

## Italienisches Kulturgut, in Rot

### Was Ducati und Ferrari so unvergleichlich macht - Bericht eines Liebhabers

Eine Harley-Davidson, das muss nun mal gesagt sein, fährt heute jeder Coiffeur. Zwar mag die Produktion der amerikanischen «Hubraumriesen» auf zwei Rädern seit Jahren ausverkauft sein, doch so richtig gut sieht ausser den Mitgliedern der «Hell Angels» niemand aus auf einer Harley. Vor allem jene reiferen Herren nicht, die sich mit dem Kauf einer «Dyna Super Glide» oder einer «Heritage Softail Classic» einen spätpubertären Traum erfüllen und den sonntäglichen «Easy Rider» am liebsten bei beschaulichem Tempo in der massgeschneiderten Lederjacke samt Nieten und Indianerzotteln mimen. Chic ist das fürwahr nicht. Denn es geht ja auch ganz anders. Wer die gesetzlich noch erlaubte kleine Freiheit auf zwei Rädern, den drogenfreien Rausch der Geschwindigkeit und den Adrenalin-Kick der Beschleunigung erleben will, für den gibt es nur eine Marke, mit der er diese Bubenträume stilvoll auf die Strasse bringen kann: Ducati.

Zwar eilt den Rennern aus Bologna der Ruf voraus, dass sie noch unzuverlässiger seien als die Harley, doch das ist für den Kenner unerheblich: Ein Jackson-Pollock-Original misst man auch nicht an der Genauigkeit der Pinselstriche. Es geht hier um die wahre Schönheit, innere und äussere, sprich: um ein Gefühl. Und dieses beginnt schon beim Anblick. Eine Ducati ist nicht einfach ein Motorrad, eine Ducati ist immer ein Monument, das, was ein japanisches Gefährt oder eine Harley nie sein können: schön und aggressiv gleichzeitig, edel wie eine Madonna, aber auch lasziv wie Marlene Dietrich im «Blauen Engel». Seit Jahrzehnten - genauer: seit 1946 - verstehen es die Italiener immer wieder, ein Motorrad so zu gestalten, dass einige einfache Linien ein optisches Kunstwerk ergeben. Technik pur, mit solchen Leckerbissen wie Königswelle und Zahnriemenantrieb, kein Schnickschnack - und deshalb gehören Maschinen wie die «Cucciolo», die «750 SS», die «900 Mike Hailwood Replica» zum Grundwissen eines jeden Industriedesigners.

### Höhen und Tiefen

Der Versuch einer Erklärung, was eine Ducati geistig über andere Motorräder erhebt, muss bei der Geschichte beginnen. Allein schon die Tatsache, dass sich die 1926 als «Società Scientifica Radio Brevetti Ducati» gegründete Firma über die Jahre vom Hersteller von Kondensatoren zum Zweiradproduzenten wandelte, zeigt auf, dass bei Ducati gar nichts normal ist. Wie kein anderer Motorradhersteller hat Ducati Höhen und Tiefen erlebt, viele sportliche Höhenflüge und noch mehr finanzielle Abstürze, manch ein Produkt war schlicht und einfach schlecht, andere so weit ihrer Zeit voraus, dass man sie zu ihrer Zeit gar nicht wahrnahm. Was gut war bei Ducati, liess sich immer mit einem Namen in Verbindung bringen:

Fabio Taglioni. Der Bolognese konstruierte 1955 ein erstes Rennmotorrad für Ducati - und legte damit den Grundstein für unzählige Sporterfolge, die in diesem Jahr einmal mehr vom Gewinn der prestigeträchtigen Superbike-Weltmeisterschaft gekrönt waren. Aber ob Ducati nun souverän gewinnen konnte oder den Sieg eines 24-Stunden-Rennens in den letzten Sekunden noch durch einen fiesen Defekt aus der Hand gab, etwas war immer klar: Eine

Ducati siegte oder verlor immer in Rot. Und das hat die Firma aus Bologna gemein mit dem noch berühmteren italienischen Kulturgut-Hersteller aus dem benachbarten Maranello: Ferrari.

