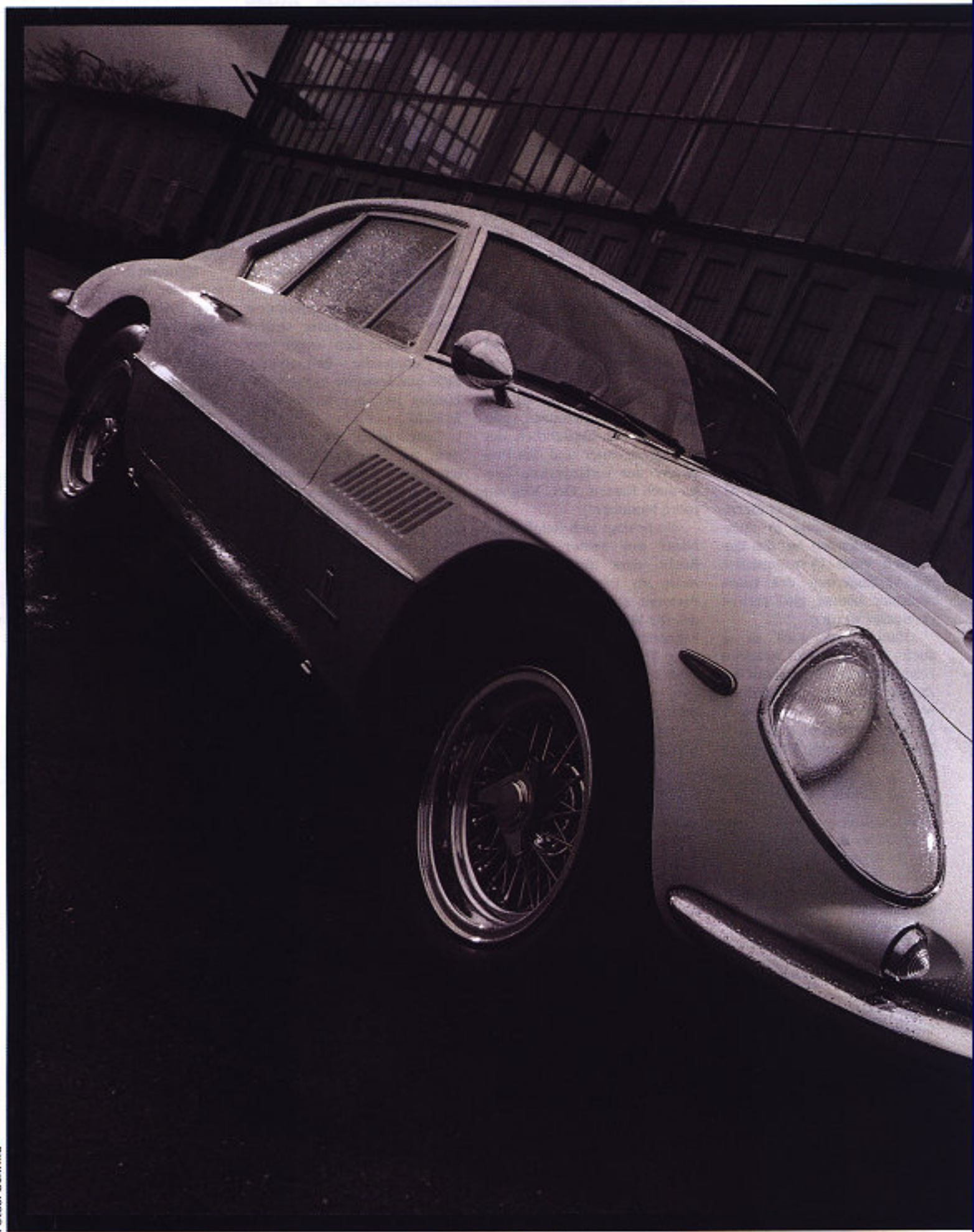
FAHRBERICHT
FERRARI 400 SA



RESTAURIERUNG
MINERVA



FASZINATION
MERCEDES RENNTRANSPORT



Fotos: Schmid



Der weiße Hai

► **Fahrbericht** **Ferrari 400 SA**
Mit 340 PS Leistung war der zwölfzylindrige Ferrari 400 Superamerica das schnellste in Serie gebaute Automobil seiner Zeit. Dank seiner „Aerodinamico“-Karosserie von Pininfarina war er auch eines der schönsten.



