

CLASSIC DRIVER

DK Engineering ist ein treuer Hüter des springenden Pferdes

Lead

Im gleichen Jahr, in dem Ferrari 70 Jahre alt wird, feiert DK Engineering sein 40-jähriges Jubiläum. Vor dem offiziellen Beginn der Feierlichkeiten verbrachten wir einen Tag in Chorleywood, am Hauptsitz einer Firma, die längst als Synonym für Ferrari-Restaurierungen steht....

Tiefgründende Sympathie



Laut James Cottingham, Sohn von Firmengründer David, fing sich die Familie den Ferrari-Bazillus wohl schon in den 50er-Jahren ein. Als die roten Autos zwar nicht immer die schnellsten, aber die robustesten und zuverlässigsten waren. „Man merkt das sehr gut bei einer Restaurierung“ weiß James. „Bei einem Aston Martin DB5 zum Beispiel muss man fast ausnahmslos die gesamte Karosserie ersetzen und dann noch ein paar Komponenten erneuern, um seinen Wert zu steigern. Ein 275 GTB/4 dagegen ist in aller Regel in einem hervorragenden Zustand. Man würde seinen Wert mindern, würde man mehr tun als ihn nur in den Original-Zustand zurückzubringen.“

Restaurieren bis zur Perfektion



Seit David Cottingham und seine Frau Kate (das „K“ in DK) DK Engineering 1977 gründeten, war das Restaurationsgeschäft immer ein Grundpfeiler des Unternehmens. Nach einem Interludium mit der Restaurierung und dem Renneinsatz ehemaliger Werks-Jaguar führte seine lebenslange Faszination für italienische Fahrzeuge David fast unvermeidlich zu Ferrari. Im Wissen um die große Zahl an Ferrari Sportwagen – speziell aus den 50er-Jahren –, die dringend mit ihren Original-Motoren wiedervermählt werden wollten und mit der Gewissheit, dass zumindest in England kaum jemand diese exotischen Motoren so gut verstand wie er, machte sich das Paar auf eine weltweite Suche nach solchen Fahrzeugen. Um sie dann zu restaurieren und wieder zu verkaufen. „Es war wie Folklore“, erinnert sich David, „man lernte durch das Treffen mit anderen Menschen sehr viel über solche Dinge.“

Feurig und aufregend





„Ferrari genossen schon damals einen besonderen Ruf. Sie galten als feurig, aufregend und einfach anders“, erinnert sich Kate. „Anders als bei Jaguar gab es sie in vielen verschiedenen Karosserievarianten, oft konnte man nur durch einen Blick auf die verschiedenen Nummern und Markierungen feststellen, dass es sich wirklich um einen Ferrari handelte.“ Dank der unschätzbaren Hilfe durch den Ferrari-Spezialisten David Clark, den Ferrari Owners' Club und eine Gruppe hilfsbereiter amerikanischer Enthusiasten gelang es den Cottinghams, einige der wichtigsten Ferrari aller Zeiten aufzuspüren und zu retten - darunter Pierre Bardinons Ex-Fangio 860 Monza. „Der stand in seinem Hühnerstall“, witzelt David.

Sechs bis acht Großprojekte pro Jahr



Bis heute bleibt der Grundsatz „Restoration to Perfection“ DK Engineerings Mantra. Pro Jahr werden nach diesem Grundsatz sechs bis acht Fahrzeuge restauriert - in der Mehrzahl Ferrari. Bis auf die Lackierung und die Polsterung, bei der man auf externe und hochqualifizierte Zulieferer zurückgreift, wird alles in-house abgewickelt. „Der einfache Grund für das Outsourcing liegt darin, dass wir es mit Besitzern von sehr unterschiedlichen Fahrzeugen zu tun haben“, erklärt James. „Der eine will nur den Stoßfänger seines 355 lackiert haben, ein anderer seinen California Spider komplett neu spritzen lassen.“ Abseits davon gilt: Jeder Wagen muss technisch und mechanisch absolut einwandfrei sein. Und Originalität hat immer Priorität.

Apropos California Spider: Während unseres Besuchs standen gerade zwei Exemplare im Restaurationsshop von DK. Einer kam gerade frisch aus der Lackiererei, nachdem die Karosserie zuvor 450 Stunden (!) lang vorbereitet worden war. „Während die Autos in der Lackiererei sind, arbeiten wir schon mit Volldampf an der Vorbereitung der Teile, sodass nach ihrer Rückkehr die Arbeit gleich weitergehen kann“, sagt James und verweist auf eine Arbeitsplatte voller wunderschön gefertigter Metallteile. Es sind diese kleinen, komplexen und taktilen Details, die an einem fertigen Auto den Unterschied ausmachen. Speziell angesichts immer kundigerer und anspruchsvollerer Kundschaft. Man werfe als Beispiel nur einen Blick auf DKs wohl anspruchsvollstes Projekt der letzten Zeit, den Ferrari 500 TR mit Chassisnummer 0614MDTR, Baujahr 1956 mit Karosserie von Scaglietti. Zu sehen auf unserem Aufmacherfoto mit Startnummer 36.

