

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

auto
motor
sport

Klassik

12/2004 Deutschland

DER ZWÖLFZYLINDER ZUM SMART-PREIS

JAGUAR XJ-S



25 SEITEN V12-SPEZIAL

KATALOG ALLE MODELLE

TECHNIK PORSCHE 917

MOTOR IM DETAIL

FAHRBERICHT FERRARI 212



**Leser-
Wahl**

**KLASSIKER DER ZUKUNFT
ZU GEWINNEN:
DER URQUATTRO**



Restaurierung Austin-Healey Sprite



Sport Langstreckencup im 911

IMPRESSION FERRARI 212



Die Firma Touring karosserierte eine ganze Reihe früherer Ferrari in der patentierten Superleggera-Bauweise

BLAUES BLUT

Mit den Ferrari 166 bis 212 begann die ruhmreiche Tradition der Straßensportwagen aus Maranello. Und nicht alle waren rot.

Die dunkelblaue Farbe war dieser Renn-Barchetta nicht in die Wiege gelegt. Sie wurde 1951 in Weiß ausgeliefert





A detailed close-up photograph of a Ferrari 212 Export engine. The focus is on the three Weber 32 DCF double carburetors, which are cylindrical with a distinctive ribbed metal body and black top caps. The carburetors are mounted on a silver-colored engine block. To the right, a silver valve cover is visible, featuring the classic Ferrari prancing horse logo and the word 'Ferrari' in a stylized font. Various mechanical components, including hoses, wires, and a distributor, are visible around the engine. The background shows the textured metal surface of the car's engine bay.

Die drei Weber-Doppelvergaser des Typs 32 DCF kennzeichnen die Export-Version des 212-Motors



Auf heutigen Straßen wirkt die Touring-Barchetta klein und zierlich wie ein Tretauto

DER ZWÖLFZYLINDER IST zu hören, lange bevor er zu sehen ist. Der bellende Sound des Colombo-Motors bricht sich an den Gründerzeitwänden der ehemaligen Pionierkaserne, als Mario Bernardi mit der 212 Barchetta ums Eck kommt. Ein Stoß Zwischengas, den zweiten Gang rein, und ein paar Sekunden später steht der kleine dunkelblaue Ferrari.

Es riecht nach etwas verbranntem Öl und hochoktanigem Sprit. Denn nach längeren Standzeiten dosieren die drei Weber-Doppelvergaser das Benzin gern ein wenig reichlicher in die Brennräume. Normalerweise steht der kleine Sportwagen im Showroom von Mario Bernardi. Auf dem Parkett des alten Raums, der früher als Reithalle der Kaserne diente, parkt das puristische Fahrzeug meistens in der guten Gesellschaft von 250 Boano, 225 Export Vignale, 375 Mille Miglia und anderer Ferrari-Preziosen, aufgelockert durch gelegentlich eingestreute Maserati 4 CM, Porsche 904 GTS oder Lamborghini 400 GT.

Heute hat er Auslauf, der blaue Ferrari, dessen korrekte Typenbezeichnung 212 Export Touring Barchetta lautet. Barchetta heißt Bötchen, und wenn der 212 vor einem steht, begreift man in Sekundenbruchteilen, warum der Volksmund beim Erscheinen des ersten Ferrari mit dieser Karosserieform den Diminutiv wählte. Barcha, das Boot, hätte zu so einem kleinen Auto nicht wirklich gut gepasst.

Denn wie schon bei seinem Vorgänger mit dieser Karosserieform, der Barchetta 166 S Mille Miglia, sind es nur 2250 Millimeter Radstand, zwischen denen sich ein Zwölfzylinder-Motor, ein massiges Getriebe, zwei winzige Sitze und zwei Achsen den Platz teilen. Zum Vergleich: Der Alfa Spider hatte acht Zylinder weniger, aber bis 1993 den identischen Radstand.

Verlierer sind im Falle der Barchetta eindeutig die Insassen. Personen über 1,85 passen nur mit mühsamen Verren-

kungen hinter das große Holzvolant, und auch das nur, weil ein Dach nicht vorgesehen ist. Entsprechend sieht das Resultat aus - wie ein Erwachsener in einer Kinderbadewanne. Der Ferrari ist aber weit schneller.