Wie ein gefräßiges Fischmaul öffnet sich der Kühlergrill

Es war ein komischer Ferrari“, sagte Rennfahrer Olivier Gendebien, „er war unharmonisch, hatte eine schüttelnde Kupplung, ein fragiles Getriebe, miserable Bremsen und eine Straßensituation wie ein Citroën 2 CV.“ Der gallige Kommentar des Piloten war auf den Ferrari 330 TRI LM gemünzt, mit dem er gerade gemeinsam mit Phil Hill das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen hatte.

Dass der 330 trotzdem siegte, lag einzig an seinem Triebwerk – dem legendären Vier-Liter-V12, der in diesem Rennen zum letzten Mal als Frontmotor in einem Le Mans-Ferrari eingebaut war. Danach läutete Enzo Ferrari die Mittelmotor-Ära ein.

Es ist die gleiche legendäre Maschine, die einen der seltensten Straßensportwagen von Ferrari antreibt. Statt der 390 PS im Renntrimm leistet sie für die Straße immer noch stolze 340 PS. Sensationelle 290 km/h lief der Superamerica, wie „Road & Track“ 1963 in einem Test eines nach US-Spezifikation umgerüsteten und auf 4,5 Liter aufgebohrten Exemplars des berühmten Autosammlers William „Bill“ Harrah ermittelte. Damit war die elegante Flunder der schnellste Straßensportwagen seiner Zeit und machte sogar mehr Tempo als der legendäre Jaguar D-Type, der vier Jahre zuvor Le Mans gewonnen hatte.

Dass der Ferrari so flott durch den Wind ging, lag nicht nur an dem starken Triebwerk. Als einer der ersten Entwürfe von Pininfarina wurde der Aerodinamica, wie der Name ja schon nahelegt, im Windkanal optimiert. Die Form ähnelt von der Seite betrachtet der Tragfläche eines Jets – vorn rund und am Ende spitz zulaufend. Diese vollkommen neue Formensprache hatte Battista Pininfarina erstmals für den Superfast II-Prototyp entwickelt, der auf dem Turiner Salon 1960 vorgestellt wurde. Diese Studie gilt als eine der harmonischsten und bestproportionierten Entwürfe des Turiner Ateliers.

Für den 400 wurde die Grundidee nur unwesentlich verändert. Sie war wegbereitend für weitere Pininfarina-Entwürfe – vom Ferrari 500 Superfast bis zum Alfa Romeo Spider Duetto. Dabei sind es vor allem die kleinen, feinen Details, die den Betrachter entzücken.

So sind die Heckleuchten äußerst dezent in die hinteren Stoßstangen integriert. Die Hinterräder sind zur Hälfte durch Spats abgedeckt. Die Seiten der Karosserie wurden in ihrer unteren Hälfte silberfarben lackiert, was das Coupé optisch schlanker macht.

**Battista
Pininfarina
gelang mit
dem herr-
lichen Ferrari
Superfast II
ein formaler
Geniestreich
und ein aero-
dynamischer
Glücksgriff**



Diese Unterteilung nimmt bereits die später von Pininfarina gepflegte optische Trennung in zwei Karosseriehälften vorweg: Die obere und die untere Hälfte wirken wie die beiden Schalen einer geschlossenen Muschel.

Die Spaltmaße der exakt verarbeiteten Karosserie sind so eng, dass „Fugen-Ferdl“ Ferdinand Piëch seine Freude daran hätte: Der Spalt zwischen Tür und Karosserie ist beispielsweise nur rund einen Millimeter breit. Alles zusammen ergibt eine außerordentlich geschlossen wirkende, glattflächige Blechhülle.

Als kleine Geschmacksverirrung lassen sich allenfalls die vielen verchromten Teile an der Front kritisieren – Zugeständnis an den verkitschten US-Geschmack. Hinten signalisieren nur die wie Gewehrläufe unter dem Heck herausragenden Auspuffanlagen, dass eine großformatige Maschine unter der Haube steckt.

Stets waren die für den US-Markt vorgesehenen Ferrari die hubraumstärksten in der Modeneser Modellpalette. 1951 startete die „America“-Reihe mit dem 340. Zunächst gab es mehr Rennversionen als Straßenaus; Argentinien's Präsident Juan Peron und Aston Martin-Chef David Brown gehörten zu den ersten prominenten Besitzern.