Best of Show



James gesteht, dass dies ein besonders komplexes und anspruchsvolles Projekt gewesen sei, dass zusammen drei Jahre dauerte. „Das Auto war in einem wirklich schlechten Zustand und wir kämpften darum, so viel wie möglich von der Karosserie zu retten“, erzählt er. Es sind die Restaurierungen solch atemberaubender Vierzylinder-Ferrari, für die DK in seinen Anfangsjahren so bekannt war. Weil es einfach unglaublich komplizierte Autos - und Motoren - sind. Viele wurden daher in den 50er- und 60er-Jahren mit simpleren amerikanischen V8 bestückt, weil die Originaltriebwerke entweder ihren Geist aufgegeben hatten oder schlicht ausgebaut worden waren. „Niemand wusste genau, wie man einen defekten Vierzylinder wieder flottmachen konnte. Doch Dad vertiefte sich in die Materie und liebte es, sie wieder zum Laufen zu bringen“, sagt James. Die Arbeit der Firma an diesem Testa Rossa wurde auf dem letztjährigen Salon Privé mit dem Preis „Best of Show“ honoriert. Um so eindrucksvoller, als David das gleiche Auto im Jahr zuvor noch beim Goodwood Revival gefahren hatte.

Luftgekühlte Porsche sind Autos der Stunde



Neben den Bereichen Restaurierungen und Service leitet James auch die kontinuierlich prosperierende Verkaufsabteilung, unterstützt von Harvey Stanley und Tom Durham. In der Regel sind immer zwischen 30 und 35 Fahrzeuge auf Lager, von denen rund 70 Prozent das springende Pferd auf der Fronthaube haben. Verteilt sind die Preziosen über drei voneinander getrennte Showrooms. Die Bandbreite ist spektakulär – von einem nur elf Mal gebauten 250 GT SWB mit Stahlkarosserie und Rechtslenkung bis zu modernen Klassikern in limitierter Auflage à la 458 Speciale und Porsche 993 GT2. „Diese luftgekühlten 911er sind aktuell extrem gefragt“, weiß James. Und betont die im Vergleich zu Autos aus Maranello erschwinglicheren Preise und die dadurch verbesserten Chancen, sich schnell eine nette kleine (Porsche)-Sammlung aufzubauen.

Mehr als die Summer seiner Teile



Und wie ist die Lage auf dem Markt für klassische Ferrari? Das DK Team ist sich einig darüber, dass er sich auch in Zukunft stärker entwickeln wird. Teilweise dank des Internets, welches Kunden mehr Vorwissen und Zugang zu so extrem populären Events wie dem Goodwood Revival verschafft. „Als wir 2007 auf diesen Hof zogen, hätten wir dieses ungemaine Wachstum und die Wertsteigerungen im Handel mit klassischen Ferrari nie erwartet. Und als Folge hat sich in diesen zehn Jahren auch das Geschäft mit Restaurationen dramatisch erweitert“, erklärt James. „Wenn Sie seit zehn oder 15 Jahren ein Modell mit Viernockenwellen-Motor besitzen, lohnt es sich nun vielleicht, noch mal 350.000 Euro ins Auto zu stecken, um es perfekt zu machen. Denn die Erwartungen an die Qualität sind überall extrem gestiegen.“ Kate geht auch davon aus, dass die aktuell niedrigen Zinsraten den Markt zusätzlich anheizen und Sammler aus anderen Marktsegmenten in die Autowelt locken.

Kein Berg ist zu hoch



Man muss kein Ralph Lauren oder Eric Clapton sein (beides übrigens frühere DK-Kunden), um bevorzugt behandelt zu werden. James betont, dass der Besitzer eines 360

Modena, der eine Routinewartung machen will oder nach einem Abstellplatz für den Winter sucht, mit dem gleichen Respekt und der gleichen Offenheit bedient werde wie jemand, der einen 250 GT SWB kaufen und komplett restaurieren lassen möchte. Über die letzten 40 Jahre avancierte DK immer mehr zu einem Synonym für Ferrari. Und wir fragen uns, wie es sich wohl anfühlt, seine Handschrift im Geschichtsbuch so vieler wichtiger Ferrari zu hinterlassen. „Das verschafft einem schon Befriedigung“, sagt David. „Ich denke oft: Hey, das ist mein altes Auto, und natürlich gibt es viele, die ich gerne zurückhätte!“ Und welcher ist ihm der Liebste von allen? „Der 860 Monza — das war der Gipfel des Berges.“ Wir haben das untrügliche Gefühl, dass es bei DK Engineering in Zukunft noch viele weitere rote Gipfel zu erklimmen gibt....

Fotos: Tom Shaxson for Classic Driver © 2017

Galerie

