

MORGAN MEETS FERRARI

Maranello! - schon mal gehört? Nein, keine italienische Käsesorte, auch kein Rotwein, aber Produkte, die einem auf der Zunge zergehen: GTO, Testarossa, F 40, geboren in jenem kleinen Ort im Herzen der Emilia Romagna, südlich von Modena. Für Sportwagen-afficionados keine Frage, wie Malvern und Morgan gehören zu Maranello die roten Renner mit dem springenden Pferd im Wappen und dem einen Namen: F e r r a r i.

Wer würde ablehnen, wenn er dort die Gelegenheit zu einer Werksbesichtigung bekäme? Wir, Michael und Kerstin, sicher nicht, genauso dachten Hermann und Uschi, Kurt und Bärbel, alle aus der Sektion Ländle, die sich dem logistischen Geschick von Thomas mit Inge anvertrauen wollten.

Zur Vorgeschichte: Thomas ist Vertriebsingenieur einer namhaften Firma für Getriebe und Lenkungen, die auch in Italien viele Kunden hat, und hält sich deshalb eine geraume Zeit des Jahres dort auf. Unser Mann bei Ferrari also und unser Reiseleiter, der mit Hilfe eines befreundeten Versuchsingenieurs von Ferrari und mit seinen tiefen Italienkenntnissen viel zum Gelingen der Reise beitragen sollte. Die Italienreise war Wochen vorher vorbereitet, die Hotels gebucht, die Zeit stand fest über Fronleichnam mit verlängertem Wochenende, nur eines war nicht sicher, die Ferrari-Besichtigung.

Grund: das Werk arbeitet noch an seiner neuen Geheimwaffe, dem Typ 348 tb und war daher für Besucher quasi Sperrgebiet. Endlich, knapp eine Woche vorher, die Erlösung, guck mal, der steht doch schon im Auto Motor Sport, mit Bildern, na dann!

Die vorausgegangenen Pfingstferien und der Feiertag mitten in der Woche verheissen verkehrsmäßig nichts Gutes, Blechlawinen und Staus sind angesagt. Kurz entschlossen beschließen wir schon am Mittwochabend zu starten und Übernachten in Ulm, dann ist es bis zu unserem Treffpunkt an der Raststätte Illertal nicht mehr so weit. Der Rest geht schnell, aus dem Stand gepackt, den Koffer und Kleinkram hinter dem Sitz verstaut, was da alles reingeht-, den Gartenpflanzen für die heißen Tage noch etwas Nahrung in Form von Wasser gegönnt und schon weist die lange Schnauze des +8 in Richtung Autobahn und Süden. Ein guter Entschluß, wie sich zeigen soll. Gut ausgeruht treffen wir uns mit dem roten und dem braunen Moggie, die mit Tausenden anderen in dem trägen Verkehrsbrei wesentlich früher starten mußten, am nächsten Morgen um 10.00 am Illertal. Hermann und Uschi, schon einige Tage früher aufgebrochen, sollten später im Österreichischen unter der Europa-Brücke der Brenner-Autobahn zu uns stoßen. Kurze Beratung unter den drei Besatzungen, der Autobahn können wir wohl nicht ausweichen, aber dann bis zur Grenze möglichst kleine Wege nehmen. Nunmehr im Konvoi biegen wir kurz hinter dem Autobahnende bei Kempten auf die kleine Straße nach Oberjoch ab, überqueren hier mit wesentlich weniger Verkehr die Grenze und halten im landschaftlich sehr reizvollen Tannheimer-Tal zu einem ersten Tankstopp. Nach Auffüllung von Mensch und Maschine geht es weiter nach Reute, von dort über das Geschlängel des Fernpaßes hinunter ins Inntal.

