

CLASSIC DRIVER

Von Peking nach Paris in diesem einzigartigen Ferrari 308 GT4 Rally

Lead

Würden Sie in einem Ferrari aus den 70er-Jahren um die halbe Welt fahren? Wohl eher nicht, oder? Glücklicherweise gibt es da zwei Italiener, die trotz fortgeschrittenen Alters das Wagnis eingehen. Ehe sie mit ihrem 308 GT4 starten, wollten wir mehr erfahren über ihre Pläne erfahren.

Das feurige Temperament einer italienischen Diva: Manche würde sagen, dass dies das Letzte sei, was man auf einer 36 Tage und 13.600 Kilometer langen Fahrt um die halbe Welt gebrauchen kann. Nur nicht diese beiden italienischen Granden, Giorgio Schön und Enrico Guggiari. Sie fahren bei der diesjährigen Fernfahrt von Peking nach Paris mit einem zum Rallyewagen umgebauten Ferrari 308 GT4 um den Sieg. Es ist das erste Mal, dass ein Modell mit dem Cavallino Rampante an dieser historischen Fernfahrt teilnimmt.



Zum Glück hat das Duo die notwendige Erfahrung, um einen solch epischen Hätetest anzugehen. Schon, anerkannter Gentleman Racer, Giro d'Italia-Sieger und achtfacher Teilnehmer der Targa Florio, leitet mit Rossocorsa in Mailand einen der größten Ferrari- und Maserati-Händler Europas. Guggiari ist zweifacher europäischer Wasserskimeister und ein Veteran des legendären Cresta Run in St. Moritz. Daneben hat er nahezu jede erdenkliche Oldtimer-Rallye schon einmal bestritten. Jede bis auf eine. Während Schön die Peking-Paris-Fahrt schon einmal vor drei Jahren absolvierte, ist sie für Guggiari eine Premiere. Und die bestreitet er nun ausgerechnet in einem V8-Ferrari aus den 70er-Jahren. Wie verrückt ist das denn?

Wenige Tage vor der Verschiffung des Ferraris nach Peking treffen wir das Paar bei einem Abschlusstraining auf dem *Autodromo di Maggiore*, einem Micky Mouse-Rundkurs mit einer Kombination aus Asphalt- und Schotterpassagen. Und dazu sogar noch einem Sprunghügel! Neben der Tatsache, dass ein Ferrari noch nie bei der traditionsreichen Rallye Peking - Paris teilgenommen hat, wurde der 308 GT4 aus einer ganzen Fülle von Gründen auserwählt. Das Mittelmotor-Konzept bietet zunächst Vorteile in punkto Komfort und Handling. Zugleich ist die keilförmige Bertone-Karosserie erstaunlich geräumig, sodass Schön und Guggiari recht viel Ersatzteilen mitführen können. Gerade der letzte Aspekt ist wichtig, durchqueren sie doch elf Länder mit völlig unterschiedlicher Topographie - von den unendlichen Weiten der kasachischen Wüste bis zum Verkehrschaos von Paris.



Und dann bietet der GT4 noch einen weiteren Vorteil: Er teilt sich viele Komponenten mit dem GTB, dem von Michelotto seinerzeit zum Gruppe 4-Rallyeauto aufgerüsteten Ferrari-Schwestermodell. Daher ist es auch keine Überraschung, dass sich im Auto zahlreiche Michelotto-Teile finden - von den Achsen bis zum Getriebe. Nach einigen feinen Nachjustierungen - darunter eine klein wenig abgesenkte Bodenfreiheit - ließ sich der Ferrari wunderbar rund und harmonisch um das kleine Autodrom scheuchen. Wir wurden freundlich eingeladen, ein paar Runden im Beifahrersitz mitzufahren. Das Erlebnis wird uns sicher noch einige Zeit im Gedächtnis und in den Knochen bleiben. Der wunderbar klingende V8 wurde übrigens auf eine fülligere Drehmomentkurve ausgelegt. So hat Schön immer genug Dampf von unten heraus, um das Auto nach Belieben quer- und anzustellen, während wir eine respektable Staubfahne hinter uns herziehen.