Rund 200 PS attestiert Bernardi dem Motor der Barchetta, der in der Papierform 170 PS leisten dürfte. Das kam so: Als vor einigen Jahren der Motor der Barchetta mit der Chassisnummer 0084 E überholt werden sollte, stellten die Restaurierer zu ihrer Überraschung fest, dass das Triebwerk mit der Nummer 0084 E ein 225er-Motor war. Mit anderen Worten: 2715 Kubikzentimeter statt deren 2562.

Wie das kam, weiß heute niemand mehr so genau. Auf jeden Fall wurde diese Touring Barchetta an Giannino Marzotto ausgeliefert, der 1950 mit einem 166 S die Mille Miglia gewonnen hatte. Marzotto war der jüngste Spross einer immens reichen Industriellenfamilie, der zusammen mit seinen Brüdern einen exklusiven Rennstall betrieb.

Giannino wusste, dass es 1951 mit den kleinen Ferrari bei der Mille Miglia schwer würde, gegen die vom Werk eingesetzten 340 America zu bestehen. Also ließ er auf der Basis einer 166 Barchetta ein Renncoupé bauen, mit dem vermeintlichen 212-Motor der neuen Barchetta 0084 E.

Das Coupé, ausgeführt von den Karrossiers Reggiani und Fontana aus Padua, geriet zum zwar aerodynamisch günstigen, ästhetisch aber fragwürdigen Rennauto, das wegen seiner Form den Beinamen „Uovo“ (Ei) erhielt. Enzo Ferrari soll der Legende - und Marzottos Erinnerungen - nach vom Uovo nicht sehr begeistert gewesen sein.

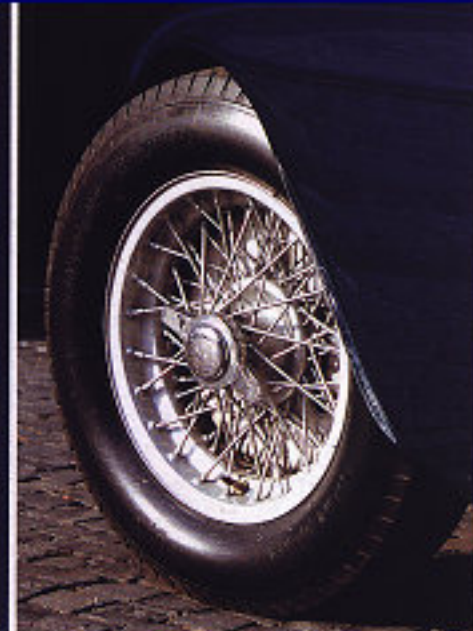
Marzotto setzte den Uovo mit dem 0084-Motor jedenfalls bei der Mille Miglia 1951 ein, schied aber in Führung liegend aus. Der Sieg ging an Villoresi auf einem 340 America. Der Motor des Uovo wanderte nach einigen kleineren Rennen zurück in die Barchetta, die 1953 nach Rom verkauft wurde. Der Uovo wurde ebenfalls verkauft und ist

DATEN & FAKTEN

Motor: Wassergekühlter 60°-V-Zwölfzylinder-Motor, 2562 cm³, Bohrung x Hub 68 x 58,8 mm, Leistung 155 PS bei 6500/min (Export 170 PS bei 7000/min), max. Drehmoment 20,5 mkg bei 5250/min (Export 21 mkg), zwei oberliegende, kettengetriebene Nockenwellen, ein Weber-Vergaser 36 DCF (Export drei Weber 32 DCF)
Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung, mech. Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

Karosserie/Fahrwerk: Elliptikrohr, mit aufgesetzter Karosserie, Einzelradaufh. vorn an Dreieckslenkern und Querblattfedern, hinten Starrachse an Halbelliptikfedern und Reaktionsdreieck, hydr. Trommelbremsen, Reifen 6.40 x 15
Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2250/3850 mm, Breite/Höhe 1450/1380 mm, Leergewicht trocken zirka 950 kg (Werksangaben Export)
Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit

190 bis 250 km/h, Verbrauch 18 Liter/100 km (Werksangabe, je nach Achsübersetzung)
Bauzeit/Stückzahl: 1951 bis 1953, insgesamt 114 Exemplare, 82 Inter und 32 Export
Literatur: Antoine Prunet: Traum-Ferrari für Sport und Reise, Motorbuch-Verlag Stuttgart, 1981, ISBN 3-87943-771-8; Antoine Prunet, Ferrari-Sport- und Rennwagen, Motorbuch-Verlag Stuttgart 1986, ISBN 3-87943-930-3



