



Über Freude und Vorfreude, Resonanz und Unverfügbarkeit lässt sich trefflich philosophieren.

Oder man setzt sich einfach in einen kleinen, gelben Sportwagen und fährt damit los. In die Berge. Und mitten hinein ins Leben ohnehin.

Eine Geschichte über Schönheit, Bescheidenheit und die stille Kraft eines freundlichen Ferrari, auf dem nie Ferrari stand.

Text

Michael Köckritz

Fotos

Matthias Mederer
ramp.pictures



So ein ungefährer Alfa



Es beginnt an einer roten Ampel. Eigentlich ein denkbar ungeeigneter Ort für große Erkenntnisse. Man wartet. Schaut geradeaus. Links ein Lieferwagen. Rechts ein SUV, dessen Kühlergrill ungefähr die Grundfläche einer kleinen Eigentumswohnung besitzt. Alltag eben.

Dann rollt ein kleines, gelbes Sportcoupé aus einer anderen Zeit heran.

Nicht laut. Nicht spektakulär.

Es sieht niemanden an, als wolle es gleich die Weltherrschaft übernehmen. Keine Kampfjetoptik. Keine Lichtsignatur wie ein schlecht gelaunter Transformer. Kein Beweisdrang, in weniger Sekunden auf hundert zu beschleunigen, als man braucht, um »Elektromobilitätsfördergesetz« fehlerfrei auszusprechen.

Es ist einfach da. Als hätte es sich beinahe versehentlich in unsere Gegenwart verirrt und beschlossen, das Beste daraus zu machen.

Und plötzlich lächeln Menschen.

Die Ampel bleibt rot. Niemand hupt. Der Fahrer des Lieferwagens hebt den Daumen. Zwei Jugendliche zücken ihre Handys. Im Vorübergehen schaut ein älteres Ehepaar dem Auto nach, als hätte gerade eine Erinnerung die Kreuzung überquert. Schließlich geht ein Seitenfenster herunter.

»Entschuldigung ... was ist das eigentlich für ein Auto?«

»IST DAS EIN ALFA?«

Chris Hrabalek erfährt solche Situationen beinahe täglich. An Tankstellen. Vor Hotels. Sogar nachts um drei, auf dem Heimweg vom dreißigjährigen Abiturtreffen. »Du hast keine Vorstellung, welche Resonanz dieses Fahrzeug erzeugt. Selbst um drei Uhr morgens wird man gefragt, was das für ein Auto ist.«

Das Erstaunliche daran ist nicht die Frage. Es ist die Freude, mit der sie gestellt wird.

Seine Lieblingsszene spielte an einer Tankstelle. Der Tankwart betrachtete den Wagen eine Weile, dann fragte er: »Ist das ein Alfa?«

Chris Hrabalek antwortet: »Ja ... so ähnlich.«

Am Dino findet sich nirgends der Schriftzug »Ferrari« oder ein springendes Pferd. Der Dino hat kein Interesse daran, zugeordnet zu werden. Er möchte gefallen. Das ist etwas völlig anderes.

Er kann das, weil es stimmt, irgendwie. Am Dino steht nirgendwo »Ferrari«. Nirgends ein springendes Pferd. Der Dino hat kein Interesse daran, zugeordnet zu werden. Er möchte gefallen. Das ist etwas völlig anderes.

»Die Menschen konzentrieren sich zuerst auf die Form«, sagt Hrabalek. »Sie sehen einfach etwas, das bildhübsch ist. Das kann eigentlich jeder schätzen – egal, ob er Benzin im Blut hat oder nicht.« Die Form erledigt den Rest. Und sie erledigt ihn erstaunlich höflich.

Die Anonymität hat einen praktischen Nebeneffekt. Chris Hrabalek parkt den Dino über Nacht am Straßenrand – in Bezirken, in denen er nicht einmal einen Golf GTI abstellen würde. Er kann das, weil ihn niemand einpreisen kann: Das Auto könnte 15.000 Euro kosten, es könnte auch eine Million kosten. Ein 512 BB mit Cavallino auf der Haube löst Reflexe aus. Der Dino weckt Sympathie.

