

1/2023 Januar €4,90

REFUND • GIBT ES NICHT • NUR IN DER ORIGINALVERPACKUNG • KEIN RÜCKGABERECHT • KEIN UMSATZSTEUERFREI • KEIN UMSATZSTEUERFREI

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER

SHELBY'S WILDE ERBEN

Wie die Cobra weiterlebte

AUSGESTORBEN?

DIE ROTE LISTE
VERSCHWUNDENER
BESTSELLER

**KINDER
KREBS
HILFE** 6 Klassiker zu + viele weitere
gewinnen attraktive Preise

Weinprobe im
**Huxel
Opel**

Triumph X75
Hurricane &
BMW R75/5
Design
oder
einfach
nur
Sein?

DKW ORS 250
Die erste Hardenduro

PORSCHE

944 Kauf-
beratung

BLEI-ERSATZ: Wichtiger
Schutz für
den Motor
oder völlig
überflüssig?

Osterreicher im englischen Maßanzug
Jensen-Steyr

Schrauber-PARTY:
Wie ein Opel B-Kadett in
bierseliger Gruppentherapie
zurück ins Leben fand

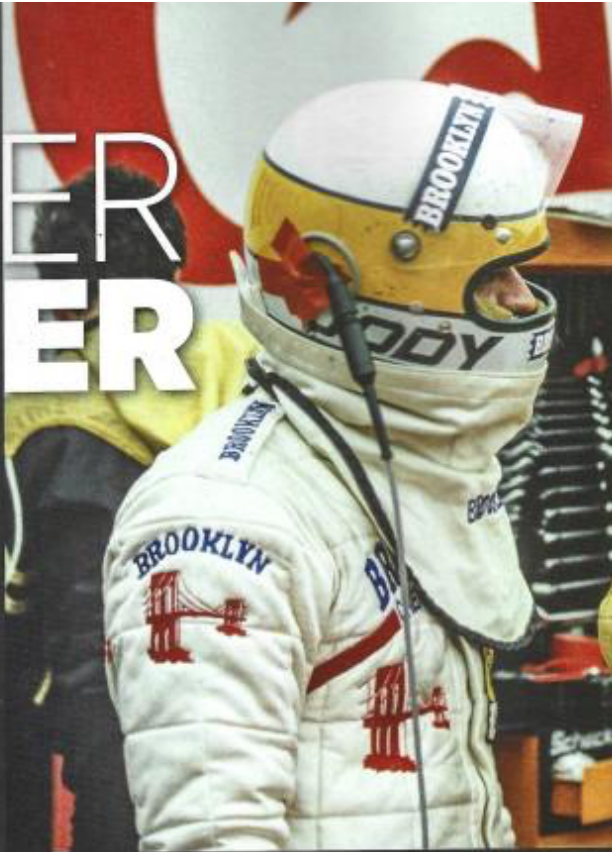
Schrulliger Schrupf-Rolls-Royce
Triumph Mayflower



LEUTE MAURO FORGHIERI

MEISTER MACHER

Mit gerade einmal 27 Jahren wurde Mauro Forghieri 1961 technischer Leiter der Scuderia Ferrari. In den folgenden Jahrzehnten verantwortete er vier Fahrer- und sieben Konstrukteurstitel in der Formel 1, außerdem drei Marken-Weltmeisterschaften und vier Le-Mans-Siege. Am 2. November 2022 ist er 87-jährig verstorben



Ein Jahr vor seinem Tod gab Mauro Forghieri dem deutschen Journalisten Klaus Nennowitz ein Interview. Eigentlich sollte es nur um die von ihm konstruierte BMW für die Moto GP gehen. Doch zwangsläufig drehte sich das Gespräch auch um Ferrari. Im Sinne eines Nachrufs deshalb an dieser Stelle Auszüge aus diesem bisher nicht veröffentlichten und spannenden Gespräch.

Frage: Für die meisten ist es ein Traum, für Ferrari zu arbeiten. Wie sind Sie damals nach Maranello gekommen?

Mauro Forghieri: Zu meiner Zeit war ein Universitätsabschluss eine Jobgarantie. Als ich mich 1953 an der Universität von Bologna einschrieb, waren wir nur 600 Studenten an der technischen Fakultät. Ich hatte gute Kontakte zu Northrop und wollte eigentlich in die Luftfahrtbranche. Dank der Vermittlung meines Vaters, der bei Ferrari arbeitete, kam ich 1959 in die Firma, betrachtete dies aber nur als einen vorübergehenden Job. Damals war Carlo Chiti technischer Direktor. Weitere maßgebliche Persönlichkeiten waren Vittorio Jano, der legendären Konstrukteur der Alfa-Romeo-Rennmotoren in den zwanziger und dreißiger Jahre, sowie Gianpaolo Dallara, Giotto Bizzarini und Giancarlo Bussi. Ende 1961 rief mich Enzo Ferrari in sein Büro und teilte mir über-