Mit dem Hubraum ging es immer weiter nach oben: 1953 kam der 375 America, 1956 der 410 Superamerica. Wie bei Ferrari üblich, gab die Modellbezeichnung das Volumen eines der zwölf Zylinder an. In allen America-Modellen hatte bis dato der so genannte „Lampredi“-Motor gearbeitet: Ferrari-Entwickler Aurelio Lampredi hatte dieses Triebwerk eigens für die in größeren Dimensionen denkenden Käufer in Übersee entwickelt.

Der 400 Superamerica brach mit beiden Traditionen, als er 1961 auf dem Genfer Salon debütierte. Die Bezeichnung

„400“ deutete weder auf den Hubraum eines Zylinders noch auf die PS-Zahl: Sie stand nunmehr für ein Zehntel des Gesamtvolumens von vier Litern. Und der 400 war der erste großvolumige Ferrari, der statt des Lampredi-Motors mit der guten alten Colombo-Maschine ausgerüstet wurde. Das von Gioacchino Colombo entwickelte V-Triebwerk mit 60°-Winkel hatte schon die allerersten Ferrari angetrieben – damals mit bescheidenen 1,5 Litern.

Das Triebwerk wurde bis dahin – in grundsätzlich unverändertem Aufbau erhalten – in den Drei-Liter-Versionen vom Typ 250 montiert. Für den 400 steigerten die Ferrari-Ingenieure die Bohrung weiter von 73 auf 77 und den Hub von 58,8 auf 71,0 mm. Eine bemerkenswerte Karriere: Kaum jemand hatte damals geglaubt, dass der Zwölfzylinder-Motor in so vielen Entwicklungsstufen weiterleben konnte. Ursprünglich gab Ferrari die Leistung des 10:1 verdichteten Motors mit 400 PS bei 6750/min an; später wurde die Verdich-

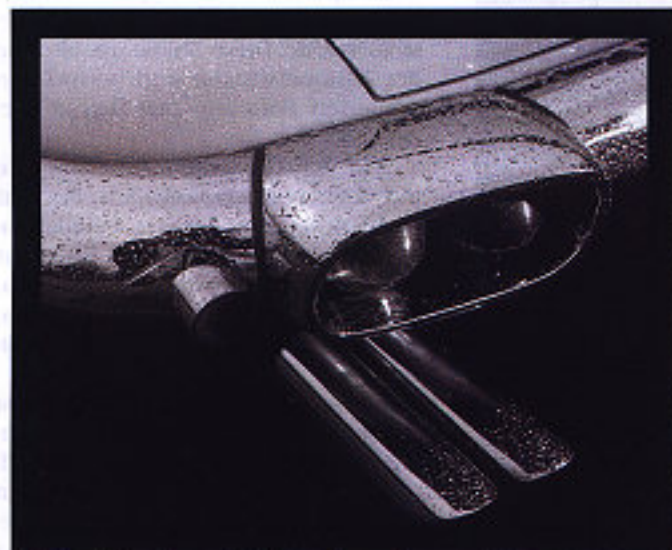
tung in Hinsicht auf eine längere Lebensdauer auf realistischere 8,8:1 zurückgenommen und die Leistung auf 340 PS reduziert.

Bereits beim ersten Dreh des Zündschlüssels wird klar, dass diese auf höchst eindrucksvolle Art produziert werden. Mario Bernardi, Spezialist für exklusive Sportwagen in Hann. Münden, stellt uns seinen Superamerica für eine ausgedehnte Testfahrt zur Verfügung. Das blendend weiße Exemplar wurde zunächst wie fast alle Superamerica nach Amerika ausgeliefert und erfreute dort mehrere Besitzer. Danach erstand ein deutscher Bierbrauer den Wagen, der später erneut verkauft wurde und 13 Jahre ganz diskret in einer Privatsammlung glänzte. Doch definitiv ist der 400 Superamerica viel zu schade, um nur im Museum zu stehen. Wir starten zur Probefahrt.

Schon bei Leerlaufdrehzahl schnurrt die Maschine in einer bassigen, melodösen Tonart, die das Enthusiastenoehr begeistert. Der Motor klingt voluminöser und kompetenter als die Drei-Liter-Triebwerke aus den 250-Modellen. Auch beim Fahren wird sofort spürbar, dass der 400 einen Liter mehr Hubraum und zusätzliche 100 PS in seiner Verfügungsgewalt hat als die kleineren zeitgenössischen Brüder.