Da dieser Ferrari als Export mit gerader Chassisnummer für Rennen bestimmt war, fehlte ursprünglich der Tachometer. Im Kofferraum ist nur Platz für Tank und Reserverad. Die 15-Zoll-Borrans bieten genug Platz für riesige Leichtmetall-Bremstrommeln

heute noch bei vielen Veranstaltungen zu sehen, unter anderem jedes Jahr bei der Mille Miglia.

Der Weg des Blaumanns führte 1957 in die USA. Dort erhielt er irgendwann in den 70ern einen Chevy-V8, doch der ursprüngliche Motor verblieb glücklicherweise in der Nähe des Ferrari. 1987 wurde der 212 Export bei Bob Wallace in Phoenix restauriert – inklusive des Originalmotors, der in Wirklichkeit ein 225 ist.

Doch die 212-Baureihe nimmt aus ganz anderen Gründen einen wichtigen Platz in der Ferrari-Historie ein. Anders als die Vorgänger 166 und 195, die auch in der als Inter bezeichneten Straßenversion in nur wenigen Exemplaren entstanden, wurde der 212 zur Basis einer – nun ja – Serienfertigung. Zwischen 1951 und 1953 kamen 114 Chassis mit 212-Motor aus Maranello, von denen 82 in der Inter-Ausführung ausgeliefert wurden.

Die Inter-Versionen zeichneten sich durch einen längeren Radstand von 2600 Millimeter und einen zähmeren Motor aus. Mit nur einem Weber 36 DCF-Vergaser und von 8,4:1 auf 7,5:1 reduzierter Verdichtung leistete der 2,6 Liter große Zwölfzylinder nach zeitgenössischen Angaben 155 PS bei 6500 Umdrehungen.

Verschiedene Karosseriefirmen versuchten sich am 212 Inter-Chassis. Die meisten Wagen entstanden nach einem

Michelotti-Entwurf bei Vignale, doch es gab auch Fahrzeuge von Ghia, Stabilimenti Farina oder Touring. Auch der erste Pinin Farina-Ferrari war ein 212, ein berückend schönes Cabriolet mit einfachen Linien und großem, verchromtem Kühlermaul.

Ein Ferrari war schon damals kein billiges Vergnügen. In den Preislisten Schweizer Automobilkataloge taucht 1952 der erste 212 Inter zu einem Preis von 48 900 Schweizer Franken auf. In der gleichen Liste ist ein Mercedes-Benz 300 Adenauer mit 28 000 Franken aufgeführt.

Der Ferrari wäre dennoch die bessere Investition gewesen. Denn während eine Adenauer-Limousine in sehr gutem Zustand heute 40 000 Euro kostet, ist ein Ferrari 212 gut das Zehnfache wert. Wohl gemerkt dann, wenn es sich um ein Inter Coupé handelt. Die Export sind weit teurer.

Erstaunlich aber, wie normal und unkapriziös sich ein so wertvolles Stück Automobilhistorie fährt. Der Colombo-Motor springt spontaner an als ein Fiat Punto, geht subjektiv besser als die meisten aktuellen Sportwagen und strahlt die selbstbewusste Aura eines wahren Kunstwerks aus. Auch wenn er heute kaum größer als ein Tretauto wirkt.

TEXT: **Heinrich Lingner**
FOTOS: **Reinhard Schmid**



DER BELLENDE
SOUND DES COLOMBO-
MOTORS BRICHT SICH
AN DEN GRÜNDER-
ZEIT-WÄNDEN
DER EHEMALIGEN
PIONIERKASERNE

KAUFBERATUNG FERRARI 212

Kaum jemand wird ohne fachkundige Beratung einen frühen Ferrari, der durchaus eine siebenstellige Euro-Summe kosten kann, ohne sachkundigen Rat kaufen. Doch oft lässt sich bereits im Voraus abschätzen, ob es sich lohnt, den Fachmann hinzuzuziehen – etwa im Vorfeld einer Auktion.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**
★★★★★ **Ersatzteillage**

★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★★★ **Unterhaltskosten**

★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Die wenigsten frühen Ferrari der Baureihen 166, 195 und 212 sind im Urzustand erhalten. Fast alle wurden mehrfach restauriert, viele wurden bei Unfällen zerstört, neu karosiert oder komplett um eine Fahrgestellnummer herum aufgebaut. Das Wichtigste an einem frühen Ferrari ist demnach seine **Historie**.