Im Gegensatz zu Ducati hat Ferrari zwar schon seit einer kleinen Ewigkeit keinen Titel mehr gewonnen, seit dem Gewinn der Formel-1-Weltmeisterschaft 1979 durch Jody Scheckter jagten die Renner aus Maranello trotz der millionenteuren Verpflichtung von Michael Schumacher vergeblich nach der Krone des Automobilrennsports, die man seit 1950 neunmal gewonnen hatte (1982 und 1983 gewann Ferrari zwar noch die Konstrukteuren-Wertung, doch die gilt nur als Trostpflaster). Und doch darf man mit Sicherheit davon ausgehen, dass keine andere Marke bei einem Formel-1-Rennen mehr Emotionen weckt als Ferrari: Gewinnt McLaren-Mercedes, schreibt man das der überlegenen deutschen Gründlichkeit und der starken D-Mark zu, gewinnt Ferrari - was doch immerhin schon 124mal geschah, bei 125 Pole-positions und 136 schnellsten Rennrunden -, dann sind nicht nur die italienischen Tifosi in Trance, dann ist die grosse Mehrheit der bis zu einer Milliarde Fernsehzuschauer aus dem Häuschen. Sollte der Nordire «Crazy» Eddie Irvine es heuer doch noch schaffen, Weltmeister zu werden, was viele hoffen und woran kaum einer so recht zu glauben vermag, er hätte wohl allerbeste Chancen, sowohl italienischer wie auch nordirischer Ministerpräsident zu werden.

### Enzo, Enzo, Enzo

Enzo Ferrari wurde am 18. Februar 1898 in Modena geboren, musste die Schule früh verlassen, arbeitete zuerst bei der Feuerwehr. Er war ein eher mittelmässiger Rennfahrer, doch Alfa Romeo erkannte bald seine Fähigkeiten als Organisator und machte ihn zum Rennleiter. 1929 gründete Enzo nebenbei die «Scuderia Ferrari» mit dem Zweck, eigene Rennen für die Mitglieder dieses Klubs zu organisieren. Aus der Scuderia entstand 1940 die «Auto Avio Costruzioni Ferrari», die 1943 von Modena nach Maranello übersiedelte und ab 1946 eigene Fahrzeuge produzierte. Das erste Gefährt war der «125S», der aus einem 1,5-Liter-Zwölfzylinder gerade einmal 72 PS hervorbrachte.

Schon bald ging es Schlag auf Schlag: 1948 siegte man gleich bei den beiden wichtigsten Strassenrennen, der Mille Miglia und der Targa Florio, 1949 kam das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans bereits zum Palmarès. 1952 und 1953 gewann Alberto Ascari die ersten beiden Formel-1-Weltmeisterschaften, 1952 errang Ferrari auch die erste Sportwagen-Weltmeisterschaft.

### Mythos und Legende

Innert wenigen Jahren entstand so der Mythos einer Marke, die auf den Rennstrecken fast unschlagbar war - manchmal auch dank den nicht immer einwandfreien Tricks des grossen Patriarchen. 1962 verlangten die Renngesetze zum Beispiel, dass an den Meisterschaften nur Fahrzeuge teilnehmen können, die in Serie gebaut werden. Enzo Ferrari liess eine Kleinstserie des «250 GTO» bauen, gegen die die Massenprodukte der Konkurrenz natürlich keine Chance hatten. Doch «il Commendatore» war nicht nur ein schlauer Fuchs, er hatte auch Charisma. Und er war knallhart zu seinen Angestellten, vor allem zu den Rennfahrern: Machte einer der Herren einen Fehler, konnte ihn der grosse Meister stundenlang anschreien – oder stundenlang warten lassen, während er im Restaurant gleich neben der Fabrik am immer gleichen Tisch seine Pasta zu sich nahm. Solche Kleinigkeiten fördern die Legendenbildung.