Dem Seereisenden früherer Tage mag wohl ein angenehmer und lustiger Anblick gewesen sein, die spielerische Begleitung durch Familien von Tümmlern, die neben dem Schiff hinabtauchten und unvermutet unter dem Bug wieder emporkamen. Wesentlich weniger angenehm ist die Bedrängung der Rudel von Motorrädern mit und ohne Sozius (a), die sich in unserem Kielwasser bis auf Stoßstangenhöhe ansaugen, bei der geringsten Strecke freien Weges auf der schmalen und kurvigen Strecke nach außen schwingen und kurz vor dem vorderen Kotflügel, als wäre der Morgan eine Softplastik-Replica, vor dem Gegenverkehr wieder auf die rettende richtige Straßenseite herüberbolzen. Dialysepatienten dürften bei so viel potentiellen Organspendern an jenem Tag wieder Hoffnung schöpfen, uns war es meist sau-mulmig zumute. Die österreichische Polizei hat auch schon die Gelegenheit zur Auffüllung der Staatskasse mit Devisen gewittert und reagiert entsprechend mit verstärkten Radar- und Verkehrskontrollen.

Nach einem kurzen Stück Autobahn hinter Telfs benutzen wir die alte Brennerstraße und treffen uns pünktlich um 14.00 Uhr mit Hermann und Uschi unter der Europa-Brücke. Da das Wetter sich zwischenzeitig verschlechtert und es auch ein wenig geregnet hat, fahren wir hinter der Staatsgrenze nach Italien auf der Autostrada das kurze Stück nach Sterzing. Da wir noch gut in der Zeit liegen, machen wir vor dem Jaufenpaß Rast, um uns mit Pellegrino Bitter und Capucino auf Südtirol und Italien einzustimmen. Ursprünglich hatten wir noch auf eine Öffnung der grandiosen Timmelsjoch-Paßstraße gehofft mit der Route über's Ötztal, aber ein Anruf im Verkehrsbüro St. Leonhard hatte uns negativ beschieden. Aber der Jaufen hat auch einiges zu bieten und auf der Paßhöhe mit 2.094 m und merklich kälteren Temperaturen als im Tal hätte man noch die Ski auspacken können. Mit zornigem Auspuffgrollen im Schiebebetrieb winden sich die vier Moggies die kurvenreiche Strecke bis nach St. Leonhard im Tal der schäumenden Passer hinab und wieder hinauf auf dem Weg zu unserem heutigen Tagesziel, einem kleinen Gebirgsdorf über Moos, das uns schon lange von unserem Skiurlaub vertraut ist. Das letzte Stück der Straße ist allerdings im Winter gnädig unter Schnee verborgen und wir "tragen" unsere Lieblinge im Schrittempo auf der Schotterstrecke, im Rückspiegel die Gesichter wirken etwas angespannt. Umso spektakulärer wirkt das Auftauchen von unseren vier Exoten in diesem kleinen Stück Südtiroler Bergwelt auf die teilweise vertrauten Gesichter der Einheimischen, die sich später in der Bar, der einzigen geöffneten Pension am Ort, lebhaft nach unseren Autos erkundigen. "Jo, das dü Eenglender noch sowos baun, wia old is dea? Ober vial transpordieren konnst mit deem ned!" Jedenfalls wird es mit all den Unterhaltungen, dem guten Südtiroler Essen ein trefflicher Abend und das Forster Bier, der Heiligenpergl Rote untermalt von einigen Williams zusammen mit der klaren Bergluft besorgen Morpheus Geschäft auf's Beste.

Am nächsten Tag unterbrechen wir den gesunden Schlaf zeitig, um nicht in Hetze zu unserem eigentlichen Ziel, der Ferrari-Fabrik und einem vorher geplanten Essen zu gelangen. Wie wir gleich sehen werden, legt uns das Schicksal in Gestalt der englischen Zubehörintustrie jedoch einen großen Stolperstein in den Weg. Zunächst verläuft alles nach Plan. Nach einigen Zentimeter-Ausweichmanövern zwischen Omnibussen und Lastwagen auf der einen und der Leitplanke auf der anderen Seite im immer dichteren Verkehr gelangen wir nach und durch Meran und befinden uns gerade in Hitze, Stau und vormittäglicher Rush-hour mitten in Bozen, da passiert es.

