

# CLASSIC DRIVER

## Beschenken Sie sich zum 50. Geburtstag des Ferrari Daytona mit diesem Rennwagen von Michelotto

### Lead

In diesem Jahr feiert der Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“ als Ikone unter den Nachkriegs-Grand Tourer seinen 50. Geburtstag. So ein denkwürdiges Jubiläum kann man eigentlich nur mit einer historischen Rallye in diesem sagenhaften Competizione Gruppe IV aus der Hand von Michelotto feiern.

Unaggressiv und sinnlich gezeichnet, scheint dieser Grand Tourer mit Frontmotor eher einer entspannten Fahrt auf der malerischen Pacific Coast Highway Kaliforniens angemessen, als mit Vollgas wüst die Mulsanne-Gerade in Le Mans zu attackieren. Der Ferrari 365 GTB/4, den alle Welt als Daytona verehrt, war nie ein reinrassiger Rennwagen. Aber gerade sein stabiles Fahrwerk, der unerschütterliche V12 und die windschnittige Form machten den Competizione so verlässlich. Das war für die kleinen Privatteams, die Woche um Woche Langstreckenrennen bestritten, ein schlagendes Argument.

### So sehen Lernerfolge aus



„Der Daytona wurde in so hohen Stückzahlen gebaut, dass Forschung und Entwicklung wie auch die Lernprozesse während der Produktion direkt in die Rennwagen flossen“, erklärt Mass Abdelhafid vom Classic Driver-Händler Bell Classics, die [diesen sehr besonderen Competizione anbieten](#). „Sie waren ideal für die Langstrecke, weil alle Komponenten so zuverlässig waren - kürzlich unterhielt ich mich mit dem Besitzer eines Gruppe IV-Exemplars, der mir berichtete, dass er noch nie Motorprobleme hatte.“

Ferrari hat nur 15 Daytona Competizione gebaut und diese weisen auch unterschiedliche Leichtbauvariationen auf, nicht zuletzt wegen der strengen Regeln des italienischen Motorsportverbandes CSI. Aber bei den Rennen stellten sie ihre enormen Fähigkeiten dann beeindruckend unter Beweise: Klassensiege in Le Mans in den Jahren 1972 bis 1974, Gesamtzweiter in Daytona 1979 und ein Sieg bei der Tour de France Automobile 1972. Das hatte zur Folge, dass eine ganze Reihe von straßentauglichen Daytonas auf privater Seite nach Rennspezifikationen umgerüstet wurden. Dieses muskulöse elegante Exemplar in der Farbe Giallo dürfte in diesem speziellen Kreis sogar herausragend sein.

### Dreamteam



Ursprünglich wurde dieser Daytona mit der Chassisnummer 13971 im Jahr 1970 nach Italien geliefert, wo er seine Karriere als Straßenwagen in der Farbe Celeste, einem umwerfenden Türkis, begann. Danach gehörte er verschiedenen italienischen Besitzern, bis er 1981 in die Hände von Aldo Cudone geriet. Als wohlhabender Unternehmer und Gentleman Driver par excellence hatte Dottore Cudone den Hang, exotische Fahrzeuge zu modifizieren. „Ihm gehörten zwei Miura S, wovon er einen in einen Jota-Doppelgänger verwandelte, der „Millechiodi“ - Tausend Nieten - getauft wurde“, erzählt Mass. „Irgendwie sah dieser Miura wie ein schräges Familienmitglied aus, aber er liebte es, seine Autos wie Rennwagen oder One-Offs aussehen zu lassen und er engagierte nur die besten Spezialisten für diese Umbauten.“

Cudone blieb auch hier seinem Spleen treu und beschloss, seinen neuen Daytona gemäß Gruppe IV-Spezifikationen umbauen zu lassen, um an der Coppa d' Italia teilnehmen zu können. Mit seinem beträchtlichen Einfluss sicherte er sich die Unterstützung von Gaetano Florini, damals Leiter von Ferraris Kundendienst, um das Projekt optimal umzusetzen. Ausgerüstet mit den Konstruktionszeichnungen und Diagrammen des Werks, betraute Florini als Verantwortlicher den legendären Motorspezialisten Giuliano Michelotto mit der Technik und die renommierte Carrozzeria Bacchelli & Villa mit der Karosserie.