Noch andere Marotten pflegte der Herr: Jahrelang weigerte er sich, seinen wichtigsten Designer, den Turiner Pininfarina, sowohl zu sehen wie auch zu sprechen. Erst als es bei der Neukonstruktion eines Ferraris nicht mehr anders ging, liess er sich zu einem Gespräch herab

- das aber auf neutralem Boden stattfinden musste, in einer Autobahnraststätte genau in der Mitte zwischen Modena und Turin. Die Zusammenarbeit verlief trotzdem prächtig, einige der schönsten Ferrari entstanden in den Studios von Pininfarina, auch heute noch.

Doch bei allem Erfolg auf den Rennstrecken, trotz einigen der zweifellos schönsten je gebauten Automobilen: geschäftlichen Erfolg hatte Enzo Ferrari nicht. 1969 musste er 50 Prozent seiner Firma an Fiat verkaufen, nach seinem Tod im August 1988 übernahm das Turiner Imperium die Edelschmiede aus Maranello ganz. Den Misserfolg bei den Finanzen hatte Ferrari mit Ducati gemeinsam: Seit 1996 gehört der Motorradhersteller der amerikanischen Investmentgesellschaft Texas Pacific Group, die sich kürzlich auch Bally unter den Nagel gerissen hat. Gute Namen sind halt begehrt.

Erlaubt ist nur «Rosso Corsa»

Doch sämtliche wirtschaftlichen Wirren - von denen sich beide Firmen mittlerweile erholt haben - können der Faszination der beiden Marken keinen Abbruch tun, wohl ganz im Gegenteil, sie fördern eher das Gefühl der Sympathie, das der Mensch für die Kleineren und Schwächeren hat. Denn gerade gross sind beide Firmen nicht: Die 1900 Angestellten von Ferrari produzieren im Moment 3300 Fahrzeuge jährlich, bei Ducati werden knapp 1000 Angestellte in diesem Jahr wohl etwa 40 000 Motorräder herstellen.

Dafür gehen die beiden Firmen aber unterschiedliche Wege: Während Ducati weiter voll auf Sportlichkeit setzt und uns deshalb wohl schon bald die ultimative Maschine, die «MH900e», beschenken wird, hat sich Ferrari in den letzten Jahren mehr dem Mainstream angepasst. Selbst das Spitzenmodell, der «550 Maranello» mit seinem 485 PS starken 5,5-Liter-Zwölfzylindermotor, benimmt sich so manierlich wie eine Familienlimousine. Einzige Ausnahme, bei allen neuen Ferraris: Der Hersteller empfiehlt, vom ersten Gang direkt in den dritten Gang zu schalten, solange die Maschine noch nicht warmgelaufen ist. Bis vor wenigen Jahren war das noch anders: Einen Ferrari anständig zu bewegen, das erforderte gewisse Fähigkeiten des Fahrers, die Kupplung war bretthart, die Lenkung erforderte viel Kraft, das Fahrverhalten war giftig. Doch auch das war Teil des Mythos: Wer einen Ferrari fahren konnte, der hatte automatisch die Hochachtung der anderen Verkehrsteilnehmer. Viele Ferrari-Besitzer konnten ihre Geräte aber nie richtig beherrschen, sondern sie sich nur leisten. Doch wie sagt der Präsident des englischen Ferrari-Klubs zum Thema Geld so richtig: «Einen Ferrari kauft man sich nicht - man schenkt sich ihn.»

Was aber für beide gilt, sowohl für eine Ducati wie auch für einen Ferrari: Wirklich chic sind sie nur in Rot. Das hat nicht nur Geschichte, dieses «Rosso Corsa», das italienische Renn-Rot, eine ganz einfache Farbe ohne Metallic-Zusätze, lässt sie am besten in ihrer ganzen «bellezza» erstrahlen. Dann wird allein schon der Anblick zu einer Leidenschaft.

Peter Ruch