»Ein Klassiker ist immer in Mode«, sagt Hrabalek. »Egal ob man vor dem Adlon in Berlin vorfährt oder vor dem Sacher in Wien – man ist immer gut angezogen. Der Portier nimmt die Hütchen weg und lässt einen davor parken.« Die Jeans von vor drei Jahren zieht man nicht mehr an. Ein Dino war 1972 richtig, ist es heute und wird es 2072 sein.

EIN DINO IM DOPPEL

Man könnte meinen, Dino sei einfach nur der Name eines Ferrari. Tatsächlich ist Dino viel älter. Zumindest popkulturell. Für viele von uns war Dino zunächst ein grüner Dinosaurier, der Fred Feuerstein jeden Morgen begrüßte. Freundlich, verspielt, ein wenig tollpatschig und vollkommen frei von jeder Aggression. Das zum Zeichentrick-Dino. Das Schöne ist, dass die Namensgeschichte seitens Ferrari mindestens so berührend ist wie die kulturelle Seite charmant. Der echte Dino war ein Kosename. Alfredo Ferrari, Enzos einziger Sohn, wurde in der Familie nie Alfredo genannt, sondern Alfredino – kleiner Alfredo –, und weil selbst das im Alltag zu lang ist, blieb am Ende: Dino. So funktioniert Italien. Aus einem Namen wird eine Verkleinerungsform, aus der Verkleinerungsform eine Zärtlichkeit.

Dino starb 1956, mit nur vierundzwanzig Jahren, an einer schweren Muskelerkrankung. Ein junger Ingenieur, der gemeinsam mit Vittorio

Chris Hrabalek parkt den Dino über Nacht in Bezirken, in denen er nicht einmal einen Golf GTI abstellen würde. Er kann das, weil ihn niemand einpreisen kann: Das Auto könnte 15.000 Euro kosten oder auch eine Million.

Jano an einem kompakten V6 für die Formel 2 gearbeitet hatte und dem der Vater bis zuletzt am Krankenbett Zylinderbänke und Übersetzungen erklärte, als ließe sich der Tod mit Technik vertagen. Er ließ sich nicht aufschieben. Was blieb, war der Motor. Und ein Vater, der den Kosennamen seines Sohnes über den eigenen stellte. Kein Commendatore-Pathos, kein springendes Pferd. Stattdessen ein blauer Schriftzug auf gelbem Grund, dessen Schwung auf Dinos eigene Unterschrift zurückgeht. Es soll in der Sportwagenwelt nur wenig härtere Männer als Enzo Ferrari gegeben haben. Es gibt aber kaum ein weicheres Logo. Es passt perfekt zum Dino.

Die Kotflügel drängen nicht, sie fließen. Die Front blickt nicht grimmig, eher neugierig. Alles ausgesprochen freundlich hier. Liebenswürdig. Dass ausgerechnet Chris Hrabalek dieser Form verfallen ist, überrascht: Er studierte Automobildesign in London, arbeitete über fünfzehn Jahre mit Bugatti und entwickelte Projekte für Bentley, Lamborghini, McLaren oder Porsche. Sein erstes selbstverdientes Auto war ein sehr ernsthafter Hyper-Sportwagen mit 1.001 Verbrenner-PS. Heute ist ihm ein Dino lieber.

Genauer: zwei.

Einer für den Sommer.

Einer für den Winter.

Steuerberater werden an dieser Stelle nervös. Automobiljournalisten, die die Story erkennen,



Yabba Dabba Doo!

So ein ungefährer Alfa

79



Der Dino selbst war Ferraris erster Serien-Straßenwagen mit Mittelmotor, das Triebwerk sitzt bis auf wenige Zentimeter hinter den Köpfen. Er fühlt sich nicht an wie eine Maschine, die einen transportiert, sondern wie ein Lebewesen, das einen mitnimmt.