Besonders erstaunlich ist die Elastizität, schon ab 1400/min legt der Aerodinamico los wie von einem mächtigen Gummiband gezogen. Ebenso nimmt er gemütliches Bummeln im vierten Gang mit City-Tempo keineswegs übel. Doch er kann auch anders. Beeindruckend ist seine Drehfreudigkeit, die ihn mit einer kleinen Bewegung des rechten Fußes vom Doktor Jekyll zum Mister Hyde mutieren lässt.

Der 400 beschleunigt nachdrücklich mit immer stärkerer Vehemenz und entwickelt dabei ein tiefes Grollen, das immer höher wird und ab 5000/min in ein helles



Die Heckleuchten sind elegant integriert



Die mächtige Lufthutze auf der Haube braucht der V12 zum Atmen



Historie

1959 Erstes, vergleichsweise plumpes 400 SA-Modell mit großer quadratischer Kühleröffnung für Gianni Agnelli.

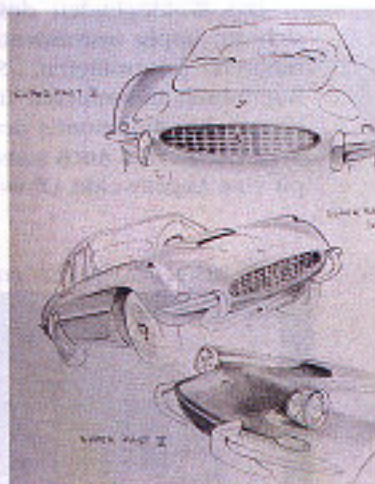
1960 Sensationelle Superfast II-Studie auf 400 SA-Basis (Chassis 2207 SA). Später leicht überarbeitet, Verkauf an den Mailänder Industriellen Dronzo de Nora.

1961 400 SA Serien-Coupé wie das Motor Klassik-Fotomodell mit kurzem Radstand. In Genf präsentiert, 15 gebaut, davon acht mit Scheinwerferabdeckungen.

1962 Studie 400 Superfast III. Vermutlich nach Rückkauf von Dronzo de Nora bei Pininfarina auf demselben Chassis 2207 SA gebaut.

1962 400 SA mit langem Radstand (2600 mm), 18 Exemplare, davon zwölf mit Scheinwerferabdeckungen.

1962 Letzte Superfast IV-Studie.



Stadien der Entwicklung (von oben nach unten):
Bahnbrechende Superfast II-Studie von 1960;
leicht modifizierte Variante für einen Mailänder Industriellen;
Superfast IV von 1962

Komplett ausgestattetes Cockpit mit Information zu allen relevanten Funktionen

Trompeten übergeht. Auf dem köstlichen Weg zum Drehzahlgipfel von 7000/min gibt es keine Beschleunigungslöcher - der Geschwindigkeitszuwachs erfolgt äußerst kontinuierlich. Nur 7,8 Sekunden brauchte der 1963 von „Road & Track“ getestete 400, um die 100-km/h-Grenze zu passieren, Tempo 160 war schon nach 18,7 Sekunden erreicht.

Trotz der hohen Fahrleistungen gefällt vor allem die Mühelosigkeit, von der das Fahren geprägt ist. Die Sitzposition passt genau und ist weit von der berühmten berüchtigten Froschhaltung anderer Italo-Klassiker entfernt. Durch die großen Glasflächen und die schmalen Dachsäulen ist das Coupé sehr übersichtlich und wirkt innen hell und freundlich.

Bis auf die schwergängige Schaltung, Kennzeichen jedes Ferrari, lassen sich alle Bedienelemente leicht bewegen; einschließlich der Lenkung, die exakt die richtige Balance zwischen Fahrkontakt, Präzision, Rückstellkraft und Leichtigangigkeit hat. Es ist eine Freude, den 400 durch Kurven zu zirkeln, zumal das Fahrwerk mit seiner hinteren Starrachse dem Piloten nie Rätsel aufgibt.

Gibt er mächtig Gas, kann in der Kurve das Heck schon einmal wegwischen. Doch dank der exakten Lenkung lässt sich der Wagen sofort wieder einfangen. Von der nicht ganz risikolosen Leistungscharakteristik etwa eines Porsche turbo ist der Ferrari dank seiner gleichmäßigen, absolut berechenbaren Entfaltung seiner Kraft weit entfernt.