Thomas und Inges Autos beweist englischen Eigenwillen und will nicht weiter. Alles anhalten, schieben, im dichten Verkehr, zur nächsten Tankstelle, Ursachenforschung. Kein Benzin? Öldruckgeber?
 - Bester Fall, Kabel da zum Überbrücken. Benzinpumpe kriegt Saft?
 - Ja? - Schlecht! Benzinpumpe im Eimer! (Stark verkürzt dargestellte Version). Wo ist die nächste Britisch-Elend-Werkstatt? Ampel links, links geradeaus, 400 m links, denkste, ist nur der Verkaufsraum, die eigentliche Werkstatt kurz vor der Autostrada am südlichen Ende von Bozen. Inzwischen läuft der Morgan wieder, Abkühlung und leichtes Klopfen unter gemurmelten Drohungen haben gewirkt. Aber eine Weiterfahrt riskieren? Lieber nicht. Also Werkstatt, die wenigen Mechaniker zunächst konsterniert was will der hier? Beim Öffnen der Motorhaube die Erleuchtung und breites Grinsen, schau mal, die macchina, kennen wir doch. Der Meister, ein gemütvoller Südtiroler opfert seine Mittagspause. "So ane Benzinpumpen ham wir net, aber i kenn a Zubehörgeschäft". Während Thomas und er ins Ortszentrum fahren, bauen Kurt und ich schon mal die Benzinpumpe aus, um Platz für das hoffentlich vorrätige Spenderorgan zu schaffen. Zwar ein Fremdfabrikat, noch dazu ein Deutsches, Puristen werden hier zusammenzucken, aber auf der Packung steht ausreichend für Jaguar 4,2 l etc., na was für die reicht! Nur die Anschlüsse müssen auf den engeren Querschnitt angepaßt werden. Der Meister tut sein Bestes, inzwischen ist es 12.30 Uhr, ade ihr Spaghetti, Ravioli, Rigatoni, Canneloni, Gnochì im Ristorante Cavallino gegenüber von Ferrari, wo der Alte, Commentatore Enzo selbst, des öfteren speiste.

Werksbesichtigung fraglich, wenn wir es jetzt noch schaffen? Eine neue Rechnung wird aufgemacht. Entfernung nach Modena 230 km. (Speedlimit 30 + 10 % Tachoabweichung) x

$$\frac{1}{\text{verm. Abrollumfang 70'er Reifen}} \times \text{Frustraktionseffekt} \frac{\text{pi}}{\text{+ Daumen}} =$$

150 - 160 km/h. Strecke müßte in 2 Stunden zu schaffen sein. Anruf in Maranello an der nächsten Tankstelle, wenn wir es bis 16.00 Uhr schaffen, sind wir noch dabei. Off we go! 13.20 Trient, 14.00 Verona, 14.15 Mantua (wo die Franzosen den Andreas Hofer erschossen haben) Modena, dazwischen Mautstellen mit mehreren Zahlstellen, welches ist die schnellste Spur? In der Po-Ebene um die frühe Nachmittagszeit wird die Hitze unerträglich. Hinter Modena kleine Fuzinalsträßchen, durch Ortschaften, dichter Freitagfeierabendverkehr, wie weit noch? Völlig unvermittelt, wie bei einem Filmriß, plötzlich das Zeichen, schwarzes spingendes Pferd auf gelbem Grund links der Straße, das soll es sein - Natürlich im Hintergrund das Werksgebäude. Durch ein Schiebtor gelangt man auf einen eher kleinen Parkplatz, auf der einen Seite gerade ausreichend für 4 Moggies, Gott sei Dank frei. The factory!. - Verzeihung, fabrica Ferrari!

