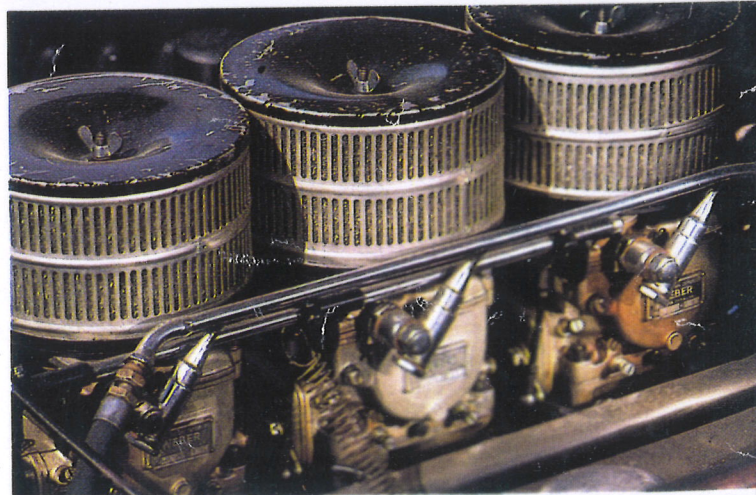
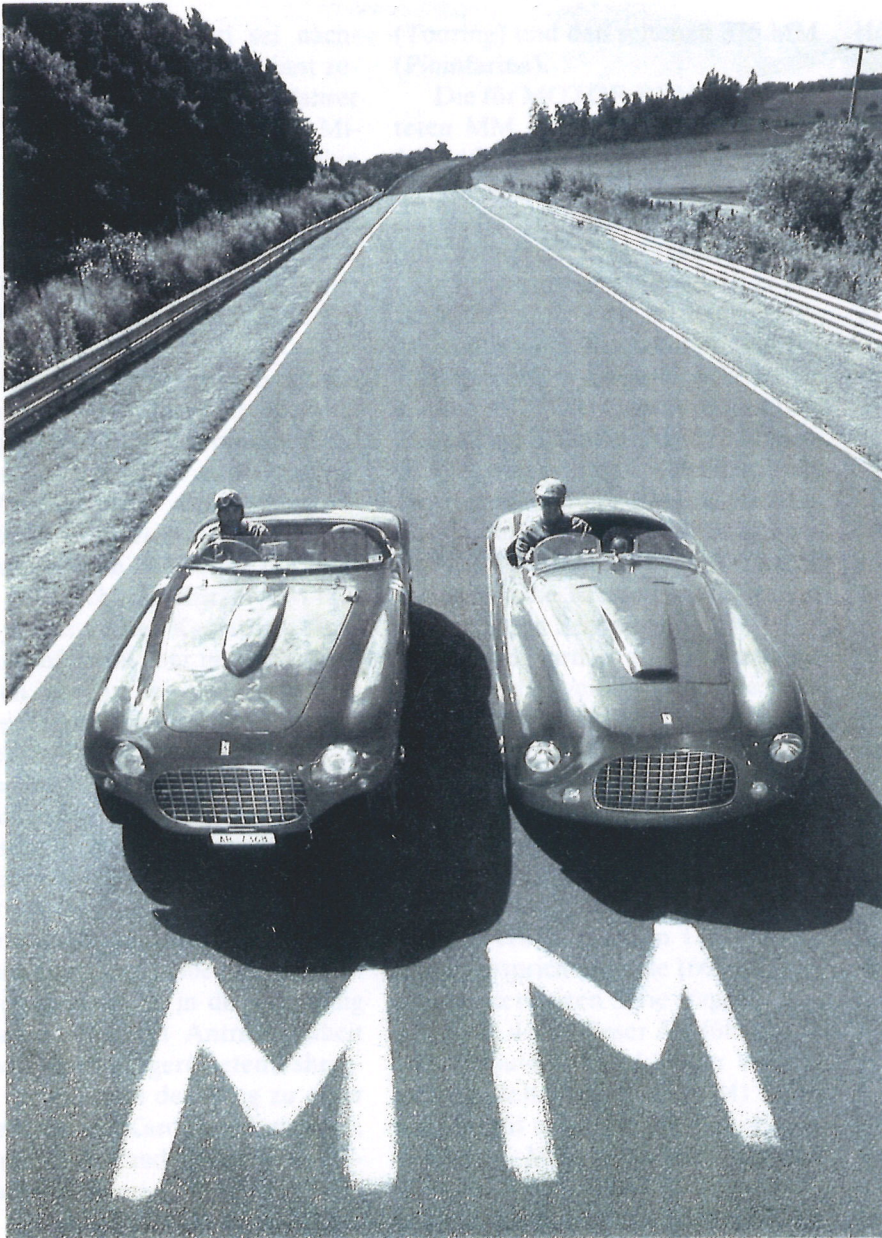