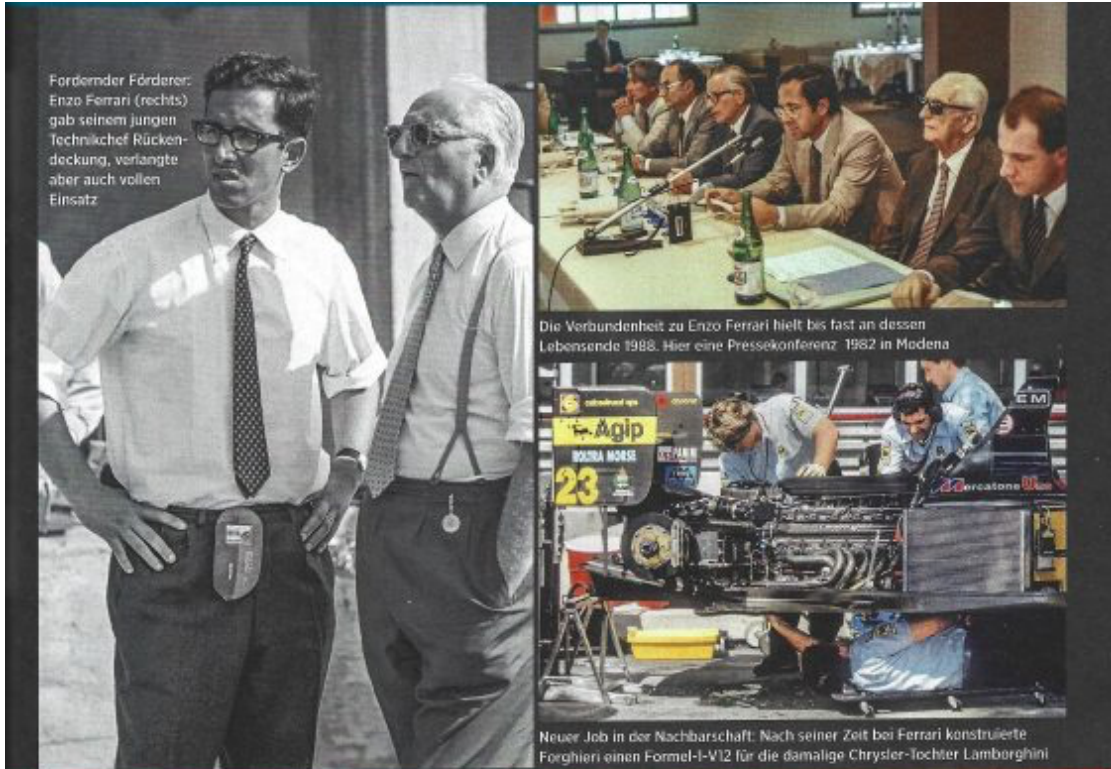
raschend in seinem Modeneser Dialekt mit, dass er mich zum technischen Leiter ernennen wolle. Ich war 27 Jahre alt und fiel aus allen Wolken. Kurz davor hatten acht Führungskräfte, darunter Chiti, im offenen Streit mit Enzo Ferrari die Firma verlassen. Ferrari spürte meinen Schreck und sagte: „Keine Sorge, du machst deinen Job, ich kümmere mich um den Rest“. Er hat sein Wort gehalten, denn in fast drei Jahrzehnten hat er mich immer unterstützt. Es war ein enorm anspruchsvoller Job. Aber wir hatten Leidenschaft und schafften unglaubliche Dinge, übergingen aber vieles, wie zum Beispiel die Familie. Manchmal ist zuviel Leidenschaft ein Fehler und man zahlt einen hohen Preis. Dennoch hatten wir den schönsten Job der Welt.

Die erste Weltmeisterschaft habe ich 1964 mit John Surtees gewonnen. Er war ein hervorragender Techniker, außerdem war er ein sehr ehrlicher Mensch. In jenen Jahren fuhren Formel-1-Fahrer auch in anderen Kategorien und waren jeden Sonntag auf der Strecke. Es war eine andere Zeit mit anderen Menschen, die an Dinge glaubten. Ob wir die Autos der Konkurrenz analysiert haben? Nein, wir glaubten an das, was wir taten.

Wie war Enzo Ferrari als Chef?

Ich habe viele Industrielle gekannt, die für ihre Unternehmen lebten, aber für Ferrari war