Je besser dokumentiert und je lückenloser die Vorgeschichte, desto höher der Preis. Auch **Matching Numbers** spielen eine erhebliche Rolle, im Idealfall steht auf Chassis und Motor dieselbe Nummer zu lesen. Natürlich ist man auch in diesem Segment nicht vor Fälschern sicher, da die Preisunterschiede zwischen den Modellvarianten erheblich sind. Ein Grund mehr, die Historie des Fahrzeugs gründlich zu überprüfen.

Viele Autos aus dieser Epoche wurden bei Carrozzeria Touring in der Superleggera-Bauweise produziert. Vor **Kontaktkorrosion** zwischen Stahlrahmen und Alu-Haut sind diese Ferrari ebenso wenig geschützt wie preiswertere Superleggera-Autos von Alfa oder Aston Martin. Besonders Hauben und Türen sind dann betroffen. Auch die Aufbauten der anderen Firmen wie Stabilimenti Farina oder Vignale sind natürlich nicht vor Rost gefeit. Für alle gilt: Da alle Autos in Handarbeit erstellte **Einzelstücke** sind, sehen keine zwei absolut gleich aus. Entsprechend schwer ist es, die Originalität einzuschätzen.

TECHNIK-CHECK

Auch die frühen Colombo-Motoren mit zwei (166), 2,3 (195) und 2,5 (212) Liter Hubraum sind recht robust und zuverlässig. Schließlich mussten die Motoren früher mehrstündige Vollgasfahrten bei der Mille Miglia oder in Le Mans überstehen. Heutigem Alltagsverkehr sind sie dennoch nicht immer gewachsen. Stadtverkehr und Staufahrten können schnell zu **Überhitzung** führen.

Auch leiden viele der überlebenden oder wieder aufgebauten Ferrari der Baureihen 166 bis 212 unter **Standschäden**. Viele Fahrzeuge stehen in Sammlungen und werden nur äußerst selten oder gar nicht bewegt, mit den bekannten Folgen. Kaum belastete Dichtungen lassen Öl austreten, überaltertes Öl setzt sich im Motor als Schlamm ab, und verharzter Sprit setzt die Vergaser außer Gefecht. Da häufig Wasser ohne Zusätze als Kühlmittel verwendet wurde, sorgt **Wasserfraß im Alu-Block** für Verdross. Empfindlich sind auch die hohlgebohrten **Nockenwellen**.

Eine **Komplettüberholung** des Motors kann durchaus über **60 000 Euro** kosten, so Spezialist Uwe Meissner von Modena Motorsport. Oft werden Ferrari angeboten, die seit einer länger zurückliegenden Restaurierung nur wenige Kilometer zurückgelegt haben. Das ist aber keine Garantie für einwandfreie Mechanik. Ganz entscheidend ist auch, dass der richtige Motor und das richtige Getriebe montiert sind. In Zweifelsfällen schafft ein **Certificato**, das vom Werk in Maranello ausgestellt wird, die nötige Klarheit.

PREISE

Bei Einführung 1951

48 000 sfr*

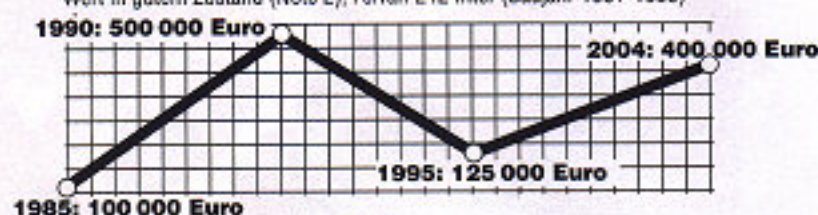
Bei Produktionsende 1953

48 000 sfr*

Verbindliche Preisangaben für die frühen Ferrari sind kaum zu machen. Zu stark unterscheiden sich die Kurse für die diversen Karosserie- und Ausstattungsvarianten. Die meisten 212 verließen als Vignale-Coupés in der Inter-Variante die Werkshallen. Daneben gab es noch die Export-Ausführungen mit mehr Leistung und die nur für den Renngebrauch vorgesehenen Fahrzeuge, die naturgemäß die höchsten Preise erzielen.