Das Wohlbefinden des Motors lässt sich am üppig instrumentierten Armaturenbrett kontrollieren. Sechs schöne Runduhren informieren über alle wichtigen Lebensfunktionen des aufwendigen V-12-Trickwerks. Auch sonst ist das Cockpit eine Augenweide. Obwohl der 400 SA



Die weiße
Pracht: Stolz
trägt der 400
Superamerica
das schönste
Heck der
Ferrari-
Geschichte

das Doppelte eines Ferrari 250 GT kostete und damit nur für die wirklich Superreichen infrage kam, ist er im Innenraum fast spartanisch ausgestattet. Zwar bedeckt feines Leder nahezu alle Flächen, doch auf aufgesetzten Luxus wie Holzfurnier oder Zierblenden wurde bewusst verzichtet. Der 400 ist exquisite Fahrmaschine pur ohne jeden unnötigen Schnickschnack oder nutzlose Zierteile.

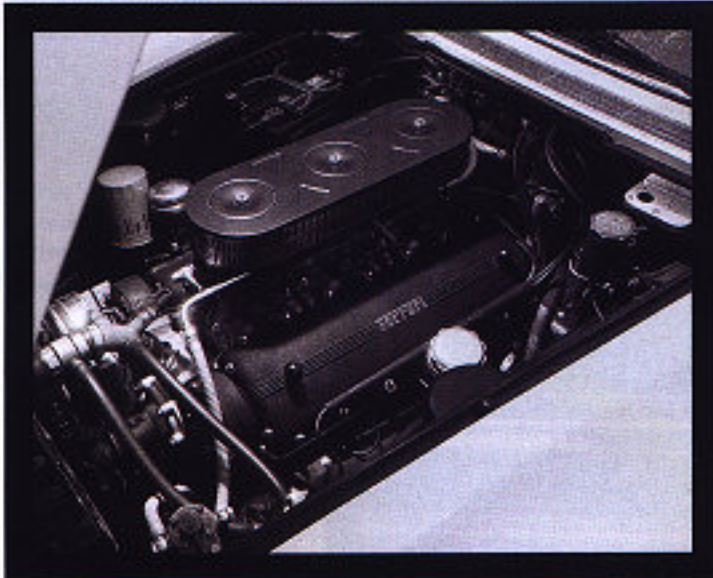
Kein Wunder also, wenn sich „Road & Track“-Tester Dean Batchelor absolut begeistert zeigte. „Auf die Gefahr hin, wie ein Ferrari-Sprecher zu klingen“, schrieb er, „können wir ehrlich sagen, dass der Besitz dieses Autos die allerhöchste mögliche Befriedigung verspricht.“

Dem ist nichts hinzuzufügen, außer vielleicht zwei kurze Infos, falls Sie, lieber Leser, jetzt auf den Geschmack gekommen sind. Ganze 15 Aerodinamica-Coupés wurden hergestellt, davon acht in der hier gezeigten schönsten Version mit den eleganten Abdeckkappen über den Scheinwerfern. Sieben Exemplare existieren noch, und siebenstellig ist auch der Betrag, für den sich vielleicht einmal ein Besitzer von einem solchen Prachtstück trennt.

Bernd Wieland



340 PS leistet der vier Liter große Ferrari-Zwölfzylindermotor



Die Räder wirken an der glatten Karosserie fast deplatziert



Die Schokoladenseite zeigt ein glattflächiges Heck wie später beim Alfa Duetto



Rund die Hälfte der Aerodinamico trug Kappen aus Plexiglas



Daten & Fakten

Motor: 12-Zylinder-V-Motor (60°), Bohrung x Hub 77 x 71 mm, Hubraum 3967 cm³, Leistung 340 PS bei 7000/min, schräg hängende Ventile mit Schleppebel und Rolle, 2 oben liegende Nockenwellen (Kette), 3 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 46 DCF 3.

Kraftübertragung:

Vierganggetriebe, Hinterradantrieb.

Karosserie/Fahrwerk:

Elliptikrohrrahmen, vorn Einzerradaufhängung an

Trapezdreieck-Querlenkern, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern, vier Scheibenbremsen.

Maße: Radstand 2420 mm, Spur v/h 1359/1350 mm.

Fahrleistungen/Verbrauch: Testwerte Road & Track 1963 (400 SA mit 4,5-Liter-Motor): Beschl. 0 - 100 7,8 s, Höchstgeschw. 290 km/h.

Geschätzte Spitze der Serienvariante mit 340 PS: 260 km/h. Verbrauch 20 bis 25 l.

Literatur: Le Ferrari di Pinfarina, Angelo T. Anselmi.