

**Kronen
Zeitung**
www.krone.at

CLASSIC KRONE

OLDTIMER & YOUNGTIMER

EXKLUSIV

**Gerne beraten
wir Sie persönlich!**

Kronen Zeitung

Peter Haunschmidt
Regionalleitung Oberösterreich
Tel. +43/732/7808/114
peter.haunschmidt@mediaprint.at

Thomas Spring
Branchenleitung Handel, Marke & Lifestyle
Tel. +43/1/360 00/3997
thomas.spring@mediaprint.at

Thomas Grojer
Branchenleitung Motor & Tourismus
Tel. +43/1/360 00/3989
thomas.grojer@mediaprint.at

gmh hofbauer – Marke und Meinung

Georg Michael Hofbauer
gmh hofbauer – Marke und Meinung
Tel. +43/732/777 555
Mobil + 43/6642007127
hofbauer@gmh.at

**Kronen
Zeitung**
www.krone.at

MEDIA *print*

© MEDIAPRINT/MARKETINGANZEIGEN



**HOBBY
mit Spirit-Faktor**
**SÄULE
der Wirtschaft**

Exklusiv aufgespürt
LESER/INNEN UND IHRE ERLEBNISSE

Ein Besuch an der Geburtsstätte automobiler Träume

Reportage mit Classic-Touch: Maranello im Rückspiegel

Maranello ist Ferrari und Ferrari ist Maranello: Die fünfzehntausend-Seelen-Stadt am Fuße des Apennin ist mit den zumeist roten Autos schier verwachsen. Irgendwie ist fast jeder mit dem drittgrößten Arbeitgeber in der Emilia verbandelt. Und wenn er nur in der Nähe Kaffee ausschenkt. Die Identifizierung ist perfekt: Wo nur ein freies Platzerl ist, prangt ein Ferrari-Pickerl. Im Werk selbst geht es schon bisweilen nüchterner zu.

Auf dem 200.000 Quadratmeter großen Ferrari-Gelände müssen zum Beispiel viele Mechaniker sogar auf jede Motorisierung verzichten: Hier stehen nur altmodische Fahrräder zur Verfügung – die sind allerdings mit dem springenden Pferd, dem Markenzeichen von Ferrari, geschmückt. Wesentlich besser geht es den Mitgliedern einer Spezialeinheit, die sich mit

dem Ferrari-fahren ihren Lebensunterhalt verdient. Sie dürfen die jungfräulichen Traumwagen aller Männer zwischen sechs und sechzig über die Bergstraßen oder Autobahnen der Emilia bewegen und bekommen auch dafür bezahlt. Es handelt sich dabei um eine Elite-Truppe von 20 Mechanikern, die unter ihrem Chef Rolando Carboni dafür zuständig sind, daß der zukünftige Ferrari-

Eigner nicht erst selbst Testpilot spielen muß, alles optimal eingestellt ist und Fertigungsfehler ausgemerzt sind.

Das Treibwerk muß vor dem Einbau in das Chassis auf einem Prüfstand mit computergesteuertem Simulator gezeigt haben, daß es hundertprozentig in Ordnung ist. Für die Feinabstimmung jedes kompletten Sportgeräts durch

die Hand der versierten Piloten mit vieljähriger Firmenerfahrung werden jeweils drei Tage und zweihundert Probekilometer angesetzt.

Die Mannen um Rolando Carboni wissen nie genau, wie schnell sie unterwegs werden – aber das spielt in und um Maranello keine Rolle, denn „Die Carabi-

Fotos: gmh



Echte Haudegen verschonen ihren Boliden auch nicht bei Salzburger Schnürregen...

nieri sind unsere Freunde“, lacht Carboni verschmitzt, während er einen „Testarossa“ die paar Kilometer durch die Vorstadt um Maranello bewegt, um zur Ferrari-eigenen Rennstrecke „Fiorano“ zu gelangen, wo er - ohne Rücksicht auf Radfahrer und andere Verkehrshindernisse – dem Ferrari so richtig die Sporen geben kann. Carboni hat hier eine siebenhundert Meter lange Gerade zur Verfügung, auf der er sein Testexemplar auf gut 220 Stundenkilometer beschleunigt, dann voll auf die Bremsen tritt, schließlich mit sichtlicher Mühe in eine ausgeklügelte Kurven-

kombination geht, die es in sich hat.

Anschnallen ist übrigens verpönt – man ist ja schließlich kein Feigling.

Fiorano hat natürlich mehr zu bieten, als bloß Asphalt mit Reifenspuren, die Zeugnis darüber ablegen, daß nicht alle Testpiloten immer auf der Fahrbahn bleiben – Die drei Kilometer lange und ziemlich enge Strecke, auf der Formel-1-Boliden mit 300 Stundenkilometern – bei Testfahrten – unterwegs sind, ist mit zehn Videokameras, dreißig Lichtschranken und jeder Menge Elektronik und

Computern samt einem zentralen Kommandostand ausgestattet. So können Fahrverhalten und Bremsleistungen bis ins Detail studiert und Tipps an die Konstrukteure gegeben werden.

Für den eher gemütlich aussehenden, aber umso herzhafter Ferrari-fahrenden Carboni endet der Sportwagentraum täglich: Nach Dienst macht er wieder auf Familienvater und steigt in seinen nicht mehr taufrischen Fiat 128. Freilich liegt es nicht an der fehlenden Loyalität zur Marke Ferrari, daß keiner der Testfahrer zu Hause seinen eigenen

„Tiefflieger“ stehen hat – ein Ferrari ist für sie unerschwinglich.

Pietro de Franchi, Ferraris Leiter für Öffentlichkeitsarbeit, kann ausschließen, daß nur ein einziger Firmenangehöriger einen der roten Renner sein Eigen nennt: „Ich selbst fahre auch Fiat.“ –gmh–



Auf „freierer Wildbahn“: Die roten Renner aus Maranello sorgen auch Jahrzehnte nachdem sie das Werk verlassen haben für Fahrspaß und Augenschmaus.

Der mobile Geist hinter dem Projekt

Wir bieten ein interessantes Tool, um einen großen Leserkreis anzusprechen. Mit Mehrwert. Exklusiv, jedoch nie abgehoben. Das ist unser Credo.

Georg Michael Hofbauer (gmh), Journalist, mit doch ein paar Jahrzehnten Erfahrung. Die genaue Zahl wird hier vornehm verschwiegen. Sonst könnte man sich ja noch das Alter, dieses 1957 geborenen Journalisten genau ausrechnen. Sie merken bereits: Wir nehmen uns nicht so ganz, ganz so ernst, wollen den Grenzbereich ein wenig ausloten und so manchen Schreib-Spaß anbieten, der hoffentlich auch als Lesespaß ankommt.

Auf jeden Fall: Der Autor, der hier für Idee, Umsetzung in Wort und Bild steht, schreibt nahezu solange, wie er schraubt. An alten bisweilen kuriosen Fahrzeugen und er kurbelt doch häufig an Lenkrädern, um ferne Ziele zu erreichen. Denn die überraschenden Umwege sind es oft, die uns begeistern.

Also: Lassen Sie sich mit uns auf dieses Lese-Abenteuer ein.

Themenkreise

Rallyes, Rennstrecken, historische Meetings, Interviews mit Legenden, Blicke hinter die Kulissen, technisches, Oldtimer- und Youngtimer samt den Zusatzthemen Mode, Uhren, Reisen. Natürlich Gastlichkeit, Kulinarisches und Blicke auf unvergleichliche Regionen. Ohne Scheuklappen, oder „Open Minded“, wie man es zeitgemäß ausdrücken könnte.