Ehe wir unser Interview mit Schön und Guggiari beginnen, wollen wir den beiden alles Glück für die epische Reise von China nach Frankreich wünschen. Wir sind sicher, dass viele Classic Driver-Leser ab dem 2. Juni das Abschneiden des roten Ferrari genau verfolgen und den beiden die Daumen drücken werden!

Warum haben Sie sich dazu entschieden, an diesem so besonderen Langstrecken-Rennen teilzunehmen?

Giorgio Schön: Weil es das längste und schönste Rennen der Welt ist. Die Länder, durch die man fährt, bieten atmosphärisch wie fahrerisch einfach unglaubliche Eindrücke, ganz besonders die Mongolei. Das Wettbewerbsniveau ist nicht sehr hoch, sodass auch nicht professionelle und reine Privatfahrer, die noch ein bisschen älter sind als wir, teilnehmen können *(Anmerkung der Redaktion: Schön ist 73 Jahre alt, wenn es am 2. Juni in Peking losgeht, auch Guggiari ist schon über 70).* In Paris überhaupt anzukommen, ist unabhängig von der Position im Klassement schon ein tolles Erlebnis. Vor drei Jahren landete ich mit einer klassischen Alfa Giulia auf Platz 32, weil wir auf der Strecke zwei Tage verloren hatten. Dennoch fühlten wir uns am Ziel wie Sieger!



Was sind diesmal Ihre Erwartungen?

Enrico Guggiari: Ich habe an dieser Veranstaltung bislang noch nicht teilgenommen. Vor langer Zeit bin ich einmal bei der Rallye Hongkong-Paris mitgefahren, aber noch nie bei der Peking-Paris. Besonders aufregend finde ich, dass wir das jetzt in einem Ferrari tun. Es ist der erste Ferrari, der jemals an einem solchen Langstrecken-Event teilnimmt und zur Konkurrenz gehören Autos mit einigen sehr schnellen Fahrern.

Wer hat die Entscheidung für die Wahl des 308 GT4 zu verantworten?

Giorgio: Das war ich! Bei meiner letzten Peking-Paris fuhr der Sieger einen Datsun. Also kaufte ich einen, um damit hoffentlich das gleiche Kunststück wiederholen zu können. Am Ende kam es aber nicht dazu – ich bin ein Ferrari-Händler und es hätte komisch gewirkt, wäre ich mit einem Datsun, Mercedes oder sonst einer Marke angetreten. So kam mir der Gedanke an den GT4. Das ist ein sehr gutes Auto – relativ geräumig, robust und mit einem kraftvollen Motor. Der Mittelmotor bietet auch Handling-Vorteile auf schlechten Passagen, also entschieden wir uns dazu, es mit diesem Modell zu versuchen.



Wie wird sich Ihrer Einschätzung nach der Ferrari im Vergleich zum Alfa fahren lassen?

Giorgio: Nach umfangreichen Testfahrten steht fest: in jedem Fall besser. Was aber auch schlicht daran liegt, dass die Giulia nur vier Zylinder hatte, der Ferrari dagegen acht. Oder anders ausgedrückt: Acht Löcher, die sich mit Staub und Schlamm zusetzen können. Daumen drücken also, dass sich die Probleme nicht verdoppeln!

Wie unterscheidet sich das Auto von einem serienmäßigen Ferrari 308 GT4?

Enrico: Wir haben nahezu alles ausgetauscht. Zunächst wurde das Auto komplett auseinandergelegt, dann das Chassis verstärkt und den Motor so neu abgestimmt, dass er mehr Drehmoment abgibt. Bei 3000 Umdrehungen läuft er jetzt schön rund. Wir haben auch versucht, den zur Verfügung stehenden Raum zu optimieren. Das ist sehr wichtig bei einer solchen Fernfahrt und erklärt auch, warum das Reserverad aufs Dach wanderte.



