

Im Tal des Testosterons

Rund um Bologna können Autofans ihrem Laster fröhnen – die Rennställe von Ferrari, Maserati, Lamborghini und Ducati locken mit Schauräumen, dazu kommen Sammlungen mit Vorkriegsfahrzeugen. **VON DIRK ENGELHARDT**

Den Fuß auf dem Gaspedal eines Rennwagens, das sanfte Dröhnen des Motors, die Hand auf einem Rennlenkrad – einen echten Rennwagen zu fahren, ist und bleibt ein haptisches Erlebnis. Und wenn das Gefühl den Namen Ferrari trägt, legt die Pulsfrequenz des durchschnittlichen Mannes um einiges zu. Auch wenn die Ausstellungsräume der Kollektion Ferrari interessant gestaltet sein mögen, in einem Ferrari am Steuer zu sitzen ist eben etwas anderes, als ihn im Museum zu bewundern.

Leider hat das Vergnügen seinen Preis: „60 Euro“ antwortet die blonde Assistentin mit leicht russischem Akzent auf die Frage, was so eine Probefahrt mit dem knallroten Gefährt kostet. Der Preis bezieht sich auf die Zeitspanne von zehn Minuten, die man mit dem über 300 Kilometer pro Stunde schnellen Sportwagen über Landstraßen bei Maranello kriecht. Hier sind nämlich, wie überall in Italien, nicht mehr als 100 km/h erlaubt. Zur Teststrecke ist Firmenfremden der Zugang natürlich strikt untersagt. „Und, wie war es?“, fragt Svetlana den Gast aus Frankreich, der sich aus dem bodennahen Sitz zwängt. Er antwortet nicht, doch ein seliges Lächeln, die Augen zum Himmel gerichtet, sind der Beweis, dass hier ein langgehegter Traum in Erfüllung gegangen ist.

Anfassen verboten

Im Rennstall, der „Scuderia“ Ferrari, kostet der Eintritt zwölf Euro. Anfassen der Männerträume ist natürlich verboten, erst recht, sich ans Steuer zu setzen. So müssen hier Beweisfotos neben Testarossa & Co. genügen. Im Ort, der unauffälligen Kleinstadt Maranello, findet sich ein Denkmal für Enzo Ferrari, außerdem ziert das Wappenpferd, das sich aufbäumt, einen Kreisverkehr.

Nicht weniger mondän geht es bei „Lambo“ Lamborghini zu. Wer den Showroom „Centro Stile Lamborghini“ in Sant'Agata betritt, ahnt wohl kaum, dass Ferruccio Lamborghini Anfang der 60er Jahre noch Traktoren baute. Der Legende nach hatte Lamborghini an seinem privaten Ferrari einiges auszusetzen und dies Enzo Ferrari höchstpersönlich mitgeteilt. Der war darüber nicht be-

geistert, und so beschloss „Lambo“, seine eigenen Sportwagen zu bauen.

Vom Design zumindest hat er seinen großen Konkurrenten wohl mehrfach übertroffen. Auch die Firma Lamborghini hatte diverse Besitzer, über Chrysler gelangte sie 1998 zu Audi. Im Centro lassen sich natürlich auch die jungen Klassiker wie der Countach mit seinen schräg nach oben öffnenden Flügeltüren bestaunen, mit dem Lamborghini damals die Ära der kantigen Super-sport-Keile eröffnete. Oder das Modell Miura, entworfen von dem nur 27 Jahre alten Marcello Gandini, einem Mitarbeiter von Bertone.

Glück für Maserati

Beim Autobauer Maserati lief finanziell nicht immer alles rund. „Eines Tages kam ein Vertreter von Maserati vorbei und teilte uns mit, dass seine Firma 15 Wagen aus der Vintage-Kollektion verkaufen muss, wegen finanzieller Engpässe.“ Das war 1996, und Umberto Panini, der Erbe der Fußballheftchen-Verlags, hatte zu diesem Zeitpunkt bereits eine umfangreiche Sammlung alter Automobile aus verschiedenen Ländern. Bis 1996 gab es allerdings keinen einzigen Maserati in der Autokollektion von Panini.

Die norditalienische Sportwagenmanufaktur durchlebte schwierige Zeiten und ging durch mehrere Hände, bis Fiat sie im Jahr 1993 übernahm. 1997 wurde Maserati der Tochtergesellschaft Ferrari untergliedert, 2005 ging Maserati wieder an Fiat. Mittlerweile knüpft die Marke an Erfolge vergangener Tage an.