Markante Sicken um die Nase, flache Hutze für die Frischluftzufuhr auf der Motorhaube und kleine Scheiben als Windabweiser in verchromten Rahmen – charakteristische Merkmale der 166 MM Barchetta. Im Cockpit dominieren feines Leder und das riesige Holzlenkrad mit polierten Speichen, im Motorraum Vierfachvergaser mit Naßluftfiltern





MM für Mille Miglia – das Markenzeichen der beiden Ferrari Spider

zurück: 240 Pferdestärken bei 7200/min lautet die Leistungsbilanz für den Dreiliter im 250 MM Spider Vignale.

Übertragen wird die Kraft in der Barchetta über ein unsynchronisiertes Fünfganggetriebe; das Vierganggetriebe im Spider Vignale besitzt zwar Synchronringe, doch ist es mit deren Wirkung nicht weit her. Deshalb erfordert das Schalten in beiden Autos einen


sehr beherzten Umgang mit dem knochig einrastenden Knüppel und gleichzeitig ein betont gefühlsvolles Spiel mit Kupplung und Gaspedal, um die Gänge beim Zurückschalten mit Zwischengas und Zwischenkupplungen ohne krachendes Getöse zu sortieren.

Ohnehin ist beim Umgang mit Ferrari-Modellen der frühen Jahre eine gesunde Portion Einfühlungsvermögen gefragt. Die ungewohnte Sitzposition nahe am herrlichen Holzlenkrad mit den polierten Spei-

chen nötigt zu stark angewinkelten Armen und Beinen, sowohl die Kupplung als auch die unpräzise Lenkung bedingen herzhaften Muskeleinsatz. Und immer mit im Spiel der heiser klingende Zwölfzylinder, der – optimale Zündungs- und Vergasereinstellung vorausgesetzt – sich auch bei niedrigen Drehzahlen mit sanftem Gasfuß überraschend problemlos fahren läßt, aber natürlich stets nach mehr als 5000 Touren verlangt, um dann endlich mit ohrenbetäubendem, metallischem Gebrüll schlagartig seine wahren Kräfte und Tugenden entfalten zu können.

Wenn man weiß, daß selbst der Zweilitermotor nicht mehr als 4,5 Kilogramm pro PS zu beschleunigen hat, bedarf es keiner allzu großen Phantasie, um sich vorzustellen, mit welchem atemberaubenden Antritt und Temperament gerechnet werden kann. Beschleunigungszeiten um sieben Sekunden von null auf Tempo 100 sind für die unter 900 Kilogramm wiegenden Spider ebenso wenig ein Thema wie eindrucksvolle Spitzengeschwindigkeiten über 220 km/h.

Nehmen die Ferraris kurvenreiche Strecken unter ihre schmalen, hohen Räder wie auf der Nordschleife des Nürburgrings, ist erfahrungsgemäß ganze Arbeit zu leisten. Denn die breitharten Fahrwerke mit starrer, blattfederter und an dünnen Streben geführter Hinterachse und einfacher Querlenker-Vorderachse kommen ihren Aufgaben bei zügigem Tempo längst nicht so gut nach wie die Motoren. Hier gilt es, harte Stöße einzustecken, versetzende Räder mit aller Kraft auf dem gewünschten Kurs zu halten und in Kurven behutsam das Gaspedal zu streicheln, um jederzeit auch Herr der Lage zu bleiben. Beim Verzögern muß man unbarmherzig zutreten, denn die Bremsen mit ihren riesigen stahlverstärkten Aluminiumtrommeln verlangen unglaublich hohe Pedaldrücke.

Deshalb: Hut ab vor Clemente Biondetti. 

Alle Ferrari-Wett-
bewerbswagen der ersten
Stunden trugen sie, die
Farbe Rot. Natürlich
auch die beiden Mille
Miglia-Modelle, die
für MOTOR REVUE
antraten: der 250 MM
Spider Vignale und
die 166 MM Touring
Barchetta.