Ferrari Dino 246 GT

ANTRIEB	V6-Saugmotor
HUBRAUM	2.418 ccm
LEISTUNG	195 PS (143 kW) bei 7.600 U/min
DREHMOMENT	226 Nm bei 5.500 U/min
LEERGEWICHT	ca. 1.080 kg
0-100KM/H	ca. 7,4 s
VMAX	ca. 238 km/h





Als der Dino Ende der 1960er-Jahre erschien, herrschten in Maranello klare Regeln. Ein Ferrari hatte zwölf Zylinder zu besitzen. Punkt. Alles darunter war verdächtig, bestenfalls eine interessante Idee.

hellhörig. Hrabalek erklärt es mit der denkbar einfachsten Logik: »Wenn ein Automobil wirklich gut ist, gehört es auf die Straße. Immer. Zu jeder Jahreszeit sowieso.«

Der erste Dino war als Winterauto gedacht. Ein ehrliches Exemplar. Nie restauriert, Numbers Matching, konserviert gegen Salz und schlechtes Wetter. Chris fuhr damit durch Schnee und Regen, jeden Tag. Irgendwann stellte sich heraus, dass das eine ausgezeichnete Idee gewesen war. Nur der Sommer fehlte. Nur logisch also, dass ein zweiter Dino hinzuaddiert wurde. Beide absolut identisch. Dieselbe Innenausstattung. Dieselbe Kombination. »Damit die Mama nicht merkt, dass ich zwei habe«, sagt Chris Hrabalek.

Beide übrigens in Giallo Fly. Gelb ist die Urfarbe der Marke: Giallo Modena, das Gelb aus dem Stadtwappen von Enzos Heimatstadt, trägt bis heute das schwarze Pferd im Wappen. Und Dinos Unterschrift steht, wie wir inzwischen wissen, auf gelbem Grund. Dieser Ferrari, auf dem nirgendwo Ferrari steht, trägt also ausgerechnet die wahre Farbe von Ferrari. Die Geschichte des Dino beweist ohnehin, dass das Universum einen auffälligen Sinn für Ironie besitzt. Denn gerade dieser einzige Ferrari ohne Emblem gilt heute vielen Enthusiasten als einer der ehrlichsten Ferrari überhaupt.

V12 ODER NICHTS

Als der Dino Ende der 1960er-Jahre erschien, herrschten in Maranello klare Regeln. Ein Ferrari

hatte zwölf Zylinder zu besitzen. Punkt. Alles darunter war verdächtig, bestenfalls eine interessante Idee. Doch diese Idee hatte einen mächtigen Fürsprecher: die Erinnerung. Aus Dinos Formel 2-V6 entstand eine ganze Familie. Ferrari Dino 206 GT, später 246 GT und GTS – knapp 3.944 Exemplare –, dazu Fiat Dino Coupé und Spider und schließlich der Lancia Stratos, der mit ebendiesem V6 drei Rallye-Weltmeisterschaften gewann.

Der Dino selbst war Ferraris erster Serien-Straßenwagen mit Mittelmotor, das Triebwerk sitzt bis auf wenige Zentimeter hinter den Köpfen. Der Dino fühlt sich nicht an wie eine Maschine, die einen transportiert. Er fühlt sich an wie ein Lebewesen, das einen mitnimmt.

Sein V6 leistet gerade mal 195 PS – in einer Zeit, in der selbst Familien-SUVs Leistungen erreichen, mit denen man einst Le Mans hätte gewinnen können. Dafür wiegt er kaum mehr als eine Tonne, man sitzt unglaublich tief, und der quer eingebaute Sechszylinder dreht mit der Begeisterung eines italienischen Tenors hoch, der den hohen Ton noch ein wenig länger hält, einfach weil er weiß, dass alle zuhören. Leistung lässt sich messen. Leidenschaft hört man.

Die Karosserie zeichnete Aldo Brovarone für Pininfarina – Chris Hrabalek nennt es das Rennprototypen-Gefühl der 1960er-Jahre, die Fachwelt zählt sie bis heute zu den schönsten Automobilformen aller Zeiten. Mehr muss man dazu eigentlich nicht sagen. Man hat sie ja gesehen.

