

Mythos Motor Ferrari & Lamborghini & Maserati & Ducati

Unter diesem Motto stand eine beeindruckende Viertagesreise in das Land der Motoren zwischen Bologna und Modena. Diese Veranstaltung wollten sich seitens des KMVC Rudi Schranz, Helmut Zechner und meine Wenigkeit keinesfalls entgehen lassen. Der steirische Veranstalter hat sich sichtlich bemüht, bei der Zusammenstellung des Programmes einen weiten Bogen von der Geschichte der exklusivsten italienischen Sportwagenmarken bis hin zur Gegenwart, dem Besuch der Produktionsstätten italienischer Technikonen, zu spannen. Um es gleich vorwegzunehmen: Es konnte nicht nur die italophile Seele vollends befriedigt werden, es war auch ein lukullisch, kultureller Genuss, der sich allerdings in einer nicht unbeträchtlichen Gewichtszunahme äußerte.

Am Tag 1 stand die Marke Ducati im Mittelpunkt:

Unser Reisebegleiter – ein Virtuose seines Faches – verstand es blendend, die Reisegruppe auf das Kommende einzustimmen. Neben der Vorführung diverser appetitanregender on-board-Videos über Maserati, Ferrari und Lamborghini gab es auch noch als Draufgabe eine Einführung in die italienische Kaffeekultur und einen Italienischsprachkurs, um diese Genüsse auch möglichst professionell, italienisch klingend, bestellen zu können. Na ja, einen Versuch war's wert.....

Gegen 16 Uhr war das Ziel Bologna in der Emilia Romagna erreicht. Die Reisegruppe wurde geviertelt und schließlich von charmanten Damen, die dann die Führung durchs Werk machten, übernommen.

Das Ducatiwerk ist heute ein 1000-Mitarbeiter-Betrieb, welcher sich sichtlich der Qualität verschrieben hat. Nach Einführung der Produktionsmethoden gemäß Toyota ist der Fehleranteil in der Produktion offiziell unter 1% gekommen. Außer den im Haus gefertigten Kurbel- und Nockenwellen werden sämtliche Teile zugeliefert. Alle Montageschritte eines Motorrades werden von ein und demselben Mitarbeiter bis zum Funktionstest begleitet. Der nachfolgende Test am Rollenprüfstand ist etwas für Mutige. Nach kurzer „Warmlaufphase“, die nur wenige Minuten dauert, wird das Ding binnen kürzester Zeit auf über 170 km/h gedroschen. Bei 150 km/h wird lässig die Funktion der hinteren Blinker geprüft und schließlich das Martyrium mit einer Vollbremsung beendet. Die im Nacharbeitsbereich vorgefundene Ducati Supersport mit dem Schadenshinweis „motore bloccato“ stimmt zumindest etwas nachdenklich - speziell was das Schicksal des Testpiloten angeht. Danach ging es einen Stock höher ins Werksmuseum zu einer Zeitreise vom ersten Nachkriegshilfsmotor für Fahrräder bis zu den aktuellen Geschoßen von 2009. Unsere äußerst temperamentvolle und fachlich brillante Führungsdame entpuppte sich bei der Besichtigung der berühmten 750er Imola Desmo mit der Nummer 16 als die Tochter von Bruno Spaggiari, der 1972 auf den letzten Metern vor dem Ziel wegen Spritmangels den Sieg von Imola seinem Teamkollegen Paul Smart überlassen musste. Sie sollte aber nicht die einzige Persönlichkeit mit bekannten Vorfahren sein, die durchs Museum führte.

Der zweite Tag war jener im Zeichen des Kampfstieres. Dosso ist der Ort, wo sich quasi die Privatgarage von Ferruccio Lamborghini befindet und seit 1995 ein Museum ist. Fabio Lamborghini, unverkennbarer Neffe von Ferruccio, empfing uns höchstpersönlich! Dann ging es kreuz und quer durchs Gebäude, beginnend mit dem ersten selbst gezimmerten Sportwagen auf Basis eines Fiat Topolino, den ersten Nachkriegsackerschleppern bis zu dem Ferrari, dessen permanente Kupplungsprobleme schließlich jenen Kompetenzstreit mit Enzo Ferrari vom Zaun brachen, der schließlich zur Gründung der Lamborghini-Sportwagenfabrik in San Agatha führte. Ferruccio Lamborghini war ein Perfektionist, dessen Bestreben es war, stets den besseren bzw. extravaganteren Supersportwagen zu entwickeln. Zeugnisse hierfür sind die ausgestellten Privatfahrzeuge 350 GT, 400 GT, Islero, Uracco und Espada, letztere