Stimmt es, dass einige Komponenten aus einem Ferrari 308 GTB Gruppe 4 von Michelotto übernommen wurden?

Enrico: Ja, wir haben fast alle Teile von Michelotto bezogen. Ich fuhr damals den berühmten und bei Michelotto aufgebauten 308 in Pioneer-Farben bei zwei oder drei italienischen Meisterschaften. Und jetzt haben wir im Grunde dasselbe Auto entwickelt.

Giorgio: Die mechanischen Komponenten wie Motor und Getriebe sind identisch. Nur das Chassis wurde verlängert und natürlich weicht die Karosserie ab. Zu den verbauten Michelotto-Teilen zählen auch die Achsen und der Auspuff. Dazu kommt ein spezieller Unterbodenschutz für das Getriebe.

Wie bereiten Sie sich physisch und mental auf so ein langes und hartes Rennen vor?

Enrico: Ich gehe regelmäßig ins Fitnessstudio, da ich Sorge um meinen Rücken habe und ich mich gegen Verletzungen schützen muss. Abgesehen davon: Die Rallye geht über 36 Tage und ich habe noch nicht darüber nachgedacht, wie ich das mental verkrafte (*lacht*). Das ist nicht zu vergleichen mit der Rallye Monte Carlo oder der Tour de Corse.



Wie läuft so eine Peking-Paris-Rallye in der Praxis ab?

Enrico: Wir müssen einem Roadbook folgen und - wie allgemein bekannt - sehr enge Checkpoints erreichen. Fakt ist, dass man einige unmöglich in der geforderten Zeit schaffen kann. Es gibt daneben jeden Tag noch ein oder zwei Sonderprüfungen, die allerdings nicht sehr lang sind. Wir dürfen keinerlei Service in Anspruch nehmen. Aus diesem Grund haben wir auch den Dino gewählt. Das ist streng genommen der einzige Ferrari mit etwas Platz. Er erlaubt es uns daher, eine Menge an Ersatzteilen mitzuführen. Die Organisatoren gewähren zwar den Fahrern etwas Hilfe, doch bleiben viele Autos liegen und daher denken wir, dass es besser ist, wenn wir uns auf uns selbst verlassen.

Giorgio, inwieweit hat Ihnen Ihre Erfahrung mit Rossocorsa bei den Vorbereitungen geholfen?

Giorgio: Ein großer Bereich des Unternehmens widmet sich klassischen Ferrari; wir verstehen daher die Mechanik des Autos sehr gut. Wir nahmen alle Modifikationen am Auto nach meinen Erfahrungen und denen meines Mechanikers Ivano vor - er war fünf Jahre lang Michael Schumachers Chefmechaniker und wir arbeiteten während der Testphase eng mit ihm zusammen.



Was sind die Rennen, an die Sie sich beide besonders gern zurückerinnern?

Giorgio: Ich gewann 1979 mit einem Porsche 935 den Giro d'Italia. Das war für mich sehr wichtig, ging es doch gegen Superstars wie Gilles Villeneuve, Riccardo Patrese, Markku Alén und Walter Röhrl. Doch meine Lieblingsrennen waren die Targa Florio und die Rallye Monte Carlo, an beiden haben ich je achtmal teilgenommen.

Enrico: Ich bin die Hongkong-Peking und die Safari Rallye gefahren. Die Tour Auto sechsmal, den Giro d'Italia fünfmal. Und diverse italienische Meisterschaften, aber immer nur Rallyes.

Und erwarten Sie einen Sieg bei der Peking-Paris 2019?

Enrico: Wir gehen die Sache definitiv kämpferisch an. Für viele der 110 Teilnehmer zählt allein die Teilnahme. Es gibt daneben ungefähr 20 Fahrer, die wirklich gewinnen wollen, also warten wir es ab!

Giorgio: Erzählt es niemandem, aber: Ja!

Fotos: Mathieu Bonnevie für Classic Driver © 2019

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/von-pekings-nach-paris-diesem-einzigartigen-ferrari-308-gt4-rally>
© Classic Driver. All rights reserved.