### Keine Kosten gescheut



„Dieses Auto ist so außergewöhnlich, eben weil es von Michelotto geschaffen wurde“, erklärt Mass. „Man muss nur sein Resumé studieren - zu dieser Liste zählen unglaublich erfolgreiche Ferraris wie der Gruppe IV-308, der F40 LM und 333SP. Man kann seine Rolle für den Ferrari-Motorsport nicht hoch genug einschätzen. Er war ein extrem sorgfältiger Motorkonstrukteur und jemand, der Fahrzeuge auf den Punkt für Rennen vorbereitete.“ Unter dieser rassigen Form entfaltete Michelotto seine ganze Kunst. Er baute einen erstaunlich robusten Motor, der wuchtige 450 PS entwickelte, zugleich wurden Bremsen, Fahrwerk und Überrollbügel genau nach den Werksregularien modifiziert.

Diese Sorgfalt im Detail lässt sich auch an der umfassend abgespeckten Karosserie beobachten - Bacchelli & Villa sind heute noch die anerkannten Experten für Reparatur und Restaurierung sehr spezieller Ferraris und auch hier haben sie ihr ganzes Können ausgespielt. Der Competizione besitzt die charakteristischen ausgestellten Kotflügel, von Plexiglas ummantelte Scheinwerfer, Frontspoiler und federleichte Motor- und Heckabdeckungen aus einer Leichtbaulegierung. Aber er ist auch großzügig mit allerlei Motorsport-Extras ausgestattet wie beispielsweise doppelten Tankdeckeln, Riemen für die Motorhaube, Verriegelungen für die Heckklappe sowie einen einarmigen Pantograph-Scheibenwischer. Innen setzt sich der Rennsportanspruch mit einem speziellen Leichtbauarmaturenbrett, schlankeren Türverkleidungen, Sicherheitsgurten und Feuerlöscher fort. Dieser Daytona mag zwar nicht die Allure der Straßenversion ausstrahlen, aber dafür wirken seine unbestrittene Leistung und die aggressive Präsenz wie eine Urkraft, die von diesem kräftigen Gelb noch stärker in Szene gesetzt wird.

## Meilensammler



Wenn man bedenkt, wie anspruchsvoll dieser Umbau war, bei dem auch keine Kosten gescheut wurden, dann ist es schon erstaunlich, dass Cudone mit seinem Competizione nur einmal an den Start ging - bei der Coppa d' Italia 1985, wie er sich es vorgenommen hatte. „Er war ein passionierter Autofahrer“, erzählt Masoud. „Hier war natürlich ein Rennwagen entstanden, aber er bewegte ihn vor allem auf der Straße, deswegen besitzt der Ferrari auch die ursprünglichen Sitze.“ Zum Glück haben die späteren Eigner von Nummer 13971 diesem Solitär freien Lauf gewährt. Der Rennwagen kam bei renommierten Veranstaltungen auf der ganzen Welt - vom australischen Adelaide über den Mittleren Osten bis nach Frankreich und Spanien - zum Einsatz. „Hätte dieser Competizione einen Reispass, dann wären darin mehr Stempel enthalten als bei so manchem Vielflieger!“

Ehe Bell Classics dieses Auto mit großem Bedauern schließlich zum Kauf anbot, fungierte der Daytona wie eine Art Maskottchen des Händlers. Masoud hat sich selbst einige Male ans Steuer gesetzt. „Es ist eine Höllenmaschine. Das Fahrerlebnis besteht aus einer Portion Angst und schierem Adrenalin. Der Unterschied zu einem normalen Daytona ist wie Tag und Nacht. Die Bremsen lassen etwas zu wünschen übrig, aber dafür verfügt er über enorme Kraft. Als wir damit in Brands Hatch waren, erreichten wir auf der hinteren Geraden des Kurses knapp 290 Stundenkilometer. Und mit den seitlichen Auspuffrohren hört sich dieser Ferrari wie eine Spitfire an!“

## Glückwunsch, Ferrari Daytona





Was wäre wohl angemessener zum 50. Jubiläum des Ferrari Daytona, als mit diesem einzigartigen Competizione einige der historischen Rallyes oder Motorsportevents zu bestreiten, für die er sich mit Leichtigkeit qualifizieren kann. Der Daytona ist für die Historie der Marke so bedeutend, weil das Modell das letzte aus der Ära Enzo Ferraris vor der Fiat-Übernahme darstellt und weil er auch der letzte Ferrari war, der ein Doppelleben auf der Straße und der Rennstrecke führen konnte. Dieser einzigartige 365, übrigens das einzige Exemplar, das von Michelotto umfassend überarbeitet worden war, verkörpert diesen Stellenwert. Manche Menschen vergöttern diesen Ferrari, andere vielleicht nicht, aber für uns wird der Daytona immer einen Platz in der Garage des Herzens einnehmen.

*Fotos: Tim Scott / Fluid Images für Bell Classics © 2018*

#### **Galerie**



