seine Fabrik wirklich alles, und er verlangte von seinen engsten Mitarbeitern absolute Hingabe. Wenn ein blaues Glas für Ferrari rot war, musste es auch für uns rot sein. Es gab keine Samstage, Sonntage, Feiertage oder den Heiligen Abend. Als ich einmal für ein paar Tage in Portofino Urlaub machte, ohne es ihm zu sagen, schickte er die Polizei, um mich aufzuspüren. Kurz gesagt, es war nicht einfach, aber auf der anderen Seite hatte Ferrari einige wirklich außergewöhnliche Eigenschaften, von denen die überraschendste für mich seine Intuition war. Manchmal traf er Entscheidungen, die uns allen sinnlos erschienen und sich dann als prophetisch herausstellten. Einmal fragte ich ihn, wie er das mache, und er antwortete, dass er Dinge „fühlt“. Ich habe dreimal gekündigt, aber als gutes Familienoberhaupt hat er es immer wieder geschafft, mich zurückzuhalten, und tief im Innern war sogar mir bewusst, dass ich nie wirklich gehen konnte. Mit zunehmendem Alter kam es immer öfter vor, dass er krank war und das Unternehmen nicht führen konnte. In den strategischen Besprechungen mit den Managern, die von Fiat an die Firmenspitze gesetzt worden waren, setzte ich mich immer für die Entscheidung ein, die Enzo Ferrari getroffen hätte. Ich habe Maranello erst verlassen, als mir klar war, dass er nur noch wenig Lebenszeit hatte und nicht mehr an die Spitz-





ausreichen, um in allen Ecken der Welt gleichzeitig anzutreten, und stimmte meinem Vorschlag zu. Dafür habe ich ihm sofort einen Weltmeistertitel versprochen. Leider konnte ich mein Wort nicht halten, denn wir mussten bis 1975 warten.

Nach dieser langen Durststrecke verhalf Niki Lauda Ferrari zurück auf die Erfolgsspur. Kam er mit Ihrem 312 am besten zurecht?

Niki Laudas Weltmeisterschaften waren wohlverdient und er hat den 312 auf das höchste Niveau gebracht. Auf den 312 in all seinen Varianten bin ich sehr stolz. Das liegt daran, dass bei Ferrari der Glaube herrschte, die Motoren seien immer außergewöhnlich und die Fahrwerke schlecht. Nur stimmte das überhaupt nicht und rührte einzig daher, dass Enzo Ferrari einen Motorkult betrieb. Viele Journalisten unterstützten seine These, indem sie Siege ausnahmslos dem Motor und Niederlagen dem Fahrwerk zusprachen. Das war für meine Fahrwerkstechniker und Aerodynamiker frustrierend. Aber beim 312T konnte niemand übersehen, dass der flache 180-Grad-V12 durch eine durchdachte Fahrwerkskonstruktion aufgewertet wurde und erst so sein Potential zeigen konnte. Ein Teil des Verdienstes um die Entwicklung des 312 ist neben Lauda und Clay Regazzoni sicherlich auch Arturo Merzario zuzuschreiben.

Ferrari wurde oft vorgeworfen, weniger innovativ als andere Teams zu sein. Entspricht das den Tatsachen?

Bei Ferrari waren wir sehr zurückhaltend mit unseren Innovationen, was den Eindruck erweckte, wir seien weniger kreativ als die Engländer. Aber das ist nicht wahr. Ein paar Beispiele: Wir haben die Spoiler in der Formel 1 eingeführt, während die englischen Teams mit den Flügeln übertrieben und die Sicherheit ihrer Fahrer aufs Spiel setzten. Wir haben auch den ersten elektrisch verstellbaren Flügel verwendet. Bereits 1954 haben wir die indirekte Benzineinspritzung eingeführt und den Motor mit 11.000 Umdrehungen laufen lassen. Wir haben das quer eingebaute Getriebe in der Formel 1 umgesetzt, ebenso wie die Halbautomatik, die Gilles Villeneuve 1980 in Fiorano erstmals ausprobiert hat.

ze der Firma zurückkehren würde. Fiat-Chef Vittorio Ghidella bat mich, die Zeit nach Enzo Ferrari zu organisieren, aber für mich gab es die Zeit nach Enzo Ferrari nicht.

Damals war die Formel 1 nur ein Teil der sportlichen Aktivitäten. Hat sich Ferrari da nicht übernommen?

Wir waren in den Sechzigern praktisch überall unterwegs: Formel 2, Tasman Cup, Sportprototypen, Bergrennen, Can-Am. 1968 ging ich zu Enzo Ferrari und bat ihn, sich nur auf die Formel 1 zu konzentrieren. Es war keine

leichte Entscheidung, damals zogen Prototypen manchmal mehr Zuschauer an als die Formel 1 und sie waren sehr nützlich für die Entwicklung von Straßenautos. In der Formel 1 waren jedoch die amerikanischen Reifenproduzenten angetreten, um das Monopol von Dunlop zu brechen, die bis dahin nur einen zu Saisonbeginn zugelassenen Reifen lieferten. Jetzt gab es Slicks, Regenreifen, verschiedene Mischungen und eine ständige Weiterentwicklung, und das erforderte eine Menge Tests. Ferrari ließ sich davon überzeugen, dass die 170 Leute in der Rennabteilung nicht

Kerzenbild in Ordnung? Mauro Forghieri war ein Mann der Tat, egal ob bei Tests oder an der Rennstrecke



In den Sechzigern und Siebzigern war Ferrari auch bei Sportwagen-Rennen erfolgreich. Forghieri (rechts) 1965 bei Tests mit dem P2 in Modena

