

Klassik



R.A.C. British Grand Prix

Das war insofern keine schlechte Assoziation, als die Autos bald nach Saisonstart (fast) unschlagbar wurden – schnell deutete alles darauf hin, dass sich in der 1961er-Saison nur die Ferrari-Piloten um den WM-Titel matchen würden. Der Tipo 156 hatte einen völlig neu konstruierten V6, der mit 1,5 Litern Hubraum genau auf das neue Reglement hinkonstruiert war, und in Ferraris fuhren einige der besten Fahrer jener Tage: Wolfgang von Trips, Richie Ginther, Phil Hill, beispielsweise. Die Handlingschwächen des Autos wurden anfangs gut vom hervorragenden Motor gebügelt, am Weg zum WM-Finale gab's Triumphe wie den Vierfach-Sieg in Spa-Francorchamps, aber schließlich ereilte Ferrari jene Tragödie, von der sich das Team nicht mehr erholen

Grand Prix de France

FERRARI 156, 246 SP & 196 SP
Die Nase!

1961 und 1962 fuhr Ferrari mit den legendären Sharknose-Rennern, verlor einen seiner besten Männer und wurde dennoch Weltmeister. Jetzt gibt's die Epoche zum Nachlesen.

Zuerst wollte Enzo Ferrari überzeugen werden, man darf sich das nicht als beiläufiges Bemühen vorstellen: Als britische Rennwagen längst mit Mittelmotor fuhren, hielt Ferrari störrisch am Frontmotor fest, was er mit der Autorität des Firmenchefs begründen konnte: „Habt ihr jemals ein Pferd gesehen, das seinen Wagen vor sich herschiebt?“

Das hatte Konstrukteur Carlo Chiti vermutlich nicht, und möglicherweise hatte er seinem Chef auch nicht allzu viel vom fast fertigen Tipo 156 erzählt. Der hatte den Motor dort, wo ein Pferd nicht schieben würde, und er hatte eine Nase, die bald auf allerlei Rennstrecken an ein Tier erinnerte, das garantiert noch nie einen Wagen geschoben hatte, wurscht wo.

Das war insofern keine schlechte Assoziation, als die Autos bald nach Saisonstart (fast) unschlagbar wurden – schnell deutete alles darauf hin, dass sich in der 1961er-Saison nur die Ferrari-Piloten um den WM-Titel matchen würden. Der Tipo 156 hatte einen völlig neu konstruierten V6, der mit 1,5 Litern Hubraum genau auf das neue Reglement hinkonstruiert war, und in Ferraris fuhren einige der besten Fahrer jener Tage: Wolfgang von Trips, Richie Ginther, Phil Hill, beispielsweise. Die Handlingschwächen des Autos wurden anfangs gut vom hervorragenden Motor gebügelt, am Weg zum WM-Finale gab's Triumphe wie den Vierfach-Sieg in Spa-Francorchamps, aber schließlich ereilte Ferrari jene Tragödie, von der sich das Team nicht mehr erholen

FOTOS: MCKLEIN, BERNARD CAHIER

PORSCHE & DIE RALLYE MONTE CARLO

Gewinnen, aber mit Anlauf und Pausen

Porsche und die Monte, eine Geschichte von Berg und Tal.

Über alle 912 Seiten in einem einzigen Band hat sich der Dingwort Verlag doch nicht drübergetraut, wiewohl auch nach der Teilung in zwei Bände keine Gefahr besteht, bei den Taschenbüchern einsortiert zu werden: Immerhin geht's hier um Porsche und die Rallye Monte Carlo in allen gemeinsamen Jahren, also die Zeit von 1952 bis 1982. Da gab es wohl auch anmutige Pausen und eine längere Aufwärmphase, die vor allem aus dem verkorktesten Reglement mit Handicaps und Wertungskoeffizienten resultierte, mehr als ein paar Klassensiege war da nicht drin. 1968 aber waren die Regeln plötzlich ausreichend straight, um die Schnellsten ohne Umschweife gewinnen zu lassen, also siegte Porsche wie in den beiden Jahren darauf. Dass die Serie 1971 abbricht, lag weniger an der Monte als an Porsches Rückzug aus dem Motorsport, aber es gab ja noch Privatteams, die Porsches ins Rennen schickten. Es dauerte ein wenig bis zum Erfolg, dann aber blieb die Siegesserie von 1978 bis 1982 lückenlos.

883 Fotos breiten die wunderbaren Jahre aus, der flankierende Text ist dreisprachig, Deutsch ist natürlich dabei. Empfehlung als wärmende Winterlektüre!



Szenen einer Legende. Phil Hill 1962 in Holland (links), Boxenszene in Monza (oben). Die ganze Geschichte auf 432 Seiten bei McKlein Publishing, € 124,90. www.rallyandracing.com

sollte: Wolfgang von Trips verunglückte in Monza tödlich, und 15 Zuschauer mit ihm, dann verließ auch noch Cheftechniker Carlo Chiti das Team im Streit. Phil Hill holte wohl den Weltmeistertitel, und über den Winter wurde der Tipo 156 ordentlich überarbeitet, er sollte aber nie wieder zur Hochform zurückfinden. Enzo Ferrari stoppte das Projekt vorzeitig, und bis heute weiß niemand, wohin die Rennwagen verschwunden sind. Natürlich gibt's ein paar Theorien. Und ein zweites Leben für Ferraris Hai-fisch-Nase.

Besonders wird das Buch durch die erzählerische Wucht und den riesigen Fundus des Fotografen Bernard Cahier, der hier erstmals ausgebreitet wird. Nur nicht von den 124,90 Euro abschrecken lassen!



Porsche - Rallye Monte Carlo 1952-1982. Von Patrick Dasse und Maurice Louche. Dingwort Verlag, 25,7 x 22,9 cm, Hardcover, 2 Bände im Schuber. 912 Seiten, 175 Euro.

REDAKTIONS-FUHRPARK: CITROËN HY, BAUJAHR 1973

Winterdienst

Wenn kein Schnee liegt, verlässt der HY sein Winterquartier sogar gern.

Zwar sind wir uns im Dienst umfassender Denkmalschonung sehr einig drüber, dass unser HY zumindest während der graulichen Jahreszeit ein Dach über dem Dach braucht, aber für ein paar Jännertage wird dieses Gebot gelockert: Wenn die Vienna Autoshow stattfindet, muss jemand die *Autorevue* dort vertreten. Und ein Auto redet nicht zurück, wenn's drum geht, vier Tage lang in der Kälte auszuharren und auch noch sympathisch dreinzuschauen. Zwar sind unsere Promotorinnen auch dabei, weil ein alter Bus kann schlecht Hefte in vorbeieilende Hände weiterreichen, aber der HY stand tapfer an strategisch günstiger Stelle, also mitten im Weg zwischen U-Bahn und Eingang zur Messe. Vier Leute

wollten ihn kaufen, das liegt ganz gut im statistischen Messemittel. Jetzt wartet er wieder unter Dach, bis der Winter, der im Wiener Raum noch nicht echt begonnen hat, vorbei ist.