Wir melden uns beim Pförtner, der Pförtner meldet uns. Kurz darauf, Zeit um das zersautste Haar etwas zu stylen, erscheint der Marketingmanager für deutschsprachige Länder, um uns persönlich zu führen. "Prego, mi piace, e proibito fotografare", das hatten wir uns schon gedacht. Durch das kleine Automuseum links neben der Pförtnerloge (Replica des ersten Ferrari-Straßensportwagens, F166 Inter 2 Liter, F Dino 246 GT, V12, F125, 250 MM Spider) gelangen wir über einen Hof in die eigentliche Produktionsstätte. Zunächst die Motorenabteilung, lange Reihen von Fräsmaschinen mit Motorblockrohlingen, Zylinderköpfen, Kurbelwellen, Nockenwellen, zunächst im Rohzustand, weiter den Gang herunter poliert und glänzend. Zwischendurch hören wir von unserem Führer einige Eckdaten über die Firma und deren Entwicklung. Schon vor dem Krieg firmierte Enzo Ferrari mit seiner Scuderia als die offizielle Alfa Romeo Rennmannschaft. Deren Pferdchen auf schwarzem Grund, übernommen von dem in Italien bekannten Weltkrieg I Fliegerhelden Francesco Baracca. 1939 von der Mailänder Firma entlassen, gründete er zunächst die Firma Auto Avio Costruzione, die während des Krieges Werkzeugmaschinen herstellte, später, nach Kriegsende 1946 die Auto Costruzione Ferrari. Der Schwerpunkt lag zunächst auf der Entwicklung von Rennwagen, aber schon sehr früh entstanden auch relativ wenige Straßensportwagen mit Karosserien von so bekannten Firmen wie Farina, Touring Ghia. Es begann ein unaufhaltsamer Erfolgslauf auf allen Rennstrecken der Welt mit dem Gewinn von 15 Weltmeisterschaften und 9 Le Mans-Siegen. Es war immer diese Mischung von Rennsport und Sportwagen für die Straße, die die Faszination, ja den Mythos Ferrari ausmachte. Heute, nach dem Tod des Firmengründers, hält die Firma Fiat über 80 % der Firmenanteile.

Jährlich werden etwa 4.000 Sportwagen produziert, die meisten in der bekannten rosso-corsa-Farbe. Die Rennabteilung ist an der Rennstrecke in Fiorano angesiedelt, wir werden sie nicht zu Gesicht bekommen.

Inzwischen sind wir in einer anderen Abteilung der großen Werkshalle. Auch mit geschlossenen Augen könnte man sagen, wo man sich befindet. Es riecht intensiv nach Leder. Nach Schablonen werden die einzelnen Stücke für die Sitze und Innenraumverkleidungen zugeschnitten und vernäht. Man fühlt sich stark an den leather shop in Malvern erinnert, nicht wegen der Größe, sondern der Arbeitsweise. Alles geht gemessen und ruhig vor sich und dies nicht nur wegen dem nahen Arbeitsschluß und Wochenende, sondern aus Überzeugung und dem Wissen, ein handwerkliches Spitzenprodukt herzustellen. Genauso an der Montagelinie der Sportwagen. Fließbänder und Taktstraßen sucht man hier vergebens. Die höhenverstellbaren Transportbänder dienen nur der bequemeren Arbeitshaltung der Arbeiter. Hier sehen wir auch den "Neuen" - 348 tb. t steht für transversal eingebautes Getriebe mit dem Erfolg, den nun längs stehenden Achtzylinder wesentlich tiefer einbauen zu können. Mit der Seitenlinie mit fließend keilförmigem Verlauf und den langen Schlitz in den Türen erinnert er stark an eine verkleinerte Ausgabe des Testarossa, was nicht weiter verwundert, da hier derselbe Designer, nämlich Ergio Pininfarina, Regie führte.

Daneben entstehen die Typen Mondial, Testarossa und der Über-sportwagen der Achtziger Jahre, der F 40. Von hinten, noch ohne riesige, bespoilter Haube mit freiem Einblick in den ehebettgroßen vollgestopften Motorraum ein nackenhaarsträubender Anblick, daneben die noch unmontierten Reifenwalzen in nahezu Formel-1-Format. Nur ungern verlassen wir das Herzstück der Produktion. Auf der Straße zwischen den Werkshallen kommt uns mit kurzen Gasstößen ein Testarossa entgegen, natürlich rot. In der nächsten, einer kleineren Halle, sehen wir alle derzeit produzierten Typen vereint, die Endabnahme, wo noch die Funktionen überprüft und Mängel beseitigt werden. Dazu dienen auch zwei Spritzboxen. Auf dem nächsten Hof stehen dann in langen Reihen die fertigen Prachtstücke unter überdachten Stellplätzen und harren des Transports zu ihren neuen Besitzern, meistens im Ausland. Die "Amerikaner" fallen durch ihre zusätzlichen hochgesetzten Bremsleuchten auf. Man erklärt uns, daß es die Firma lieber sieht, wenn der Kunde ein Fahrzeug bei seinem lokalen Händler im Concours-Zustand übernimmt.

