



EIN GANZ BESONDERER FERRARI

Die Rennen der FIA GT-Serie, die man heute auf Eurosport oder im DSF verfolgen kann, hatten ihren Anfang 1994, als die drei Motorsportler Jürgen Barth, Patrick Peter und Stephane Ratel, fern ab der Gruppe C und der Formel 1, eine eigene Rennserie gründeten. Fairer sollte es zugehen und weniger kommerziell sein. MASS:STAB-Mitarbeiter Frank Hadel hat einen der Boliden in 1:87 nachgebaut. Text und Fotos: Frank Hadel

DIE RENNERSERIE

Die Rennlänge der GT-Serie wurde auf ungewöhnlich lange 4 Stunden festgelegt. Welche Wagen sollten eine so lange Distanz bestreiten? Hier war Zuverlässigkeit gefragt und so fiel die Wahl auf Straßensportler wie Porsche 911, Venturi und Jaguar XJ220. Später fanden McLaren F1 und Dodge Viper dort ihre wahre Bestimmung. Einzige Bedingung für die Rennteilnahme war eine Homologation der Fahrzeuge. Das bedeutet, dass die Supersportwagen für den Straßenverkehr zugelassen und in einer Stückzahl

von mindestens 25 Fahrzeugen verkauft worden sein mussten, um an der BPR-Serie teilnehmen zu dürfen. Einige Zeit zuvor kam der Ferrari F40 bereits in der IMSA-Serie zum Einsatz. Allerdings waren die Rennen der BPR-Serie die ersten wirklich nennenswerten Auftritte im internationalen Motorsport. Rückblickend kann man sagen, dass der F40 in den Rennen zwar immer schnell aber leider nur selten zuverlässig war und somit häufig auf den vorderen Rängen liegend ausfiel. Den Fahrern der eingesetzten F40 GT gelangen lediglich drei Rennsiege.

DER UMBAU

In den H0-Sammlervitrinen zählt der Ferrari F40 auch heute noch zu den besten Modellen, denn Herpa übertraf sich 1992 mit dem Hightech-Modell selbst. Eine umfangreiche Detailbedruckung, massives Gewicht, bewegliche Front- und Motorhaube samt einer vorbildgerechten Abstützstange zeichnen das Modell aus. Eines Tages entdeckte Frank Hadel in einem Online-Auktionshaus einen Zubehörsatz des eher unbekanntem Herstellers Robustelli für das Herpa-Modell. Dieser „Transkit“ enthält neben einem umfangreichen Bogen mit Nassschiebern auch Fotoätzteile für die Felgen sowie eine Lippe für den Frontspoiler und ermöglicht den Bau des F40 GT des Kroymans-Teams. Die Firma Kroymans ist der niederländische Generalimporteur für Ferrari-Fahrzeuge, und Frits Kroymans ließ es sich nicht nehmen, persönlich ins Volant zu greifen. Als Basismodell wählte Frank Hadel den F40 der PC-Serie in der kleinen Sammlervitrine. Bei der Gestaltung kam die Frage auf, wie umfangreich der Umbau werden sollte. Es erschien ihm zu wenig, nur die Nassschieber auf dem Modell zu verteilen. Der Innenraum wurde mit etwas Farbe aufgewertet. Auf dem Lenkrad leuchtet ein stilisiertes Ferrari-Wappen, der Knauf der Gangschaltung wurde ebenfalls gelb und im Armaturenbrett befinden sich rote Warnlampen, der Schalensitz wurde mit Hosenträgergurten ergänzt. Der Beifahrersitz wich dem Vorratsbehälter der Feuerlöschanlage, und aus 8 Evergreen-Teilen fertigte der Modellspezialist den maßgeschneiderten Überrollkäfig, der vor der Montage gelb lackiert wurde. Anhand von Fotos aus dem Internet wählte Hadel vorbildgerechte BBS Felgen mit Zentralmutter und Rennreifen aus dem Felgen-Set „Porsche“, Nr. 052085 und verzichtete auf die Teile von Robustelli. Augenscheinlichste Änderung des F40 GT ist sicherlich der mächtige Heckspoiler. Frank Hadel entschied sich für die größte Variante mit zwei Flügeln. Aus Bastelprofilen gestaltete er sechs einzelne Elemente, die entsprechend zusammengeklebt und lackiert den aufwändigen Heckspoiler ergaben. Diese Ausführung kam auf engen Rennstrecken zum Einsatz und lieferte den meisten Abtrieb. Auf schnellen Strecken verwendeten die Rennteams eine Variante mit nur einem Flügel. An der Fronthaube sorgt die kleine Lippe, ein fotoätztes Blechteil, für mehr Abtrieb an der Vorderachse. Im letzten Schritt wurde das Modell mit den Nassschiebern vorbildgerecht beschriftet und ergänzt nun das „kleine Starterfeld“ aus der BPR- bzw. späteren FIA GT-Rennserie! :

Aus Evergreen-Teilen fertigte Frank Hadel den Überrollkäfig, den er vor dem Einbau gelb lackierte.

Auch der mächtige Heckspoiler weicht vom Serienmodell ab. Leider darf Herpa aus lizenzrechtlichen Gründen keine Ferrari-Modelle mehr herstellen und vertreiben.

Ein Vergleich: Das Originalmodell (links) und der Umbau.