mit Designstudien und Rennversionen. Im Zentrum standen zweifelsohne die erfolgreichsten Typen von Lamborghini. Je ein roter Miura und Countach LP 400. Jetzt war auch der geeignete Augenblick gefunden, um die richtige Aussprache der Typenbezeichnung Countach aus berufenem Munde zu erfahren, nachdem anglizistische Varianten schon in den Ohren schmerzten. Man erfährt, dass das piemontesische countach (ku:n tasch) nämlich ein erstauntes „Wow“ bedeutet. Jener Gefühlsausdruck, der einem Mitarbeiter entglitt, als er zum ersten Mal den Wagen sah. Dermaßen gerüstet waren wir nach ausgiebigem Verzehr von handgemachten Nudeln in einem emilianischen Lokal bereit, die Lamborghini-Manufaktur zu besuchen.

Ein sehr strenger auf Sicherheit bedachter Mitarbeiter hat uns dann die Endmontagelinien vom aktuellen Murcielago und Gallardo gezeigt. Alles Handarbeit – das hat halt seinen Preis. 5 Tage Montagezeit für den Murcielago mit Karbonkarosserie auf Stahlchassis und 2 Tage für den Vollaluminium Gallardo, dessen lackierte Karosserie direkt von Audi geliefert wird. Kapazität je 15 Fahrzeuge pro Woche. Imposant ist auch der Motor-/Getriebestrang mit 2,65 m Länge und 650 kg. Ein kurzer Blick in die Sattlerei und schon ging es wieder ins Obergeschoß in die Galleria Lamborghini, wo neben den schon bewunderten Klassikern auch nie gesehene Designstudien und Prototypen das Auge erfreuen. Wer den Nervenkitzel liebt kann eine Testfahrt auf öffentlichen Straßen mitmachen (20 Minuten um die 300 Euro). Tag 3 war dem Dreizack aus Modena gewidmet bzw. danach dem springenden Pferdchen von Maranello.

Nachdem Maserati wieder einmal dem Finanzruin geweiht war, wurde im Laufe des vorigen Jahrzehnts das Familiensilber in Form der kompletten Automobilsammlung verscherbelt. Ein betuchter Patriot - Umberto Panini, jener Mann, der die Sammelklebebildchen von Sportlern erfunden hat und heute auf Biolandwirtschaft macht - hat alles wieder nach Italien zurückgeholt und besitzt somit das offizielle Maserati-Museum. Die Fahrzeuge befinden sich in einem geschmackvollen Ambiente und gebrauchsfähigen Zustand. Ab und an werden diese Preziosen bei Rennveranstaltungen bzw. Concours' auch eingesetzt. Neben den Maseratis sind auch Raritäten deutscher und amerikanischer Herkunft ausgestellt. Abgerundet wird das Ganze von einer umfangreichen Motorrad- und Traktorensammlung.

Gegen Mittag wird Maranello erreicht. In dieser Stadt ist es unmöglich, sich der Faszination Ferrari zu entziehen. Die Luft ist erfüllt von hochtourigen Motorengeräuschen und die Gassen werden von den roten Rennern beherrscht.

Kaum aus dem Bus gestiegen wird einem eine Fahrt mit einem F 430 zum „Schleuderpreis“ von 60 Euro für 10 Minuten offeriert. Und es waren einige Reiseteilnehmer, denen man im Laufe des Tages am Lenkrad dieses Wagens begegnete. Leider ist eine Werksbesichtigung nicht möglich und wir mussten mit der Galleria Ferrari vorliebnehmen. Diese Ausstellung hat einen starken Gegenwartsbezug was die Exponate betrifft. Umso interessanter war der Bereich, in dem gerade ein Fahrzeug aus den 70ern restauriert wurde und man einem Ferrarispezialisten über die Schulter schauen konnte, wie dieser an einem Kabelbaum herumfriemelte.

Der letzte Tag wurde der Kultur gewidmet. Selbst hartgesottene Schrauber ließen sich für den Kulturtrip durch die Modeneser Innenstadt begeistern, wofür maßgeblich unser wortgewandter Reiseführer verantwortlich war. Bislang hätte ich nie gedacht, dass der Besuch einer romanischen Kathedrale derart spannend und informativ gestaltet werden kann.

Sollte der Bericht das Interesse des Lesers gewonnen haben, sei angemerkt, dass im Herbst zwei weitere Mythos-Motoren-Fahrten stattfinden. Details unter www.retter.at. Infos auch bei einem der drei eingangs erwähnten Clubmitglieder.

Euer Sigi Seufzer