Um die Vorkriegs-Modelle von Maserati zu besichtigen, muss man ein wenig suchen. Auf der Ranch „Hombre“, unweit von Modena, befindet sich die Kollektion seltener Einzelstücke aus der Geschichte der berühmten Autoschmiede.

Zur Sammlung gehören seltene Exemplare wie der Maserati A6GCS Berlinetta Pinin Farina aus dem Jahr 1953, von dem nur vier Stück gebaut wurden. Der Wagen, der sein Debüt auf der Mille Miglia 1953 feierte, stellt einen der teuersten und seltensten Maseratis der Welt dar. Er hat einen Hubraum von zwei Litern und 170 PS. Eine andere Rarität ist der weiße „Eldorado“ aus dem Jahr 1958, von dem es nur ein Exemplar

Informationen

Zentraler Anlaufpunkt für die Besichtigung der verschiedenen Museen und Sammlungen ist **Bologna**, erreichbar mit Luft-hansa-Direktflügen von Frankfurt oder München.

Nach **Maranello** sind es von hier 45 Kilometer, nach **Modena** 39 Kilometer, nach **Sant'Agata Bologna** 25 Kilometer.

Motorhistorische Veranstaltungen: www.motorsite.it

Übersicht über die Sammlungen und Museen im „Tal der Motoren“ www.terradimotori.it

gibt. Mit ihm gewann Stirling Moss die 500 Meilen von Monza, seine Unterschrift lässt sich unschwer auf der Karosserie erkennen. Bemerkenswert ist auch der Maserati Tipo 60/61, der von 1959 bis 1961 in der Vögelkäfig-Technik gebaut wurde.

Nicht nur Autos, auch Zweiräder haben die Norditaliener erfolgreich konstruiert. Neben der Vespa aus Pontedera gibt es die Fabrik von Ducati in Bologna. Ganz am Anfang der Ausstellung steht ein Fahrrad mit Hilfsmotor, Cucciolo, welches Ducati ein Jahr nach Ende des Ersten Weltkriegs entwickelte. „Die Leute hatten damals kein Geld und keine Autos“, erzählt David James, der die Ausstellung entworfen hat. Aus den Fahrrädern wurden im Laufe der Zeit Rennmaschinen.

Auch unbekannt Marken

Neben den großen Markennamen lassen sich auch unbekannt Kleinode entdecken. Im unscheinbaren Gebäude einer Fiat-Vertretung hat die Familie Stanguellini ein kleines Museum ihrer Automarke eingerichtet. International kaum bekannt waren die Wagen von Stanguellini in den 50er Jahren bei Autorennen sehr erfolgreich. Im Jahr 1965 wurde die Produktion aufgegeben. „Wir haben Fiat-Autos in Rennwagen modifiziert“, erklärt Arturo Vicario, ein pensionierter Mitarbeiter, der Besucher mit viel Elan durch das kleine Museum führt.



Für viele Auto-Fans zählen die Ferrari-Modelle aus der Geschichte des Rennsports zu den Besonderheiten in den Museen – Stanguellini 2800 Sport (links) ist aber nahezu einmalig.

BILDER: ENGELHARDT

Eigentlich, so erzählt er, war die Familie Stanguellini eine Handwerkerfamilie, die Musikinstrumente baute. Man war durchaus unkonventionell: Für den achtjährigen Sohn baute Stanguellini einen knallroten Mini-Rennwagen, in den er einen Vespa-Motor einbaute. „Als er diesen Wagen sah, wollte Agnelli

(der Eigentümer von Fiat) ihn auch gleich für seinen Sohn haben“, schmunzelt Vicario. Weil die Stanguellinis die Sachen lässig angingen, vergaßen sie, von jedem gebauten Modell ein Exemplar für die Sammlung zurückzuhalten.

„Für unsere Ausstellung fehlte uns der Stanguellini 2800 Sport aus

dem Jahr 1939. Wir waren schon dabei, eine Replik zu bauen, als ein Mann aus Barcelona anrief, der für seinen 2800 Sport Ersatzteile benötigte“, erzählt Vicario. Die bekam er kostenlos – und dafür steht nun das silberglänzende Fahrzeug als Blickfang auf schwarzem Samt in der Ausstellung.