BEWUSSTES FAHREN

Wie er sich so fährt? »Du spürst das Fahren«, sagt Hrabalek. »Du bist mit dem Auto verbunden. Du hörst den Motor, nimmst die Vibrationen wahr, achtest auf Öl- und Wassertemperatur. Das ist ein viel bewussteres Fahren.«

Man könnte über das International Ferrari Dino Meeting vieles erzählen. Marktwerte, Concours-Zustände, Passstraßen. Interessanter sind die Besitzer. Menschen, die beeindruckt werden wollen, trifft man hier erstaunlich selten. Stattdessen: junge Familien, Kinder auf den Rücksitzen, dazwischen Fiat Dino, Lancia Stratos und der späte 308 GT4.

Hrabalek hat dafür eine Analogie: Essen. Früher galt: Muss nicht gut schmecken, Hauptsache viel. Heute isst man bewusster – nicht jeden Tag Fleisch, aber wenn, dann in bester Qualität. Genauso verändert sich gerade das Autofahren. Nicht jeden Tag 700 PS, aber wenn, dann etwas, das alle Sinne anspricht. Man schmeckt sozusagen wieder, was man fährt. Der Dino schmeckt mit so einem Verständnis ausgesprochen lecker. Die offene Schaltkulisie führt den Hebel mit der Präzision eines Uhrwerks, das dünne Lenkrad erzählt von jedem Zentimeter Asphalt. Moderne Automobile filtern solche Eindrücke sorgfältig heraus. Der Dino reicht sie einfach ungefiltert durch. Er hält das für Kommunikation.

Dazu gehört auch, dass ein altes Auto einen gelegentlich im Stich lässt. Chris sieht darin keinen Makel, sondern Erinnerungen. Ein weiterer besonderer Augenblick, eine weitere gute Geschichte. Nachhaltig, wie so ein Dino selbst. Apropos: Wenn Hrabalek über das Thema Nachhaltigkeit spricht, erzählt er von den Lederschuh des Großvaters, die man neu besohlen lässt und in Würde weiterträgt. Plötzlich geht es gar nicht um Ökologie, es geht um Kultur. Der Schuster freut sich dann gleich mit.

MEHR DINOS ALS IM JURASSIC PARK

Mehr als siebzig Dinos versammeln sich jedes Jahr zum International Ferrari Dino Meeting. Schon der Name klingt angenehm unaufgeregt. Meeting. Nicht Festival, nicht Summit, nicht Experience. Man fährt einfach gemeinsam los. Und zwar durchs Oberengadin, zwischen Julier, Bernina und Maloja. Berge, die es nicht nötig haben zu beeindrucken, Autos, die es auch nicht nötig haben. Man versteht sich.

Chris Hrabalek kam zu diesem Treffen, wie er sagt, wie die Jungfrau zum Kind: Auf der Windschutzscheibe seines frisch gekauften Winter-Dinos klebte noch der Aufkleber einer früheren

Engadiner Ausfahrt. Manchmal sucht man sich seine Familie nicht aus. Manchmal klebt sie schon an der Scheibe.

Man könnte über diese Tage vieles erzählen. Marktwerte, Concours-Zustände, Passstraßen. Interessanter sind die Besitzer. Menschen, die beeindrucken wollen, trifft man hier erstaunlich selten. Stattdessen: junge Familien, Kinder auf den Rücksitzen, dazwischen Fiat Dino, Lancia Stratos und der späte 308 GT4 – der kostet ungefähr ein Zehntel eines 246 und gilt hier als offizielle Einstiegsdroge. Kein Zirkel alter Herren, die ihre Erinnerungen bewachen wie Museumswärter. Eher ein lebendiges Familientreffen. Und alle kommen mit verdammt guten Autos.

Irgendwann, am Ende solcher Tage, rollen die Dinos wieder auseinander. Über den Julier, den Maloja, hinunter in die Täler, zurück in den Alltag. Und dort wartet dann, ziemlich sicher, irgendwo eine rote Ampel.

Man hält. Reihum die üblichen Verdächtigen. Lieferwagen. SUVs mit seltsamen Kühlergrills. Sicher wird wieder mindestens ein Fenster heruntergekurbelt.

Alle lächeln.

Grün. \