Bei der Rückkehr zu unseren eigenen Autos empfängt uns ein sonst gewohnter, hier jedoch nicht selbstverständliches Bild. Im Herzen von Ferrari-country werden unsere Morgans von anderen Besuchergruppen bestaunt, auch heimatliche Töne sind zu hören.

Wir bedanken uns vielmals bei unserem Führer und machen auf dem Weg zum nächsten Straßencafe einen kurzen Abstecher in den Ferrari Souvenir-shop, Modellautos, Mützen, Regenschirme, Schlüsselanhänger, Rennkombi für die kleinen gefällig? Wir wählen einen Burago F-40 1:18, in Deutschland Spekulationsobjekt zwischen 100 und 1.000 DM angeboten, hier zum Originalpreis. Gut, daß man im Morgan mit dem Platz so beschränkt ist! Nach einem kurzen Imbiß als verspäteten Mittagessensersatz Aufbruch in Richtung Norden, zurück über Modena, Parma, Cremona, Brescia (nördlichster Punkt der Mille Miglia) zu unserem Tagesziel Paratico am Lag D`Iseo. Verschwitzt, müde, durstig und hungrig, so treffen wir ein. Natürlich hängt uns die Verspätung des Tages auch hier noch an. Chaos-Duschen und Umziehen in zehn Minuten, dann zum Essen ins vorbe-stellte Restaurant. Beim Trinken schlagen wir alle Rekorde. Aqua minerale Pellegrino schlägt Vino bianco 10:3, daß Mineralwasser so gut schmecken kann! Todmüde fallen wir ins Bett, es stört auch kaum mehr, daß die Klimaanlage heizt.

Der nächste Tag ist zum Ausruhen. Bummeln unter südländischer Vegetation, Bootsfahrt zur größten Seeinsel Europas, die Monteisola. Genießen der herrlichen Landschaft, italienischen Flair, alle sind sich einig: hier könnte man auch einmal Urlaub machen. Am Nachmittag noch eine Weinprobe in der Region Franciacorta, südlich des Sees in einem kleinen, noch jungen Weingut, mit dem Hauptgewicht auf der Produktion von Sekt nach dem Champagner-Verfahren. Für die gastliche Bewirtung unter der Verköstigung mit Parma-Schinken, Parmesankäse, Oliven und Crackers revanchiert sich Hermann mit einem echten deutschen Bierkrug. Unsere Weinbestellung wird Thomas bei seiner nächsten Geschäftsfahrt irgendwie verstauen und vor allen Dingen über die Grenz bringen müssen. Am Abend ein 6-Gänge-Menü im Hotelrestaurant. Das Essen ist, wie meistens in Italien, ausgezeichnet, nur müssen wir um kleine Portionen bitten.

Die Italiener am Nachbartisch "schaffen" unter viel parlare alles ungekürzt und auch noch den süßen Kuchen zum Abschluß, wo stecken "die" nur alles hin?

Früh am Sonntagmorgen dann die Rückreise, wieder strahlendes Wetter, jedoch dichter Sonntags- und Rückreiseverkehr. Deshalb Milano durch die Vororte weiträumig umfahren, dann Como, die Grenze, Lugano. Auf den breiten Bergaufpassagen mit den weiten Kurven zum San Bernadino kann man dem Morgan noch einmal richtig die Sporen geben. In Bad Ragaz trennen sich unsere Wege. Die anderen wollen Mittagessen, uns drängt's nach Hause. Außer einem Gewitter mit Platzregen, das uns zu den Motorradfahrern unter die Bäume zwingt, und einem halben Hitzschlag bei der Ankuft, verläuft die Reise ereignislos. Den Anfang der Woche werden wir wohl zur Erholung brauchen. In der Sammelvitrine steht jetzt ein neuer Ferrari - in Rot.

Michael Kläger