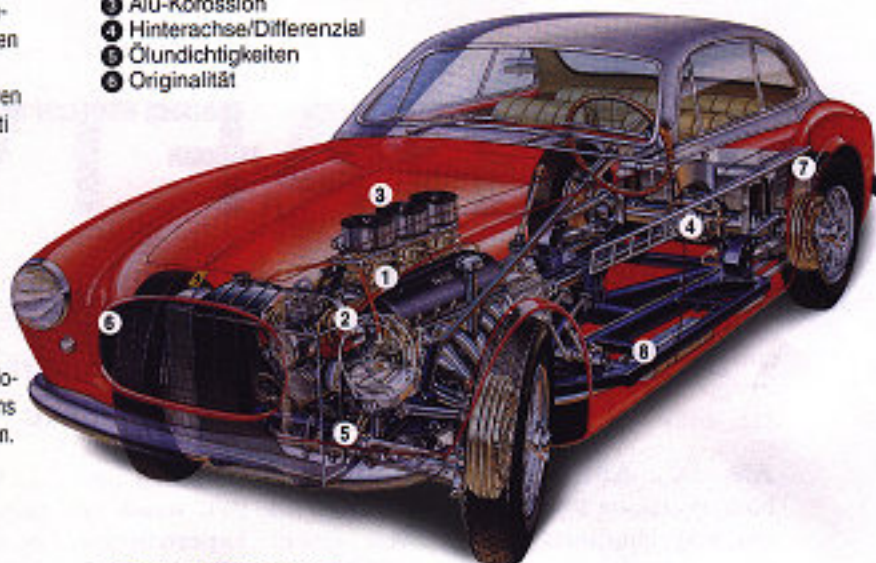
Doch wie bei allen raren Ferrari haben auch die Preise für die 212 in den letzten beiden Jahren deutlich angezogen und fast schon wieder das Niveau von 1989/1990 erreicht. Die Preise in der Grafik gelten für den 212 Inter in der häufigsten Coupé-Ausführung. * Neupreis 212 Inter in der Schweiz

Wert in gutem Zustand (Note 2), Ferrari 212 Inter (Baujahr 1951-1953)



SCHWACHPUNKTE

- 1 Vergaser
- 2 Nockenwellen
- 3 Alu-Korrosion
- 4 Hinterachse/Differenzial
- 5 Ölundichtigkeiten
- 6 Originalität
- 7 Kontaktkorrosion
- 8 Rost am Rahmen



ERSATZTEILE

Natürlich gibt es für einen Ferrari aus den frühen fünfziger Jahren keine Ersatzteile vom Fließband. Das gilt sowohl für Technik- als auch für die Karosserie-Komponenten. Mit der Karosserie ist es einfach: Jeder Ferrari dieser Epoche ist ein Einzelstück, entsprechend muss jedes zu ersetzende Teil einzeln angefertigt werden. Das gilt in fast demselben Maß auch für die Technik.

Zwar existieren Nachfertigungen aus Italien, die aber nicht immer befriedigend ausfallen. Spezialist Meissner etwa lässt fast alles extra anfertigen.

SPEZIALISTEN

Modena Motorsport GmbH, Ernst-Tellering-Straße 60, 40764 Langenfeld, Telefon 0 21 73/2 21 84, www.modena-motorsport.de
Mario Bernardi - Klassische Automobile, Wellenstraße 1, 34346 Hann. Münden, Telefon 0 55 41/66 08 86, www.mariobernardi.de
Italparts (Ersatzteile), Hüttenstraße 127, 40227 Düsseldorf, Telefon 02 11/72 30 00, www.italparts.de

CLUBS

Ferrari Club Deutschland e.V., (Sekretariat) Dröttbohmshof, 46519 Alpen, Telefon 0 28 03/80 29 47, www.f-c-d.de
Ferrari Club Switzerland, (Sekretariat), Im Holmig 10, CH-4451 Wintersingen, www.ferrariclubswitzerland.ch
Scuderia Ferrari Austria, Jochen-Rindt-Str., Postfach, A-1239 Wien, www.scuderia.at